

Kurzgeschichte der «Ossinger» Eisenbahnbrücke

Die Thur war um 1870 ein tückischer Fluss. Normalerweise floss sie sanft und mit wenig Wasser dem Rheine zu. Nach ausgiebigen Schneeschmelzen oder Regengüssen schwoll sie aber innert kürzester Zeit zum reissenden Gewässer an und überschwemmte dann und wann den ganzen Talboden. Strassen- und Eisenbahnbrücken sorgten für sichere Nord-Süd Verbindungen. Die Geschichte der «Ossinger» Brücke gehört in eine ungestüme Bauzeit von neuen Bahnlinien in der ganzen Schweiz.

(mm) Die älteste aller Brücken im untersten Thurtal verband Klein- und Grossandelfingen. Sie wurde 1324 erstmals erwähnt, wurde aber vermutlich schon früher erbaut. Die Hochwassertafel am nördlichen Endpfeiler der alten Andelfinger Brücke zählt mehrere verheerende Hochwasser im 19. Jahrhundert auf. 1862 entstand die Strassenbrücke über die Thur bei Gütighausen. Diese wurde 1876 vom Hochwasser mitgerissen, so dass der Fährbetrieb bis 1880 die neue Brücke erbaut war, vorübergehend wieder aufgenommen werden musste. Eine außergewöhnliche Kettenhängebrücke zwischen Alten und Andelfingen wurde 1869 ausgeführt. Auch sie wurde vom Hochwasser beschädigt und 1877 zum Einsturz gebracht. Bis 1884 eine neue, eiserne Balkenbrücke gebaut wurde, musste der Fährbetrieb wieder aufgenommen werden. Ein Holzsteg von Ellikon nach Flaach wurde um 1870 erstellt. Bis zum heutigen Tag wurden diese Brücken mehrmals durch neue ersetzt oder restauriert.

Eisenbahnbrücke - ohne Gustave Eiffel!

In den Jahren 1856 bis 1857 wurde die erste Eisenbahnbrücke im Osten Andelfingen erbaut. Ein paar Jahre später, in den Jahren 1874 bis 1875, entstand die Eisenbahnbrücke im Süden von Ossingen. Die Eisenbahngesellschaft Winterthur-Singen-Kreuzlingen konstituierte sich 1872 und begann sofort zu planen. Der Stadtpräsident Johann Jakob Sulzer und der Stadtschreiber Theodor Ziegler von Winterthur gehörten dem Komitee an. Schritt um Schritt vergrösserten sie ihren Einfluss und überzeugten das Komitee, die Eisenbahnlinie nicht von Andelfingen, sondern direkt von Winterthur aus nach Ossingen zu führen. Die Gesellschaft scherte sich nicht darum, dass die Linie Winterthur - Singen weitgehend parallel zur bestehenden Linie Winterthur - Schaffhausen verlief. Die beiden Bahnlinien näherten sich bei Andelfingen bis auf knapp zwei Kilometer. Die landläufige Meinung war, dass Gustave Eiffel (der Konstrukteur des Eiffel-Turmes) die Thurbrücke bei Ossingen erbaut habe. Tatsache ist, dass die mit zahlreichen Auszeichnungen belohnten Gebrüder Decker aus Stuttgart die Eisenkonstruktion erstellten. Die Ausführung des steinernen Unterbaus wurde den österreichischen Unternehmern Cless und Teyber übertragen. Zu dieser Zeit war es üblich, dass jeweils der leitende Ingenieur der damaligen Bahngesellschaften die Linienführung sowie die Konstruktion der Brücken bestimmte. In diesem Fall hat aber offensichtlich die ausführende Firma Decker die Konstruktion entworfen. Die Eisenbahngesellschaft schrieb den Baufirmen vor, die Brücke müsse am 1. Juli 1875 betriebsbereit sein. Mit wenigen Tagen Verspätung wurde sie vollendet.

Junge Arbeiter

Für den Bau der Brücke rekrutierten die beiden Firmen schätzungsweise nahezu 200 Arbeiter, die aus Deutschland, Oesterreich, Italien und - zum kleinsten Teil - aus der Schweiz selbst stammten. Sie waren durchschnittlich kaum über dreissig Jahre alt, denn sie mussten schwerste Körperarbeit verrichten. Den eigentlichen Brückenbau führten Maurer, Zimmerleute, Schmiede und andere «qualifizierte» Arbeiter aus. Ihnen halfen zahlreiche junge und jüngste Handlanger. Man muss darum klar zur Kenntnis nehmen, dass die Ossinger Brücke nicht allein das Werk weniger Ingenieure und Unternehmer war. Die grosse Arbeitnehmerschaft mühte sich unter unangenehmen Umständen und für geringen Lohn ab, ohne Anerkennung zu finden. Es gab eine lange Liste mit «Verhaltensregeln». Gearbeitet wurde während sechs Tagen wöchentlich, vom Anbruch des Tages bis zum Anbruch der Nacht. Einzig die Mittagspause von einer Stunde wurde ihnen immer gewährt. Die Zünipausen hingen von der Jahreszeit ab und eine Zvieripausen gab es nur von März bis September. Sie wohnten in karg eingerichteten, überfüllten Baracken und mindestens die Hälfte des Lohnes ging für Kost und Logis weg. Da die Firma Decker rote Zahlen auswies, erwarb eine Bank den grössten Teil des Firmenkapitals. Diese konnte nicht vermeiden, dass die Löhne der Arbeiter noch um einen Zehntel herabgesetzt werden mussten. Kein Verkehrsunterbruch

Nachdem 1891 eine Brücke über die Birs bei Münchenstein einstürzte, erliess der Bundesrat die erste verbindliche Brückenordnung. Alle eisernen Brücken mussten überprüft und nötigenfalls verstärkt werden. Auch die Ossinger Brücke musste 1899 bis 1907 in zwei Schritten umgebaut werden. Diese waren so durchdacht, dass der Eisenbahnverkehr zwischen Thaiheim und Ossingen nie unterbrochen werden musste. Rund um die Brückenbauten über die Thur gibt es noch sehr viel Interessantes zu lesen. Im Heimatkundlichen Archiv in Kleinandelfingen sind Bilder und Geschichten zu finden.

Der Artikel stützt sich auf eine Diplomwahlfacharbeit «Brücken» von Dieter Weidmann, Zürich (früher-Andelfingen), aus dem Jahr 1992. Das Buch «Die Bisenalmbrücke über die Thur bei Ossingen» enthält sehr viele technische Angaben über den Brückenbau im Allgemeinen und viel Wissen wert es über das damalige Zeitgeschehen. Es ist dem Archiv vom Verfasser übergeben worden.