

Strecke TG 200 *Weinfelden - Neukirch - Bischofszell*
Linienführung 1 *Fahrweg des 18. Jahrhunderts*
Abschnitt 1 *Bischofszeller Thurbrücke*
Landeskarte *1074*

GESCHICHTE *Stand August 1998 / SP*

Die mittelalterliche Bischofszeller Thurbrücke stellt als mehrbogige Steinbrücke für die ganze Nordostschweiz ein ausserordentliches Objekt dar.

Die Baugeschichte der Brücke wird im Geländebeschrieb ausgeführt, da sie zugleich Darstellung des Zustandes des Denkmalpflegeobjektes ist.

Das Städtchen Bischofszell entwickelte sich seit dem 13. Jahrhundert in geschützter Lage über dem Zusammenfluss von Thur und Sitter. Älterer Kern bildete eine Burg, ein Chorherrenstift, um die sich allmählich eine Hofsiedlung entwickelte, möglicherweise auch ein Markt. (KNOEPFLI 1962: 55 ff.; Einzelheiten vgl. TG 200). Die Flussübergänge über Thur und Sitter ist schon für die frühe Zeit des 12. Jahrhunderts anzunehmen, aber nicht nachweisbar.

Erste Belege für einen Steg oder eine Brücke stammen aus dem Jahre 1325. In diesem Jahr wird die Mühle bei der Thurbrücke erwähnt. Bereits um 1300 gab es die "Stegwis", also ein Feld bei der Brücke (KNOEPFLI 1962: 108; NATER 1971: I/63). Eine "Tur Brugg" wird auch in der sog. Appenzeller Reimchronik für das Jahr 1404 erwähnt (PUPIKOFER 1875: 6).

Pupikofer postuliert die Lage des Steges etwas weiter flussaufwärts, weil der Flurname "Stegwis" da liege und zudem die Strasse zur Steinbrücke einen auffälligen Bogen nach Süden mache (PUPIKOFER 1875: 10; TA 74 Bischofszell 1881: Flurname Stegwies). Dieser Bogen des Brückenzugangs ist im 18. Jahrhundert als ein zusätzlicher Weg kartographisch nachweisbar (NÖTZLI Moosburg 1727).

Wahrscheinlich wurde die heute bestehende Brücke um 1479 begonnen. Aus diesem Jahr datiert nämlich eine Übereinkunft zwischen der Gemeinde Bischofszell und dem Bischof Otto IV. von Konstanz (SCHALTEGGER 1915: 10 f. Abdruck). Danach bestand eine Verpflichtung des Bischofs, auf eigene Kosten je eine Brücke über Thur und Sitter zu bauen, welche dann von der Gemeinde Bischofszell in Zukunft zu unterhalten wäre. Offensichtlich konnte der begonnene Bau aus Finanzmangel des Bischofs nicht fortgeführt werden. Deshalb gibt der Bischof diese Verpflichtung gegen 300 Goldgulden und weitere Einkünfte an die Gemeinde Bischofszell ab (SCHALTEGGER 1915: 10, 12). Gemäss einer von Pupikofer festgestellten Inschrift wurde das Bauwerk 1487 vollendet (PUPIKOFER 1875: 6).

Die Herkunft dieser Bauverpflichtung ist völlig unbekannt und beschäftigte offenbar bald die Gemüter. Bereits um 1530 berichtet der St. Galler Bürger Hochrütiner in seinem Diarium von einer Sage, die genau diesen Punkt zu erklären sucht (CHRISTINGER

1875. 14). Danach sollen die beiden Söhne eines adeligen Fräuleins bei hochgehender Thur vom alten Holzsteg gefallen und ertrunken sein. Das Fräulein habe in der Folge zwei solidere Brücken gestiftet. Pupikofers Versuch, historische Personen in dieser Brückensage zu identifizieren, wird von Schaltegger widerlegt (PUPIKOFER 1875: 7-12; SCHALTEGGER 1915: 13 f.).

Beide Bischofszeller Brücken waren bis in 18. Jahrhundert zollfrei (SCHALTEGGER 1915: 12), bei solch aufwändigen Bauwerken ein auffälliger Umstand, der aber ebenfalls nicht historisch herleitbar ist. Erst 1781 bewilligte der Bischof der Stadt ein Brückengeld. Dagegen erhoben die umliegenden Gemeinden Einspruch, indem sie sich auf die Brückensage und die Vereinbarung von 1479 beriefen. Die landesfriedliche Kommission erkannte zudem eine Beschränkung der landesherrlichen Rechte (der Eidgenossen) und lehnte ab (HASENFRATZ 1908: 204 f.; SCHALTEGGER 1915: 13). 1796 wurde die Zollkonzession erneuert und diesmal der Zoll auf 20 Jahre bewilligt. Er wurde offenbar zu keiner bleibenden Einrichtung oder gar nie bezogen (JEZLER 1976: 82).

GELÄNDE *Aufnahme 30. Mai 1997 / SP*

Auffälligstes Merkmal der Brücke ist ihr gekrümmter Verlauf. Dies ist eine Folge des Baugrundes. Es war offenbar notwendig, einige kleine Felsköpfe als Fundament zu verwenden, die nicht in gerader Linie im Flussbett liegen. Westlich von Bischofszell fliesst die Thur wieder in mächtigen Schotterablagerungen (HIPPE 1986: 47).

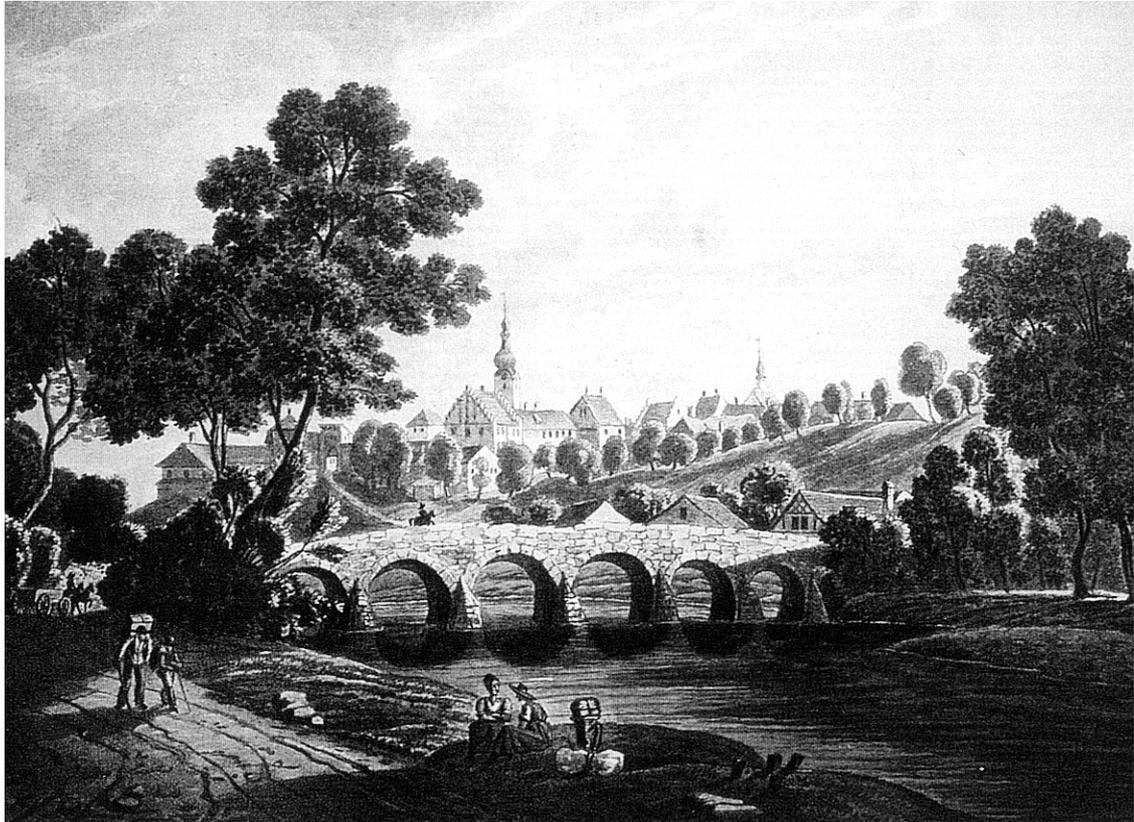
Der heutige Zustand der Brücke ist das Ergebnis vieler Veränderungen, sodass nicht mehr von einem unverfälschten Bauwerk gesprochen werden kann.

Grösste Veränderung in älterer Zeit war der Vorbau der mächtigen Wellenbrecher, vermutlich im 16. Jahrhundert (KNOEPFLI 1962: 345 f.). Nach grösseren Wasserschäden, v.a. im 18. Jahrhundert, mussten Reparaturen vorgenommen werden.

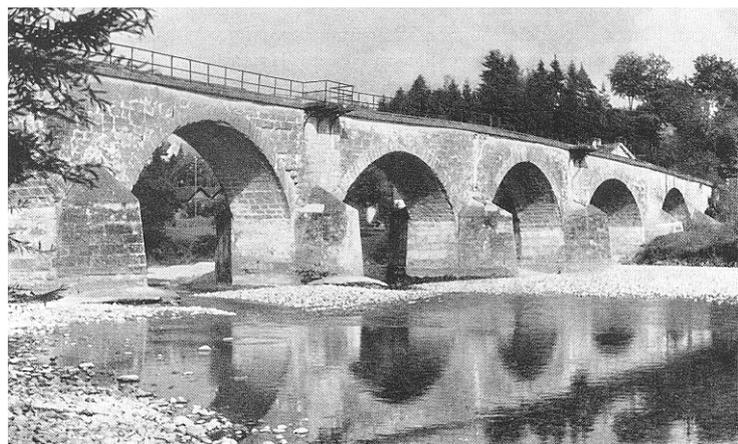
1860/62 wurde die Brücke durch die Firma Locher aus Zürich vollständig umgebaut. Das Längsgefälle wurde durch Scheitelabsenkung reduziert. Die Fahrbahn mit einer aufgesetzten Platte verbreitert und gleichzeitig begradigt und mit einem Geländer versehen (KNOEPFLI 1962: 345).

Das Bauwerk wurde 1971 - 1975 gründlich renoviert. Dabei wurde versucht, den Zustand vor 1860 wieder herzustellen. Das bedeutete natürlich, in beträchtlichem Ausmass Substanz wieder aufzubauen. An einigen Stellen kam das originale Kopfsteinpflaster mit Karrenspuren zum Vorschein. Diese konnten an wenigen Stellen belassen werden (ENGWEILER 1975: 2).

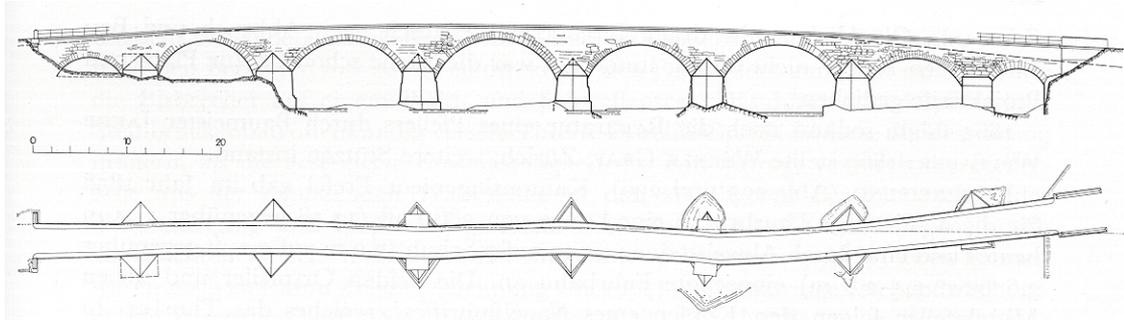
*Die Brücke vor dem Umbau von 1860 (Aus: ISENRING Thur 1825).
Abb. 1*



*Die Brücke um 1950 (Aus: KNOEPFLI
1962: Abb. 295).
Abb. 2*



*Grundriss und Aufriss der Brücke (Aus: KNOEPFLI 1962: 296).
Abb. 3*



*Die Brücke im heutigen Zustand.
Abb. 4 (SP, 30. 5. 1997)*



— Ende des Bescriebs —