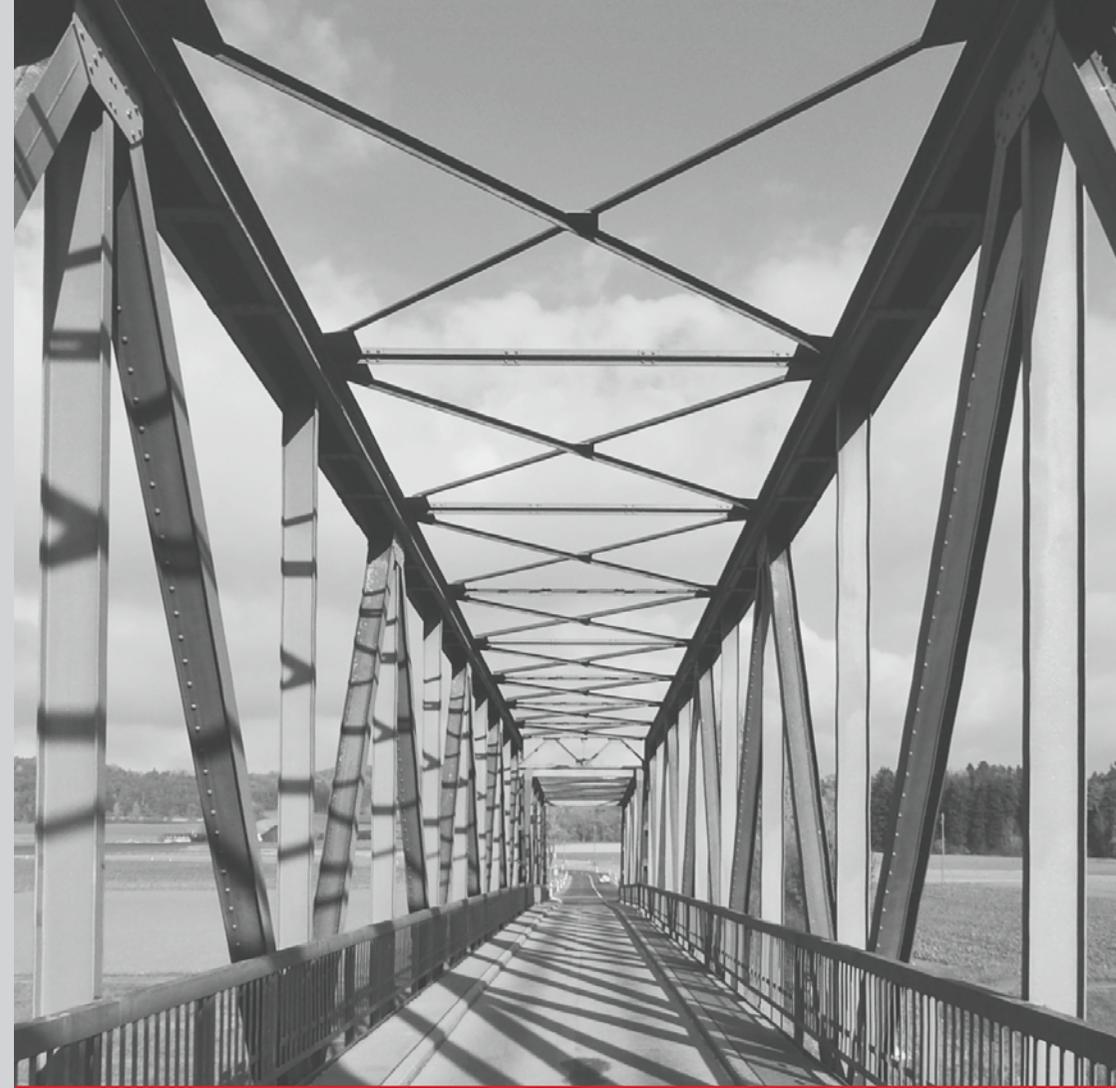
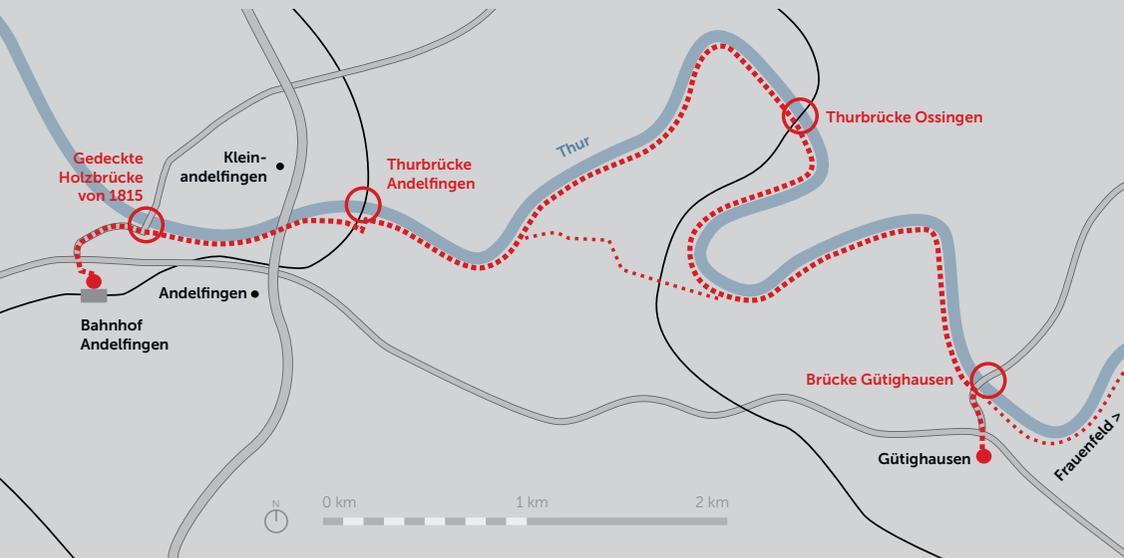


Informationen zum Weg

Die Thurbrücke in Gütighausen ist stündlich mit dem öffentlichen Bus ab Andelfingen erreichbar. Allerdings sollte der Fahrplan konsultiert werden, da der Bus üblicherweise nur während verkehrsreichen Zeiten fährt.

Alternative Routen zu Fuss oder mit dem Velo vgl. «Wanderbericht an der Thur» von Aldo Rota.



Thurbrücke Gütighausen

Abstecher zu einer originalgetreuen Brückenverlängerung

Thurbrücke Gütighausen

Seit 1915 überquert eine Stahl-Fachwerkbrücke den untersten Abschnitt der Thur zwischen Gütighausen und Ossingen. Sie ersetzte die 1880 eingestürzte Holzbrücke. Ursprünglich nur einfeldrig gebaut, verlängerte man die Stahlbrücke 1988 um ein Feld – der historischen Konstruktion möglichst ähnlich. Man schaffte so im Talgrund einen notwendigen grösseren Durchflussquerschnitt und behielt trotzdem das originale Erscheinungsbild.

Im Zürcher Weinland fliesst die Thur nach der grossen Korrektur von 1874 bis 1893 meist friedlich zwischen natürlich wirkenden Dämmen durch eine sanfte Hügellandschaft. Sie ist aber ein wilder Voralpenfluss geblieben und führt im unteren, flacheren Drittel immer wieder ausgeprägte Hochwasser mit Schwemmholz und Eisgang zum Rhein.

Wegen der stets akuten Hochwassergefährdung sind im Weinland wenige Brücken gebaut worden. Eine davon war die einfache Holzbrücke mit Mittelpfeiler, die 1862 zwischen der Gemeinde Ossingen und dem Dorf Gütighausen (Gemeinde Thalheim) erstellt wurde. Bereits 14 Jahre später riss ein Hochwasser diese erste Brücke mit. An ihre Stelle trat 1880 ein Neubau aus Stahl, der im Hinblick auf die

Gefährdung durch Hochwasser und Schwemmholz ohne Pfeiler und mit unten liegender Fahrbahn konzipiert war. Der 6.5 m hohe Fachwerkträger mit einfachem Strebenzug ohne Pfosten überspannte rechtwinklig zum Flussbett eine 67,5 m weite Öffnung. Das Tragwerk wurde bald als zu leicht beurteilt, so dass der Kanton Zürich 1913 beschloss, die Brücke zu verstärken. Während der Verstärkungsarbeiten stürzte die Brücke am 14. Mai 1913 ein und konnte nicht mehr repariert werden.

Als Ersatz wurde auf den bestehenden Widerlagern von 1914 bis zum Frühjahr 1915 eine neue, stabiler ausgeführte Stahlbrücke ähnlicher Bauart erstellt. Ihr Fahrbanträger ist ein oben liegender Fachwerkträger mit einfachem Strebenzug und Pfosten, der durch einen unteren und einen oberen Windverband stabilisiert wird. Der Pfostenabstand von 4,825 m gliedert die Brückenlänge in 14 Fachwerkfelder. Die Trägerhöhe beträgt 6,5 m, die Breite 4,4 m und die lichte Durchfahrts Höhe ca. 4,9 m. Die Pfosten werden auf Höhe des Untergurtes durch Querträger verbunden, die ihrerseits drei Längsträger für die Fahrbahn tragen. Die äusseren Ränder der Fahrbahn bilden U-Profile, die an den Pfosten fixiert sind.

Die Fahrbahn bestand ursprünglich aus Zoresprofilen mit einem dünnen Koffer. Nach 67 Dienstjahren wurde der Fahrbaufbau 1981

durch eine monolithische, schlaff bewehrte, direkt auf die unteren Längsträger betonierete Stahlbetonplatte mit Asphaltbelag ersetzt. Die Stahl-Tragkonstruktion blieb unverändert.

Kurz vor dem Neubau der Fahrbahn hatten die drei Thurkantone St. Gallen, Thurgau und Zürich 1979 das Thurrichtprojekt mit einer Neukonzeption des Hochwasserschutzes lanciert. Dieses sieht die Aufweitung des Gerinnes mit der Schaffung von Entlastungs- und Retentionsräumen und die Beseitigung von Engnissen vor. Als erstes Teilstück wurde in der Folge zwischen 1983 und 2005 die Thur im Zürcher Weinland naturnah saniert.

Zu den ersten Sanierungsmassnahmen gehörte die Aufweitung des Gerinnes im Bereich der Thurbrücke Gütighausen. Dazu musste der Damm, auf dem die Strasse auf der Seite Ossingen zur Brücke führte und der den Abflussquerschnitt versperrte, beseitigt und durch eine Vorlandbrücke ersetzt werden. Mit diesen Massnahmen schaffte man mehr Durchfluss für die Thur. Bei einer Überflutung der flussaufwärts gelegenen Dämme dient das Vorland unter dem neuen Brückenteil als zusätzlicher Abflussquerschnitt.

Die Querschnittsaufweitung mit Brückenverlängerung war für 1988 geplant worden. Die bestehende Brücke, die 1981 eine neue

Fahrbahnplatte erhalten hatte, sollte zu diesem Zweck verlängert werden, wobei der neue Brückenabschnitt als Fortsetzung der bestehenden Brücke erscheinen soll.

Die projektierenden Ingenieure entwarfen ein gelungenes modernes Replikat der über 70-jährigen Fachwerkbrücke. Die neue Brücke weist dieselben Hauptabmessungen, dasselbe Tragwerk und dasselbe Erscheinungsbild – inkl. reproduzierte Geländer – wie das Original auf. Sie ist rund 29 m lang, was eine Einteilung in sechs Fachwerkfelder von 4,83 m Länge wie bei der bestehenden Brücke ergibt.

Die neue Brücke ist aus geschweissten Walzstahlprofilen aufgebaut. Ihre schlaff bewehrte Stahlbeton-Fahrbahnplatte mit Asphaltbelag liegt auf zwei Längsträgern auf. Bei der Verlängerung der Brücke wurde das bestehende, flach fundierte Widerlager Seite Ossingen in einen auf Pfählen fundierten Mittelpfeiler umgebaut und auf der Seite Ossingen ein neues Widerlager in Stahlbeton erstellt. Die alte und die neue Brücke sind 1997/98 überprüft worden. In der Folge wurde die alte umfassend instand gesetzt, wobei sie unter anderem einen neuen Korrosionsschutz, einen neuen Fahrbaubelag und Punktlager – wie sie die neue Brücke aufweist – erhalten hat.

Fotos: Aldo Rota

