

UNTERSEE UND RHEIN, MITTWOCH, 28.2.2007

*Urheberrecht: Die Übernahme dieses Textes bzw. der Fotografie ist verboten. Jede Weiterverwendung des Inhalts dieser Site bedarf der Einwilligung der Redaktion.
© Thurgauer Zeitung*

Mit Volldampf in die Auferstehung

Die Museumsbahn kann bald wieder auf der Strecke zwischen Etwilen und Singen verkehren. Gestern wurde der Prellbock vor der Hemishofer Brücke entfernt. In den Erhalt dieser Brücke will die Thurgauer Denkmalpflege rund eine halbe Million Franken investieren.

GUDRUN ENDERS

Etwilen – Zurzeit werden die Schwellen auf der Hemishofer Brücke ersetzt. Das Eichenholz, 1967 verlegt, ist morsch. Ende März soll die Sanierung abgeschlossen sein. Ein Dutzend Medienvertreter machten sich gestern ein Bild davon, nachdem ein Schienenbagger den Prellbock, der vor der Brücke gestanden war, anhob, auflud und damit Richtung Grenze davonfuhr. Die Medienkonferenz fand in einem fahrenden Leichtstahlwagen mit offenen Plattformen statt – eine Schweizer Spezialität aus dem Jahr 1950, gezogen von einer Deutz-Diesellok Grizzly mit 135 PS.

Am 31. Mai 1969 reiste der letzte Bahnkunde auf der Strecke zwischen Etwilen und Singen. Das sollte es für die nächsten Jahrzehnte gewesen sein, denn fortan verkehrten nur Güterzüge auf der Strecke. Das Blatt wendete sich, als im Mai 2001 ein Verein gegründet wurde, der es sich zum Ziel setzte, diese Eisenbahnlinie zu erhalten. Am 1. Mai 2003 fand wieder die erste öffentliche Dampffahrt auf dieser Strecke statt.

Rheinbrücke soll bleiben

Das Blatt wendete sich noch einmal: Die SBB schlossen Ende 2004 die Strecke, die öffentlichen Dampffahrten mussten wieder eingestellt werden. Heute gehören 12 Kilometer der insgesamt 15 Kilometer langen Strecke den mittlerweile gegründeten Stiftungen, wie Giorgio Behr sagt. Er präsidiert sowohl die Stiftung Rheinbrücke als auch die Stiftung Museumsbahn. Mittlerweile liegt auch die Konzession für den schweizerischen Streckenabschnitt vor, die der Bundesrat am 10. Januar erteilte. Das Gesuch für den deutschen Streckenabschnitt sei in Vorbereitung, so Behr.

Als Präsident der Stiftung Rheinbrücke hat Behr ein Ziel: die Rheinbrücke bei Hemishofen zu erhalten. «Die Brücke bildet gemäss Fachleuten ein wertvolles Dokument für die Blütezeit des Bahnbaus in der Schweiz», schreibt er in seinen Medienunterlagen. Auch der Kanton Thurgau wird sich an diesen Kosten beteiligen. 475 000 Franken sollen von der Denkmalpflege zum Erhalt der Hemishofer Brücke fliessen. «Die verbindliche Stellungnahme dazu ist abgegeben», sagt Beatrice Sendner, Chefin des Amtes für Denkmalpflege, auf Anfrage. Die definitive Verfügung stehe noch aus. Die Zahlungen würden möglichst bald in mehreren Jahresraten geleistet. Auch der Kanton Schaffhausen wird sich – wohl in gleicher Höhe – am Erhalt der Brücke beteiligen, zudem haben die SBB ihre bisherigen Verpflichtungen finanziell abgegolten. «Sie zahlen 950 000 Franken», sagt Stefan Keller von der Stiftung Museumsbahn.

Die Ziele der beiden Stiftungen Museumsbahn und Rheinbrücke: Im Sommer sollen an rund zehn Sonntagen Dampfzüge die Regionen Stein am Rhein und Singen verbinden. Unter der Woche soll die Strecke für mietbare Schienenvelos freigegeben werden.

Rheinbrücke von einem Schüler Eiffels gebaut

Die 254 Meter lange und 25 Meter hohe Hemishofer Rheinbrücke soll 1875 von einem Schüler Eiffels erbaut worden sein. Eiffelturm und Rheinbrücke hätten demnach eine kleine Gemeinsamkeit. Gebaut wurde die Brücke von Cless und Teyber; die Eisenkonstruktion lieferte Cail + Cie. aus Paris. Besonders an der Brücke sei das Eisenfachwerk, erklärt Beat Joos von der Stiftung Museumsbahn, und dass die Brückenpfeiler nicht aus Mauerwerk, sondern ebenfalls aus Eisenfachwerk bestünden. «Die Brücke wurde 1980 das letzte Mal total saniert», sagt Stefan Keller, ebenfalls von der Stiftung Museumsbahn. Ungefähr alle 40 Jahre sei ein umfassender Korrosionsschutz notwendig. Hermann Tanner hat die Geschichte der Bahnlinie Etwilen – Singen und der Hemishofer Brücke detailliert zusammengetragen. Er schreibt: «Im Sommer 1875 erfolgte die Brückenprobe. Die Brücke wurde mit sieben aneinander hängenden Lokomotiven ganz langsam befahren. Das Resultat übertraf alle Erwartungen, indem die stärkste Einsenkung von nur 32 Millimetern sich sofort nach Entfernung der Last wieder hob und nicht die geringste Spur zurückliess.» (mgt/end.)

www.etzwilen-singen.ch