

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 10 (1906)

Artikel: Die neue Eisenbahnbrücke über die Thur bei Andelfingen
Autor: Hug, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-575435>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Kritik schreibt: „Der jugendliche Künstler kam, spielte und siegte — er siegte glänzend, und zwar mit dem Bériotischen Konzert in A-dur, einer Elegie von Ernst und dem spanischen Tanz von Sarasate. Der kleine Collin beherrschte seine Geige — ein kostbares italienisches Instrument: fecit Giuseppe Testore, Milano 1732 — mit souveräner Sicherheit; die Technik ist glänzend, das Spiel in allen Lagen entzückend klar und rein, dabei wirklich seelenvoll.“ — Von diesem Tag an begegneten wir in den Kritiken aller folgenden Jahre den fast stereotyp wiederkehrenden enthusiastischen Bezeichnungen „Geiger-Prinz“, „Paganini II.“ und ähnlichen.

Martin selbst war über solche Erfolge ganz verblüfft. Und mit welchem fast anbetenden Entzücken konnte er von der Kunst der Großen, eines Joachim z. B., reden! Wie schaute er zu seinem Lehrer auf! Welch eine Demut befand er, wenn er sich in sein mit der ganzen Kraft jugendlicher Bewunderung erfasstes Ideal Paganini versetzte! Die Biographie dieses unerreichten Meisters der Technik und der Seelenglut zugleich, seine „Schule des Geigenspiels“, war seine liebste Lektüre. Hier floß all das reichlich gespendete Lob, all die Verzärtlung und Verhüschung, die er wohl erfuhr, schadlos in den Brunnen einer immer glühenderen Verehrung und immer heißer gefärbter Vorjäze nieder. Hier endete das Wunderkind und reiste zu einem ganzen Künstler heran.

Erste Arbeit.

Mit dem vierzehnten Altersjahr legte unser Junge mit einem Male die Ausgelassenheit des Kindes ab und stürzte sich in eine unausgefegte Tätigkeit, eine für sein Alter erstaunliche Pflichterfüllung, die ihn bis an sein Ende nicht mehr verließ.

Im Jahr 1895 wurde der Vater als zweiter Kapellmeister ans Stadttheater von Basel berufen. Martin blieb noch ein Jahr zum Abschluß seiner dortigen Studien in Straßburg. Wie sehr seine Kunst gewachsen war, sieht man am besten daraus, daß er, als er den Eltern nach ihrer neuen Heimat nachgereist war, sofort ins Symphonieorchester aufgenommen wurde. Hier spielte er noch ein Jahr lang mit dem alten tüchtigen Konzertmeister Bargheer zusammen, der fest an eine große Zukunft seines Schülers glaubte, leider aber bald darauf starb. Herr Dr. Hans Huber stellte dem Sechzehnjährigen eine glänzende Empfehlung an alle Konzertgesellschaften aus, die diese veranlassen sollte, den jungen Künstler als Solisten bei ihren Aufführungen zu engagieren.

Noch nicht ganz siebzehn Jahre alt war Martin, als er als



Martin Collin (1882—1906).

Konzertmeister für die Sommeraison in Baden-Baden berufen wurde. Es war damals in der Kurstadt, die die höchsten Anforderungen stellt, ein Orchester aus ganz vorzüglichen Kräften besaß. Alle Mitwirkenden — und das will in diesen Kreisen viel sagen — hielten ihren Führer am ersten Geigenpult für einen bedeutenden Künstler. Zugleich gastierte in Baden-Baden ein erstklassiges Wiener Operetten-Ensemble, das zu begleiten war. Und Martin, der vorher nie in einem Theaterorchester mitgespielt hatte, bewährte sich auch hier aufs beste. Daß es sich die Konzertleitung nicht nehmen ließ, die Anwesenheit eines solchen Geigers für sich solistisch auszunutzen, versteht sich von selbst. Als solchen hörte ihn auch Herr Professor Hugo Hermann aus Frankfurt a./M., der ihn sofort mit nach Frankfurt mitnehmen wollte.

Statt aber diesen lohnenden Aussichten zu folgen, war dem Unermüdlichen, der nie mit sich selbst zufrieden war, die Weiterbildung, wenn auch mit Opfern, das selbstverständliche Muß. Mit großer Verehrung hing er an dem Leiter des Stuttgarter Konzervatoriums, Professor Edmund Singer. Nachdem er sich die Erlaubnis des Vaters geholt, das selbstverdiente und ersparte Geld hiezu zu verwenden, siedelte er nach der Hauptstadt Württembergs über, um seine Studien zu vollenden.

Er spielte dem berühmten Pädagogen eine Fuge aus den Solo-Sonaten von Bach vor. Mehr war nicht nötig, um ihm sofort ein Stipendium zu erwirken, das ihm nicht bloß zum Geigenspiel, sondern zur Pflege aller andern Musikfächern den Weg öffnete. Drei Jahre war er in Stuttgart, hörte auch bei Professor Lang den Kontrapunkt. Es würde die Grenzen unseres Nachrufs überschreiten, wenn wir ihm dabei im einzelnen folgen wollten. Genug, daß er sich auch hier bei den Prüfungen und in Privatsitzungen begeisterte Verehrer erwarb, die den Augenblick kaum erwarten konnten, bis er als einer der Ersten vor den Schranken Europas um die Palme ran.

Und doch ist mit dieser ernsten Studienzeit die eiserne Gewissenhaftigkeit im täglichen Leben nicht beendet gewesen. Sein Fleiß kannte keine Grenzen. Essen und Trinken vergaß er beim Studieren. Mochten die Kritiker entzückt sein, er legte sich auf die Vorbeeren nicht schlafen. Ohne Aufhören konnte er an einem Takte Stundenlang feilen, bis er ihm genügte.

Kein Wunder, wenn seine Technik daher eine ganz staunenregende, verblüffende war. Kein Wunder aber auch, wenn — seine Gesundheit darunter litt. (Schluß folgt).

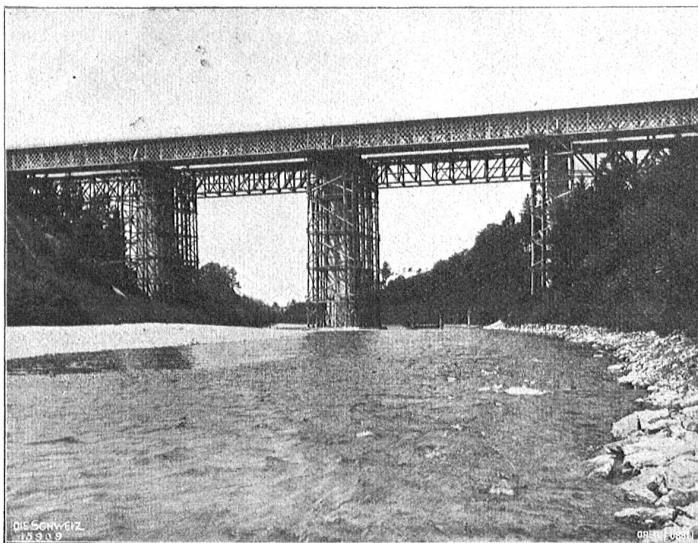
Die neue Eisenbahnbrücke über die Thur bei Andelfingen.

Mit drei Abbildungen nach photographischen Aufnahmen des Verfassers.

Nachdruck verboten.

Zehn Minuten oberhalb des Dorfes Andelfingen steht die Eisenbahn Winterthur-Schaffhausen auf einer großen, mit ihrem zarten Gitterwerk allen Reisenden wohlbekannten Brücke über die Thur. Bald wild brausend ihre trüben Fluten dähmwälzend, bald zu einem ruhigen, zahmen Bach zusammenge-

zurumpft, eilt die Thur dem Rheine zu. Drei schlank, über dreißig Meter hohe Steinpfeiler geben der hundertvierunddreißig Meter langen Brücke den nötigen Halt. Seit der Gründung der Bahnlinie, also fast dreißig Jahre, hat die alte Brücke dem Verkehr gedient. Nun sollte sie, ähnlich wie vor acht Jahren



Andelfinger Eisenbahnbrücke Abb. 1.
Alte Brücke und darunter Holzgerüst für die Montage der neuen.

die Limmatbrücke bei Zürich, durch eine neue ersetzt werden, ohne daß jedoch der Eisenbahnbetrieb eine Störung erleiden durfte.

Um die Summe von hundertsechzigtausend Franken wurde die ganze Arbeit an die rühmlich bekannte Brückenbaufirma „Mechanische Werkstätte Döttingen (Aargau)“ vergeben.

Zu Anfang des letzten Winters ließ die Unternehmung flussaufwärts, angelehnt an die Steinpfeiler, mit einem Kostenaufwand von fünfundzwanzigtausend Franken ein Holzgerüst erstellen, auf dem die neue Brücke vollständig montiert wurde. Unter umsichtiger Montageleitung bewältigte eine gutgerüstete Arbeiterschar die Arbeit bis Ende Juli, ohne daß dabei nennenswerte Unglücksfälle vorgekommen wären. Die Vorbereitungen für einen, den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise hemmenden Umtausch der Brücken mußten nun noch getroffen werden.

In der Nacht vom 13. auf den 14. August fand das interessante Schauspiel des Umtausches statt. Ein sommerlicher Sternenhimmel schaute auf den, auf lustigem Gerüst gelegenen, mit Fackeln und Acrylenlampen erleuchteten Arbeitsplatz. An beiden Ufern lagerte eine dichte Zuschauermenge aus den Dörfern der Umgebung. Sogar Winterthur hatte Neugierige auf Blos und Automobilen gesichtet. Kaum hatte nach halb zehn Uhr der letzte Zug die alte Brücke verlassen, wurden an beiden Enden die Schienen gelöst. Zehn kleine, unscheinbare hydraulische Winde, mit einer Tragkraft von je fünfzig Tonnen (aus dem dritten Bild hart neben dem mächtigen Granitquader sichtbar) hoben die Brücke geräuschoslos um ungefähr dreißig Zentimeter, um sie dann auf die sechs Gleitbahnen abzuschieben. Auf diesen lag auch schon die neue Brücke. Durch sechs Drahtteile von je fünfundzwanzig Millimeter Dicke waren die Gleitbahnen und ihre sechshundertfünfzig Tonnen schwere Last mit je einem Wellbogen verbunden. Um halb zwölf Uhr, auf ein gegebenes Signal hin, wurden die Kurbeln der Wellbögen gedreht. Langsam und bedächtig rollte die alte Brücke flussaufwärts auf ein Gerüst hinaus. Dicht hinter ihr folgte die neue, sich sachte zwischen die beiden Brückentöpfe schiebend. In zweieundzwanzig Minuten, inbegriffen drei kleine Haltepausen, war die Verschiebung ohne die geringste Störung beendet. Wieder festen die kleinen Hebwerkzeuge an, diesmal nun an der neuen Brücke, um sie von den Gleitbahnen abzuheben und auf ihre Lager zu senken.

Gegen Morgen wurde die Brücke mittels zweier schweren Lokomotiven auf ihre Tragfähigkeit geprüft. Es ergaben sich Schwankungen von

nur acht bis zehn Millimeter, sodaß die neue Brücke sofort dem Betriebe übergeben werden konnte. Acht Stunden, nachdem der letzte Zug die alte Brücke passiert hatte, segte der erste Morgenzug über die neue. Wenige seiner Insassen hatten wohl eine Ahnung, welch Wunder der Technik in der kurzen Spanne Zeit sich vollzogen, welch neues glänzendes Zeugnis ihrer Leistungsfähigkeit schweizerische Ingenieure und die Unternehmung sich ausgestellt hatten.

Joh. Hug, Zürich.

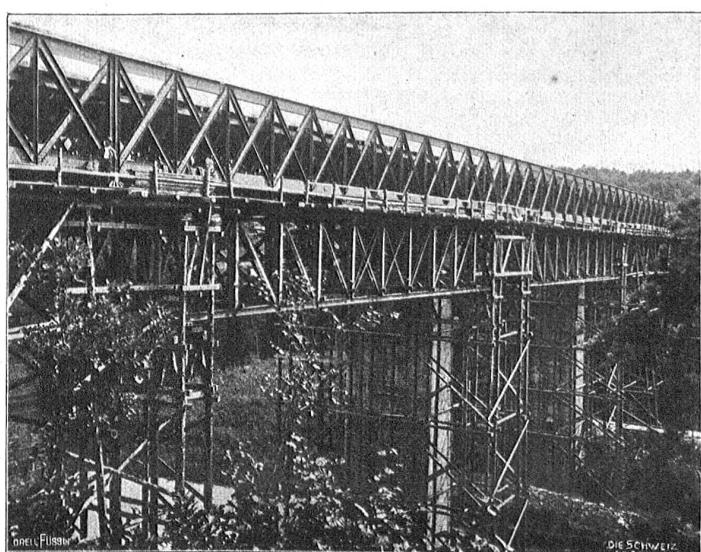
Vom Schweizer. Büchermarkt.

(Fortsetzung).

Nachdruck verboten.

„Für und gegen die Frauen“. Die Formulierung dieser Ueberschrift haben wir offen gestanden nicht recht begriffen. So schlimm, wie sie vermuten läßt, ist der Inhalt denn doch nicht. Abwägen der Argumente für und wider die Frauen ist nicht der Gegenstand dieser Serie. Es hat sich für unsern Lehrer darum gehandelt, dem weiblichen Geschlecht als solchem einige Direktiven für oder durchs Leben zu geben. Praktischer oder vielmehr belehrender Natur wie all diese Briefe sind auch die über die Frauen, wie sich übrigens ein jeder Kenner Hiltys sagen kann, daß er nicht für Dialetik zu haben ist und wohl zu allerleit auf diesem schwierigen Gebiet. Der irreführende Titel aber findet sich in der Einleitung erklärt. „Sie machen in Ihrem Briefe die Bemerkung, man wisse oft in meinen Schriften nicht recht, ob ich für oder gegen die Frauen sei. Daran wünsche ich in der Tat keine kategorische Antwort zu erteilen, wenn die Frage so gestellt bleibt, u. s. w.“

Auf den „Schrei des weiblichen Herzens nach Leben, viel Leben“, der ihm und uns wohl allen nichts Neues ist, will Hilti antworten. Erst läßt er ihn recht eindringlich vor uns hören, indem er in der ausgiebigsten Weise von einem Dokument, dem Briefe einer Dame Gebrauch macht, für den wir ihm vielen Dank wissen. Es ist eine erschütternde Sprache, eine Sprache eigentlicher Verzweiflung, die wir hier kennen lernen, ein Bekenntnis innern Glücks, ein Nähsonnem von einer Erbarmungslosigkeit, die wohl manches Kopfschütteln, jedenfalls aber Nachdenken, Mitleid und Mingen nach einem lebendigen lösenden Wort erzwingt. Die Antwort darauf gibt nun Hilti, wie er eben aus seiner Lebensanschauung heraus zu geben hat. Diese Briefe sind an eine Dame gerichtet. Damen müssen es nun sein, die darüber ab sprechen. Wenn es sich nicht um all-



Andelfinger Eisenbahnbrücke Abb. 2. Neue Brücke mit dem Holzgerüst.