

Rheinübergang und Zoll Diessenhofen im Wandel der Jahrhunderte

Autor(en): **Frey-Schönborn, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schaffhauser Beiträge zur Geschichte**

Band (Jahr): **62 (1985)**

PDF erstellt am: **25.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-841709>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Rheinübergang und Zoll Diessenhofen im Wandel der Jahrhunderte

von Hans Frey-Schönborn

Die Rheinbrücke

Es ist anzunehmen, dass die Rheinbrücke schon zur Zeit der Stadtgründung durch die Kyburger im Jahr 1178 bestand, denn der Rheinübergang war offensichtlich der Grund für den Bau einer befestigten Stadt. Erstmals erwähnt ist die Rheinbrücke in einer Urkunde von Herzog Albrecht von Österreich vom 29. Juli 1292¹.

Die erste bildliche Darstellung der Rheinbrücke befindet sich in der «Schweytzer Chronick» von Johannes Stumpf 1548. Sie war aus Holz, offen, d. h. ohne Dach, und hatte an beiden Enden ein Tor. Vom stadtseitigen Tor konnte die Fahrbahn über den ersten zwei Jochen als Fallbrücke hochgezogen werden. In der Mitte der Brücke stand ein kleines Holzhaus. Von diesem «Winkhus» aus wurden die Schiffe unter der Brücke hindurchdirigiert.

Infolge der kostspieligen Reparaturen verursachte die Rheinbrücke der Stadt öfter Sorgen. 1542 wurde die Brücke durch Hochwasser beschädigt; Schäden entstanden verschiedentlich auch durch den Aufprall von Schiffen. 1667 war sie so baufällig geworden, dass sie durch eine neue ersetzt werden musste. Als sich im Oktober 1799 die russische Armee unter General Korsakov vor dem französischen Heer unter Masséna über den Rhein in den Hegau zurückzog, setzten die Russen die Diessenhofer Brücke in der Nacht vom 8. auf den 9. Oktober in Brand. 1801 wurde eine Notbrücke erstellt, die im Jahr 1813 dann teilweise einstürzte. Die heutige gedeckte Holzbrücke wurde in den Jahren 1814 bis 1816 unter der Leitung von Stadtwerkmeister Andreas Widtmer aus Schaffhausen erbaut. Die Kosten beliefen sich damals auf 25 871 Gulden (ca. Fr. 53 000.-)².

Bei Einführung der Dampfschiffahrt im Jahr 1830 zeigte sich, dass die Brücke bei hohem Wasserstand ein Hindernis darstellte. Die Schiffe konnten oft während längerer Zeit nicht mehr unter ihr durchfahren, so dass

¹ *Thurgauisches Urkundenbuch* [= TUB] 3, S. 816, Nr. 845.

² Heinrich Waldvogel, *Die Geschichte der Rheinbrücke zu Diessenhofen*, Thurgauer Jahrbuch 1946, S. 8-15.

man den Verkehr durch Umsteigen aufrechterhalten musste. Die Schweizerische Dampfboot-Actien-Gesellschaft mit Sitz in Schaffhausen gelangte deshalb 1853 mit einem Gesuch an die Gemeinde Diessenhofen, ihre Zustimmung zu einem Umbau der Brücke zu geben. Um den Dampfbooten die Durchfahrt zu erleichtern, sollte die Fahrbahn über einem Brückenjoch um 4 bis 5 Fuss (d. h. um 1,20 m bis 1,50 m) gehoben werden, was allerdings bei Durchfahrt eines Schiffes den Verkehr auf der Brücke selbst für 8 bis 10 Minuten unterbrochen hätte. Die Kosten für die Hebeanlage und den Betrieb wollte die Gesellschaft übernehmen, die der Stadt überdies eine Summe von Fr. 6000.- zu gemeinnütziger Verwendung zu geben versprach. Laut Brief des Verwaltungsrates der Stadtgemeinde Diessenhofen vom 4. Januar 1854 an die Schweizerische Dampfboot-Actien-Gesellschaft kam die am 2. Januar versammelte Bürgergemeinde zum einmütigen Beschluss: «Sie könne auf das ab Seiten der Schweizerischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft beliebte Brückenabänderungs-Projekt mit Rücksicht auf die dadurch unausbleiblich entstehende Beeinträchtigung und Hemmung des bisher ungestörten Verkehrs auf der Rheinbrücke nicht eintreten; – dagegen sei sie nicht ungeneigt, andere Anträge, betreffend eine die Dampfschiffahrt auch bei hohem Wasserstande zulassende Abänderung der Rheinbrücke, entgegen zu nehmen und darauf einzugehen, sofern bei denselben auf Vermeidung jeder Schmälerung oder Erschwerung der freien und ungehinderten Passage über die Brücke Bedacht genommen werde.» Da die Kosten für eine Hebung der gesamten Brücke die Mittel der Gesellschaft überstiegen hätten, trat diese auf den Vorschlag der Bürgergemeinde nicht ein. Vielmehr wandte sie sich am 11. Januar 1854 direkt an den Schweizerischen Bundesrat mit dem Begehren, er möge die Stadt Diessenhofen zur Annahme ihres Vorschlages veranlassen. Die negativen Vernehmlassungen der Stadt Diessenhofen und des Regierungsrates des Kantons Thurgau jedoch veranlassten den Bundesrat, die Gesuchstellerin abzuweisen³.

Als sich zehn Jahre später der Kanton Schaffhausen am Aktienkapital der neu zu gründenden Schweiz. Dampfschiffahrts-Gesellschaft beteiligen sollte, machte er seine Zusage von der Bedingung abhängig, dass die ganze Diessenhofer Brücke permanent um mindestens 25 Zoll gehoben werde. Die Gesellschaft wurde in diesem Sinn in Diessenhofen vorstellig und erklärte sich bereit, sämtliche Kosten für die Abänderung der Brücke zu tragen. Diesmal erfolgte eine Einigung. Bereits am 3. April 1865 konnte mit der Hebung der Brücke begonnen werden. Innert fünf Tagen war die Höherverlegung um 26 Zoll (78 cm) auch abgeschlossen⁴.

³ *Acten, betreffend das Gesuch der Schweizerischen Dampfboot-Actien-Gesellschaft für den Rhein und den Bodensee wegen der Öffnung der Diessenhofer Brücke.* Schaffhausen 1854.

⁴ *Erster Geschäftsbericht der Direktion der Schweizerischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft auf'm Untersee und Rhein,* Diessenhofen 1866, S. 9.

Anno 1872 ging die Brücke aus dem Eigentum der Bürgergemeinde an die Stadtgemeinde Diessenhofen über. Dazu gehören auch 54 m² Boden am deutschen Brückenkopf, auf dem die Zollabfertigungshütte des deutschen Zollamtes Gailingen-Brücke erstellt wurde⁵.

1924 wurde eine weitere kostspielige Reparatur der Brücke notwendig. Gleichzeitig sollte sie auch verstärkt werden. Die Ortsverwaltung Diessenhofen ersuchte am 29. Dezember 1924 den Regierungsrat des Kantons Thurgau um einen Staatsbeitrag zu dieser Unternehmung. Im gleichen Schreiben wurde ausserdem die bedingungslose Übernahme der Brücke durch Bund und Kanton verlangt. Der Regierungsrat wies jedoch beide Gesuche ab. Er verwies dabei auf die der Bürgergemeinde in den Jahren 1849–1870 bezahlten jährlichen Entschädigungen für die Zollablösung und auf die 1870 für den gleichen Zweck entrichtete endgültige Kapitalablösung (siehe Abschnitt über die Zollablösung)⁶.

Auch die Einwohnergemeinde Gailingen wurde um einen Beitrag an die Brückenreparatur angegangen. Das Gailinger Bürgermeisteramt wünschte jedoch vor der Behandlung des Gesuches Zugeständnisse hinsichtlich der Angelfischerei vom deutschen Ufer aus. Die Diessenhofer wollten jedoch auf ihr althergebrachtes Recht der Fischerei auf der ganzen Breite des Rheins, also auch auf deutschem Hoheitsgebiet nicht verzichten. Tatsächlich umschreibt schon der Lehensbrief vom 18. Dezember 1475, der sich im Bürgerarchiv von Diessenhofen befindet, die Diessenhofer Fischpacht wie folgt: «vischenz uff dem Rin by under und ob der statt Diessenhofen gelegen . . . mit aller witi und braiti . . .»⁷. Heinrich Waldvogel belegt mit weiteren Lehensbriefen aus dem Bürgerarchiv Diessenhofen, dass sich die örtliche Fischenz von alters her vom «Plumpen» (Hattingerstein bzw. Nellenburgerstein), der unter der Laag im Rhein liegt, bis zum Markstein ob der Geisshütte und über die ganze Rheinbreite erstreckte⁸.

Der heute noch in Kraft stehende Staatsvertrag mit dem Grossherzogtum Baden vom 20. und 31. Oktober 1854 enthält in Art. 2 lit. c. die Bestimmung: «Auf Urkunden oder altes Herkommen sich stützende Fischereigerechtigkeiten werden als Privatrecht gegenseitig anerkannt.» Da Diessenhofen auf dieses Recht nicht verzichten wollte, trat die Gemeinde

⁵ Vertrag zur Sicherung des Rechtes zur Errichtung einer Zollabfertigungshütte auf dem Brückenwiderlager beim Zollamt Gailingen-Brücke in Gailingen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der schweizerischen Gemeinde Diessenhofen vom 18. Oktober/20. November 1952. Stadtarchiv Diessenhofen.

⁶ Bericht und Antrag des Strasseninspektorates I an das Strassen- und Baudepartement des Kantons Thurgau betreffend die Gesuche der Ortsverwaltung Diessenhofen bezüglich der Übernahme der Rheinbrücke durch den Staat, vom 10. August 1926. Stadtarchiv Diessenhofen.

⁷ Bürgerarchiv Diessenhofen, U 174.

⁸ Heinrich Waldvogel, *Geschichte der Fischereigerechtigkeit zu Diessenhofen*, in: Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte 108, 1970, S. 53–78.

Gailingen auf das Beitragsgesuch nicht näher ein. So erhielt Diessenhofen für die Brückenreparatur auch von deutscher Seite keinen Beitrag.

1944 machte die Brücke unfreiwillig Schlagzeilen. Sie wurde nämlich am 9. November um 11.17 Uhr anlässlich eines amerikanischen Bombenraids auf deutsche Ziele am Rhein irrtümlicherweise angegriffen. Das nördliche Brückenjoch und der ganze nördliche Brückenkopf wurden vernichtet. Die Wiederherstellungskosten wurden später von den Vereinigten Staaten übernommen. Das Kantonale Assekuranzdepartement in Frauenfeld hatte die Schadensumme für die Vergütung aus Bombardierungsschäden auf Fr. 69 100.- festgelegt⁹.

1972 erklärten die Schweizerische Eidgenossenschaft und der Kanton Thurgau die im wesentlichen aus dem Jahr 1816 stammende Holzbrücke zum geschützten Baudenkmal¹⁰. Sie ist noch heute alleiniges Eigentum der Stadt Diessenhofen.

Zugelassen sind nur Fahrzeuge bis 9 Tonnen; die Geschwindigkeit ist auf 30 km beschränkt. Da die Brücke eine Fahrspur von nur 2,8 m Breite hat, wozu auf beiden Seiten noch je ein Gehweg kommt, muss sie im Einbahnverkehr befahren werden. Dies wirkt sich selbstverständlich erschwerend auf die Zollabfertigung aus.

Die Landesgrenze im Rhein und auf der Brücke

Der heute noch gültige Staatsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem Grossherzogtum Baden betreffend «Gränzbereinigung vom 20. und 31. Oktober 1854» bestimmt in Art. I: «Zwischen dem Staatsgebiet des Grossherzogthums Baden und demjenigen des schweizerischen Kantons Thurgau wird von der badischen Gränze unterhalb Konstanz bis zur thurgauischen Gränze bei dem ehemaligen Kloster Paradies überall die Mitte des Rheins, beziehungsweise die Mitte des Untersees, als Landesgränze angenommen. Namentlich gilt die hier bezeichnete Gränze längs des ehemaligen Stadtbezirks Diessenhofen, so wie zwischen dem Dorfe Büsingen und der gegenüber liegenden sogenannten Scharrenwiese.» Dieser Wortlaut lässt in bezug auf die Strommitte mindestens zwei Deutungen zu. Man kann sich entweder an die natürliche Mitte halten, die sich dem jeweiligen Wasserstand und den Änderungen des Stroms anpasst. Oder man kann den Grenzverlauf auch aufgrund einer auf die Landes-

⁹ Protokoll der Sitzung der Ortsverwaltung Diessenhofen vom 31. Juli 1946 über die Schäden der Bombardierung vom 9. November 1944 um 11.17 Uhr, und *800 Jahre Stadtrecht Diessenhofen 1178-1978*, Diessenhofen 1978, S. 35.

¹⁰ Verpflichtungsschein und Dienstbarkeitsvertrag des Stadtrates von Diessenhofen gegenüber der Denkmalpflege des Eidgenössischen Departementes des Innern vom 20. Juli 1974. Stadtarchiv Diessenhofen.

koordinaten bezogenen gemeinsamen Vermessung festlegen. Der oben genannte Staatsvertrag unterlässt es jedoch anzugeben, wie die Strommitte zu verstehen und welcher Wasserstand massgebend ist¹¹.

Der im Vertrag erscheinende Hinweis auf den Grenzverlauf längs des Stadtbezirks Diessenhofen und bei Büsingen steht im Zusammenhang mit dem Landabtausch, der im gleichen Staatsvertrag unter Art. III vollzogen wurde. Der am rechten Rheinufer bei Gailingen gelegene, 140 Jucharten umfassende Güterkomplex «die Säze», ein Rebberg, der zu Diessenhofen gehörte, wurde der deutschen Gemarkung Gailingen zuerkannt (1 Juchart = 3600 m²). Andererseits wurde die am linken Rheinufer liegende Scharrenwiese von 17 Jucharten, die zu Büsingen gehörte, der thurgauischen Gemeinde Unterschlatt zugeteilt. Die damaligen und zukünftigen in Diessenhofen wohnhaften Eigentümer von Grundstücken in der «Säze» befreite man von Beiträgen an die Gemeinde Gailingen (ausgenommen für Strassenverbesserungen). Die gleiche Regelung galt für die in Büsingen domizilierten Eigentümer von Grundstücken in der Scharrenwiese.

Art. II b des obengenannten Staatsvertrages regelt auch die Grenz-, Kontroll- und Eigentumsverhältnisse auf der Diessenhofer Brücke: «Was die Brücke zu Diessenhofen betrifft, so wird die niedere Polizei auf der ganzen Brücke und auf der Einfahrt zu derselben längs des Zollhäuschens ausschliesslich durch die thurgauischen Behörden ausgeübt. Der Stadt Diessenhofen, als Eigentümerin der Brücke, steht ausschliesslich das Recht zu, an derselben Reparaturen, Veränderungen oder Neubauten vorzunehmen, und die grossherzogliche badische Regierung verzichtet darauf, vermöge der ihr auf der rechtsseitigen Hälfte der Brücke zustehenden Hoheit, jemals irgendwie in das Eigentum oder den Bestand der Brücke einzugreifen.» Das bedeutet, dass die Mitte der Brücke als Landesgrenze festgelegt wurde.

Die Diessenhofer Zölle von 1292–1848

Mit der Verleihung des Rechts zur Zollerhebung durch die Stadt Diessenhofen befassen sich mehrere im Bürgerarchiv Diessenhofen liegende Urkunden aus dem Mittelalter. Das älteste Dokument, das den Brückenzoll von Diessenhofen regelt, ist eine Urkunde, die am 29. Juli 1292 von Herzog Albrecht von Österreich ausgestellt wurde. Der Herzog befreite darin das in der Nähe von Diessenhofen gelegene Frauenkloster Katharinenthal von der Bezahlung des Brückenzolls in Diessenhofen für Karren

¹¹ Hans Frey, *Der Rhein als Grenzfluss von Basel bis zum Bodensee*, in: Zoll-Rundschau Nr. 4, 1964, Eidg. Oberzolldirektion, Bern, Sondernummer «Die Grenze».

und Doppelgespanne. Aus dieser Urkunde geht hervor, dass der Brückenzoll auch entrichtet werden musste, wenn die Fuhrwerke nicht mit Waren beladen waren. Der Brückenzoll war also nicht nur ein Transitzoll für Waren, sondern stellte auch eine Benützungsgebühr für die Brücke dar¹². Die Stadt Diessenhofen hatte als Gegenleistung für die teilweise Überlassung der Zolleinnahmen für den Bau und Unterhalt der Brücke aufzukommen und die Zöllner zu besolden. Ein Teil des Brückenzolls ging allerdings an den Herzog von Österreich, wie aus Urkunden von 1387 und 1399 zu ersehen ist.

Eine weitere Urkunde, die von Kaiser Karl IV. am 7. Dezember 1366 in Nürnberg ausgefertigt wurde, übertrug die Erhebung des Diessenhofer Zolls für fünf Jahre der lokalen Bürgerschaft. Dafür übernahm diese die Verpflichtung, die Türme, Ringmauern und den Graben der Stadt instand zu stellen¹³.

Am 29. November 1387, «an sand Andres abend», beurkundete Herzog Albrecht III. von Österreich anlässlich seines Besuches in Diessenhofen: «In Ansehung der getreuen willigen Dienste, die unsere getreuen, lieben, die Bürger zu Diessenhofen unseren Vorfahren getan haben und auch uns, unseren lieben Vettern und Erben künftig tun sollen und mögen, schenkt Herzog Albrecht III. von Österreich der Stadt Diessenhofen den Ertrag des Zolls Diessenhofen, soweit er nicht schon durch eine Verpfändung beansprucht wird.»¹⁴

Die Urkunde vom 1. Juni 1399, «am Sontag nach Gotlichnamstag», enthält dieselbe Bestimmung und dieselben Vorbehalte: Weil Diessenhofen ihm bei der Erwerbung der Herrschaft Hewen mit einer Summe Geld ausgeholfen habe, überlasse Herzog Leopold IV. von Österreich der Stadt den Brückenzoll daselbst, soweit er nicht vom Herzog oder von seinen Vorfahren schon verpfändet worden ist, auf sieben Jahre fest und nachher bis auf Widerruf¹⁵.

An Ostern 1460 erreichten die Diessenhofer endlich eines ihrer Ziele. An diesem Tag nämlich erteilte Herzog Sigmund von Österreich ihnen das Recht, Zoll und Steuern von Diessenhofen, um die Summe, für welche er sie an Wernherr von Zimmern verpfändet hatte, auszulösen¹⁶.

¹² Urkunde von Herzog Albrecht von Österreich, Winterthur, 29. Juli 1292. Staatsarchiv des Kantons Thurgau, Klosterarchiv St. Katharinental, und *TUB* 3, S. 816, Nr. 845.

¹³ Urkunde von Kaiser Karl IV., Nürnberg, 7. Dezember 1366. Bürgerarchiv Diessenhofen und *TUB* 6, S. 407, Nr. 2882.

¹⁴ Urkunde von Herzog Albrecht III. von Österreich, Diessenhofen, 29. November 1387. Bürgerarchiv Diessenhofen und *TUB* 7, S. 596, Nr. 4008.

¹⁵ Urkunde von Herzog Leopold IV. von Österreich, Baden, 1. Juni 1399. Bürgerarchiv Diessenhofen und *TUB* 8, Nr. 4604.

¹⁶ Urkunde von Herzog Sigmund von Österreich, Innsbruck, Ostern 1460. Bürgerarchiv Diessenhofen, Nr. 123.

Im September 1460 brachte Diessenhofen auch den einträglichen Rheinzoll durch Kauf an sich, der auf den mit Schiffen beförderten Waren erhoben wurde¹⁷. Das blieb auch so, nachdem die Stadt am 28. Oktober des gleichen Jahres durch Eroberung an die Eidgenossenschaft gekommen war¹⁸.

Seit dem Mittelalter herrschte auf dem Rhein zwischen Bodensee und Schaffhausen ein reger Handelsverkehr auf Schiffen. Die transportierten Güter wurden in Schaffhausen auf Wagen umgeladen und nach Umfahrung des Rheinfalls vom Schlösschen Wörth an mit Schiffen weiterbefördert. In bezug auf den Rheinzoll war Diessenhofen ein Rivale von Schaffhausen. Die österreichischen Herzöge begünstigten aus historischen Gründen Schaffhausen. Diese Stadt war seit langem ein österreichischer Stützpunkt gewesen. Am 8. Juli 1376 z. B. teilte Herzog Leopold III. von Österreich, der zehn Jahre später auf dem Schlachtfeld von Sempach umkam, dem Schultheissen und Rat von Diessenhofen mit, dass er zu Schaffhausen ein Salzhaus erbaut habe und dass sie dafür sorgen sollten, «daz kain salz noch isen daselbs zu Dyessenhoven, das den Reyn ab komet», ausgeladen werde, da diese Waren zu Schaffhausen im Salzhaus auszuladen seien¹⁹. So sollte verhindert werden, dass der Schaffhauser Zoll ab Diessenhofen auf dem Landweg über den Thurgau umfahren werden könne. Nach der Befreiung Schaffhausens von Österreich im Jahr 1415 änderte sich die Lage zugunsten von Diessenhofen. 1426 schloss die Stadt Diessenhofen mit den Salzleuten der süddeutschen Stadt Memmingen einen Zoll- und Kaufhaustarifvertrag. Dieser Vertrag umfasst 40 Tarifnummern, wovon 9 für Salz gelten. Salz war damals ein wichtiges Massengut für die Rheinschiffahrt. Die Memminger bezogen das Salz aus dem oberbayerischen Reichenhall, dem Salzkammergut und dem Salzbergwerk Hall in Tirol. 5 Tarifnummern bezogen sich auf Wein, u. a. auf Bozener Wein, griechische Weine sowie «Wälsch Wins». Als weitere Waren führt der Zolltarif Nüsse, Leinengewebe, Eisen, Sägeblätter, Schleifsteine und Mühlsteine auf. Mit den höchsten Abgaben belastet waren die sogenannten Venediger Ballen, hochwertige Waren, die in Venedig hergestellt wurden oder aus dem Orient kamen²⁰.

Noch 1827 konnte Pupikofer schreiben, Diessenhofen beziehe den grössten Teil seiner Einnahmen aus dem Brücken-, dem Rhein-, dem Durchfuhr- und dem Marktzoll. Dazu kamen noch die Kaufhaus- und Waaggebühren. In Diessenhofen war also das ganze Binnenzollsystem in Gebrauch²¹.

¹⁷ Bürgerarchiv Diessenhofen, Nr. 124.

¹⁸ Willi Rüedi, *Geschichte der Stadt Diessenhofen im Mittelalter*, Diessenhofen 1947, S. 144.

¹⁹ Rüedi, S. 4.

²⁰ Hektor Ammann, *Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz*, in: *Zeitschrift für Schweizerische Geschichte* 6, 1936, S. 133–149, 158–161.

²¹ Johann Adam Pupikofer, *Diessenhofen*, Thurgauisches Neujahrsblatt 1827, S. 5.

Bis 1848 mussten auch die Personen beim Überschreiten der Brücke ein Brückengeld bezahlen. Noch am 31. August 1816 bewilligte die Eidgenössische Tagsatzung der Stadt Diessenhofen den Bezug der Brückengelder zum bisherigen Ansatz samt dem «Personalbrückengeld» von einem Kreuzer. Die Einwohner von Diessenhofen waren von diesem Brückengeld befreit. Für die Einwohner von Gailingen und Dörflingen wurde die Taxe im Dezember 1820 auf einen halben Kreuzer herabgesetzt²².

Die Ablösung durch den Eidgenössischen Zoll

Am 28. Januar 1812 unterzeichnete die Stadtgemeinde Diessenhofen mit der Finanzkommission des Kantons Thurgau einen Vertrag, laut welchem sie sich verpflichtete, eine neue gedeckte Brücke über den Rhein zu bauen und die gesamten Kosten zu tragen. Als Gegenleistung wurde ihr überlassen:

1. Das Brückengeld, solange die Brücke von der Gemeinde unterhalten werde.
2. Der Wasser- oder Rheinzoll bis zur Deckung der Baukosten.

Die neue, noch heute bestehende Brücke wurde 1816 eröffnet. Das Anrecht auf das Brückengeld und den Rheinzoll blieb bis Ende 1848 bestehen.

Mit der Bundesverfassung von 1848 gingen die Zölle an den Bund über. Der Berechnung der Ablösungsentschädigung wurde der durchschnittliche Ertrag der Brückenzölle in den Jahren 1842–1846, nämlich 591 Gulden 8 Kreuzer, zugrunde gelegt. Die jährlich zu entrichtende Entschädigung wurde danach wie folgt festgesetzt:

für das Brückengeld	Gulden	524	Kreuzer	36
für den Rheinzoll	Gulden	2581	Kreuzer	19
für Gred- oder Waaghausgebühren	Gulden	106	Kreuzer	35
gesamte Ablösungsentschädigung pro Jahr	Gulden	3212	Kreuzer	30

(60 Kreuzer = 1 Gulden)

Diese Summe wurde ab 1853 in Franken ausbezahlt, was jährlich Fr. 6607.92 ausmachte. 1870 löste der Bund die bisherige jährliche Entschädigung vollständig ab und wies das thurgauische Finanzdepartement an,

²² Heinrich Waldvogel, *Die Geschichte der Rheinbrücke zu Diessenhofen*, Thurgauer Jahrbuch 1946, S. 15.

der Gemeinde das 22 ½fache des jährlichen Betrages, d. h. insgesamt Fr. 148 678.20, abzutreten, was dieses auch mittels Pfandtitel und Barschaft tat²³.

Die Zollstätte Diessenhofen als Hauptzollamt

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts beförderten die Rheinschiffe noch bedeutende Gütermengen. Aus der obigen Zusammenstellung der Diessenhofer Zolleinnahmen ist ersichtlich, dass der Rheinzoll in den vierziger Jahren das Fünffache des Brückenzolls einbrachte. Nach Inbetriebnahme der Eisenbahnlinie Etwilen-Kreuzlingen-Konstanz im Jahr 1875 und der Linie Etwilen-Schaffhausen (1895) verlor der Güterverkehr auf dem Rhein allerdings rasch an Bedeutung. Hingegen nahm der Warenverkehr auf der Rheinbrücke stark zu. Um 1900 ging ein für die damaligen Verhältnisse reger Zollverkehr über die Brücke. Der an die Eidgenössische Oberzolldirektion in Bern gerichtete Antrag der Zollkreisdirektion Schaffhausen vom 5. März 1902, ein neues Zollgebäude zu erstellen, enthält für das Jahr 1900 folgende Angaben:

Anzahl der Zollabfertigungen	37731
Zolleinnahmen	Fr. 37304.89

Als wichtigste Einfuhrwaren werden erwähnt: Wein, Obst, Gemüse, Eisenwaren, Konfektion, Handschuhe und Mercerieartikel. Als besonders bemerkenswert galten die relativ häufigen, von jüdischen Händlern aus Gailingen getätigten Einfuhren von Fleisch in Posten von 300 bis 500 kg wie auch von Gross- und Kleinvieh. Die Bedeutung, die der Zollverkehr für Diessenhofen hatte, geht auch aus einer weiteren Stellungnahme der Zollkreisdirektion Schaffhausen unter dem Datum vom 5. August 1902 hervor, wo es heisst: «Es scheint, dass das Baubüro in Zürich für Diessenhofen den nämlichen Typus gewählt hat, wie für die Zollhäuser in Durstgraben (Neuhausen), Thayngen-Dorf und Hofen, alles Zollämter, deren Verkehr weit hinter dem des Zollamtes Diessenhofen zurücksteht.»

Im Jahr 1904, kurz nach Inbetriebnahme des neuen Zollgebäudes, wurde das Nebenzollamt Diessenhofen in den Rang eines Hauptzollamtes gehoben. Allerdings musste der Grenzübergang 1941 infolge der inzwischen eingetretenen Verkehrsverlagerung auf andere, dem zunehmenden Autoverkehr besser angepasste und für den internationalen Fernver-

²³ Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Thurgau vom 28. Juli 1922 betreffend das Gesuch der Ortsverwaltung Diessenhofen vom 8. März 1922 um eine staatliche Subvention an die Kosten der Reparatur der Rheinbrücke, und Bericht und Antrag des Strasseninspektorates I des Kantons Thurgau betreffend die Gesuche der Ortsverwaltung Diessenhofen bezüglich der Übernahme der Rheinbrücke durch den Staat vom 10. August 1924.

kehr günstiger gelegene Grenzübergänge wiederum als Nebenzollamt eingestuft und dem damaligen Hauptzollamt und heutigen Zollinspektorat Thayngen unterstellt werden²⁴.

Der Zollverkehr im Jahr 1983

Heute dient die Brücke hauptsächlich dem Nahverkehr zwischen Diessenhofen und den umliegenden thurgauischen und zürcherischen Gemeinden einerseits und der deutschen Gemeinde Gailingen und den Gemeinden im schweizerischen Reiat und deutschen Hegau anderseits. Trotzdem sind im Jahr 1983 je rund 463 000 Personen entweder in Fahrzeugen oder zu Fuss über die 167jährige Holzbrücke ein- und ausgereist. Je rund 200 000 Personenautomobile überquerten hier in beiden Fahrtrichtungen die Grenze. Da Fahrzeuge über neun Tonnen Gewicht die Brücke nicht benützen dürfen, zählte man bei der Einreise nur 84 Autocars und 147 Lastwagen.

Das Zollamt Diessenhofen nahm 1983 insgesamt 7063 schriftliche Abfertigungen vor, wovon 921 Einfuhrverzollungen für Privatwaren. Ferner stellte es 547 Einfuhrquittungen für Handelswaren aus. Das Nebenzollamt kann nur beschränkt Handelswaren abfertigen, da im Umkreis von weniger als 10 km die beiden besser ausgerüsteten Strassen-Zollinspektorate Thayngen und Ramsen liegen. Die geringe Tragfähigkeit der Brücke und die engen Platzverhältnisse vor dem Zollamt erlauben ohnehin keinen grossen Handelswarenverkehr. Die meisten über Diessenhofen zur Einfuhr gelangenden Waren sind infolge ihres Ursprungs aus der EWG zollfrei und unterliegen deshalb nur der Warenumsatzsteuer. Dies wirkt sich auf die Jahreseinnahmen aus, die sich 1983 auf nur Fr. 59 372.05 beliefen²⁵.

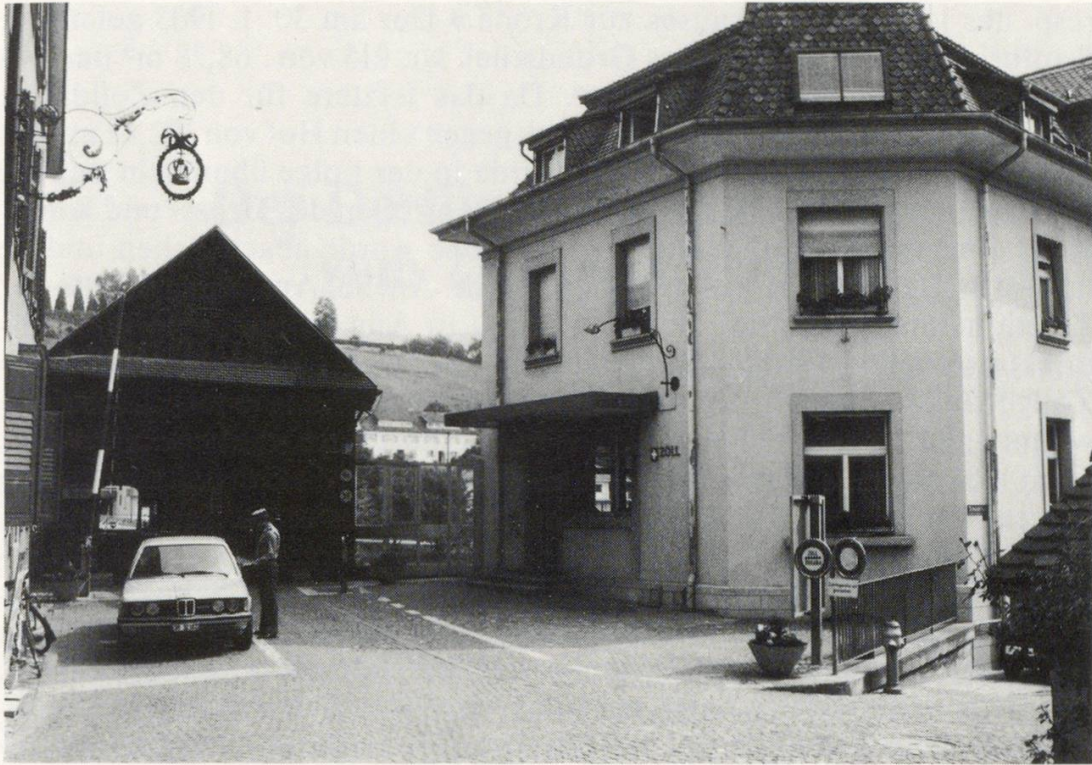
Dem Grenzwachtposten Diessenhofen sind 6 Grenzwachtbeamte zugeteilt, die den Strassenverkehr abzufertigen und das Zwischengelände am Rhein zu überwachen haben. Der Postenchef ist Einnehmer und hat den Grad eines Wachtmeisters.

Das Zollamtsgebäude

Als das Zollwesen mit der Bundesverfassung von 1848 Bundessache wurde, übernahm die Eidgenössische Zollverwaltung auch das Diessenhofer Zollgebäude. Das schmale Haus an der Rheinholdenstrasse Nr. 16 war ungünstig plaziert, da man von ihm keine direkte Sicht auf die Rhein-

²⁴ Liegenschaftsakten der Zollkreisdirektion II, Schaffhausen, Dossier Diessenhofen 1902-1907.

²⁵ Statistische Zahlen des Zollamtes Diessenhofen von 1983.



Das 1904 erbaute Zollgebäude in Diessenhofen. Die Zollabfertigung erfolgt vor der einspurigen Rheinbrücke.

brücke hatte. Zwischen ihm und der Rheinbrücke lagen ausser dem Gasthaus zur Krone noch einige Privathäuser, was die Zollkontrolle beträchtlich erschwerte. Einen Amtsplatz, wo die beladenen Fuhrwerke hätten abgestellt werden können, gab es nicht. Auch konnte das Vieh – 1864 wurden immerhin 7665 Stück Vieh zu den zwölf in Diessenhofen abgehaltenen Viehmärkten eingeführt – nirgends angebunden werden²⁶.

Am 5. März 1902 beantragte deshalb die Zollkreisdirektion II in Schaffhausen der Eidgenössischen Oberzolldirektion, in Diessenhofen ein neues Zollgebäude zu erstellen: «Das Bürolokal ist an und für sich zu klein für den regen Verkehr und es sollte angesichts dieses Umstandes der Arbeitsraum des Einnehmers durch eine Schalterwand vom Publikum – in der Hauptsache Juden – getrennt werden.» Es folgte eine ausführliche Beschreibung der bedenklichen Mängel in sanitärischer Hinsicht.

Der Schweizerische Bundesrat entschied gemäss Protokoll vom 9. 1. 1903: «Im Budget für das Jahr 1903 ist ein Kredit von Fr. 85 000.– eingestellt für den Bau eines neuen Zollgebäudes in Diessenhofen. Von diesen Fr. 85 000.– entfallen Fr. 37 000.– auf die Erwerbung des Bauplatzes

²⁶ Schreiben der Gemeinde-Verwaltung Diessenhofen vom 23. März 1854 an den Bundesrat betreffend Öffnung der Diessenhofer Brücke.

resp. des jetzigen Gasthauses zur Krone.» Der am 30. 1. 1903 gefertigte Kaufbrief bezieht sich auf das Grundstück Nr. 215 von 368,28 m² und ein Ökonomiegebäude von 192,78 m². Da das letztere für den Zolldienst ungünstig situiert war, tauschte man es gegen einen Hof von 102,42 m² des Tierarztes Schmid ein. Dieser Hof wurde in der Folge überdacht und als Viehanbindeplatz für die tierärztlichen Kontrollen des Gross- und Kleinviehs eingerichtet. Das Gasthaus zur Krone wurde abgebrochen und an dessen Stelle das neue Zollgebäude erstellt. Am 23. April 1904 konnte der Zolleinnehmer Messmer den neuen Bau in Anwesenheit des Oberzolldirektors und Baudirektors in Betrieb nehmen. Das noch heute bestehende Zollgebäude umfasst nebst den Abfertigungsräumen auch 3 Dienstwohnungen. Der Einnehmer hatte für die seine, die fünf Zimmer umfasste, anno 1904 eine Jahresmiete von Fr. 200.- zu erlegen. Das war das Doppelte dessen, was er für die enge Wohnung im alten Zollgebäude gezahlt hatte.

Über die Weiterverwendung des früheren Zollgebäudes an der Rheinhaldenstrasse war man sich lange Zeit unschlüssig. Das Schweizerische Zolldepartement fand den geschätzten Verkaufswert von Fr. 5500.- in Anbetracht des baufälligen Zustandes des Gebäudes zwar für angemessen, hielt jedoch mit dessen Verkauf zurück, da es der Meinung war, es könnte später für den Zoll noch von Nutzen sein. Die Erstellung des neuen Zollgebäudes hatte nämlich zu einer beträchtlichen Verkehrssteigerung und zur Umwandlung des bisherigen Nebenzollamtes in ein Hauptzollamt geführt. 1911 aber setzte sich der Gedanke des Sparens durch, und man veräusserte das alte Haus an Stefan Meyer von Diessenhofen²⁴.

1964 wurde das «neue», 1904 errichtete Zollgebäude einer Renovation unterworfen, bei der die Zollabfertigungsräume zweckdienlicher eingerichtet wurden.