

Zeitschrift: Thurgauer Jahrbuch

Band: 22 (1946)

Artikel: Die Geschichte der Rheinbrücke zu Diessenhofen

Autor: Waldvogel, Heinrich

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-698991>

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

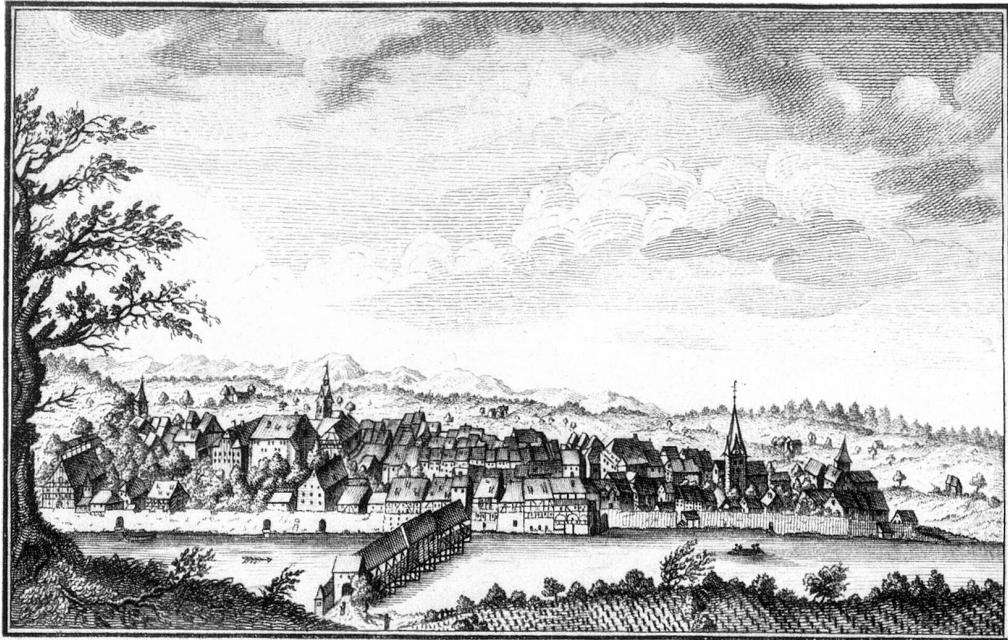
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

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



Dießenhofen

Nach der Topographie der Eidgenossenschaft von David Herrliberger um 1760
Originalgröße

Die Geschichte der Rheinbrücke zu Dießenhofen

Von Heinrich Waldvogel

Als im Jahre 1178 der thurgauische Landgraf Hartmann III. von Kyburg dem Ort Dießenhofen das Stadtrecht verlieh, konnten ihn hiebei nicht in erster Linie verkehrs- oder handelspolitische, sondern vielmehr militärpolitische Gründe geleitet haben. Wohl passierte der Ost—West-Verkehr auf der billigen und sichern Wasserstraße des Rheins den Ort, aber Dießenhofen war nur Anlege- und nicht Umladeplatz wie etwa Schaffhausen oder Konstanz. Die Waren schiffe hielten in Dießenhofen in der Hauptsache nur zur Entrichtung des Rheinzolls an; der Umladeverkehr war unbedeutend. Direkter wurde Dießenhofen vom Verkehr, der in nördlicher und südlicher Richtung verlief, beeinflußt; denn das Kaufmannsgut, das von Süden über Winterthur nach Dießenhofen und hier über den Rhein nach dem nahen Hegau geführt wurde, fand dort den Anschluß an die alte Handelsstraße nach Ulm. Dieser Verkehr kam mit dem Ort und seiner Bevölkerung wohl stärker in Berührung als der Schiffsverkehr auf dem Rhein. — Dießenhofens Markt war zur Zeit der Stadtrechtserteilung noch recht bescheiden und lebte zur Hauptsache aus dem Nahverkehr. Ausschlaggebender bei den Überlegungen Graf Hartmanns III. waren aber sicher einmal die nach Norden und Westen günstige militärische Lage Dießenhofens als vorgeschober Stützpunkt der Landgrafschaft Thurgau zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein und

dann die Möglichkeit des Schutzes des rechtsrheinischen kyburgischen Besitzes, die allerdings das Vorhandensein eines brauchbaren Rheinüberganges voraussetzte. Mitbestimmend bei der Stadtrechtserteilung war natürlich auch die Einsicht, daß die Kyburger von einem befestigten Dießenhofen aus den gesamten Verkehr auf dem Rhein und über denselben nach Norden und Süden fest unter ihrer Kontrolle und damit ein bedeutendes Machtmittel in ihren Händen hatten. — Diese ganz allgemein geschilderten Verhältnisse änderten sich, wenigstens prinzipiell, auch nicht, als im Jahre 1264 mit Graf Hartmann IV. der Mannesstamm der Kyburger ausstarb und die kyburgische Erbschaft an das Haus Habsburg-Österreich kam; ja, sie behielten ihre Bedeutung während des ganzen Mittelalters kaum geschmälert bei und müssen in Betracht gezogen werden, wenn wir uns mit der Geschichte der Rheinbrücke zu Dießenhofen beschäftigen und nach dem Ursprung und Alter dieses Rheinüberganges fragen wollen.

Der Rheinübergang zu Dießenhofen ist zweifellos älter als seine erste urkundliche Erwähnung vom Jahre 1292, denn dieser Umstand allein berechtigt nicht zu dem festen Schluß, daß vor 1292 überhaupt keine Rheinbrücke in Dießenhofen bestanden habe. Wenn im Jahre 1178, als Graf Hartmann III. von Kyburg Dießenhofen zu einem seiner militärischen Stützpunkte erkoren, den Ort befestigte und mit dem

Stadtrecht ausstattete, eine Rheinbrücke noch nicht bestanden hatte, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß wenigstens damals eine Brücke gebaut wurde, denn sie gehörte ja zu den Voraussetzungen für den wirksamen Schutz der rechtsrheinischen Besitzungen des Hauses Kyburg. Verkehrspolitische und fiskalische (Brückenzoll) Überlegungen haben sicher mitbestimmend gewirkt, aber der Hauptbeweggrund ist zweifellos in strategischen Erwägungen zu suchen und zu erkennen. — Die erste Nachricht, die wenigstens auf die Existenz einer Rheinbrücke bei Dießenhofen hinweisen könnte, finden wir in einer Urkunde vom 14. März 1259: Hier verzichtet Graf Hartmann der Ältere von Kyburg auf sein Eigentum an einem Wald, angrenzend an eine Wiese, die «Bruckewise» genannt wird.¹ Diese Wiese liegt westlich des heutigen «Unterhofes», des einstigen Sitzes der von den Kyburgern bestellten Truchsessen von Dießenhofen. Aus dieser Nachricht könnte die Meinung aufkommen, es hätte einst an diesem Ort, das heißt wenig rheinabwärts der heutigen Dampfschiffslände, eine Brücke über den Rhein geführt. Wir glauben das nicht; einmal, weil wir hiefür keine weiteren Belege aufbringen können als die Überlegung, daß eine solche Brücke näher bei der Burg zum Unterhof gelegen wäre und vielleicht besser hätte kontrolliert werden können, und dann vor allem, weil bereits dreißig Jahre später die Dießenhofer Rheinbrücke sicher bezeugt ist; diese befand sich aber am Orte der heutigen Brücke.

Die Urkunde, die von dieser Brücke spricht, ist vom 29. Juli 1292 datiert:² Hier befreit Herzog Albrecht von Österreich das Kloster St. Katharinental von allen Zöllen und Steuern in der Stadt Dießenhofen. Inbegriffen in dieser Begünstigung sind auch die Zölle für den ganzen Verkehr des Klosters über die Brücke zu Dießenhofen.³ Ein ähnliches Privilegium hatte Herzog Albrechts Vater, König Rudolf von Habsburg, dem genannten Kloster bereits am 15. Juli 1286 verliehen, doch ist hier vom Brückenzoll nicht die Rede.⁴ Der Verkehr des 1242 gegründeten Klosters St. Katharinental über die Dießenhofer Rheinbrücke muß ziemlich bedeutend gewesen sein. Die dortigen Nonnen stammten zum großen Teil aus vornehmen Geschlechtern des nahen Hegaus, und das Kloster besaß aus Schenkungen und Kauf ausgedehnten Besitz auf rechtsrheinischem Gebiet. Zudem befand sich St. Katharinental damals in raschem Wachstum; intensiv wurde gebaut, und bereits am 11. März 1305 wurden durch den Konstanzer Weihbischof Salvinensis der erweiterte Chor und vier neue Altäre geweiht.⁵ Aber dem Privileg der Zollfreiheit des Klosters St. Katharinental war nur eine sehr kurze Lebensdauer beschieden. Es scheint, daß man in Dießenhofen über diese Begünstigung nicht sonderlich erbaut war, denn sie wird sich finanziell empfindlich ausgewirkt haben. Ob die Stadt in dieser Sache beim Herzog Albrecht von Österreich vorstellig wurde, wissen wir nicht; jedenfalls bestimmt derselbe bereits am 13. Septem-

ber 1294, daß das Kloster jährlich sieben Pfund Pfennig Brückenzoll und drei Pfund Pfennig Umgeld zu bezahlen habe.⁶ Am 26. November 1295 stellt die Priorin von St. Katharinental der Stadt Dießenhofen einen gleichlautenden Revers aus.⁷

Die aus dem Verkehr über den Rhein sich ergebenden Zölle waren eine Haupteinnahme Dießenhofens. Aus der Urkunde vom 29. Juli 1292 erfahren wir, daß der Brückenzoll von «*currus et bige*», das heißt von Karren, Einspännern und Doppelgespannen, entrichtet werden mußte; auch dann, wenn die Fuhrwerke nicht mit Waren beladen waren. Der Brückenzoll war demnach eine Art Benützungsgebühr an den Ersteller und Unterhalter der Brücke, die Stadt Dießenhofen. Ob auch die die Brücke passierenden Personen brückenzollpflichtig waren, sagen die Urkunden aus dieser Zeit nicht. Dießenhofen, das nach einem alten Rodel im Bürgerarchiv nicht nur für Bau und Unterhalt der Brücke aufzukommen, sondern auch die Zöllner zu besolden hatte, war auf die Einnahmen aus dem Brückenzoll angewiesen. Allerdings kam der Stadt nicht der ganze Ertrag des Brückenzolles zu, sondern nur ein bestimmter Teil; der Überschuß mußte dem Herzog von Österreich, dem eigentlichen Stadtherrn, abgeliefert werden. Wir ersehen das aus einer Urkunde vom «Gottlichnamstag» 1399:⁸ Dießenhofen war dem Herzog Leopold mit einer Summe Geld zur Erkaufung der Herrschaft Hewen zu Hilfe gekommen. Dafür gibt der Herzog den Dießenhofern den Brückenzoll-Überschuß für sieben Jahre, ausgenommen die Zinsen, die von ihm oder von seinen Vorfahren schon früher an andere versetzt worden seien. Dieser Zollüberschuß war, wie übrigens auch der Rheinzoll zu Dießenhofen, meistens verpfändet, seit dem Jahre 1400 sogar der Stadt selbst, so daß diese seither in den vollen Genuß dieser Einnahmen kam.⁹

Auf die Frage nach Bauart und Aussehen der alten Rheinbrücke ist zu sagen, daß wir weder Bilder noch Beschreibungen dieser Baute aus der Zeit vor 1500 besitzen. Die erste bildliche Darstellung finden wir in J. Stumpfs Schweizerchronik vom Jahre 1548. Auf diesem ältesten Prospekt Dießenhofens zeigt sich die Rheinbrücke als offene Holzbrücke, die auf acht Pfeilern ruhte und an beiden Enden mit Toren versehen war. Das stadtsitzige Tor, das sogenannte «Rheintor», war zu einem wuchtigen, im Grundriß quadratischen Turm ausgebaut und für Verteidigungszwecke eingerichtet. Von hier aus konnte auch die Fahrbahn über den ersten zwei Jochen als Fallbrücke hochgezogen werden, so daß ein Passieren der Brücke unmöglich wurde. Der mehrstöckige Torbau — in Stumpfs Prospekt sind über dem Tor durchgang zwei Stockwerke zu erkennen — war von einem Zeltdach gedeckt. Die Häuserbauten stießen als Fortsetzung der dortigen nördlichen Stadtmauer zu beiden Seiten des Torturmes direkt an denselben und schlossen so die Nordfront der Stadt bei der Brücke fest ab. Das Brückentor auf dem gegenüberliegenden Rheinufer war bedeutend

kleiner, trug wenig über dem Tordurchgang ein einfaches Dach mit gestaffelten Giebelwänden. Nebenbauten besaß dieses Tor nicht. — Zwischen dem dritten und dem vierten Pfeiler, stadtseits gerechnet, stand auf der Brücke ein kleines Holzgebäude, das sogenannte «Winkhus» («Wickus»), welches erstmals 1404 und 1409 genannt wird.¹⁰ Von hier aus wurde offenbar der Verkehr der größeren Schiffe unter der Brücke hindurch dirigiert und der Rheinzollstation beim Gredhaus unterhalb der Brücke das Zeichen zur Bereitschaft gegeben. Bei den Bildern in Merians Topographie Helvetiens von 1643 und

wurde sie durch an die Brückenpfeiler anstoßende Schiffe ernsthaft beschädigt. Die Strafen für die fehlbaren Schiffahrer waren denn auch entsprechend: Im Jahre 1404 ist Conrad Hellrigel von Lindau «ennethalb dem wikus» an die Brücke gefahren und hat ein Joch weggeführt. Er wird darum um 120 Pfund Haller gebüßt.¹³ 1409 fährt derselbe Sünder «hiedissent dem wikus gegen der statt» wiederum an die Brücke; Hellrigel bezahlt dafür der Stadt eine Buße von 100 Pfund Haller und dem Vogt eine Scheibe Salz.¹⁴ Zu Pfingsten 1475 muß Hermann Ott genannt Schüch von Steckborn Urfehde schwö-



Diessenhofen
Nach der Chronik von J. Stumpf 1548. Originalgröße

1654 fehlt das «Winkhus», auch ist das Gailinger Brückentor als bedeutend kleinere Torbaute als bei Stumpf gezeichnet. Besonders anschaulich dargestellt finden wir die Brückenbaute mit «Winkhus» auf einer Zeichnung J. J. Menzingers von 1640, deren Original in der Rathauslaube zu Diessenhofen ausgestellt ist.¹¹ So wie die genannten Diessenhofer Prospekte von Stumpf, Merian und Menzinger es zeigen, wird unsere Brücke in der Hauptsache von jeher ausgesehen haben; jedenfalls war sie eine offene Holzbrücke und blieb es bis ins 19. Jahrhundert. So wird sie auch der Schaffhauser Chronist J. J. Rüeger gesehen haben, der in seinem 1606 abgeschlossenen Chronikwerk schreibt, sie sei «die sibende brugk des Rhins und die vierte under dem Bodensee . . .»¹²

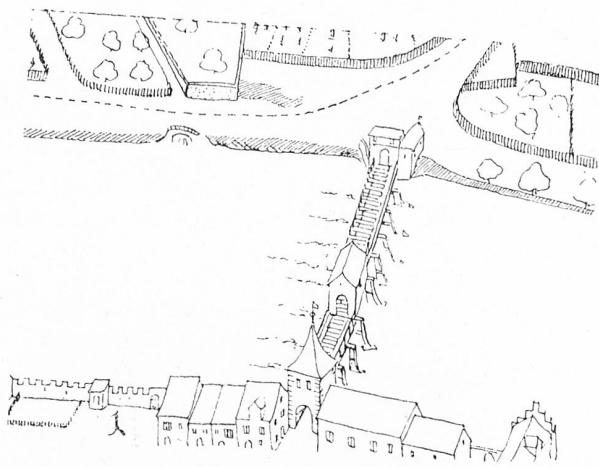
Die hölzerne Brücke, die offen Wind und Wetter ausgesetzt war und immerhin einen ziemlichen Verkehr aufwies, brachte aber nicht nur die guten Einnahmen aus dem Brückenzoll, sondern sie war infolge der ständig notwendigen Reparaturen auch ein rechtes Sorgenkind der Stadt Diessenhofen. Mehrmals mußte die Brücke im Laufe der Jahrhunderte vollständig erneuert werden. Es scheint auch, daß sie, wenigstens bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts, nicht sehr stark gebaut war, denn öfters

ren. Ott war mit seinem Schiff an die Rheinbrücke gefahren, wodurch mehrere Personen fast verunglückt wären. Hermann Ott wurde dann von Diessenhofen in Gefangenschaft gesetzt; offenbar konnte Ott die Buße, deren Höhe nicht genannt ist, nicht sofort entrichten. Erst auf Bitten des Fürstabtes Johann von Reichenau, des Junkers Heinrich von Birkendorf, des Hans Weniger, Ammann zu Steckborn, des Propstes Niklaus zu Öhningen und von Ritter Johann von Randegg wird Ott aus der Gefangenschaft entlassen und muß schwören, gegen das Urteil nicht zu «äfern».¹⁵ — Als 1532 Christen Ruff von Wangen mit einem Holzschiff einen Brückenpfeiler schwer beschädigt, ist er dem Rat von Diessenhofen «mit Lyb und gut» verfallen. Weil aber für ihn große Fürbitte getan wird, findet er Gnade und wird zu einer Buße von 20 Gulden verurteilt.¹⁶ Einer gleich hohen Buße verfällt Hans Bißegger von Stein am Rhein, als er in der Bartholomäusnacht 1544 die Brücke durch Anfahren seines Schiffes schwer beschädigt.¹⁷ Ähnlich erging es noch vielen Schiffsleuten.

In den bis 1530 zurückreichenden Ausgabenbüchern der Stadt Diessenhofen finden wir die Kosten für eine Menge größerer und kleinerer Reparaturen und Bauarbeiten an der Rheinbrücke ver-

zeichnet. Die wichtigsten oder interessantesten dieser Ausgaben seien hier in chronologischer Folge aufgeführt.¹⁸

- 1530 Dem «Sailer» von Schaffhausen werden «um Sailer verbrucht zur brugg» 11 Pfd. Hl. bezahlt. Ein Werkmeister von Stein am Rhein bezieht für seine Arbeiten an der Brücke 15 Pfd. 16



Rheinbrücke nach dem Grundriß von J.J. Menzinger von 1640

Schill. 6 Haller. Einem Schmied von Schaffhausen werden «von schühen zum pfälen» 5 Gulden 8 Schill. bezahlt, und ein Hans Diebold erhält für das Binden der Pfeiler 4 Pfd. 6 Hl. Auch der Dießenhofer Baumeister Hans Grüter präsentierte im gleichen Jahr für seine Arbeiten an der Brücke eine Rechnung von 23 Pfd. 9 Schill. 6 Haller. — Es müssen also 1530 ziemlich umfangreiche Reparaturarbeiten vorgenommen worden sein.

- 1538 wird das «Schindlentach uff der Rinbrugg» von einem Schaffhauser Dachdecker neu gemacht. Es wird sich hier um das Dach des Winkhuses handeln.

- 1542 führte der Rhein so großes Hochwasser, daß die Brücke sehr schwer bedrängt war. Hans Pfister mit vielen Gesellen, und den Bauern von Gailingen und Dörflingen, wird für die in großer Wassersnot an der Rheinbrücke geleistete Hilfe Bezahlung durch die Stadt gegeben.

- 1543 und in den folgenden Jahren bis 1556 wird von den Klosterknechten von St. Katharinental viel Bauholz zur Rheinbrücke geführt. Größere Arbeiten stehen jedenfalls bevor.

- 1548/49 wird die Fallbrücke gründlich renoviert. Das Holzwerk mußte fast vollständig erneuert werden; aber auch viele Eisenteile und die Ketten, mit denen dieser Brückenteil hochgezogen werden konnte, wurden ersetzt. Über der Fallbrücke wurde ein Dach angebracht.

1555 erfahren wir, daß der Torwart am Rheintor damals eine Jahresbesoldung von 18 Pfd. 4 Schilling oder die Woche 7 Schilling bezog.

1558/59 wird mit Ausnahme der Fallbrücke der ganze Brückenbau einer Totalrenovation unterzogen. Viele schadhafte Pfeiler mußten ersetzt werden. Der ganze Oberbau, das Holzwerk des Belages und der Verkleidung der Brücke, wurde erneuert. Fast die gesamte Schmiedearbeit am Bau mußte neu geschaffen werden. Das offenbar sehr schadhafte «Winkhus» wurde abgerissen und neu erstellt. Baumeister war ein Meister Bastian von Dießenhofen (der Geschlechtsname ist nicht bekannt). Die Kosten für diese Arbeiten, soweit sie aus den Ausgabebüchern 1558/59 ersichtlich sind, beliefen sich auf rund 855 Pfund Haller. Das rohe Bauholz wurde von der Stadt geliefert und ist in dem genannten Betrag nicht inbegriffen. Die Arbeiten wurden vom Spätherbst 1558 bis zum Frühjahr 1559 ausgeführt.

1568 muß der «pfyler am Turm der Rinbrugg» neu erstellt werden. Das war wohl eine recht schwierige Arbeit, denn auf diesem «pfyler», der das südliche Widerlager der Brücke bildete, stand, wenigstens teilweise, das Rheintor. Meister Hans Olguß von Dießenhofen mit seinen Gesellen benötigte für die Durchführung dieser Arbeiten drei Monate. Die Kosten für Löhne beliefen sich auf 106 Pfd. 3 Schill. Das Baumaterial wurde von der Stadt geliefert; sein Wert ist uns nicht bekannt.

Für die Zeit von 1569 bis 1639 fehlen leider die städtischen Ausgabebücher, und in den Pursbüchern der Stadt aus dieser Zeit finden wir keine Aufzeichnungen über Bauarbeiten an der Rheinbrücke. Dasselbe gilt für die Zeit von 1650 bis 1659.

1645 mußten wieder größere, jedoch in den Rechnungen nicht näher bezeichnete Reparaturen an der Brücke vorgenommen werden. Die Arbeiten wurden unter Leitung des städtischen Werkmeisters durchgeführt und kosteten 112 Pfd. 10 Schill.

Trotz den vielen und kostspieligen Instandstellungsarbeiten befand sich aber die Dießenhofer Rheinbrücke in der Zeit um 1660 in so schlechtem Zustand, daß ein eigentlicher Neubau nicht mehr länger aufgeschoben werden konnte. Schon seit einigen Jahren wurden große eichene Pfähle, die für neue Pfeilerbauten bestimmt waren, im Rheinwasser gelagert, um sie so möglichst widerstandsfähig zu machen. Im Jahre 1667 endlich ging man ans Werk. Am Freitag vor Ostern (5. April) 1667 traten Schultheiß und Rat von Dießenhofen zu den endgültigen Beratungen über den Bau einer neuen Brücke zusammen. Über die Vorarbeiten erfahren wir aus den Akten wenig, dagegen liegt im Dießen-

hofer Bürgerarchiv ein ausführlicher Bericht,¹⁹ der uns über den Gang der Bauarbeiten anschaulich und interessant unterrichtet und dem wir hier folgen.

Leitung und Ausführung des Brückenbaues wurden Meister Heinrich Altenburger, Werk- und Zimmermeister von Schaffhausen, der auch Projektverfasser war, vergeben. Die neue, wiederum offene Brücke sollte mit sechs Jochen den Rhein überqueren. Der Übernahmepreis (nur Arbeitslohn) betrug je Joch 2 Mutt Kernen, 2 Eimer Wein und 55 Gulden an Geld. Alles nötige Holz wurde von der Stadt Dießenhofen geliefert und zur Baustelle geführt. Meister Altenburger arbeitete mit acht bis zehn Zimmergesellen, und die Bauherrin hatte ihm noch vier bis acht Stadtwerker auf ihre Rechnung zur Verfügung zu stellen. Die alte Brücke wurde abgebrochen, und die meisten Pfähle der bisherigen Pfeiler wurden ausgerissen. Etwa in der Mitte der Brücke, beim «Winkhus», wurden die stärksten neuen Pfeiler verwendet; diese hatten eine Länge von 47 Schuh (14,10 m) und wurden fünf bis acht Schuh in den Rheinboden gerammt. Die neuen Pfähle für die äußern Joche waren nur etwa 25 bis 26 Schuh lang und kamen fünf bis sechs Schuh tief in den Boden. Das Einrammen der Pfähle geschah mit zwei besonders angefertigten eisenbeschlagenen Buchenschleppeln, von denen jeder 15 Zentner wog. An einem großen Rad wurden diese Schlegel hochgezogen und dann auf die Pfähle fallen gelassen. — Gerüst und «Katze» für die Rammarbeiten waren auf einem großen von Bernhard Meyer in Schaffhausen ausgeliehenen Schiff montiert; ein kleineres für die Bauarbeiten benötigtes Schiff war bei Hans Jacob Pfau in Schaffhausen entlehnt worden. Die Pfähle «zu beiden Jochen am Lindauer» (erstes Joch gegen die Stadt) wurden mit eisernen Schuhen versehen, die von Meister Hans Jacob Sulzer, Waffenschmied von Schaffhausen, verfertigt und geliefert wurden. Ein solcher Eisenschuh wog je nach Größe 38 bis 42 Pfund und kostete je Pfund 10 Kreuzer. Es wurden 944 Pfund Eisenschuhe gebraucht, wobei aber bei weitem nicht alle Pfähle beschuht wurden. Der Bericht vermerkt, daß die ausgerissenen alten Brückenzapfen nicht mit Eisenschuhen versehen, sondern nur gespitzt waren. — Im Verlaufe der Bauarbeiten zeigte es sich, daß ein Teil der Pfähle der beiden südlichen Joche noch gut war, so daß hier nur das Notwendige ersetzt werden mußte.

Auf der Stadtseite wurde mit den Bauarbeiten begonnen. Am 22. Oktober 1667, gegen Abend, wurde der erste Pfahl am Lindauer Joch eingerammt. Über die Rammarbeiten im allgemeinen schreibt der Bericht: «Alte Pfahl, die etlich Jahr zuvor im Vorrat im Wasser gelegen, sind weit besser zuschlagen und bleiben ganz, als neue Pfahl, so erst aus dem Buchberg geführt und alsbald gebraucht worden, sind heftig spältig, schmetterig und spalten gern.» Jeder Pfahl wurde übrigens an seinem obern Ende mit zwölf «Fuhrfaßreifen» gebunden, welche Arbeit vom Stadtküfer Mathias Vorster ausgeführt wurde.

Der Verkehr über den Rhein wurde während der Bauarbeiten so gut wie möglich durch einen Fährdienst aufrechterhalten. Wein, Korn und anderes Gut, das von Norden her in die Stadt gebracht werden sollte, wurden auf Kosten der Stadt über den Rhein geführt. Die fremden Pferde dieser Fuhrwerke wurden in der Stadttrotte, die rechts des Rheines stand, eingestellt und auf Rechnung der Stadt gefüttert. Wein, der von rechtsrheinisch beheimateten Käufern in der Stadt gekauft wurde, mußte auf Kosten des Verkäufers an das jenseitige Ufer gebracht werden.

Mitte Februar 1668 waren die Brückenjoche erstellt. Am 23. Februar desselben Jahres wurden der Bau der Fahrbahn, des Winkhauses, der Fallbrücke, der Wasserleitung über die Brücke und «alles, was um die Brugg noch nöthig war», an Meister Heinrich Altenburger vergeben. Der vereinbarte Arbeitslohn für diese Arbeiten betrug 65 Gulden, 8 Eimer Wein und 2 Mutt Korn. Später kam dann allerdings noch eine Taglohnrechnung von über 55 Gulden dazu. Am 22. März 1668 «sind die 6 Joch so ganz neu gemacht und eingebunden gewesen, die Bretter (Fahrbahn) aufgenaglet und das Winkhus wieder aufgerichtet worden. Dabei ist gewesen der kleine Raht und das Gericht und ist Gottlob niemand beschädigt worden», sagt der mehrwähnte Bericht.

Werkmeister Heinrich Altenburger bekam ein Trinkgeld von 10 Dukaten (36 Gulden), die Zimmergesellen erhielten je 2 Dukaten (etwa 7 Gulden). Am 25. März 1668 wurde die neue Fallbrücke zum erstenmal hochgezogen, wozu es zum Erstaunen des Dießenhofer Rates nur zwei Mann brauchte. Damit war der Brückenneubau vollendet. Der Baubericht sagt, daß von Meister und Gesellen zusammen 850 Arbeitstage für die Baute aufgewendet wurden.

Die Baukosten können heute nicht mehr ermittelt werden. Die Angaben im Bericht umfassen nicht alle Bauauslagen; das städtische Ausgabenbuch für 1667 fehlt, und in der Rechnung für das Jahr 1668 sind nur die in diesem Jahr bezahlten Taglohnbeträge, nicht aber die Kosten für die fest vergebenen Arbeiten aufgeführt; zudem kennen wir den Wert des von der Stadt gelieferten Bauholzes nicht. Ein Teil davon wurde der Stadt Dießenhofen übrigens von den an der Brücke zunächst interessierten Nachbargemeinden und von anderer Seite verehrt, nämlich: von der Herrschaft Gailingen 6 Eichen, von der Gemeinde Gailingen 6 Eichen und 2 Buchen, von den Gemeinden Unterschlatt, Oberschlatt und Schlattingen je 5 Eichen, von Basadingen 6 Eichen, von Dörflingen 3 Eichen, von den Gemeinden Randegg und Murbach 6 Eichen und 3 Föhren, vom Kloster St. Katharinental 3 Eichen, von den Winzern von Gailingen 5 Eichen, von Hans Conrad Wepfer in Schaffhausen 2 Eichen, zusammen 52 Eichen, 3 Föhren und 2 Buchen.

Die neue Rheinbrücke tat ihren wertvollen Dienst über hundertdreißig Jahre lang. Wir verzichten auf die Aufzählung der größeren und kleineren Aufwen-

dungen für Unterhalt und Instandhaltung der Baute in dieser Zeit; wesentlich Neues über die Geschichte der Brücke erfahren wir hier nicht. — Aus den Stadtrechnungen und aus besonderen Einnahmen-Rödeln erfahren wir, daß die Benutzung der Rheinbrücke wohl recht gut und ziemlich gleichbleibend war und sich zum weitaus größten Teil aus dem Nahverkehr ergab. Natürlich besaß der seit der Stadtgründung bestehende und seit etwa der Mitte des 14. Jahrhunderts in Dießenhofen wöchentlich stattfindende Markt²⁰ eine gewisse Bedeutung, die nicht kleiner geworden war. Aber diese Märkte litten unter der Konkurrenz derjenigen von Schaffhausen und Stein am Rhein und kamen über eine gewisse lokale Bedeutung nicht weit hinaus. Immerhin treffen wir auf dem Dießenhofer Markt eine ganze Reihe ausländischer Produkte. Der Zolltarif für das Kaufhaus Dießenhofen vom Jahre 1426 nennt unter anderem Salz, Weine, zum Beispiel Bozener (Südtiroler), Malfensier, Ruminer (Griechenwein) und «wälsch win»; ferner Nüsse, Leinwand, Hanf, Eisen, Stahl, Gewürze usw. Dießenhofen hatte ja auch seit 1426 einen Kaufhausvertrag mit den Salzleuten der Stadt Memmingen, die eine bedeutende Rolle in der Versorgung der Schweiz mit Salz spielten.²¹ Die revisierten Zolltarifordnungen aus der Zeit um 1670 führen dieselben Waren auf, dagegen ist hier die Reihe der einheimischen, vor allem landwirtschaftlichen Produkte bedeutend größer geworden.

Wenden wir uns nun aber der Zeit und den Ereignissen zu, deren Opfer die 1667/68 erstellte Brücke werden sollte: den Kriegsereignissen der Jahre 1799/1800. Sie brachten für unsere Gegend eine schwere Zeit. England, Österreich und Rußland hatten, die Abwesenheit Napoleons benützend, die französischen Heere aus Deutschland und aus der Poebene vertrieben. Die Schweiz, die seit der Einnahme Berns durch General Brune im März 1798 zum größten Teil von französischen Truppen besetzt worden war, sollte gehalten werden. Den Oberbefehl über die Franzosen in der Ostschweiz führte General Masséna, während General Jourdan von Straßburg aus gegen Ulm vormarschierte, wo Erzherzog Karl von Österreich mit seinen und russischen Truppen stand. Masséna versuchte durch das Vorarlbergische nach Schwaben vorzudringen, um sich mit Jourdan zu vereinigen, erlitt aber bei Feldkirch eine verlustreiche Niederlage und zog sich in die Schweiz zurück. Bei Zürich bezog er, mit helvetischen Regimentern vereinigt, feste Stellungen. Auch General Jourdan war vom Kriegsglück nicht begünstigt; bei Ostrach im Sigmaringischen kam es zu einem unentschiedenen Treffen am 21. März 1799. Vier Tage später wurde Jourdan bei Stockach geschlagen und mußte seine Truppen teils ins Elsaß, teils über den Rhein in die Nordschweiz zurückziehen. Im Mai 1799 fanden in der Gegend zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein die ersten Grenzgefechte statt, und im September desselben Jahres waren die Franzosen bis auf das linke Ufer der Aare

und der Limmat zurückgedrängt. Erst in der erbitterten Schlacht bei Zürich vom 25. und 26. September 1799 gelang es General Masséna, die vereinigten Österreicher und Russen unter General Korsakow entscheidend zu schlagen, und nun wälzte sich das ganze Kriegsgeschehen zurück an die Rheinlinie zwischen Eglisau und Stein am Rhein. Unter vielen verlustreichen Gefechten zog sich Korsakows Armee in der Folge über den Rhein zurück. In der Gegend um Dießenhofen geschah dies in der Zeit vom 3. bis 8. Oktober 1799. Vom Stammheimer Tal bis zum Kohlfirst waren blutige Kämpfe im Gange. Am frühen Morgen des 8. Oktober begann der letzte Kampf auf unserer Seite auf dem Berg Rücken zwischen Trüllikon und Rudolfingen.²² Am Abend hatten die Franzosen ihre Gegner bereits bis auf die südlich Dießenhofen liegenden Felder zurückgedrängt. In der «Schlattingergaß», in der «mittlern Zelg» und vor dem Obertor brach der letzte Widerstand der Russen, die sich darauf nachts um neun Uhr in aller Stille über die Rheinbrücke zurückzogen und diese nachher in Brand steckten. Lichterloh brannte der schöne Bau. «Zwei Drittheile stürzten mit Anbruch des Tages gegen die Mitte drückend, woselbst sie mit einer wohl zwanzig Fuß langen und in außerordentlich dicken Ketten hängenden Fallbrücke versehen war, zusammen. Zwischen die starken Eichen, deren vierzig, je fünf und fünfe zusammen in Joche gebunden die schöne Brücke trugen, spererten sich die schweren Balken, so daß ihre gräßliche Verbindung, dem Andrange des Wassers mehrere Tage trotzte, bis sie, von der Glut aufgelöst, und die Joche bis auf den Wasserspiegel abgebrannt, keinen Widerstand mehr zu leisten vermochte.»²³ Während sich so das traurige Schicksal der Brücke am 9. Oktober, dem Namenstage des Dießenhofer Schutzheligen Dionys, erfüllte, dröhnte die Luft vom Donner der russischen Haubitzen, die auf der Gailinger Höhe aufgefahren waren und ihre Geschosse, allerdings mit wenig Erfolg, über die Stadt hinweg in die französischen Linien schleuderten. Dießenhofen selbst blieb mit Ausnahme weniger Einschläge, die aber weder größerer Schaden noch Todesopfer verursachten, in diesem Artilleriekampf unversehrt.²⁴

Den ganzen Winter (1799/1800) über lagerten die Heere der feindlichen Kriegsparteien zu beiden Seiten des Rheins. Im darauffolgenden Frühjahr ging die von Napoleon inzwischen neu aufgestellte Rheinarmee in einer Stärke von 150 000 Mann von Straßburg bis Konstanz zur Offensive gegen die Russen und Österreicher über. Am 1. Mai 1800 überschritt die Armee des Generals Lécourse bei Rheinklingen den Rhein; gleichen Tages besetzten die Franzosen Schaffhausen und drangen durch den Klettgau rheinabwärts, um sich mit der Hauptarmee Moreau zu vereinigen, die die Österreicher am 3. Mai 1800 bei Engen und Stockach und am 6. Mai bei Meßkirch schlug und bis Augsburg und München vorrückte. Am 7. Juli 1800 kam es zum Waffenstillstand und

am 1. Februar 1801 endlich zum Frieden von Lunéville.

Erst jetzt atmete man auch bei uns wieder etwas auf und übersah allmählich den Schaden der unseligen Kriegszeit. Hiezu gehörte für Dießenhofen vor allem auch der Verlust der Rheinbrücke, des für die Fortexistenz der Stadt unbedingt notwendigen Rheinüberganges. Wenn wir ermessen wollen, wie schwer dieser Verlust, zusammen mit allen andern durch den Krieg erlittenen Schäden, Dießenhofen traf, so müssen wir uns über die durch den zweiten Koalitionskrieg in dem Rheinstädtchen geschaffene Lage wenigstens in der Hauptsache Rechenschaft geben.²⁵ Die Stadtkasse war leer, Schulden drückten, und die Bevölkerung war ausgehungert. Die Last der jahrelangen Belegung mit fremden Truppen und der damit verbundenen gewaltigen Requisitionen wirkte sich bedenklich aus. In Dießenhofen lagen vom 11. Oktober 1798 bis zum Mai 1799 französische Truppen, vom 29. März 1799 bis zum 18. April 1799 helvetische Truppen, vom 24. Mai 1799 bis zum 24. August 1799 österreichische Truppen, vom 19. August 1799 bis zum 7. Oktober 1799 russische Truppen und vom 8. Oktober 1799 bis zum 1. September 1800 französische Truppen. Die Kosten für die enormen Requisitionen dieser Besetzungen waren von der Gemeinde aufzubringen. Was das für Dießenhofen bedeutete, mögen nur einige wenige Zahlen klarmachen. Unter anderem mußten bezahlt werden für 222 965 Einquartierungen 148 643 Gulden 20 Kreuzer, für 1518 Klafter Brennholz 7868 Gulden, für Requisitionsfuhren 14 012 Gulden 15 Kreuzer, für 864 Pfund Kerzen 460 Gulden 48 Kreuzer, für 4635 Eimer alten Wein²⁶ 23 376 Gulden 15 Kreuzer, für 3270 Viertel Kartoffeln 3270 Gulden. Die Einwohner Dießenhofens hatten für die fremden Truppen 3264 Tage Schanzarbeit zu leisten; jeder Tag mußte von der Gemeinde mit einem Gulden bezahlt werden. In den von den Soldaten zerstörten Weinbergen und an andern Kulturen schätzte man den Schaden auf 89 360 Gulden; 626 100 Rebstecken mußten neu angeschafft und gestoßen werden, weil die alten von den fremden Soldaten in ihren Lagerfeuern und Unterkünften verbrannt worden waren. Der Schaden an der verbrannten Rheinbrücke wurde mit 15 500 Gulden sicher bescheiden eingeschätzt. Dazu kamen die Schäden an Häusern, Mobiliar usw. Die zehn Trotten im rechtsrheinischen Weinberg waren alle zerstört. Der Totalschaden belief sich allein für Dießenhofen auf 284 410 Gulden 12 Kreuzer. Den Gemeinden im ganzen Distrikt ging es nicht besser. Die Kosten beliefen sich für Oberschlatt auf 40 714 Gulden 6,5 Kreuzer, für Dickihof auf 721 Gulden, Unterschlatt 56 804 Gulden 51,5 Kreuzer, Basadingen 58 884 Gulden 18 Kreuzer, Schlattingen 34 061 Gulden 29 Kreuzer, Kloster Paradies 62 653 Gulden 27 Kreuzer, Kloster Sankt Katharinenthal 62 653 Gulden 38,5 Kreuzer, so daß sich für den Distrikt eine Totalschadensumme von 598 814 Gulden 52 Kreuzer ergab. Dießenhofen war

so gut wie ausgeplündert. Die Haupteinnahmen, Rheinzoll und Brückenzoll, flossen nicht mehr, denn die Brandruine der Brücke lag kreuz und quer im Rhein und versperrte die Durchfahrt. Die allgemein unsichere politische Lage jener Zeit hemmte die Entschlußkraft. Der Kampf, der in Bund und Kantonen um neue Formen und Ordnungen ging, das Ringen der Föderalisten und Zentralisten um die Macht im Staate, das Streben nach Freiheit und Gleichheit aller Stände und Bürger war im vollen Gange. In der Bevölkerung des Städtchens selbst herrschten neben der allgemeinen Not Unzufriedenheit und Mißtrauen. Gegenseitige Anschuldigungen, daß man zu dieser oder jener Kriegspartei gehalten habe, zeigten einen bösen Geist. Auch in sittlicher Beziehung hatte die lange Besetzung des Ortes mit fremden Truppen unerfreuliche Zustände verursacht. Steuern gingen nur widerwillig oder oft gar nicht ein. Die damals offene Frage, ob Dießenhofen beim Thurgau verbleiben oder dem Kanton Schaffhausen angeschlossen werden sollte, schuf viel Unsicherheit.

Aber über allem gewann der Wille zur Fortexistenz und Wiederherstellung normaler Verhältnisse die Oberhand. Dies zeigte sich auch in bezug auf die Wiedergewinnung des Rheinüberganges. An einen eigentlichen Brückenbau war allerdings vorläufig nicht zu denken, weil die Mittel hiezu fehlten. Zuerst behalf man sich mit einem Fährdienst, der je morgens und abends von sechs bis sieben Uhr und mittags von elf bis ein Uhr den Verkehr über den Rhein bewerkstelligen mußte. Dieser Fährdienst war von der Stadt an eine Gruppe von sechs kundigen Schiffsleuten auf dem Gantwege verpachtet. Allerdings erhoben auch andere Personen den Anspruch auf das Recht, sich am Fährdienst auf eigene Rechnung zu beteiligen, was zu vielen Widerwärtigkeiten führte. Die Stadt hielt aber an dem von ihr bestimmten Modus fest. Die Gebühren für die Hin- und Herfahrt wurden anfangs Mai 1800 festgesetzt, nämlich: für Dießenhofer Bürger und Arbeiter in den rechtsrheinischen Weinbergen 1,5 Kreuzer, für Fremde 3 Kreuzer. Militär und Weibel in Amtsgeschäften mußten kostenlos übergeführt werden. Ein Jahr später wurde auf Reklamationen hin beschlossen, daß die Überfahrt für die Dießenhofer Rebleute gebührenfrei sein, jede andere Überquerung des Rheins aber einen Kreuzer kosten solle.

Die Ratsmanuale der Dießenhofer Munizipalität (im BAD) sagen am 2. Mai 1800, daß angeordnet worden sei, das Holz der abgebrannten Brücke, das teilweise immer noch im Rhein lag, wegzuschaffen, «damit die Schiff wieder passieren können». Gleichzeitig wird die Gemeindekammer beauftragt, alle Anstalten für den Bau einer «Communications-Brücke» zu treffen. Durch Vermittlung des Regierungsstathalters im Thurgau und mit dessen Unterstützung gelangte Dießenhofen am 31. Dezember 1800 an den Kriegsminister der Einen und Unteilbaren Helvetischen Republik mit der Bitte um Erlaubnis zur Wiedererbauung einer Rheinbrücke, und zur Er-

hebung eines Brückenzolles, «um sich für die Unkösten zu entschadnen», wurde aber abgewiesen. Um jedoch den Besitzern rechtsrheinisch gelegenen Landes die Möglichkeit der Bestellung der Felder und Weinberge zu erleichtern, wurde den Dießenhofern erlaubt, «in ihren Kösten eine Gemeinschaft mit dem rechten Rheinufer mittelst eines Fahrs oder einer einstweiligen Brücke zum Gebrauch der Fußgänger herzustellen, ohne eine Art von Abgaben oder Hinübersetzungsgebühr erheben zu können, was Namens selbe auch sein möge». Das war allerdings keine gute Antwort. Man fand sich in Dießenhofen mit diesem Bescheid auch nicht ab, sondern schickte im Februar 1801 Präsident Zimmermann und Sekretär Bachmann zu Regierungsstatthalter und Verwaltungskammer nach Frauenfeld, um dort ein erneutes, eindringliches Gesuch mündlich und schriftlich vorzubringen, und zwar mit folgenden Begründungen:

1. Es sind sieben Hauptbrünnen in der Stadt, zu denen das Brunnenwasser über die Brügge hergeleitet werden muß, und schon bald zwei Jahren wegen Aushebung und Abtrennung derselben öde und lähr stehen, daß unser armes Vieh besonders Winterszeit nicht zum Tränken geführt werden kann und die Burgersleute das Wasser unbequem herbeischaffen mußten.²⁷
2. Der beträchtliche 200 Jucharten große Weinberg ennet Rheins mangelte schon dieser Zeit und um der Ursach wegen, die nötige Besserung und Düngung, und so dieses das 3te und folgende Jahr unterbleiben sollte, so wäre die Hoffnung verloren, die Jahrgänge möchten noch so ergiebig ausfallen.
3. Die Weinkelte, deren 10 an der Zahl, welche in den verheerten Weinbergen stehen und gänzlich ruiniert sind, ohne herüber fahren zu können, nicht mehr zum Gebrauch hergestellt werden könnten, folglich die zu hoffenden Trauben anderwärts gepreßt und der Wein dem Eigentümer nicht ohne Gefahr und Schaden zugeführt werden müßte.
4. Ist hauptsächlich zu bemerken, daß kein Wagenschiff anwendbar ist, wegen der beidseitigen hohen Rheinufern, wo kein Ein- noch Ausfahrt statt hat, sonderlich aber Sommerszeit, beim großen schnell laufenden Rhein nicht gebraucht werden könnte.
5. Alles Comercium von aller Arth wurde unterbleiben, wie die Proben dieser Zeit solches zum Schaden der Burger genugsam an den Tag legten.
6. Wann die einzige Nahrungsquelle des Weinberges, durch nicht Besserung derselben, und verschiedenen Handel und Gewerb mit den Nachbarn ennet Rhein, dadurch entzogen und geschwacht würde, wer dürfte wohl an die Armuth

der Zukunft gedenken — der meisten unserer Bürger — wo bliebe wohl die Hoffnung des Friedens, und der Trost, es wird besser werden — ginge verloren.

Endlichen — wo ist eine Gemeinde, die so vill erlitten an Kriegsverheerungen, selten eine in Helvetien. Was wurde anjetzo entstehen, wann eine Rheinbrücke zum Herüberfahren entsagt werden sollte, welche unsere Nachbarn in Schwabenland selbst mit uns wünschen, daß die vorige Communication um villen Verbindungen willen mit Dießenhofen, wieder hergestellt werden möchte.»²⁸

Mit diesen Begründungen wurde das neue ausführliche Gesuch an den Vollziehungsrat der Helvetischen Republik gerichtet. Dabei wurde darauf hin gewiesen, daß es sich jetzt nur um eine Notbrücke für den Personenverkehr, für die Wasserleitung und zum Transport von Dünger und Materialien, höchstens um Lasten bis zu 25 Zentner handeln könne, weil die Kosten für den Bau einer dauernden Brücke von der Gemeinde vorläufig gar nicht aufgebracht werden könnten. Zugleich soll die beabsichtigte Notbrücke bei einem späteren Brückenbau als Gerüst dienen. — Die Gemeinde, von Bund und Kanton auf sich selbst verwiesen, könne aber auch die auf etwa 1800 Gulden veranschlagten Kosten für die Notbrücke nicht aufbringen, wenn ihr nicht gestattet werde, einen Brückenzoll, und zwar auch eine Personaltaxe, erheben zu dürfen. Das Gesuch erinnert daran, daß eine Hilfe für die Tilgung der großen Kriegsäuslagen im Oktober 1800 mit Bedauern abgewiesen worden sei, jedoch mit der landesväterlichen Versicherung, der bedrängten Lage Dießenhofens bei anderer Gelegenheit zu gedenken. Diese Eingabe wirkte.

Unter der Leitung des Dießenhofer Werkmeisters Joseph Schmid wurde bereits im März 1801 mit den Bauarbeiten begonnen; diese wurden nach Möglichkeit gefördert, so daß der Übergang noch im Laufe des Sommers 1801 benutzt werden konnte. Die provisorische Brücke war aus Föhren- und Tannenholz erstellt. Die Kosten betrugen 2737 Gulden 50 Kreuzer. Der neunzehnjährige Zimmerlehrling Benedikt Hänsli von Basadingen, dem aus eigener Unachtsamkeit der Rammklotz der «Katze» den Schädel zerschmetterte, verlor bei diesen Arbeiten das Leben. Über diesen Brückensteg sollten nur Fußgänger, Vieh und kleine Lasten passieren dürfen. Bespannte Fuhrwerke durften nicht über die Brücke geführt werden, vielmehr mußten die Zugtiere ausgespannt über den Steg getrieben, und die Fuhren von Menschen hinübergeschleppt werden. Es scheint aber, daß diesen Vorschriften nicht immer und bald gar keine Folge gegeben wurde, denn der Friedensrichter des Kreises Dießenhofen, dem die Aufsicht über die Einhaltung der Gemeindeverordnungen überbunden war, hat viele Streitigkeiten wegen Mißachtung der genannten Vorschriften zu schlichten. Schließlich wird

ihm die Sache zu arg, und er schreibt 1803 an den Gemeinderat Dießenhofen, man möge ihm, «der Freund und Liebling der Eintracht» sei, fernere Mühe um diese Verordnung ersparen.

Die provisorische Brücke war aber wirklich nur ein Notbehelf, der in erster Linie den Dießenhofer Bürgern als Rheinübergang zur Besorgung der rechtsrheinischen Felder und Rebberge diente. Jeder größere Verkehr blieb aus. Dementsprechend war auch der Ertrag des Brückengeldes, das zudem von den Dießenhofern, die die Brücke zur Besorgung landwirtschaftlicher Arbeiten benützen mußten, nicht zu bezahlen war, gering. Die Einnahmen reichten kaum zur Bestreitung der Auslagen für die ständigen Reparaturen. Man war gezwungen, Gelder aufzunehmen. Am 1. Mai 1801 wurde eine allgemeine Schuldurkunde ausgestellt, auf der vorerst Darlehen von Dießenhofer Bürgern im Betrage von 4413 Gulden aufgeführt sind, die sich aus Beträgen von 11 bis 400 Gulden zusammensetzten und mit viereinhalb Prozent verzinst werden mußten. Für die Sicherheit der Darlehen hafteten die ganze Gemeinde, der Stadt «Güter und Vermögen, Holz, Waldungen, Zoll, Fischenz, Jagdbarkeiten, Zins und Grundzinsen» usw. «Es bürgen und geloben die Behörden, daß jeglicher Bürger, alle wie Einer und Einer wie alle, darfür mit all seinen bürgerlichen Pflichten verhaftet gut stehen und kein rechtmäßige Ansprüche auf Statt Guth oder alles und jedes, was Statt Guth heißen mag, vor hierinnen eingeschriebenen Creditores haben soll und möge, als bis letzter Heller von Zins und Capital ausgericht und abbezahlt und rückgegeben seyn werde.»³⁰ Die Darlehen sollten auch zur Tilgung der Kosten des «Brückesteg-Gebäudes» verwendet werden; da jedoch hiefür vor allem die Einnahmen aus dem Brückenzoll verwendet werden mußten, konnte die Baute von 1801 erst im Jahre 1805 bezahlt werden. Aus dem Brückengeld der Jahre 1801 bis 1805 ergaben sich allerdings nur 1366 Gulden, das heißt, kaum die Hälfte der weiter oben genannten Baukosten, so daß die Darlehen trotzdem beansprucht werden mußten.

Dießenhofens Bemühungen mußten aber von allem Anfang dahin gehen, möglichst bald wieder eine richtige Rheinbrücke erstellen zu können. Dieses Ziel konnte nur erreicht werden, wenn die finanziellen Aufwendungen für Bau und Unterhalt der Brücke einigermaßen gesichert erscheinen konnten. Der Möglichkeit, dies zu erreichen, stand aber seit Inkrafttreten der Mediationsakte der Umstand entgegen, daß die Zölle, also auch der Rhein- und Brückenzoll, nicht mehr Eigentum der Gemeinden, sondern staatliche Regale waren. Wohl war Dießenhofen seit 1399 im vollen Genuß des Ertrages aus dem Brückengeld,³¹ und seit 1460 traf dies auch für den Rheinzoll zu.³² Den Verlust dieser bedeutenden, für die Stadt notwendigen Einkünfte durch die neue Ordnung, wollte Dießenhofen nicht hinnehmen. Seit 1804 bemühte sich sein Rat in vielen Eingaben an die thurgauische Regierung darum, Rhein- und

Brückenzoll wieder in das Eigentum der Gemeinde zu bringen.³³ Die Angelegenheit kam aber nicht vorwärts. — Dieweil war die provisorische Brücke für Dießenhofen ein empfindliches Verlustgeschäft. Die Totalausgaben für die Notbrücke beliefen sich in den Jahren 1801 bis 1810 auf 4668 Gulden, während die Einnahmen aus Brückengeld nur 2546 Gulden betrugen. Besser war es mit dem dem Staate zu kommenden Rheinzoll bestellt, der für die Zeit von 1803 bis 1810 total 6164 Gulden einbrachte, während nur 491 Gulden für Verbesserungen am Rheinufer auszugeben waren.³⁴

Im August 1810 befand sich die provisorische Brücke bereits in einem sehr schlechten Zustand.³⁵ Am 11. Dezember 1811 endlich befaßte sich ein Bericht der kantonalen Finanzkommission eingehender mit der Dießenhofer Brückensache,³⁶ am 28. Januar 1812 kam es dann zu einem Vertragsentwurf über die Regelung von Brückenbau und Zöllen,³⁷ der vom Dießenhofer Stadtammann Laurenz Brunner anerkannt wurde. Der Vertrag vom 7. Februar 1812 aber, welcher der Gemeinde zur Genehmigung vorgelegt wurde, war zuungunsten Dießenhofens geändert worden; er lautete:

1. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich, unter Aufsicht der besagten Commission und nach einem von ihr zu genehmigenden Plan, eine neue geckte, hölzerne Brücke über den Rhein darstellt zu erbauen.
2. Der Bau soll mit Ende des Jahres 1813 gänzlich vollendet sein.
3. Die Stadtgemeinde verpflichtet sich, alle Kosten dieses Baues ohne Ausnahme über sich zu nehmen und zu bestreiten.
4. Die Handarbeit, welche sich bei dem Bau durch Frondienste leisten läßt, soll mittelst selbigen geleistet werden.
5. Es ist der Gemeinde freigestellt, entweder das Bauholz und die Fuhrkosten in Rechnung zu bringen, in welchem Fall sie hinsichtlich der Bezahlung des Brückengeldes gleich den Fremden gehalten werden soll, oder aber diese Kosten wegzulassen und dannzumal der Bezahlung des Brückengeldes für den Gebrauch der Brücke zum Haus- und Gütergewerb entzogen zu sein.
6. Die Stadtverwaltung wird über die sämtlichen Baukosten eine mit Belegen versehene Rechnung führen, welche sie nach Beendigung des Baues der Finanz-Commission einzugeben hat.
7. Zur Deckung der Baukosten und des fortduernden Unterhaltes der Brücke werden der Stadtgemeinde auf unbestimmte Zeit und so lange, bis die Kosten vergütet sein werden, überlassen:

- a. Das Brückengeld auf bisherigem Fuß.
- b. Der Wasser- oder Rheinzoll, jedoch in der Meinung, daß sie die allfällig auf demselben haftenden Beschwerden nebenbei zu tragen und zu bestreiten haben soll.
- 8. Die Stadtgemeinde hat den alljährlichen Ertrag des Brückenzolles und des Rheinzolles je im Monat Jenner des darauffolgenden Jahres der Finanz-Commission anzuseigen.»

Auf Artikel 5 dieses Vertrages ging Dießenhofen begreiflicherweise nicht ein, vielmehr trat nun die Stadt mit der Forderung um Überlassung des Rheinzolles und des Brückengeldes zur freien Disposition auf.³⁷ Man berief sich dabei wie bisher auf den früheren, rechtmäßig erworbenen, und für Dießenhofens Ökonomie unbedingt notwendigen Besitz dieser Rechte, und auf Artikel 4 der Vermittlungsakte, nach welchem jeder Stadt ein mit ihren örtlichen Ausgaben verhältnismäßiges Einkommen wieder errichtet werden müsse. So ging der Handel zwischen Regierung und Stadt wiederum weiter, und der Zustand der provisorischen Brücke wurde immer bedenklicher; im Juli 1813 stürzte sogar ein Teil derselben ein.³⁸ Notdürftig wurde der Schaden ausgebessert. Im Herbst 1814 endlich kam man, wenn auch immer noch ohne Klärung der besprochenen Streitfragen, zum endgültigen Entschluß, den Bau einer neuen Rheinbrücke durchzuführen. Werkmeister Zingg von Bischofszell, der um ein Projekt ersucht wurde, veranschlagte die Kosten für die Zimmerarbeiten (ohne Holz- und andere Materiallieferungen und Hilfsarbeiten) auf etwa 6000 Gulden.³⁹ Gleichzeitig wandte man sich aber auch an Stadtwerkmeister Andreas Widtmer in Schaffhausen,⁴⁰ der zwei Projekte einreichte. Der eine Vorschlag sah eine gedeckte Holzbrücke mit «vier einfachen und zwei doppelten Jochen oder Pfeiler» vor und kam

der Ausführung der Baute betraut. Die noch vorhandenen Projektpläne zeigen den erstgenannten Vorschlag.⁴² In der Rathauslaube zu Dießenhofen ist das von den beiden Obergesellen Widtmers angefertigte Modell,⁴³ das die kunstvolle Holzkonstruktion der Baute sehr schön zeigt, ausgestellt. Die Kostensumme von 8000 Gulden ist nur für die Arbeiten des Werkmeisters und seiner Gesellen zu verstehen. Alles Baumaterial war von der Stadt auf die Baustelle zu liefern, wie sie auch sämtliche Hilfskräfte zu stellen und alle Fuhrleistungen auszuführen hatte.

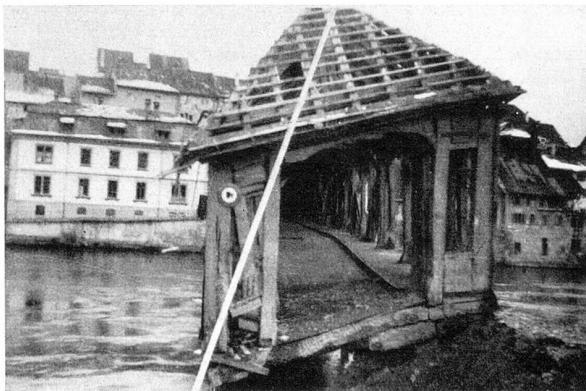
Im Dezember 1814 wurde zur Bestreitung der Baukosten ein Anleihen von 10 000 Gulden auf sechs Jahre fest und mit der «ringst möglichen Verzinsung» aufgelegt. Für die Darlehen haftete die Gemeinde mit all ihrem Vermögen und «Verhaftung aller für Einen und Einer für Alle», bis die Schuld abgetragen sei.⁴⁴ Mit den Arbeiten war bereits im Oktober 1814 begonnen worden. Vorerst handelte es sich hiebei darum, den schadhaften Brückensteg so weit zu sichern, daß er als Baugerüst für die neue Brücke und auch dem Verkehr von Fußgängern und leichtem Vieh dienen konnte. Gegen Ende März 1815 war das so weit. Inzwischen wurde das nötige Bauholz gefällt und auf dem Lindenplatz vor dem Obertor von den Zimmerleuten hergerichtet. Das Abfallholz wurde auf Ganten verkauft und der Erlös für den Bau verwendet. Der Dießenhofer Baumeister Jakob Ruch, der als Beauftragter der Stadt unter der Oberleitung von Werkmeister Widtmer die Bauaufsicht ausübte und die Baurechnung führte, hatte alle Hände voll zu tun. Ende Mai 1815 hätte mit dem Neubau begonnen werden können. — Aber noch ging der Krieg gegen den großen Korsen weiter; eben traten die vereinigten Österreicher, Deutschen, Russen und Engländer zu den letzten entscheidenden Schlachten an. Den Dießenhofer Stadtvätern schien der Ausgang des gewaltigen Ringens offenbar noch unsicher, denn sie gaben Weisung, den Bau der Brücke zu verlangsamen, «da man nicht wisse, wie der Krieg ausgehe».⁴⁵ Erst als die Nachricht von der endgültigen Niederlage Napoleons in den Schlachten von Waterloo, Bellealliance, Ligny und Quatrebras (15.—18. Juni 1815) eintraf, wurden die Arbeiten an unserer Brücke wieder mit voller Kraft weitergeführt.

Ab 29. August 1815 wurde der Verkehr über den Brückensteg gesperrt, weil dieser jetzt ausschließlich den Bauarbeiten zu dienen hatte und mit dem Fortgang derselben abgebrochen wurde. Wie in den Jahren 1800/1801 mußte wiederum ein Fährdienst den nötigsten Verkehr über den Rhein bewerkstelligen.⁴⁶ Rüstig schritten die Bauarbeiten voran. Vom frühen Morgen bis abends neun Uhr oder solange es Tag war, wurde gearbeitet. Der monotone Sang der Arbeiter begleitete das harte Schlagen der Rammkatzen; Balken und Dielen klangen und dröhnten unter den Schlägen von Äxten und Hämtern; Meßstab und Winkel taten in kundiger Hand ihren wertvollen Dienst, und mählich fügten und schlossen sich



Das Brückenmodell von 1814

auf eine Kostensumme von 7498 Gulden, das andere Projekt plante den Bau mit «vier doppelten hölzernen Jochen oder Pfeiler» und errechnete 8000 Gulden Kosten.⁴¹ Dem zweiten Vorschlag wurde zugestimmt und Werkmeister Andreas Widtmer mit



Die Brücke nach dem Bombardement vom 9. November 1944



Die Brücke nach dem Bombardement vom 9. November 1944

Pfeiler und Balken zum handwerklich kunstvollen Bau. — Am 12. Januar 1816 meldete Baumeister Jakob Ruch, daß der Brückenbau «fast völlig beendigt» sei, und fragte an, «ob den Gesellen nicht noch ein Trunk spendiert werden könnte, wie sie das erwarten, deßgleichen Werkmeister Widtmeyer eine Douceur oder Andenkroschen für seinen besonderen Fleiß».⁴⁷ Der Werkmeister erhielt zehn Louisdor, den Gesellen gab man einen halben Taler für den Trunk; ferner sollte ihnen das ins Wasser gefallene Werkzeug zum Teil entschädigt werden.⁴⁸ Am 5. März 1816 legte Baumeister Ruch bereits eine erste Bauabrechnung vor, die auf 26 703 Gulden Ausgaben und 2426 Gulden Einnahmen (aus verkauftem Abfallholz, Seilen und anderem Material) kam.⁴⁹ Im Laufe des Sommers wurden noch die Einschindelungs- und Malerarbeiten ausgeführt. Die besondere Kommission, die sich mit der Prüfung der Bauabrechnung zu befassen hatte, genehmigte diese am 7. Dezember 1816 mit einem Kostenbetrag von 25 871 Gulden endgültig.⁵⁰

Auch die seit 1804 anhängigen Angelegenheiten der Zölle hatten inzwischen einer für Dießenhofen tragbaren Lösung entgegengeführt werden können.⁵¹ Der Grenzzoll wurde von der thurgauischen Regierung ab Januar 1816 um einen jährlichen Zins von 186 Gulden für sechs Jahre an Dießenhofen pachtweise abgetreten. Am 31. August 1816 beschloß die eidgenössische Tagsatzung auf Antrag des Regierungsrates, Dießenhofen den Bezug der Brückengelder im bisherigen Ansatz samt dem so lange umstrittenen Personalbrückengeld von einem Kreuzer auf sechs Jahre zu bewilligen. Diese Bewilligung wurde nach deren Ablauf auf weitere sechs Jahre erneuert und blieb schließlich bis zur Neuordnung der Dinge im Jahre 1849. Die Dießenhofer waren von der Errichtung des Personalbrückengeldes freit, und für die Gemeinden Gailingen und Dörflingen wurde im Dezember 1820 die Taxe auf einen halben Kreuzer herabgesetzt.

Die neue Brücke führt mit fünf Jochen über den Rhein; sie besitzt einen vollständig ausgebauten, eingeschindelten und fest gedeckten Oberbau. Über

jedem Joch öffnet sich der Oberbau mit breiten offenen Fenstern. — Seit 1816 tut diese stattliche Holzbrücke ihren guten Dienst. Gewiß erforderte sie in dieser Zeit, da man ihr immer größere Lasten und Beanspruchungen zumutete, dann und wann Stärkung und Hilfe; aber als Ganzes hat sie treu standgehalten. Erst das Bombardement vom 9. November 1944 schlug ihr ernsthafte Wunden, die aber wieder geheilt werden können und Anlaß geben, den ganzen Bau neu zu festigen und zu kleiden. Der alte treue Kamerad, der in seiner besondern Art ein liebes Stück und Denkmal unserer engern Heimat ist, hat diese Hilfe gewiß verdient.

Anmerkungen

¹ TUB III, Nr. 405: «silvam adiacentem prato, quod vulgo dicitur Bruckewise.»

² TUB, Nr. 845.

³ «... quod omnes earum currus et bige per pontem Dyezenhoven ...»

⁴ TUB III, Nr. 772.

⁵ TUB IV, Nr. 1057.

⁶ TUB III, Nr. 880.

⁷ TUB III, Nr. 896.

⁸ BAD Nr. 36.

⁹ BAD Nr. 37; vergl. Sollberger, S. 62. — Ob der Brückenzoll immer oder nur jeweils so lange, bis Bau- und Unterhaltskosten der Brücke aufgebracht waren, erhoben wurde, ist nicht mit Sicherheit nachzuweisen. In den vorhandenen Rechnungs- und Pursbüchern (von 1513 bis 1799) fehlen Einträge über den Ertrag aus Brückengeld sozusagen ganz. Dagegen ist die Einnahme des jährlichen Brückenzolles des Klosters St. Katharinental (7 Pf. Hl.) fast immer verbucht. Das Kloster bleibt diese Abgabe manchmal jahrelang schuldig und verrechnet sie dann gelegentlich mit eigenen Forderungen an die Stadt. Nur für das Jahr 1675 ist ein «Bruggzoll»-Ertrag von etwas mehr als 50 Pfund Haller aufgezeichnet. — Auf einem von Distriktspräsidenten Dr. Benker erstellten «Verzeichnis unserer Zölle» von 1804 (BAD Akten 1804) wird gesagt, daß die Stadt seit 1407 den Brückenzoll aus Gründen der Verkehrsförderung überhaupt nicht mehr erhoben habe; erst nach der Zerstörung der alten (1799) und Erstellung einer neuen Brücke (1801) sei das wieder notwendig geworden. Wir können an die Richtigkeit dieser Notiz nicht recht glauben; sie mag vielleicht für die Zeit kurz vor 1800 oder sogar für einen Teil des 18. Jahrhunderts zutreffen, nicht aber für die Zeit von 1407 bis 1800. Es ist zu bedenken, daß in den Stadtrechnungen nur die Nettoerträge aus Zöllen, Umgeld usw., die sich aus den betreffenden Betriebsrechnungen ergaben, eingetragen wurden. Bei den ständigen Bauten und Reparaturen an der Brücke,

die ja in erster Linie aus dem Brückengeld zu bestreiten waren, mögen sich nur geringe oder meist keine Einnahmenüberschüsse ergeben haben, so daß nichts zu verbuchen war. Es ist auch nicht anzunehmen, daß das Kloster Sankt Katharinental allein Brückenzoll zu entrichten hatte. Auch der im Dießenhofer Stadtbuch von 1660, Fol. 97, aufgeführte, gewiß nur erneuerte Brückenzolltarif, spricht gegen die Richtigkeit der Angabe von Dr. Benker. Jedenfalls hat die Stadt das Recht zur Erhebung des Brückenzolles nie von sich aus aufgegeben und übte es bis 1849 aus.

¹⁰ BAD, altes Stadtbuch S. 178.

¹¹ J. J. Menzinger, Bürger von Basel, war ein hervorragender Topograph; er ist offenbar an manchen Prospekten in Merians «Topographia Helvetiae», Ausgabe 1654, maßgeblich beteiligt. Menzinger war von 1633 bis 1652 Helfer und von 1652 bis 1668 evangelischer Pfarrer in Dießenhofen. Schaffhausen und Stein am Rhein verdanken Menzinger ihre besten bildlichen Darstellungen aus der Mitte des 16. Jahrhunderts.

¹² Rüeger, Chronik 125, 5.

¹³ BAD, altes Stadtbuch S. 178.

¹⁴ BAD, altes Stadtbuch S. 178.

¹⁵ BAD Nr. 177.

¹⁶ BAD, Pursrodel 1527—1575.

¹⁷ BAD, Pursrodel 1527—1575.

¹⁸ BAD, Ausgabenbücher der Stadt Dießenhofen 1530 bis 1668.

¹⁹ BAD Akten 1667.

²⁰ SHUR Nr. 1289.

²¹ Siehe Ammann H., Mittelalterliche Zolltarife in der Schweiz. In Zeitschrift f. Schweiz. Gesch. XVI. Nr. 2, 1936.

²² BAD Ratsmanuale der Munizipalität Dh. v. 17. Okt. 1799 bis 4. Jan. 1800 und Stadtbuch der Gemeinde Dh. seit 1660.

²³ Stadtbuch 1660, S. 290.

²⁴ BAD Ratsmanuale 1797—1800.

²⁵ BAD Akten 1798—1801.

²⁶ 1 Eimer = 30 Maß = 45 Liter.

²⁷ Dießenhofen bezog sein Brunnenwasser seit Jahrhunderten aus Quellen am Gailingerberg und leitete es in hölzerernen Leitungen über die Brücke zu den Brunnen in der Stadt. Schon beim Brückenbau von 1667/68 ist von der Wiederherstellung dieser wohl sehr alten Wasserleitung über die Brücke die Rede.

²⁸ BAD Akten 1801.

²⁹ BAD Akten 1801.

³⁰ BAD Nr. 36.

³¹ BAD Nr. 124.

³² StaatsA.Akten, Brücken und Fähren, Nr. 4 236 I.

³³ StaatsA.Akten, Brücken und Fähren, Nr. 4 236 I.

³⁴ BAD, Prot. 1808—1817, S. 89.

³⁵ StaatsA.Akten, Brücken und Fähren, Nr. 4 236 I.

³⁶ StaatsA.Akten, Brücken und Fähren, Nr. 4 236 I.

³⁷ StaatsA.Akten, Brücken und Fähren, Nr. 4 236 I.

³⁸ StaatsA.Akten, Brücken und Fähren, Nr. 4 236 I.

³⁹ Protokolle 1808—1817, S. 275.

⁴⁰ Protokolle 1808—1817, S. 275.

⁴¹ BAD Akten 1814.

⁴² StaatsA.Akten Nr. 4 236 I. Ein ebenfalls hier liegender Plan zeigt eine gedeckte Holzbrücke, die den Rhein in kühnem Bogen überquert, einmal mit zwei, einmal nur mit einem Mittelpfeiler. Vermutlich handelt es sich um das Projekt von Werkmeister Zingg.

⁴³ BAD Protokolle 1808—1817, S. 318.

⁴⁴ BAD Protokolle 1808—1817, S. 287.

⁴⁵ BAD Protokolle 1808—1817, S. 314.

⁴⁶ BAD Protokolle 1808—1817, S. 322.

⁴⁷ BAD Protokolle 1808—1817, S. 337.

⁴⁸ BAD Protokolle 1808—1817, S. 337.

⁴⁹ BAD Protokolle 1808—1817, S. 347.

⁵⁰ BAD Protokolle 1808—1817, S. 410.

⁵¹ BAD Akten und Protokolle 1804—1849.

Benützte Quellen und Literatur

Abkürzungen
Staatsarchiv des Kantons Thurgau:
StaatsA.

Akten Brücken und Fähren Nr. 4 236 I. Pläne.

Bürgerarchiv Dießenhofen:
BAD

Urkunden, Akten, Rechnungen und Pursrödel.

Ratsmanuale der Munizipalität Dießenhofen:

1799/1800;

Protokolle des Gemeinderates und der Gemeindeverwaltung 1808—1817:

Altes und neues Stadtbuch.

Protokolle

Urkundenbuch des Kantons Thurgau:

TUB

Urkundenregister des Kantons Schaffhausen:

SHUR

Rüeger J. J., Chronik der Stadt und Landschaft Schaffhausen.

Ammann Hektor, Mittelalterliche Zolltarife in der Schweiz. (In: Zeitschrift für Schweizer Geschichte XVI. N. 2, 1936.)



Dießenhofen mit der Rheinbrücke vor dem Bombardement