

Diessenhofen und die Bedeutung der Rheinbrücke

(aus den Archiven des Aneiger am Rhein - nachbearbeitet von R. Sehringer)

Die bewegende Geschichte einer Brücke über 8 Jahrhunderte

Die Rheintraversierung über eine Brücke bei Diessenhofen hatte schon immer eine immense Bedeutung. Diese Flusspassage für Handelsgüter (Handelsstrasse) wurde zur Lebensader für die Kleinstadt am Rhein.

Ein Blick in die überlieferten Schriftdokumente bringt denn auch interessante Einzelheiten an den Tag. Die nachfolgenden Textauszüge wurden grösstenteils in der (zum Zeitpunkt der Niederschrift) geltenden, deutschen Schriftsprache belassen.

Als im Jahr 1178 der thurgauische Landgraf Hartmann III. von Kyburg dem Ort Diessenhofen das Stadtrecht verlieh, konnten ihn hierbei nicht in erster Linie verkehrs- oder handelspolitische, sondern vielmehr militärpolitische Gründe geleitet haben.

Zwar passierte der Ost-West-Verkehr auf der billigen und sichern Wasserstrasse des Rheins den Ort, aber Diessenhofen war nur Anlege und nicht Umschlagsplatz wie etwa Schaffhausen oder Konstanz. Die Warenschiffe hielten in Diessenhofen in der Hauptsache nur zur Entrichtung des Rheinzolls an. Der Warenumsatz war deshalb kaum von Bedeutung.

Direkter involviert wurde Diessenhofen vom Verkehr, der in Nord-Süd-Richtung verlief, denn das Kaufmannsgut, das von Süden über Winterthur nach Diessenhofen und von 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.

Der Markt zu Diessenhofen war zur Zeit der Stadtrechts-Erteilung noch recht bescheiden und lebte zur Hauptsache aus dem Nahverkehr. Ausschlaggebender bei den Überlegungen von Graf Hartmann III. war jedoch sicher einmal die nach Norden und Westen günstige strategische Lage Diessenhofens als vorgeschobener Stützpunkt der Landgrafschaft Thurgau zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein.

Für den Schutz des rechtsrheinischen kyburgischen Besitzes, war jedoch das Vorhandensein eines brauchbaren Rhein-Überganges unbedingte Voraussetzung. Mitbestimmend bei der Stadtrechtserteilung war natürlich auch die Spekulation, 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 ergo, damit auch ein bedeutendes Machtmittel in ihren Händen hatten.

Diese ganz allgemein geschilderten Verhältnisse änderten sich auch nicht, als im Jahre 1264 mit Graf Hartmann IV. der Mannesstamm der Kyburger ausstarb und die kyburgische Erbschaft an das Haus Habsburg-Oesterreich überging; ja, sie behielten ihre Bedeutung während des ganzen Mittelalters und muss 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.

Zweifelsohne ist die Rheinüberquerung bei Diessenhofen viel älter, als seine erste urkundliche Erwähnung aus dem Jahre 1292. Dieser Umstand allein berechtigt jedoch nicht zu dem endgültigen Schluss, dass vor 1292 überhaupt keine Rheinbrücke in Diessenhofen bestanden habe.

Kehren wir zurück ins Jahr 1178, als Graf Hartmann III. von Kyburg die Stadt Diessenhofen zu einem seiner militärischen Stützpunkte erkor und den Ort „kriegstauglich“ machte.

Ein Privilegium hatte Herzog Albrechts Vater, König Rudolf von Habsburg, dem nahegelegenen Frauen-Kloster St Katharinental bereits am 15. Juli 1286 verliehen: Das Kloster wurde brückenzollbefreit! Der Verkehr des 1242 gegründeten Klosters St. Katharinental über die Diessenhofer Rheinbrücke musste zu dieser Zeit ziemlich bedeutend gewesen sein.

Die dortigen Nonnen stammten zum grössten Teil aus vornehmen Geschlechtern des nahen Hegaus und das Kloster selber besass aus Schenkungen und Kauf einen ausgedehnten Besitztum auf rechtsrheinischem Gebiet. Zudem befand sich St. Katharinental damals in raschem Wachstum; es wurde intensiv gebaut und bereits am 11. März 1305 wurden durch den Konstanzer Weihbischof Salvinensis der erweiterte Chor und vier neue Altäre geweiht.

Dem klösterlichen Privileg der Zollfreiheit war jedoch nur eine sehr kurze Lebensdauer beschieden!

Es scheint, dass man in Diessenhofen über diese Begünstigung nicht sonderlich erbaut war, wirkte sie sich doch finanziell ganz empfindlich aus. Ob die Stadt selber in dieser Sache bei Herzog Albrecht von Oesterreich vorstellig wurde, wissen wir nicht; jedenfalls bestimmte dieser bereits am 13. September 1294, dass das Kloster jährlich sieben Pfund-Pfennig Brückenzoll und drei Pfund-Pfennig Umgeld zu bezahlen habe.

Am 26. November 1295 stellt die Priorin von St. Katharinental der Stadt Diessenhofen einen gleichlautenden Revers aus.

Die aus dem Waren-Verkehr über den Rhein vereinnahmten Zölle waren die Haupteinnahme-Quelle Diessenhofens. Aus der Urkunde vom 29. Juli 1292 erfahren wir, dass der Brückenzoll 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, also die Stadt Diessenhofen.

Ob auch die die Brücke passierenden Personen brückenzollpflichtig waren, kann man den Urkunden aus dieser Zeit leider nicht entnehmen.

Diessenhofen, das nach einem alten Rodel im Bürgerarchiv nicht nur für Bau und Unterhalt der Brücke aufzukommen, sondern auch das Zollpersonal zu besolden hatte, war also auf die Einnahmen aus dem Brückenzoll angewiesen.

Allerdings kam der Stadt nicht der ganze Ertrag des Brückenzolles zu, sondern nur ein ganz bestimmter Teil. Der Überschuss musste dem Herzog von Oesterreich, dem eigentlichen Stadtherrn, abgeliefert werden! Wir erkennen das aus einer Urkunde vom Gottlichnamstag anno 1399. Diessenhofen war damals dem Herzog Leopold mit einem ungenannten Geldbetrag zur Erkaufung der Herrschaft Hewen zu Hilfe gekommen. Dafür verpfändete der Herzog den Diessenhofern den Brückenzoll-Überschuss der künftigen sieben Jahre, ausgenommen davon waren die Zinsen, die von ihm oder von seinen Vorfahren bereits schon früher an andere Gläubiger abgetreten worden sind.

Dieser Zollüberschuss wurde, wie übrigens auch der Schifffahrts-Rheinzoll, meistens verpfändet; nach 1400 sogar an die Stadt Diessenhofen selbst, so dass diese ab diesem Zeitpunkt in den vollen Genuss dieser Einnahmen kam.

Auf die Frage nach Bauart und Aussehen der alten Rheinbrücke ist anzumerken, dass weder

Bilder noch Beschreibungen dieses Bauwerks aus der Zeit vor 1500 existieren. 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 stadtseitige 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 verunmöglicht wurde. Der mehrstöckige Torbau war von einem Zeltdach gedeckt. Die Häuserbauten stiessen als Fortsetzung der dortigen nördlichen Stadtmauer zu beiden Seiten des Torturmes direkt an. Somit wurde die Nordfront der Stadt bei der Brücke abgeschlossen. Das Brückentor auf dem gegenüberliegenden Rheinufer war bedeutend kleiner, mit einem einfachen Dach und gestaffelten Giebelwänden. Weitere Nebenbauten sind keine zu erkennen.

Zwischen dem dritten und dem vierten Pfeiler, stadtseits gerechnet, befand sich auf der Brücke ein kleines Holzgebäude, das sogenannte „Winkhus“, welches erstmals 1404 und 1409 genannt wird. Von hier aus wurde 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 des bekannten Stadtbasler Kupferstechers **Matthäus Merian**, der Ältere (* 22. September 1593 in Basel; † 19. Juni 1650 in Bad Schwalbach) „Topographie Helvetiens“ von 1643 und 1654 fehlt das „Winkhus“ und auch das Gailinger Brückentor ist bedeutend kleiner, als bei Stumpf gezeichnet.

Besonders anschaulich dargestellt finden wir die Brückenbaute mit „Winkhus“ auf einer Zeichnung von J. J. Menzinger aus dem Jahre 1640, deren Original in der Rathauslaube zu Diessenhofen ausgestellt ist.

So wie uns Stumpf, Merian und Menzinger aufzeigen, wird unsere Brücke in der Hauptsache ausgesehen haben; jedenfalls war sie eine offene Holzbrücke und blieb dergestalt bis ins 19. Jahrhundert. Dieses Bild wird 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“.

Die einfache, hölzerne Brücke, die offen Wind und Wetter ausgesetzt war und immerhin einen ziemlichen Verkehr aufnehmen musste, brachte aber nicht nur die guten Einnahmen aus dem Brückenzoll, sondern sie war infolge der ständig notwendigen Reparaturen auch ein echtes Sorgenkind der Stadt Diessenhofen. Mehrmals musste die Brücke im Laufe der Jahrhunderte vollständig emeuert werden. Es scheint auch, dass sie, wenigstens bis in die zweite Hälfte des 17. Jahrhunderts, nicht sehr robust gebaut war, denn öfters wurde sie durch die, an die Brückenpfeiler anstossenden 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 Heller gebüsst. 1409 fährt derselbe Sünder „hiedissent dem Wikus gegen der Statt“ wiederum an die Brücke; Hellrigel bezahlt dafür der Stadt eine Busse von 100 Pfund Heller und dem Vogt eine Scheibe Salz.

Zu Pfingsten 1475 muss Hermann Ott genannt „Schüch von Steckborn“ Urfehde schwören. 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 Fürst-Abtes Jekelmann 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 „üfern“

Als 1532 Christen Ruof 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.

Einer Busse in gleicher Höhe verfällt Hans Bissegger von Stein am Rhein, als er in der Bartholomäusnacht 1544 die Brücke durch Anfahren mit seinem Schiff schwer beschädigt. Ähnliches widerfuhr 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 verzeichnet.

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

1530 Dem „Sailer von Schaffhausen werden zum Sailerverbrucht zur brugg“ 11 Pfd . Hl. bezahlt. Ein Werkmeister von Stein am Rhein bezieht für seine Arbeiten an der Brücke 15 Pfd., 16 Schilling. 6 Heller.

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 präsentiert im gleichen Jahr für seine Arbeiten an der Brücke eine Rechnung von 23 Pfd. 9 Schill. 6 Haller. Somit 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 derart Hochwasser, dass die Brücke sehr schwer bedrängt wurde. Hans Pfister mit vielen Gesellen, und den Bauern von Gailingen und Dörflingen, wird für die in grosser Wassersnot an der Rheinbrücke geleisteten 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 „gefiinert“. Grössere Renovierungs-Arbeiten wurden somit auch während dieser Zeitspanne getätigt.

15 48/49 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 neu ein Dach angebracht.

1555 erfahren wir, dass der Torwart am Rheintor damals eine Jahresbesoldung von 18 Pfd. 4 Schilling oder 7 Schilling pro Woche 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 Olgub von Diessenhofen mit seinen Gesellen benötigte für die Durchführung dieser Arbeiten drei Monate.

Die Kosten für Löhne beliefen sich auf 106 Pfd. 3 Schilling. Das Baumaterial wurde von der Stadt geliefert; sein Wert ist uns nicht bekannt.

Für die Zeit von 1569 bis 1639 fehlen leider die städtischen Ausgabenbücher, und in den Purbüchern 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 Diessenhofer Bürgerarchiv ein ausführlicher Bericht, der uns über den Gang der Bauarbeiten anschaulich und interessant unterrichtet und dem wir hier ein wenig folgen:

Leitung und Ausführung des Brückenbaues wurden an 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 äusseren 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 Buchenschlegeln, 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.

Anmerkung: 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 Brückenpfähle 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 Notwendigste ersetzt werden musste.

Auf der Stadtseite (Südseite) 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 Pfähle, die etlich Jahr zuvor im Vorraht im Wasser gelegen, sind weit besser zu schlagen und bleiben ganz, als neue Pfähle, so erst aus dem Buchberg geführt und alsobald gebraucht worden, sind hefftig 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 beschädiget worden“, sagt der begleitende 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 also 52 Eichen, 3 Föhren und 2 Buchen.

Die neue Rheinbrücke verrichtete ihren wertvollen Dienst über hundertdreissig Jahre lang.

Aus den Stadtrechnungen und aus besonderen Einnahme-Rodeln 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 allwöchentlich stattfindende Markt eine gewisse Bedeutung. Aber diese Märkte litten unter der Konkurrenz derjenigen von Schaffhausen und Stein am Rhein und kamen über eine gewisse lokale Bedeutung nicht 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. Die revidierten Zolltarifordnungen aus der Zeit um 1670 führen dieselben Waren auf, dagegen ist hier die Anzahl 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 Kriegereignissen der Jahre 1799/1800

Sie brachten für die gesamte Gegend eine schwere Zeit.

England, Oesterreich 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 Massena, während General Jourdan von Strassburg aus gegen Ulm vormarschierte, wo Erzherzog Karl von Oesterreich mit seinen und russischen Truppen stand.

Massena 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 jedoch geschlagen und musste seine Truppen teils ins Elsass, teils über den Rhein in die Nordschweiz zurüziehen. 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 Massena, die vereinigten Oesterreicher und Russen unter General Korsakow entscheidend zu schlagen, und nun wälzte sich das ganze Kriegs-Geschehen 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. Vom Stammheimer Tal bis zum Kohlfirst wurden blutige Kämpfe ausgetragen. Am frühen Morgen des 8. Oktober begann der vorentscheidende Kampf auf dem Bergrücken zwischen Trüllikon und Rudolfingen.

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 danach in Brand steckten.

Lichterloh brannte der schöne Bau. „Zwei Dritt-Theile 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 fünf zusammen in Joche gebunden die schöne Brücke trugen, sperrten sich diese schweren Balken, so dass ihre grässliche Verbindung, dem Andrang 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.“

Während sich so das traurige Schicksal der Brücke am 9. Oktober, dem Namenstage des Diessenhofer Schutzheiligen Dionys, erfüllte, dröhnte die Luft vom Donner der russischen Haubitzen, die auf der Gailinger Höhe aufgefahren waren. Diese schleuderten ihre Geschosse, allerdings mit wenig Erfolg, über die Stadt hinweg in die französischen Linien Diessenhofen selbst blieb mit Ausnahme weniger Einschläge, die aber weder grösseren Schaden noch Todesopfer verursachten, in diesem Artilleriekampf unversehrt.

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 Rhein-Armee in einer Stärke von 150 000 Mann von Strassburg bis Konstanz zur Offensive gegen die Russen und Oesterreicher über.

Am 1. Mai 1800 überschritt die Armee des Generals Lecourbe 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 Oesterreicher 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 Luneville.

Erst jetzt atmete man auch bei uns wieder etwas auf und übersah allmählich den Schaden der unseligen Kriegszeit. Hierzu gehörte für Diessenhofen vor allem auch der Verlust der Rheinbrücke, des für die Fortexistenz der Stadt unbedingt notwendigen Rhein-Überganges. 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. 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 oesterreichische 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 Besatzungen 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 1'518 Klafter Brennholz 7 868 Gulden,
für Requisitionsfuhren 14 012 Gulden 15 Kreuzer,
für 864 Pfund Kerzen 460 Gulden 48 Kreuzer,
für 4635 Eimer alten Wein 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 abgebrannten Rheinbrücke wurde mit 15 500 Gulden sicher zu 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 anderen 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,
für Unterschlatt 56 804 Gulden 51,5 Kreuzer,
für Basadingen 58 884 Gulden 18 Kreuzer,
für Schlattingen 34 061 Gulden 29 Kreuzer,
für das Kloster Paradies 62 653 Gulden 27 Kreuzer,
für das Kloster Sankt Katharinental 62 653 Gulden 38,5 Kreuzer,
so dass sich für den Distrikt eine Total-Schadenssumme von **598 814 Gulden 52 Kreuzer** ergab!

Der Distrikt (Bezirk) Diessenhofen war also so gut wie vollständig 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, zeitigten 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 zusätzliche 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 Rhein-Überganges.

An einen eigentlichen Brückenbau war allerdings vorläufig nicht zu denken, die Mittel waren nicht vorhanden! 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.

Betrieben wurde er zunächst von sechs kundigen Schiffsleuten, die diese Erlaubnis von der Stadt auf dem Gantwege pachteten. Allerdings erhoben auch andere Personen den Anspruch auf dieses 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 Rückfahrt 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, 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 Gemeindegemeinde beauftragt, alle Anstalten für den Bau einer „Comunications-Brücke“ zu treffen.

Durch Vermittlung des Regierungsstatthalters 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 Wiederaufbau einer Rheinbrücke, und zur Erhebung eines Brückenzolles, „um sich für die Unkosten zu entschadnen“. Dieser Antrag wurde jedoch abgewiesen.

Um jedoch den Besitzern rechtsrheinisch gelegenen Landes die Möglichkeit der Bestellung der Felder und Weinberge zu erleichtern, wurde den Diessenhofern erlaubt, „in ihren Kästen 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 befriedigende Antwort. Man fand sich in Diessenhofen mit diesem Entscheid 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 leer stehen, dass unser armes Vieh besonders zur Winterszeit nicht zum Tränken geführt werden kann und die Burgerleute das Wasser unbequem herbeischaffen mussten“.

2. „Der beträchtliche, 200 Jucharten grosse Weinberg ennet Rheins mangelte schon dieser Zeit und um der Ursach wegen, die nötige Bewässerung und Düngung, und so dieses das 3te und folgende Jahr unterbleiben sollte, so wäre die Hoffnung verloren, die Jahrgänge möchten noch so ergiebig ausfallen.“

Die Weinkelter, deren 10 an der Zahl, welche in den verheerten Weinbergen stehen und ganzheitlich 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.

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.

Alles Comercium von aller Arth würde unterbleiben, wie die Proben dieser Zeit, solches zum Schaden der Burger genugsam an den Tag legten.

Wann die einzige Nahrungsquell des Weinberges, durch nicht Besserung derselben, und zerschiedenen 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, wie selten eine in Helvetien.

Was wurde anjetzo entstehen, wann eine Rheinbrügge zum Herüberfahren entsagt werden sollte, welche unsere Nachbarn in Schwabenland selbst mit uns wünschen, dass die vorige

Comunication um villen Verbindungen willen mit Diessenhofen, wieder hergestellt werden möchte.“

Mit diesen Begründungen wurde das neue, ausführliche Gesuch an den Vollziehungsrat der Helvetischen Republik gerichtet. Dabei wurde darauf hingewiesen, 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 können. 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 Kriegsauslagen 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 betragen 2737 Gulden 50 Kreuzer.

Der neunzehnjährige Zimmerlehrling Benedikt Hänkli von Basadingen, dem aus eigener Unachtsamkeit der Rammklotz der „Katze“ den Schädel zerschmetterte, verlor bei diesen Arbeiten das Leben.

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, hatte 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.

Diese 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 benutzen 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 Schuldkunde 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, dafür 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.“

Die Darlehen sollten auch zur Tilgung der Kosten des „Bruskesteg 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, und seit 1460 traf dies auch für den Rheinzoll zu. Den Verlust dieser bedeutenden, für die Stadt notwendigen Einkünfte durch die neue Ordnung, wollte Diessenhofen nicht so einfach 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. 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 dem Brückengeld nur 2546 Gulden betragen. Besser war es mit dem Rheinzoll bestellt, der aber dem Staat zufluss! Der für die Zeit von 1803 bis 1810 wurden total 6164 Gulden eingebracht, während nur gerade 491 Gulden für Verbesserungen am Rheinufer auszugeben waren.

Im August 1810 befand sich die provisorische Brücke wieder einmal in einem sehr schlechten Zustand.

Am 11. Dezember 1811 endlich befasste sich ein Bericht der kantonalen Finanzkommission eingehender mit der Diessenhofer Brückensache; am 28. Januar 1812 kam es dann zu einem Vertragsentwurf über die Regelung von Brückenbau und Zöllen, 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 gedeckte, hölzerne Brücke über den Rhein daselbst zu erbauen.
2. Der Bau soll mit Ende des Jahres 1813 gänzlich vollendet sein.
3. Die Handarbeit, welche sich bei dem Bau durch Frondienste leisten lässt, soll mittelst selbigen geleistet werden.
4. 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 enthoben zu sein.
5. Die Stadtverwaltung wird über die sämtlichen Baukosten eine mit Belegen versehene Rechnung führen, welche sie nach Beendigung des Baues der Finanz-Commission einzugeben hat.
6. Zur Deckung der Baukosten und des fortdauernden 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.

Die Stadtgemeinde hat den alljährlichen Ertrag des Brückenzolles und des Rheinzolles je im Monat Jenner des darauffolgenden Jahres der Finanz-Commission anzuzeigen.

Auf diesen Artikel ging Diessenhofen begreiflicherweise nicht ein, vielmehr trat nun die Stadt mit der Forderung um Überlassung des Rheinzolles und des Brückengeldes zur freien Disposition auf.

Man berief sich dabei wie bisher auf den früheren, rechtmässig erworbenen, und für Diessenhofens Oekonomie 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. 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.

Gleichzeitig wandte man sich aber auch an Stadtwerkmeister Andreas Widtmer in Schaffhausen, der zwei Projekte einreichte. Der eine Vorschlag sah eine gedeckte Holzbrücke mit „vier einfachen und zwei doppelten Jochen oder Pfeiler“ vor und kam auf eine Kostensumme von 7498 Gulden, das andere Projekt plante den Bau mit „vier doppelten hökernen Jochen oder Pfeiler“ und errechnete 8000 Gulden Kosten.

Dem zweiten Vorschlag wurde zugestimmt und Werkmeister Andreas Widtmer mit der Ausführung der Baute betraut. Die noch vorhandenen Projektpläne zeigen den erstgenannten Vorschlag. In der Rathauslaube zu Diessenhofen ist das von den beiden Obergesellen Widtmers angefertigte Modell, 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.

Mit den Arbeiten war bereits im Oktober 1814 begonnen worden. Vorerst handelte es sich hiebei darum, den schadhafte 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 (gemeint ist Napoleon) weiter; eben traten die vereinigten Oesterreicher, 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“.

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 1 800/1801 musste wiederum ein Fährdienst den nötigsten Verkehr über den Rhein bewerkstelligen. 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 Hämmern; Mess-Stab und Winkel taten in kundiger Hand ihren

wertvollen Dienst, und allmählich fügten und schlossen sich Pfeiler und Balken zum handwerklich kunstvollen Bau.

Am 12. Januar 1816 meldete Baumeister Jakob Ruch, dass der Brückenbau „fast völlig beendet“ sei, und fragte an, „ob den Gesellen nicht noch ein Trunk spendiert werden könnte, wie sie das erwarten, desgleichen Werkmeister Widdmer eine Douceur oder Andenkroschen für seinen besonderen Fleiss.

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.

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.

Im Laufe des Sommers wurden noch die Einschindelungs- und Maler-Arbeiten 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.

Auch die seit 1804 anhängigen Angelegenheiten der Zölle hatten inzwischen einer für Diessenhofen tragbaren Lösung entgegengeführt werden können. 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 Entrichtung des Personalbrückengeldes befreit 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.

Soweit also die historische „Brückengeschichte“. Sie ist jedoch mit dem Jahre 1820 nicht zu Ende. In den nun folgenden 180 Jahren musste „unsere Brücke“ weitere 2 Kriege und viele Reparatur- und Sanierungs-Arbeiten über sich ergehen lassen. Eine markante Grösse spielte dabei sicher auch die Bombardierung der rechten Brückenseite durch amerikanische Kampfflugzeuge gegen Ende des zweiten Weltkriegs im Jahre 1944. Erinnerungen von Direktbetroffenen und Fotos darüber sind im „Lataschariplatz-Forum“ zu finden.