

Strecke TG 413 *Diessenhofen - Andelfingen*
Linienführung 2 *Linienführung über Truttikon und Chlosterholz*
Abschnitt 1 *Diessenhofer Rheinbrücke*
Landeskarte *1032*

GESCHICHTE *Stand Juni 1999 / SP*

Die Diessenhofer Rheinbrücke ist die eine der zwei im Kanton erhaltenen grossen Holzbrücken. Es ist die einzige vollständig erhaltene Holzbrücke am Oberrhein und eine der wenigen intakten aus dem 19. Jahrhundert in der Schweiz. Sie zählt zu den seltenen Exemplaren mit erhaltenen Pfahljochen.

Die Datierung der ersten Rheinbrücke ist umstritten. Wenn für die Stadtgründung als Ziel die Sicherung eines Rheinübergangs angenommen wird, müsste auch die Brücke wesentlich älter sein. Andererseits gibt es noch 1286 ein Privileg Rudolfs von Habsburgs, in dem keinerlei Hinweise auf eine Brücke zu finden sind. Auch der Standort der ersten Brücke könnte durchaus weiter westlich beim Unterhof gelegen sein:

Diessenhofen wurde früh eine habsburgische Stadt; die Rheinbrücke wird aber erst 1292 erstmals erwähnt und der Brückenzoll 1294 (MOSER 1930: 38, 77; TUB III, Nr. 845, 1292; TUB III 880, 1294). Bereits 1259 taucht eine „Bruckewiese“ auf, die wahrscheinlich im Bereich des Unterhofes (westlich der heutigen Brücke) lag und möglicherweise auf einen Rheinübergang oder aber auf einen Bachübergang verweist (RAIMANN 1992: 60). Der Brückenzoll gehörte dem Stadtherrn, war aber ab 1399 dauernd an die Stadt verpfändet, die ab 1460 auch den Schifffahrtzoll (Rheinzoll oder Durchzoll genannt) besass (RAIMANN 1992: 60).

Um 1411 war die Brücke zeitweise abgegangen (SCHNYDER 1937: Nr. 605).

Seit dem mittleren 15. Jahrhundert lässt sich auch das Aussehen der Brücke besser belegen. Sie bildete eine offene Holzkonstruktion mit mindestens 4 gebundenen Pfeilern. Das sog. „Winkhus“ in der Mitte diente wahrscheinlich als Aufenthalt für einen Schiffseinweiser. Die Brücke war (und ist) nämlich keineswegs einfach für Schiffe zu passieren und wurde wiederholt massiv beschädigt (RAIMANN 1992: 61).

Zwischen 1667 und 1668 erfolgte ein vollständiger Neubau, allerdings in gleicher Konstruktionsweise mit Winkhus, Fallbrücke und Torturm auf der Südseite. Zwischen 1668 und 1750 wurde die Brücke vollständig gedeckt und seitlich bis auf halbe Höhe verschalt (RAIMANN 1992: 61 f.). Auch diese Brücke besass wieder ein „Winkhus“ in der Mitte.

1799 verbrannten die russischen Truppen die Brücke. Erst 1801 entstand eine Notbrücke, die allerdings sehr schwach war und 1814 teilweise zusammenstürzte. 1815 begann man einen Neubau, der 1816 vollendet wurde.

Diese Brücke ist die heute noch bestehende. Sie hat zwischen 1838 und 1973 eine Vielzahl von Reparaturen und Umbauten

*Die Brücke während des Hochwassers
im Sommer 1999.
Abb. 1 (SP, 3. 6. 1999)*

erlebt. Diese haben aber keine wesentlichen Beeinträchtigungen verursacht (RAIMANN 1992: 62 f.).



GELÄNDE Aufnahme 3. Juni 1999 / SP

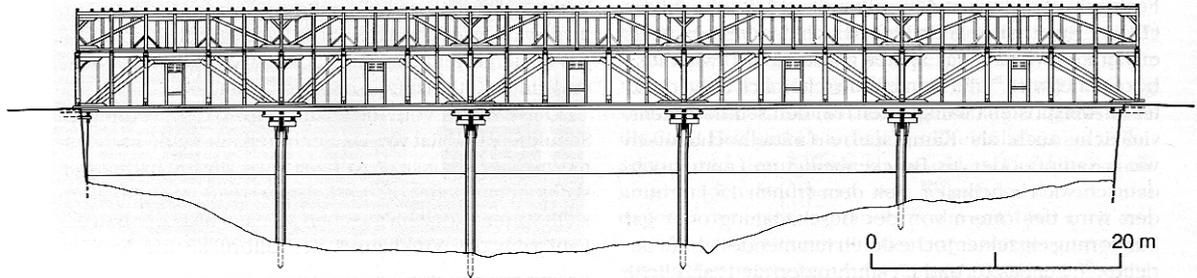
Die folgende Beschreibung hält sich eng an den Text der Kunstdenkmäler mit verdeutlichenden Zusätzen (RAIMANN 1992: 63).

Die Brücke überspannt den Rhein mit 87 m Länge. Die Brückenköpfe bestehen heute aus betonierten Auflagern. Die 5 Joche ruhen auf 4 Fächerpfeilern mit je neuen in den Rheingrund gerammten Eichenpfählen mit aufgekämmtem Jochbinder (zuoberst auf den Pfählen). Zusätzlich versteifen Kreuzstreben und Querbänder die obere Hälfte der Pfeiler. Diese Konstruktionsweise ist von den Vorgängerbauten übernommen worden und wirkt eher altertümlich.

Auf den Jochbindern liegt die 1865 aufgedoppelte Sattelkonstruktion. Der Brückenkörper besteht aus einem jochweise abgezimmerten doppelten Hängewerk mit gespreizten Strebenpaaren (schräg) sowie doppelten verzahnten Streckbalken (horizontal unten) und Spannriegeln (horizontal oben). Die Strebebalken stecken unten in separaten Balkenschuhen über den Stössen der Streckbalken. In vier Hängesäulenpaare sind mittels verzahnter Fusshölzer die Fahrbahnunterzüge untergehängt. Dieses „U“ verklammert zangenartig Spannriegel, Streben und Streckbalken. Die Fahrbahn liegt auf neun durchlaufenden Längsbalken und ist aus drei Lagen von Lächen- und Tannenbohlen aufgebaut. Das ähnlich dem Tragwerk konstruierte Sparrendach mit doppelten Firstsäulen ist ziegelgedeckt. Die Seitenwände sind flussaufwärts verbrettert, flussabwärts verschindelt.

Die Diessenhofer Brücke ist die einzige vollständig erhaltene Holzbrücke am Oberrhein und eine der wenigen intakten aus dem 19. Jahrhundert in der Schweiz. Sie zählt zu den seltenen Exemplaren mit erhaltenen Pfahljochen (RAIMANN 1992: 63).

Längsschnittzeichnung der Diessenhofer Rheinbrücke. (Aus:
RAIMANN 1992: 62).
Abb. 2



— Ende des Beschriebs —