

Brückenplatz Schwarzenbach

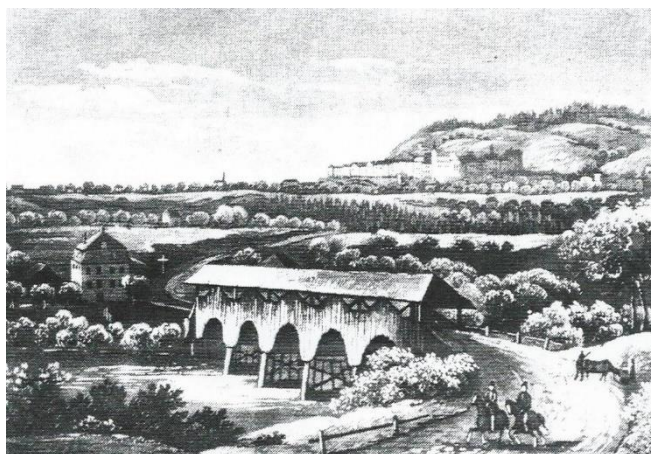
Die älteste Reichsstrasse von St. Gallen nach Wil führte an der Schwarzenbacher Kapelle vorbei, über die heutige Schulstrasse an der Mühle vorbei und über die Schlossweid zur Thur hinunter. Westlich der Schlossweid dürfte die damals benutzte Furt gewesen sein, und später ein erster Steg, welcher fürs 15. Jahrhundert belegt ist. Über Bleiken führte die Strasse weiter nach Wil.

Als in der zweiten Hälfte des 13. Jahrhunderts das Rittergeschlecht von Schwarzenbach ausstarb, kam Schwarzenbach 1273 über die Herren von Leuberg an König Rudolf von Habsburg. Dieser lag mit dem Abt von St. Gallen schon länger im Zwist und wollte seinen Herrschaftsbereich ausbauen. Rudolf gab sofort den Befehl zum Bau von Burg und Städtchen Schwarzenbach, um den Thurübergang zu kontrollieren. Mit dem Bau des Städtchens – die Strasse nahm nun wohl einen neuen Verlauf durch dieses hindurch – wurde vermutlich ein Flussübergang gebaut, welche weiter südlich als die heutigen Flussübergänge bei Altbrugg gestanden haben muss. Dort wurden in der Thur Balken gefunden und unter dem angrenzenden Wiesland fanden sich Spuren einer ehemals befestigten Strasse.

Überliefert sind für die Jahre 1453 und 1499 Wiler Beitragszahlungen an den Unterhalt der Brücke. Der Brückenunterhalt bedeutete für die Gemeinde immer eine grosse finanzielle Belastung. Abt Gallus erliess deshalb 1670 einen Finanzierungsplan: Auf Handelswaren wurde ein Brückenzoll erhoben, woraus in den folgenden Jahren jeweils 45 Gulden in den Brückenfonds einbezahlt wurden.

Als sich die Jonschwiler zu Beginn des 18. Jahrhunderts erneut beschwerten, drohte der Abt, den Flussübergang bei Brübach zu favorisieren. 1724 wurde die recht auffällige Brücke definitiv vom Kloster übernommen, so dass auch die Anwohner jetzt Brückenzoll zu bezahlen hatten. 1726 wurde dann die längst notwendige Reparatur in Angriff genommen. In einer zeitgenössischen Quelle heisst es:

Nachdem die bruggen zue Schwartzenbach von einiger zeit her gantz Schadhaft, und umbEtwas gesunckhen, haben Ihro Hochfürstl. Gnaden Gnedigst befohlen, das selbige Ehenstens wider repariert, und in dauerhaften Stand gestellet werde; dahero disere bruggen dem Mr. Heinrich Schelling, Zimer Meister zue Rorschach zue machen übergeben worden.



Durch den Bau der Fürstenlandstrasse von Wil über Oberbüren nach St. Gallen und Rorschach durch

Abt Beda Angehrn geriet der Brückenplatz Schwarzenbach etwas ins Abseits, doch in den Jahren 1787/88 liess er gleich neben dem zehn Jahre zuvor errichteten Zollhaus eine fünf bogige gedeckte Holzbrücke errichten.

Nach der Kantonsgründung 1803 und der Aufhebung des Klosters 1805 mussten die Strassen und Brücken vom Staat verwaltet und unterhalten werden.

Im November 1829 wurden im kantonalen Amtsblatt Zollhaus und -einnahmen zur Pacht ausgeschrieben:

Es ist jedermänniglich kund gemacht, dass Donnerstag den 6. dieses Monats November Nachmittags um 2 Uhr, an der Brücke zu schwarzenbach das dasige Zollhaus, samt Scheuer, Waschhaus,

*Garten, Brunnen und ungefähr 22 Juchart Wiesland, Ackerfeld, Ergeten, Rain und Gestäude, so-
dann der Ertrag des Brückenzolls nach bestehendem Tarif, öffentlich an den Meistbietenden ge-
gen genügsame Sicherheitsleistung auf sechs Jahre und unter Vorbehalt hoheitlicher Ratifikation
werde verpachtet werden.*

Die Amtsrechnung von 1834 zeigt, dass die Zollstation Schwarzenbacher Brücke eine lohnende Geld-
quelle war. Der Zollmeister lieferte dem Staat 520 Gulden ab. Dem gegenüber lagen die gesamten
Jonschwiler Steuerabgaben an den Kanton bei 163 Gulden 6 Kreuzer. Mit der neuen Bundesverfas-
sung von 1848 wurden dann aber sämtliche inländischen Grenz-, Brücken- und Strassenzölle abge-
schafft.

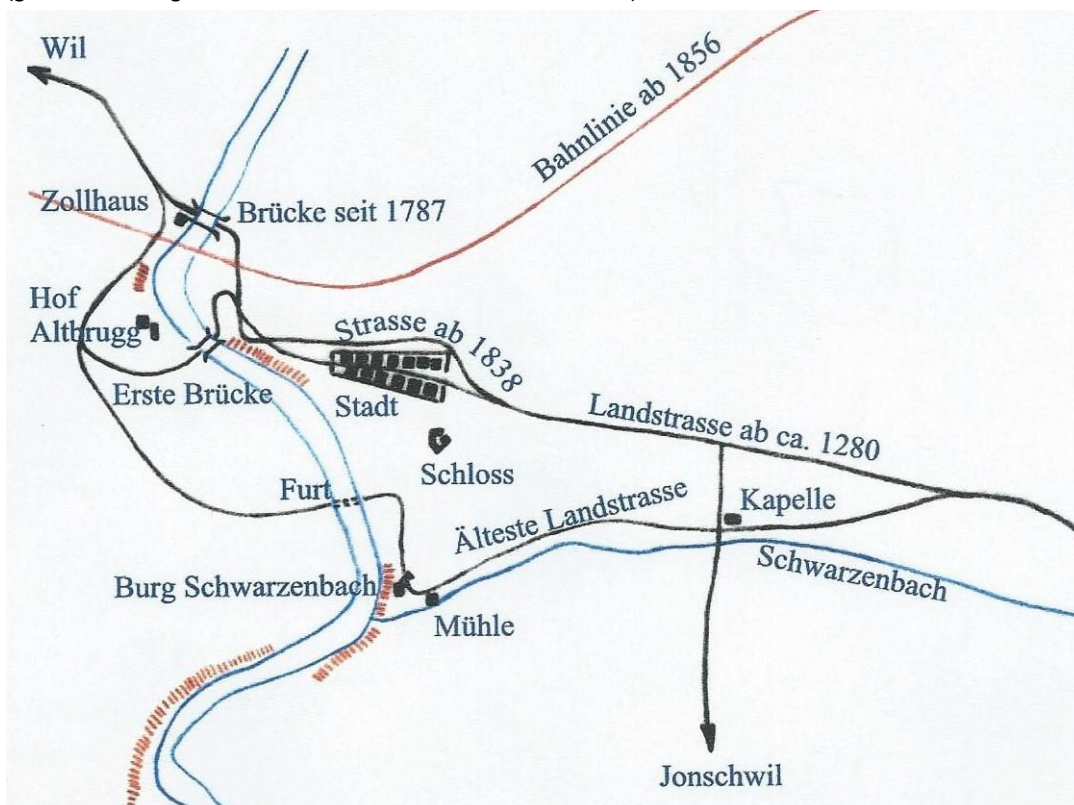


Nach der Jahrhundertmitte stand die Verkehrsentwicklung
ganz im Zeichen des Eisenbahnbaus. Die Strecke von Wil
nach St. Gallen folgte in etwa der alten Landstrasse über
Flawil und Gossau. Die damaligen Schlossbesitzer liessen
die alte Ringmauer abbrechen und verkauften die Steine
zum Brückenbau. Von der 1856 eingeweihten Eisengitter-
brücke sind noch die Widerlager auf der Südseite der heuti-
gen Eisenbahnbrücke zu sehen.

Als die Bahnstrecke nach dem ersten Weltkrieg auf Doppelspur ausgebaut wurde, entstand die Idee,
einen Staudamm zur Elektrizitätsgewinnung zu bauen und die Bahn über den Damm zu führen. Die
unregelmässige Wasserführung liess aber von diesem Projekt Abstand nehmen. So wurde 1926 die
heute noch benutzte zweispurige Steinbogenbrücke errichtet.

Mitte des 19. Jahrhunderts hatten die Pfeiler der Holzbrücke zu faulen angefangen und durch eine
Beschädigung durch Hochwasser im Jahre 1870 drängte sich ein Neubau auf. Für 100 000 Franken
wurde dieser 1872/73 gleich neben der alten Holzbrücke realisiert. Während den 90 Jahren ihres Be-
stehens bedurfte das Bauwerk fast keiner Reparaturen, doch die bescheidene Tragkraft von 10 Ton-
nen erforderte in den 1960er-Jahren den Bau der heutigen Brücke für 1 Million Franken.

(gekürzte Fassung eines ausführlichen Berichts von Karl Widmer)



Brückenplan gezeichnet von Karl Widmer