

Schwarzenbacher Brücken – der Brückenplatz Schwarzenbach

Die ersten urkundlich erwähnten Strassen in unserer Gegend waren vor allem Verbindungswege von St. Gallen zu den Fernbesitzungen des Klosters.

Schenkungsurkunden im Stiftarchiv geben Kenntnis, dass schon 772 in Bettinawia (Bettenau) , 779 in Swarzinbach (Schwarzenbach) und 796 in Johanneswilare (Jonschwil) Grundbesitzer ihre Höfe dem Gallus Kloster überschrieben und diese gegen einen festgelegten Zins als Lehen zur Bewirtschaftung erhielten.

Nachdem das Kloster in den folgenden Jahren durch weitere Schenkungen zum bedeutendsten Grundbesitzer unserer Umgebung geworden war, setzte der Abt einen sogenannten Meier ein, der das Gebiet verwaltete und die Zinsen einzuziehen hatte. Dessen Amt ist dann in einer Familie zum erblichen Lehen geworden, und das besagte Geschlecht im Laufe des 10. oder 11. Jahrhunderts in den Stand eines St. gallischen Ministerialen aufgestiegen.

Spätestens im 12. Jahrhundert sahen sich die nunmehrigen Ritter von Schwarzenbach veranlasst, wohl mit Unterstützung des Klosters, eine kleine Burg als Wohnsitz und Wehranlage beim wichtigen Thur Übergang nach Wil zu errichten.

Die erste Burg in Schwarzenbach

Dies erste Burg stand nordnordöstlich der Mündung des Schwarzenbachs, zwischen dem Hof von Konrad Hürlimann in der Mühle und dem Felsen, der dort fast senkrecht ca. 50 m zur Thur abfällt.

Der Burghügel ist heute noch zu erkennen, obwohl ein grosser Teil davon im Laufe der Jahre in die Thur gestürzt ist. Auf der Ostseite wurde er zur Vergrösserung des Hofplatzes abgegraben, und der Burggraben wurde aufgeschüttet. Das bedeutet, dass die Umgebung am Fusse des Hügel heute mindestens zehn Meter höher liegt als zur Zeit der ersten Burg. Das betreffende Grundstück wurde bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts in Urkunden und Grundbüchern unter der Bezeichnung „ Bürglein" aufgeführt.

Die Reichsstrasse

Die älteste Reichsstrasse St. Gallen — Flawil — Oberuzwil —Schwarzenbach — Wil führte an der Kapelle vorbei und folgte der jetzigen Schulstrasse und dem Müliweg zur Mühle. (Der Müliweg verlief vor der Geissmatt Überbauung parallel zum Bach direkt zur Mühle hinunter). Von der Burgstelle führte sie in nördlicher Richtung durch den Wald in die heutige Schlossweid hinunter. *Eine frühere Bewohnerin der Mühle wusste zu berichten, dass dieses letzte Wegstück zu ihrer Jugendzeit, anfangs des 20. Jahrhunderts, noch bedeutend breiter gewesen sei.* Heute ist es nur noch ein selten begangener Fussweg.

Westlich der Schlossweid gibt es noch heute eine Stelle in der Thur, welche von den sonst recht beträchtlichen Veränderungen im Flussbett nur wenig beeinflusst wird. Ungefähr dort dürfte die damalige **erste Reichsstrasse in einer Furt** und **später eventuell auf einem Steg die Thur überquert** haben und weiter **via heutige Bleiken Richtung Wil** verlaufen sein.

Die Bezeichnung **Reichs- oder Landstrasse** könnte dazu verleiten, sich darunter gut ausgebaute Verkehrswege vorzustellen. In Wirklichkeit waren es aber **im Mittelalter** meist nur **bessere Trampelpfade**. Selbst in Urkunden von 1421 bis 1437 ist noch die Rede von einem „fusstyg" (stark ansteigender Fussweg) oder „ Stig, der da gat gen Swartzenbach".

König Rudolf von Habsburg lässt Schloss und Städtchen Schwarzenbach bauen Am 15. Dezember eines unbekanntes Jahres im 13. Jahrhundert starb als letzter seines Geschlechts Ritter Walther von Schwarzenbach.

Durch Heirat gelangte das Erbe in den Besitz der Herren von Leuberg ob Zuzwil. Ritter Ulrich von Leuberg bot dann 1273 Burg und Vogtei Schwarzenbach dem Grafen Rudolf von Habsburg zum Kaufe an. Das Angebot kam diesem sehr gelegen, denn wegen St. gallischer

Lehen aus dem kyburgischen Erbe herrschte schon seit Jahren ein Streit zwischen Habsburg und der Abtei St. Gallen. Der Kauf gab dem Hause Habsburg Gelegenheit, sich inmitten des Gotteshausgebietes festzusetzen und den wichtigen Thurübergang nach Wil, dem wichtigen Stützpunkt fürstbischöflicher Macht, zu kontrollieren.

Noch bevor Rudolf im selben Jahre zum König des Römischen Reiches Deutscher Nation erkoren wurde, gab er den Befehl zum Bau eines neuen Schlosses und eines Städtchens. Letzteres entstand auf der Ebene nordöstlich des Schlosses, wo heute noch die Liegenschaft Lüthi steht. Allerdings war dieses Plateau damals bedeutend grösser, nämlich ungefähr 200 m lang und gegen 100 m breit. Durch Kiesabbau und Strassenkorrekturen ist es vor allem im letzten Jahrhundert auf die heutige Fläche geschrumpft.

Nach Beendigung des Baus der Stadt, etwa **1280**, erhielt dann logischerweise die **Landstrasse eine neue Linienführung**. Mit Sicherheit verlief sie nun durch das Stadtareal und von da aus westwärts zur Thur hinunter. **Etwa auf der Höhe des ehemaligen Männerbades wurde die erste Brücke** errichtet.

Frau Aerne, die frühere Besitzerin des Hofes Altbrugg, berichtete, dass rund 150 Meter südöstlich ihres Hauses, also gegenüber vom Männerbad, eine etwa drei Meter breite Strasse aus Bollensteinen und Mörtel vom Thurufer durch ihre Wiese verlief. Weil diese einen Damm von über einem halben Meter Höhe bildete, haben ihr Vater und sie Ende der Zwanzigerjahre des letzten Jahrhunderts ein Stück davon abgegraben, um besser ackern zu können. Rund zwei Jahre lang waren sie mit Schaufel, Pickel und Kiesbenne am Arbeiten und konnten die grossen Bollensteine sogar für einen Strassenbau verkaufen.

Mit ziemlicher Sicherheit handelt es sich bei besagtem Bauwerk um einen Überrest der Landstrasse bei der ersten Brücke.

Die erste Schwarzenbacher Brücke

Über die Konstruktion und den genauen Zeitpunkt des ersten Brückenbaus finden sich in den Archiven keinerlei Hinweise, was wohl den Schluss zulässt, dass es sich um ein unauffälliges, einfaches Bauwerk handelte. Den damaligen dürftigen Strassenverhältnissen angemessen, war es wohl anfänglich ein einfacher Holzsteg.

In seiner „Chronik von Wil“ aus dem Jahre 1958 berichtet Karl J. Ehrat von ersten schriftlichen Hinweisen auf die Schwarzenbacher Brücke: In den Jahren 1453 und 1499 habe die Stadt Wil mit kleinen Beitragszahlungen die Bauarbeiten an der Thurbrücke unterstützt. *Informationen in Steuerbüchern der betreffenden Jahre aus dem Stadtarchiv Wil weisen darauf hin.*

Während fast 200 Jahren ist es dann in den Quellen wieder still um die Brücke. In einer **Pergamenturkunde vom 29. November 1649** aus dem Archiv der Bürgerkorporation Oberuzwil wird sie wieder erwähnt. Darin heisst es, der **Pfalzrat zu Wil habe entschieden, die Jonschwiler hätten den Unterhalt der Brücke bei Schwarzenbach, wie von alters her, aus ihrem Steueraufkommen zu bezahlen. Der Entscheid, dass die toggenburgische Gemeinde allein für den Unterhalt zuständig sei, ist einleuchtend, stand doch die Brücke damals noch beidseitig auf Jonschwiler Boden.**

Schon knapp ein halbes Jahr später ist in einem Schriftstück aus dem Stiftsarchiv vom März 1650 wiederum die Rede von der Schwarzenbacher Brücke. P. Victor Reding verfasste damals einen ausführlichen Bericht über den Transport einer Glocke von Neu St. Johann nach St. Gallen. Darin schreibt er: „Am Samstag 19. Martii fahren wir glücklich wiederum mit der Gloggen auf dem Schlaiffwagen nach Schwartzbach, durch die Felder über die Brugk, lassen Rickenbach auf der linken Seite liegen und kommen zu Mittag nach Oberuzwil“ *Spätestens zu diesem Zeitpunkt handelte es sich bei der Brücke um eine ziemlich breite und*



Erste Abbildung der Schwarzenbacher Thurbrücke. Katasterplan von 1728

tragfähige Konstruktion; denn die Glocke auf dem Schlitten musste ein ansehnliches Gewicht aufweisen, weil Reding immer mindestens 18 Pferde vorspannen liess.

Brückenzoll und finanzielle Unterstützung für Jonschwil

Der Brückenunterhalt bedeutete für die Schwarzenbacher und Jonschwiler immer eine äusserst kostspielige Angelegenheit, so dass es verständlich ist, dass sich die Jonschwiler immer wieder beim Abt in St. Gallen darüber beklagten. Abt Gallus hatte Verständnis für ihr Anliegen und liess darum im Jahre 1670 einen Finanzierungsplan für die Schwarzenbacher Brücke ausarbeiten. Dieser beinhaltete folgende Punkte:

- Künftig wird an der Brücke bei Schwarzenbach ein Zoll auf Handelswaren erhoben.
- Die Einnahmen aus diesem Zoll gehören dem Kloster St. Gallen, das davon, während 15 Jahren jährlich 45 Gulden in einen sogenannten Brückenfonds einzahlt.
- Das Geld des Brückenfonds wird in Form von Obligationen gegen einen Jahreszins von 10% verliehen.
- Der Ertrag aus dem Obligationengeschäft geht an die Jonschwiler, als Beitrag an ihre Aufwendungen aus der Brückenunterhaltungspflicht.
- Als zusätzliches Entgegenkommen sind die Jonschwiler von der Zollabgabe an ihrer Brücke befreit.

Den Akten über den Brückenzoll im Stiftarchiv kann auch entnommen werden, dass im Jahre 1672 Johann Lichtensteiger als erster Bruggmeister (Zöllner) in den Dienst des Klosters genommen wurde. Seine Bestallungsurkunde schrieb ihm genau vor, wie er den Zoll gemäss der Tariflisten zu erheben hatte. Als Entgelt für seine Dienste erhielt er das Recht des Weinausschanks, des Verkaufs von warmen Speisen und der Beherbergung von Reisenden. Er konnte das eigens dafür erbaute Zollhaus bei der Brücke bewohnen, zu dem noch ein Krautgarten und ein kleiner Acker gehörten. Des Weitern durfte er einen Batzen pro eingezogenen Gulden für sich behalten.

Die Chronikstube verfügt das Original einer „Rechnung wegen des Zolls der Brugg zuo Schwarzenbach vom 26. Homung bis 8. Wintermonat 1714“. Darin lesen wir: „ Anno 1714 den 8. Wintermonat hab ich Jacob Frauoenknecht und Herr Bruggmeister Weber und Herr Landrat Weber und Weibel Jakob Gröbli miteinander gerechnet und haben alles verrechnet, bis dato, was ich eingenommen habe wegen des Zolls von Anfang den 26. Hornung 1714 bis dato, und hab ich eingenommen 154 Kronen 1 Kreuzer 9 Batzen“.

Trotz der Finanzspritze in Form von Zinsen aus dem Brückenfonds, waren die Jonschwiler der Meinung, die Kosten, welche der Brückenunterhalt erfordere, seien für sie untragbar. 1722 überreichten sie deshalb dem Abt ein Schreiben, in dem sie darlegten, es sei ihnen finanziell unmöglich, „solch kostbare brugg in Ehren zu halten“.

Eine Offerte von Abt Josephus, ihnen einen ausserordentlichen Beitrag von 200 Gulden zukommen zu lassen, lehnten die Jonschwiler als ungenügend ab. Etwas verärgert überlegte der Abt nun, ob nicht eine grundsätzlich neue Lösung für das Problem gesucht werden sollte. In seinem Tagebuch schreibt er am 3. Juli 1723: „ Weilen die Jonschwiler die Schwarzenbacher bruckh zu machen und zu erhalten haben, solches aber nit wollen bewerkstelligen, ohngeachtet ich ihnen nach exempel meiner Vorfahren 200 florin (Gulden) darzu contribuieren wollte, ist in deliberation kommen, ob man solche nid sollte, gar zerfahlen lassen, und den anderen Weg über bruebacher bruckh brauchen.“

Er entschied sich dann doch, den Weg über Schwarzenbach weiterhin beizubehalten. St. Galler Handelsleute beschwerten sich, die Brücke sei durch Hochwasser stark beschädigt worden und könnte bald einmal einstürzen. Sie drängten die Klosterverwaltung, in Zukunft selber für den Unterhalt der Brücke zu sorgen.

Der Brückenunterhalt geht ans Kloster St. Gallen

So kam es am 1. September 1724 zum Vertrag zwischen Jonschwil und dem Kloster St.Gallen betreffend Übernahme der Thurbrücke bei Schwarzenbach. Die daraus entstehenden Kosten

sollten durch die Zolleinnahmen gedeckt werden, und die Jonschwiler hatten ab diesem Zeitpunkt für die Benützung der Brücke auch Zoll zu bezahlen.

Nun war es Aufgabe des Klosters, für die dringend notwendige Reparatur der Brücke zu sorgen. Diese wurde im Jahre 1726 in Angriff genommen und von einem äbtischen Beamten in einem ausführlichen Bericht beschrieben: „ Nachdem die bruggen zue Schwartzbach von einiger zeit her gantz Schadhafft, und umb Etwas gesunckhen; haben Ihro Hochfürstl. Gnaden Gnedigst befohlen, das selbige Ehenstens wider repariert, und in dauerhaften Stand gestellet werde; dahero (ist) disere bruggen dem Mr. Heinrich Schelling, Zimmer Meister zue Rorschach zue machen übergeben worden".

Zimmermeister Schelling erkannte, dass die einfach in das Bachbett eingerammten Pfeiler oder Joche das Hauptproblem für die mangelnde Stabilität der Brücke bildeten. Um hier Abhilfe schaffen zu können, musste der Fluss durch den Bau eines langen Wuhrs zunächst auf die linke Seite geleitet werden, damit im trockengelegten Teil dann Sockel aus Tuffsteinen errichtet werden könnten. Nun aber erlebte der Baumeister eine böse Überraschung. Wohl durch die Wirbel im Bereiche der Pfeiler, hatte die Thur ein tiefes Wasserloch ausgeschwemmt. 50 Männer begannen eines Morgens, den tiefen Tümpel auszuschöpfen und vermochten bis am Mittag den Wasserspiegel lediglich, um etwa 70 Zentimeter zu senken. Obwohl nachmittags sogar 70 Männer die Schöpferarbeit weiterführten, stieg das Niveau des Wassers bis zum Abend sogar an. Auch 100 Mann, welche die ganze folgende Nacht arbeiteten, hatten keinen Erfolg; denn durch einen unterirdischen Zufluss wurde ihre Arbeit laufend zunichte gemacht. Schliesslich hatte Schelling die rettende Idee: Er liess von Norden her einen tiefen Graben zum Wasserloch hin ausheben, durch den das Wasser dann abfloss. Jetzt konnten die Sockel aufgemauert und die abgesägten Pfeiler daraufgestellt werden.

Aus dieser Zeit stammt die erste bildliche Darstellung der Thurbrücke bei Schwarzenbach.

Wir finden sie im Katasterplan von 1728 im Stiftarchiv St. Gallen auf einer Abbildung mit dem Titel „ Alte St. Gallische Landtschafft und Landt Graffschaft Toggenburg". Auf diesem Plan ist auch ersichtlich, dass das damalige Zollhaus noch südlich des Hofes Altbrugg und westlich der Brücke stand.

Auch die reparierte Brücke war bald wieder zu schwach für die schweren Wagen der St. Galler Fuhrunternehmer, und Hochwasser zogen sie immer wieder in Mitleidenschaft.

Man plante deshalb, die Brücke flussabwärts zu verschieben, wo die Thur zwischen steilen Ufern eine geringere Breite aufwies.

Die Gemeinde Jonschwil widersetzte sich aber diesem Vorhaben vehement, weil sie an den hohen Baukosten beteiligt werden sollte.

Abt Beda baut die Fürstenlandstrasse

Eine ablehnende Haltung vertraten alle Gemeinden des unteren Toggenburg auch, als der Abt in den 70er Jahren des 18. Jahrhunderts die Strasse Rorschach — St. Gallen — Wil umfassend zu sanieren gedachte. Sie waren der Auffassung, wer von Wil nach St. Gallen wolle, müsse den Weg durchs untere Toggenburg benützen, egal ob die Strasse ausgebaut sei oder nicht.

Ein Chronist schrieb in diesem Zusammenhang: „ Aber die Toggenburger hatten die üble Gewohnheit, jeglichem Vorhaben des Regenten Schwierigkeiten entgegenzusetzen." Diesmal aber ging ihre Rechnung nicht auf. Alles Haderns müde, entschloss sich der Landesfürst dazu, das letzte Strassenstück auch durch die Alte Landschaft zu führen. Die Toggenburger hatten das Nachsehen.

Abt Beda schreibt dazu: „Die Toggenburger haben mir wegen einer neuen Strass unterschiedliche Verdriesslichkeit verursacht und bald diese, bald andere Bedingnisse vorschreiben wollen. Habe mich derothalben entschlossen, dem Toggenburg gänzlich auszuweichen, durch die Erbauung einer neuen Brugg bei Oberbüren über die Thur, die neue Strass gänzlich in der alten Landschaft bis Wil zu machen.“

So entstand damals die bekannte Fürstenlandstrasse von Gossau über Oberbüren nach Wil.

Späte Einsicht

Weil zwischen 1770 und 1785 weit herum versucht wurde, durch Ausbau der Strassen das wachsende Verkehrsaufkommen auf eigenes Gebiet zu ziehen, nahm der Verkehr auf der alten Landstrasse merklich ab. 1787 waren alle Strassen des Toggenburg saniert, ausser der Strecke Flawil — Schwarzenbach. Der Abt hatte nämlich den Ausbau derselben verboten, weil er befürchtete, sie würde die neue Fürstenlandstrasse konkurrenzieren. Die Toggenburger erkannten nun ihren Fehler und bestürmten den Abt so lange, bis sie schliesslich die Baubewilligung doch noch erhielten, allerdings nur unter der Bedingung, dass sie dem Kloster Schadenersatz in der Höhe von 12'000 Gulden leisteten.

Die Strassensanierung machte aber nur Sinn, wenn die Schwarzenbacher Brücke ersetzt wurde, weil sie den nunmehrigen Anforderungen bezüglich Tragfähigkeit und Breite schon lange nicht mehr zu genügen vermochte. Mit ihrer bereits bekannten Hartnäckigkeit brachten die Toggenburger den Abt dazu, das Projekt, welches sie vor rund 50 Jahren stricke abgelehnt hatten, nun doch zu realisieren.

In den Jahren 1787 — 1788 bauten die Zimmerleute ca. 300 Meter nördlich des früheren Standortes eine fünfboigige, gedeckte Holzbrücke neben dem neuen Zollhaus, welches Abt Beda im Jahre 1777 hatte erbauen lassen, und das heute noch als Restaurant Schwarzenbacher Brücke bekannt ist.

In seinem Tagebucheintrag vom 13. September 1787 hält Abt Beda fest, dass die Toggenburger an die Gesamtkosten von ca. 2400 Gulden einen Beitrag von 1100 Gulden zu entrichten und zudem Transport-, Fron- und Handlangerdienste zu leisten hatten. Der neue Standort der Brücke bedingte auch eine neue Linienführung der Strasse im Bereich Vottelerkurve neuer Thurübergang.

J. B. Isenring hat diese Brücke mit dem Zollhaus auf einem Stich von ca. 1835 verewigt, und ihr linksseitiges Widerlager aus Tuffstein ist neben der jetzigen Strassenbrücke noch gut sichtbar.



Die neben dem neuen Zollhaus unter Abt Beda 1787/88 erbaute Holzbrücke.
Stich von J. B. Isenring von ca. 1835

Brücke und Strasse gehen an den neu gegründeten Kanton St. Gallen

Zwei Jahre nach Entstehung des Kantons St. Gallen wurde das Kloster 1805 aufgehoben, und die Schwarzenbacher Brücke sowie die zuführenden Strassen, mussten nun vom Staat verwaltet werden.

In einem Beschluss vom 23. Februar 1810 werden vom Kleinen Rath (Regierungsrat) betreffend die Betreibung des Post- und Botenwesens, und die Haltung regelmässig laufender Fuhrwerke für Reisende, die Strassen von St. Gallen über Schwarzenbach nach Wyl und von Schwarzenbach nach Lichtensteig ausdrücklich als Poststrassen bezeichnet. Wer auf diesen Strassen das Botengewerbe zu Fuss, zu Pferd oder mit Fuhrwerken zu treiben gesinnt war, hatte sich mit einem empfehlenden Zeugnis von seiner Ortsobrigkeit versehen, beim Kantonspostamte zu bewerben und sich für die erforderliche Kautions auszuweisen. Diesen

Posthaltern war es streng untersagt, andere Gefährte für den Postdienst zu verwenden als reinlich gehaltene, bequeme und in Federn hängende Chaisen, und solche, in denen der Reisende vor Nässe und Kälte gänzlich geschützt war.

In den amtlichen Verlautbarungen des Kantons St. Gallen — später Amtsblatt - wurde im November 1829 folgende Verpachtungs — Anzeige publiziert: „Es wird jedermännlich 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 Wieswachs, Acherfeld, Ergeten, Rain und Gestäude, sodann der Ertrag des Brückenzolls nach bestehendem Tarif, öffentlich an den Meistbietenden gegen genugsame Sicherheitsleistung auf sechs Jahre und unter Vorbehalt hoheitlicher Ratifikation werde verpachtet werden. Die Pachtliebhaber haben sich am bemeldeten Ort und zur festgesetzten Stunde einzufinden, woselbst sie die näheren Pachtbedingungen vernehmen werden.

St. Gallen den 5. November 1829.

Im Namen der Finanz-Kommission des Kantons St. Gallen, das Sekretariat derselben.

Pro 5 km ein Wegmacher

Am 30. Januar 1834 trat ein vom Grossen Rath erlassenes Gesetz betreffend der Übernahme der Haupt- und Handelsstrassen in Kraft. Die Strasse von Gossau über Flawyl und die Schwarzenbacherbrücke nach Wyl wurde aufgrund ihrer Breite von wenigstens 18 Fuss (5.40 m), ohne Seitengräben, als Haupt- und Handelsstrasse zweiter Klasse vom Kanton übernommen, der von nun an auch für deren Unterhalt inklusive der Brücken verantwortlich war und diesen zu finanzieren hatte.

Die Strasse Botsberg (Flawil) — Wil gehörte zu Strassenkreis Flawil, dessen Strassenmeister auf jede Stunde Strasse (ca. 5 km) einen Wegmacher anstellen konnte. Vorzugsweise wurden Maurer, Zimmerleute, Steinsprenger und schon geübte Strassenarbeiter für diese Anstellung gesucht. Solche, die dabei noch lesen und rechnen konnten, erhielten den Vorzug. Der Wegmacher erhielt keine fixe Besoldung, sondern bekam nur den Lohn für die auf Strassenarbeit verwendeten Tage. Pro Tag betrug er 44 Kreuzer bei der Arbeit an einer Staatsstrasse zweiter Klasse.

Hohe Zolleinnahmen

Die Amtsrechnung des Kantons St. Gallen für das Jahr 1834 zeigt auf, dass die Zollstation Schwarzenbacherbrücke eine lohnende Finanzquelle darstellte. Unter dem Titel Brückengelder wird in dieser Jahresrechnung ausgewiesen, dass der dortige Zollmeister dem Staat 520 Florin (Gulden) ablieferte. Dem gegenüber bezahlte die Gemeinde Jonschwil im gleichen Zeitraum lediglich 23 Florin Erwerbs- und Einkommenssteuer sowie 140 Florin 6 Kreuzer Vermögenssteuer, d.h. total 163 Florin 6 Kreuzer, an den Kanton. Während somit gesamthaft 683 Florin aus der Gemeinde Jonschwil nach St. Gallen flossen, waren es vergleichsweise aus der grossen Gemeinde Henau (heute Gemeinde Uzwil) nur gerade 273 Florin.

Das Ende der Zollstation

Am 4. Mai 1837 trat eine neue Zoll- und Weggelds Ordnung des Grossen Rates mit folgendem Wortlaut in Kraft: „Mit dem Tage der Einführung des gegenwärtigen Gesetzes, wird der dermalige Bestand, sowie der Bezug aller bis dahin, im ganzen Umfang (innerhalb) des Kantons, bezogenen Zölle, Weg- und Brückengelder, aufhören. Von dieser Regel sind einzig die Weg- und Brückengelder ausgenommen, welche zum Behufe des

Unterhalten von solchen Strassen und Brücken obrigkeitlich bewilligt worden sind, deren Unterhalt der Staat, laut Gesetz von 1834 nicht zu übernehmen hatte“.

Diese Verordnung bedeutete das vorläufige Ende der Zollstation an der Schwarzenbacher Brücke.

1838 wurde die Staatsstrasse zwischen Hirschen und Einmündung Bahnhofstrasse korrigiert und bis zur Brücke hinunter verbreitert. Um ihr etwas an Steilheit zu nehmen, baute man kurz nach dem erwähnten Restaurant eine Rechts- und gleich anschliessend eine scharfe Linkskurve. Diesem Eingriff fiel ein wesentlicher Teil des nördlichen ehemaligen Stadtgeländes zum Opfer.

Von 1820 bis 1850 wurden überall im Kanton Kommunikationsstrassen zwischen den Gemeinden und über die Kantonsgrenze hinaus erstellt. Das hatte zur Folge, dass Fuhrleute oft Umwege in Kauf nahmen, um Zollstationen an der Kantonsgrenze zu umgehen, wodurch der Staat um beträchtliche Zolleinnahmen geprellt wurde. So wurden vom Thurgau her viele Waren, speziell Weine, ins Toggenburg und durch dieses weiter transportiert, ohne vom Zoll betroffen zu werden.

Aus diesem Grunde eröffnete der Staat 1843 eine neue Zollstätte an der Lütisburger Brücke und reaktivierte 1844 diejenige an der Schwarzenbacher Brücke, wobei nun nicht mehr Weg und Brückengelder, sondern Grenzzollgebühren erhoben wurden.

Diesen Zollstationen sollte aber nur eine kurze Lebensdauer beschieden sein. Auf Grund der Bundesverfassung von 1848 wurden am 1. Februar 1849 alle Zölle im Innern des Landes aufgehoben und an die Grenzen der Schweiz verlegt.

Die Eisenbahn kommt

Die Erfindung der Dampfmaschine leitete auch eine neue Epoche der Verkehrsmittel ein, und bereits 1804 wurde die erste Dampflokomotive gebaut. Gegenüber den bisherigen Pferdefuhrwerken brachte die Eisenbahn gewaltige Fortschritte in Bezug auf Geschwindigkeit und Transportkapazität. So ist es nicht verwunderlich, dass vor allem die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts verkehrstechnisch ganz im Banne des Eisenbahnbaus stand. Ab 1856 verkehrten die Züge der St. Gallisch — Appenzellischen Eisenbahn zwischen St. Gallen und Zürich. Die Linienführung entsprach im Untertoggenburg ungefähr dem Verlauf der alten Landstrasse von Gossau über Flawil, Oberuzwil und Schwarzenbach. So gesellte sich 1856 zur damals noch gedeckten Holzbrücke eine Eisengitter-

konstruktion als Eisenbahnbrücke. Die damaligen Schlossbesitzer liessen die Ringmauer des Schlosses abbrechen, weil sie deren Steine für den Brückenbau verkaufen konnten,



Erste Eisenbahnbrücke und gedeckte Holzbrücke von 1788

und die alte Thurlinde südwestlich des damals noch Wirtschaft zum Zollhaus genannten Restaurants, musste dem Schienenstrang weichen.

Beim Bau der ersten Eisenbahnbrücke über die Thur nahm auch der Kiesabbau am westlichen Rand des Stadtplatzes seinen Anfang. Als Überreste dieser Brücke sind noch beide Widerlager erhalten geblieben, von denen das rechtsseitige bei der Bahnunterführung kaum zu übersehen ist. Wenige Meter südöstlich von ihm stand auch noch das erste Stationsgebäude von Schwarzenbach.



Im Hintergrund: Rickenbach/TG, neben der Brücke: Schrägaufzug zur Kiesförderung aus der Thur (eine Trouvaille, denn von den Förderanlagen für Bahn- (Rund-)Schotter sind Bilder äusserst selten)

ETH Bibliothek

Neue Strassenbrücke

Mitte des 19. Jahrhunderts begannen die Holzpfiler der Strassenbrücke von 1788, welche im Wasser standen, zu faulen, und das bis dahin solide Bauwerk verlor rasch an Stabilität. 1845 schrieb der Bezirksammann von St. Gallen an den Kleinen Rat, was ihm Fuhrleute berichtet hatten: „ Diese Brücke sei sehr baufällig, das wan man mit einem beladenen Wagen wo es ein Gewicht von 200 Centner seien möge, auf die Brücke komme, so krache und erzittere solche, das man befürchten müsse solche stürze jeden Augenblick zusammen." Ein Hochwasser von 1870 riss gar das äusserste linksseitige Joch weg, worauf die Maximalbelastung auf 80 Zentner limitiert werden musste.

Weil eine Reparatur nicht mehr lohnenswert erschien, liess der Regierungsrat Offerten für einen Neubau ausarbeiten, von denen er dem Projekt einer Eisengitterbrücke der Firma Gubser & Co. in Wil den Vorzug gab. Der Neubau wurde in den Jahren 1872 und 1873 unmittelbar neben der alten Holzbrücke zum Preis von 100'000 Franken realisiert.

Eine äusserst umfangreiche Kiesaufschüttung am rechten Thurufer ermöglichte es, die Länge der neuen Brücke auf 50 Meter zu reduzieren, während die alte noch eine solche von 70 Metern aufgewiesen hatte.



An ein Ereignis, das wohl als historisch bezeichnet werden darf, erinnert ein Plakätchen im A4 Format aus der Chronikstube. Im Juni 1902 liess der Gemeinderat Jonschwil folgende Bekanntmachung auf rotem Papier entlang der Hauptstrasse von Schwarzenbach anbringen: „Obacht! Nächsten Freitag, den 27. Juni, um die Mittagsstunde, werden die bei der Wettfahrt PARIS — WIEN beteiligten Automobile diese Strasse passieren. Das Publikum überhaupt, speziell aber die Fuhrleute werden ersucht, die zum eigenen Schutze wie demjenigen der Fahrer nötige Vorsicht walten zu lassen, indem die Strasse beim Passieren der 100 bis 150 Motorwagen möglichst freigehalten und vorschriftsgemäss ausgewichen wird.

Jonschwil, den 26. Juni 1902. Der Gemeinderat“.

Bericht „Autorennen“ in der Chronikstube →



Eisenbahnbrücke oder Staudamm

Im Rahmen der vom Bund nach dem ersten Weltkrieg finanzierten Notstandsarbeiten wurde die Bahnlinie Zürich — St. Gallen wegen des stetig wachsenden Bahnverkehrs auf Doppelspur ausgebaut, weshalb die Eisengitterbrücke ersetzt werden musste. In diesem Zusammenhang tauchte die Idee auf, man könnte die Bahn bei Schwarzenbach auch über einen Staudamm führen und mit dem bis Bazenhaid gestauten Wasser den Strom für die neuen, mit Elektrizität betriebenen Lokomotiven erzeugen.

Zum Glück für unsere Thurlandschaft zeigten dann aber Messungen und Berechnungen, dass die sehr unterschiedliche Wasserführung des Flusses für ein solches Projekt nicht geeignet war.

So wurde 1926 die noch heute benutzte doppelspurige Steinbogenbrücke errichtet, die auch punkto Tragfähigkeit den enorm gesteigerten Anforderungen zu genügen vermochte.

Für ihren Bau wurde wieder Kies beim ehemaligen Stadtplatz abgebaut und dabei die Ruine des Westturms der ehemaligen Stadtmauer freigelegt. *Aus welchen Gründen auch, hat man nicht versucht, dieses einmalige historische Bauwerk zu erhalten, sondern es durch eine Sprengung entfernt.*



Die gemauerte, doppelspurige Eisenbahnbrücke von 1926 im Bau

Notbrücke und Neubau

An der Eisengitter- Strassenbrücke waren in der über 90jährigen Zeit ihres Bestehens nie nennenswerte Reparaturen erforderlich. Lediglich die beiden Widerlager mussten in den Jahren 1944 und 1947 durch Vorbauten verstärkt werden. Vor allem, weil ihre Tragfähigkeit mit 10 Tonnen den Anforderungen des modernen Verkehrs in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts nicht mehr entsprach, plante man, innerhalb von neun Monaten am gleichen Standort eine neue Brücke zu bauen. Das Kantonale Baudepartement wollte den Thurübergang während der Bauzeit einfach sperren und den Verkehr über die Mühlau - und Brübacherbrücke umleiten. Gegen dieses Vorhaben wehrten sich einige grosse Firmen aus der Region zusammen mit der Gemeinde Jonschwil erfolgreich, worauf das Kantonsingenieur-Büro ein Projekt einer Notbrücke aus Stahl ausarbeiten liess.

Die Firma Hans Rutz, Holzbau, in Schwarzenbach entwickelte gleichzeitig aus eigener Initiative, zusammen mit dem Planungs- und Holzbauunternehmen Kämpf in Rapperswil, Pläne zu einer eigenwilligen Holzkonstruktion mit Stahlseilunterzügen. Mit 200¹000 Franken Erstellungskosten war diese Lösung bedeutend kostengünstiger und wurde vom Kanton deshalb auch in Auftrag gegeben.

1964 verwirklichten die Zimmerleute des Schwarzenbacher Betriebes die Notbrücke mit der in der Schweiz erstmalig angewendeten Konstruktion direkt neben der Eisengitterbrücke und benützten am linken Thurufer das Widerlager der Holzbrücke von 1788, das einen

Betonaufsatz erhielt. (Das rechtsseitige Widerlager war bei der Aufschüttung im 19. Jahrhundert zugedeckt worden). Hans Rutz fungierte als Generalunternehmer und

Bauleiter. Zudem wurden in seinem Betrieb die Holzkonstruktionen gebaut, während die Firma Kämpf die verleimten Träger lieferte. Bei der Belastungsprobe der auf 45 Tonnen Nutzlast ausgelegten Notbrücke, senkte sich diese in der Mitte lediglich um 2 Zentimeter. Im selben Jahr wurde die alte Brücke abgebrochen, und am gleichen Platze entstand die heutige Strassenbrücke, eine unscheinbare, einfache, aber funktionelle und wirtschaftliche Konstruktion für rund eine Million Franken.

Korrektur der Staatsstrasse

1970 / 71 erfolgte die bis anhin letzte Korrektur der Staatsstrasse, die zum Ziele hatte, die S-Kurve beim Stadtplatz zu begradigen. *Diese Änderung ging wieder auf Kosten des historischen Platzes, und auch bei dieser Gelegenheit wurden abermals Fundamente von Gebäuden sowie ein Stück der ehemaligen, ca. 1,20 Meter dicken Stadtmauer der mittelalterlichen Stadt freigelegt.* Die Kantonsarchäologin, Frau Dr. Grüniger, leitete die Ausgrabungen, welche unter Zeitdruck zu erfolgen hatten, damit der Zeitplan für den Strassenbau eingehalten werden konnte. Weil das Gelände abgetragen wurde und damit die Zeitzeugen unwiderruflich verloren gingen, wurde mit Fotos und Plänen ein Inventar erstellt. Funde, wie sie sonst an solchen Stätten üblich sind, waren hier ganz selten; denn die Stadt war ja 1308 nicht zerstört, sondern systematisch abgebrochen worden, und die Bewohner nahmen alles Brauchbare an ihren neuen Wohnort mit. Ausser vielen Knochen von Speiseresten, entdeckten die Archäologen dieses Mal lediglich einen Puppenkopf und eine Votivfigur, welche eine Mutter mit Kind, wohl Madonna mit Jesus, darstellte. Beides war aus Keramik angefertigt worden.

Funde, Fotos und Pläne sind im Historischen Museum in St. Gallen ausgestellt.

Quellennachweis:

Stiftsarchiv St. Gallen:

- Tagebuch von Abt Josephus 1723/24
- Tagebuch von Abt Beda 1787
- Urkundenbuch der Abtei St. Gallen
von P. Bütler u. T. Schiess Katasterplan von 1728

Chronikstube:

- Burgstelle Bürglen von Walther ab Hohlenstein
- Überreste des Städtchens Schwarzenbach von Walter ab Hohlenstein
- Amtliche Bekanntmachungen des Kantons St. Gallen
- Aus der Geschichte von Schwarzenbach, Wettbewerbsarbeit der 5. Klasse Niederuzwil von Lehrer Armin Benz (Schweizer Jugend forscht 1977)
- Die Thurbrücken bei Schwarzenbach von Dr. Bruno Krapf, Zürich
- ETH Bibliothek ETH Zürich
- Chronikstube Jonschwil, Karl Widmer