

*Strecke SG 41
Linienführung 1
Landeskarte*

*St. Gallen - Wil (- Winterthur /- Frauenfeld); Fürstenlandstrasse
über Flawil-Oberglatt und Oberuzwil
1073, 1074, 1075, 1094, 1095*

GESCHICHTE

Stand März 2003 / Hi

Brückenorte: Oberglatt und Schwarzenbach

Ihren Durchpass durch das Glattal bei Flawil fand die Fürstenlandstrasse schon früh in Oberglatt: Die vergleichsweise steil abfallenden Flusssufer nördlich und südlich der Siedlung gestatteten nur an diesem Punkt ein bequemes Durchkommen. Bereits für das Jahr 885 ist eine Pilgerherberge nachgewiesen, die «Glatt» genannt werde, wie das nahe Flüsschen («cella hospitum que vocatur Clata cognomine fluvioli vicini», USG III: Nr. 646). Die Literatur nimmt an, dass die fragliche Örtlichkeit mit Oberglatt zu identifizieren ist (HUNGERBÜHLER 1852: 54–55, MARTIN MÜLLER 1947: 8).

Im Kirchdörflein Oberglatt etablierte sich im späten 18. Jh. das Handelshaus Stadler-Egli. Um 1772 erbauten die Kaufherren hier ein mächtiges Verwaltungsgebäude, den nachmaligen Gasthof «Hirschen», in dem zeitweilig auch eine Brauerei ansässig war (HOFMANN 1944: 22).

Die letzte Oberglatter Holzbrücke wurde im Jahr 1826 erstellt. Das grosse Hochwasser vom Juni 1876 setzte ihr derart zu, dass sie 1881 abgebrochen werden musste. Der Kanton errichtete für 20000 Franken eine Stahlbrücke. 1979–80 wurde diese durch eine Betonbrücke ersetzt, deren Kosten sich auf 1 Million Franken beliefen (OBERLI 1980: 108).

Oberglatt, Gesamtansicht. Karte mit Poststempel vom 2. November 1907.

Quer durch das Bild zieht sich die südliche Linienführung der Fürstenlandstrasse. Bei der hier sichtbaren Glattbrücke handelt es sich um die Stahlkonstruktion von 1881. Links (östlich) davon verläuft die Strasse über einen Damm.

Die Szene wird dominiert von der Kirche und dem Gasthof «Hirschen» (in der Bildmitte, mit Türmchen). Davor, näher zur Brücke, das Alte Zollhaus. Das grössere der beiden Gebäude am rechten Bildrand ist die Wirtschaft «Zum Löwen».

Abb. 1

Gruss aus Oberglatt-Flawil, (St. Gallen)

Gesamtansicht



Der zweite, womöglich noch bedeutendere Brückenort an dieser Linienführung war Schwarzenbach: Der alte Thurübergang erschloss – oder blockierte – den Zugang nach Wil. Ausserdem kreuzte die Fürstenlandstrasse hier die Toggenburger Strasse (SG 44). Die verkehrspolitische Bedeutung des Ortes zeigte sich im Jahr 1273, als König Rudolf I. von Habsburg an diesem Punkt eine Stadt gründete, um die Position von Wil zu schwächen. In den anschliessenden Fehden wurde Wil zerstört und musste seine Bewohner an Schwarzenbach abgeben – bis Schwarzenbach im Gegenzug das gleiche Schicksal erlitt (1292/1301). Sieger in diesem erbitterten Konkurrenzkampf blieben der Fürst und seine Stadt Wil. Schloss und Gerichtsherrschaft Schwarzenbach gelangten allerdings erst 1483 definitiv in sanktgallischen Besitz (THÜRER 1953–72: I/201, 223; NIEDERSTÄTTER 2000: 11–12).

Der Bedeutung des Schwarzenbacher Flussübergangs entsprechend, wurde hier bis tief ins 19. Jh. ein Zoll erhoben. Die sanktgallische Zoll- und Weggeldverordnung von 1837 sah für den Ort die Erhebung eines Weg- und eines Brückengeldes vor. Noch im Jahr 1844 wurde an der Schwarzenbacher Brücke eine neue Zollstelle eingerichtet (ST. GALLER GESETZSAMMLUNG, Bd. IX: 87; MARTIN MÜLLER 1947: 39).

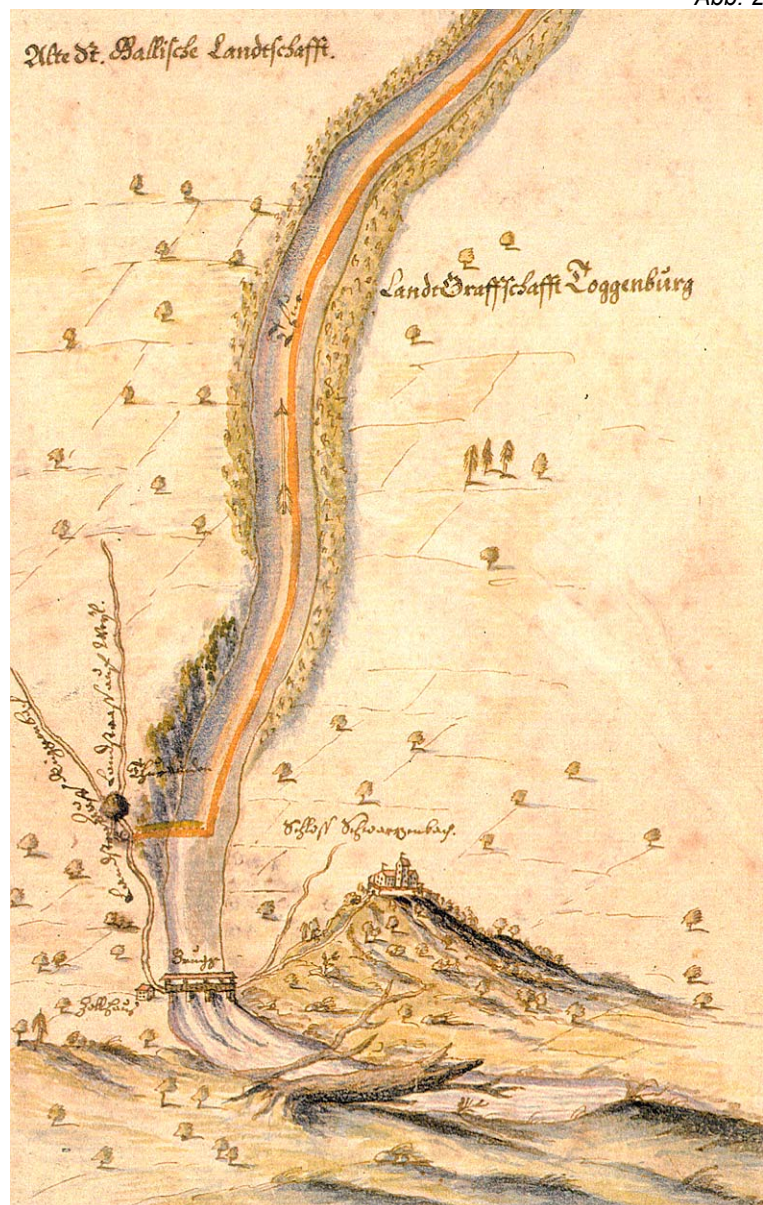
Die mittelalterliche Thurbrücke von Schwarzenbach dürfte sich südlich vom heutigen Brückenstandort befunden haben, ungefähr gegenüber vom Schloss Schwarzenbach. Darauf deutet der Name des am westlichen Brückenkopf gelegenen Hofes Altbrugg. Dieser mutmassliche frühe Übergang bot den Vorteil sehr flacher Ufer, wobei das Ostufer allerdings nur über das 40 m hohe steile Bord

(wohl glazialzeitliches Ufer), auf dessen Kante das Schloss steht, zu erreichen war.

Thurbücke bei Schwarzenbach. GRENZATLAS DER ALTEN LANDSCHAFT UM 1730: 1.

Zum östlichen Brückenkopf führen zwei Wege: die Landstrasse – Vorgängerin der Staatsstrasse SG 41.1 – und ein offenbar von Niederstetten herlaufender Weg (vgl. SG 1035.2). Hinter dem Zollhaus am westlichen Brückenkopf biegt die Landstrasse nach Norden ab, um sich bei Thurlinden zu verzweigen: Der eine Ast führt nach Wil, der andere ins Dorf Rickenbach.

Abb. 2



Der GRENZATLAS DER ALTEN LANDSCHAFT (um 1730: 1) zeigt am östlichen Brückenkopf zwei zuführende Wege, von denen der eine direkt vom Schloss her verläuft: Dies erinnert an die (soeben umrissene) hypothetische Situation des Mittelalters. Die Wiedergabe des westlichen Ufers, mit dem Zollhaus und der

Wegverzweigung bei Thurlinden, entspricht jedoch eher dem heutigen Brückenstandort. Sichere Schlüsse sind nicht möglich, da die Darstellung insgesamt zu wenig lagegetreu ist.

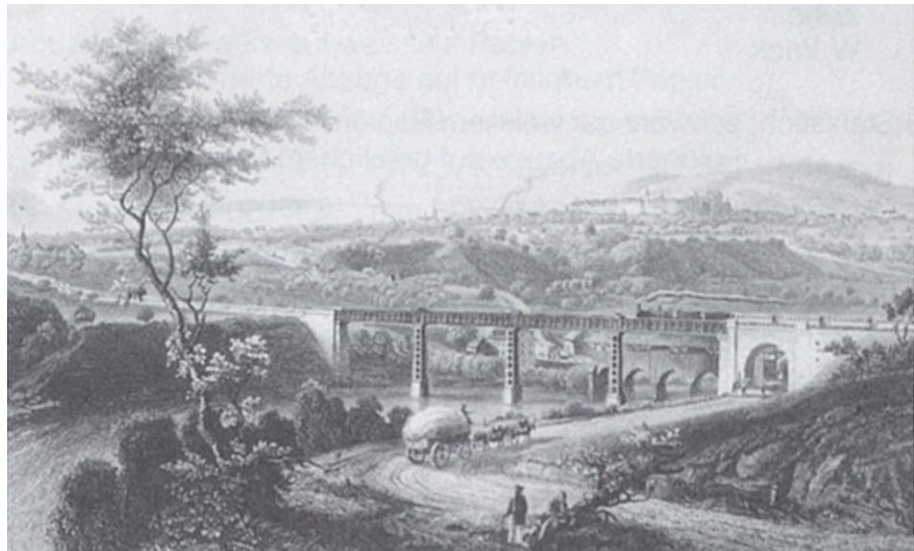
Eine gedeckte Holzbrücke, wie sie bereits der Grenzatlas um 1740 zeigt, wird durch mehrere Veduten des Toggenburger Landschaftsmalers Johann Baptist Isenring (1796–1860) dokumentiert (WÄSPE 1985: 209, 353, 372). Die jüngeren dieser Darstellungen zeigen die Lösung, die für die Kreuzung mit der 1856 eröffneten Eisenbahnlinie Winterthur - St. Gallen - Rorschach getroffen wurde: Die Staatsstrasse wird am östlichen Ufer durch einen Bogen in der steinernen Rampe der Eisenbahnbrücke geführt und gelangt so an ihren eigenen Brückenkopf (vgl. Abb. 3. Zum Bahnbau der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft vgl. KEEL 1903: 275–276).

Im Jahr 1873 wurde die traditionelle Holzbrücke der Fürstenlandstrasse durch eine 49 m lange Eisenkonstruktion ersetzt (BAVIER 1878: 94).

Schwarzenbach, Eisenbahnbrücke über die Thur. Stahlstich des Toggenburger Landschaftsmalers Johann Baptist Isenring (1796–1860), 1855 (WÄSPE 1985: 353).

Blick von Südosten. Im Vordergrund die scharfe Kurve der Staatsstrasse am Thurufer. Ein Fuhrwerk hält auf den Steinbogen der Eisenbahnbrücke zu, durch den es zur Strassenbrücke gelangen wird. Diese – eine hölzerne Dachbrücke – wird durch das erste Joch der Eisenbahnbrücke hindurch sichtbar. Am Horizont, in 2.5 km Entfernung, die Stadt Wil.

Abb. 3



Wegbegleitendes Namengut

- Kreuzbleiche. Auf diesem Feld, das heute innerhalb des St. Galler Stadtgebietes liegt, wurde bis um 1800 Leinwand zum Bleichen ausgelegt. Der Flurname bezeugt, dass der hier durchführende Weg schon im Mittelalter eine beträchtliche Kommunikationsbedeutung hatte: Das namengebende Kreuz gehörte zu den Grenzzeichen, die das städtische Territorium an den vier Ausfallachsen markierten (THÜRER 1953–72: I/216).

- Bruggen. Der Ortsname Bruggen («Brucon») für die Gegend am Sitterübergang westlich der Stadt St. Gallen erscheint in der schriftlichen Überlieferung erstmals 1219 (USG: III/63). Auch die kartographischen Belege fallen vergleichsweise früh an, etwa mit der handkolorierten Karte, die Gabriel Walser seiner im Jahr 1740 publizierten Appenzeller Chronik beigab (RUSCH 1999: Nr. 13). Zur Geschichte der Sitterbrücken vgl. den Abschnitt SG 41.1.1.

Die nächsten drei Namen beziehen sich auf Punkte, die alle innerhalb eines Kreises von 750 m am Westrand der Stadt St. Gallen liegen (LK 1094 Degersheim).

- Bild. Die Bezeichnung «Bild» bezog sich ursprünglich auf eine offene Feldkapelle, die im Jahr 1209 bei St. Gallen-Winklen errichtet wurde. Das bildstockartige kleine Bauwerk war ein Denkmal für jenes blutige Treffen, welches die St. Galler Klosterleute hier im Vorjahr mit fürstbischöflich-konstanzer Truppen ausgefochten hatten. In den Jahren 1666–71 wurde die mittelalterliche Kapelle durch den heute noch bestehenden, der H. Barbara geweihten Bau ersetzt. Aufgrund ihrer besonderen Memorialfunktion ist diese Kapelle nicht bloss als Wegkapelle anzusprechen. Andererseits ist es kein Zufall, dass die Schlacht, der das Bauwerk seine Existenz verdankt, so dicht an der Fürstenlandstrasse stattfand. Auf diesem Weg zogen die feindlichen Truppen einander entgegen: die St. Galler über die Chräzerenbrücke (vgl. SG 41.1.1), die Konstanzer von Gossau her (KdmSG: II/167–168, STADELMANN 1987: 32).

Die Kapelle St. Barbara in St. Gallen-Bild. Der heutige Bau, dessen Grundstein 1666 gelegt wurde, ersetzt eine mittelalterliche Vorgängerin
Abb. 4



- Winklen. Der Name dürfte auf eine Strassenverzweigung zurückgehen. Die Landstrasse nach Herisau (vgl. SG 50.2) bog hier fast im rechten Winkel von der Fürstenlandstrasse ab.

- Altenwegen. Die Flur dieses Namens liegt 600 m nördlich der Fürstenlandstrasse, am westlichen Bord der Flussschleife von Sittertal. Es wird vermutet, dass die ursprünglich bedeutendste

Sitterfurt diejenige von Spiseegg war. Dort hätte der Weg ins Fürstenland den Fluss gequert, um dann bei Bild in den Verlauf der Linienführung 41.1 einzuschwenken (STADELMANN 1987: 32). Für diese Vermutung existieren allerdings keine Belege aus den Schriftquellen.

- Thurlinden (LK 1073 Wil). Dieser auf Wiler Gemeindegebiet, nordwestlich des Dorfs Schwarzenbach, unweit vom hier beschriebenen Weg vorkommende Flurname bezieht sich ursprünglich auf den Versammlungsplatz des gleichnamigen Freigerichtes, eines im Frühmittelalter konstituierten Gerichtsverbandes, der sich bis ins 18. Jh. erhielt (THÜRER 1953–72: I/313). Der Gerichtsplatz war durch einen Lindenbaum markiert. Derartige Plätze wurden jeweils an einer «öffentlichen» Strasse, d. h. am Rand der Land- bzw. Reichsstrasse, angelegt.

- Wilerchappeli. Der Name ist auf der LK 1073 Wil nicht mehr verzeichnet, durch den Topographischen Atlas der Schweiz aber noch für das späte 19. Jh. belegt (TA 72 Wil 1880: «Wiler Kappeli», TA 72 Wil 1900: «Wilerkappeli»). Der Punkt liegt auf der Grenze zwischen den Gemeinden Wil und Rickenbach, mithin auf der sanktgallisch-thurgauischen Kantonsgrenze. Hier mündet die Fürstenlandstrasse in die Toggenburger Strasse (SG 44.3). Die nicht erhaltene Baute des Wilerchappeli ist als Wegkapelle anzusprechen.

Ausbauschübe

Der 1774 begonnene fürstädtische Strassenbau stiess bei den Untertoggenburger Gemeinden auf Widerstand. Wenn die bereits bis Gossau vorangetriebene Strasse auch noch nach Wil geführt würde, dann drohte ihnen die Kontrolle über die Frachtfuhren ganz zu entgleiten, fürchteten die lokalen Fuhrleute. Aber nachdem Fürstabt Beda seine Chaussee auf der Linienführung über Oberbüren (SG 41.2) realisiert hatte, zeigten sich die Untertoggenburger reuig. Im Jahr 1787 erhielten sie die Erlaubnis, die Landstrasse in ihrem Gebiet doch noch auszubauen – auf eigene Kosten und gegen eine Entschädigung von 12000 Gulden für die Kosten, die der Stiftskasse durch den vorgängigen Ausbau der nördlichen Linienführung entstanden waren (ILDEFONS VON ARX 1810–30: III/627–630; HUNGERBÜHLER 1852: 53–54; HOFMANN 1944: 22–24).

Erneute Ausbau- bzw. Korrektionschübe fielen in die Jahre 1834 bzw. 1873, wobei jeweils der westliche Teil der Linienführung, Flawil - Wil, vorgezogen wurde. Die Baukosten für den zweiten Schub betragen 145000 Franken (HUNGERBÜHLER 1852: Tabelle bei S. 123; BAVIER 1878: 94). Dabei wurde die Streckendefinition modifiziert. In seinem Verzeichnis der sanktgallischen Staatstrassen führt G. Meyer von Knonau die Verbindung von Flawil-Botsberg nach Wil unter Nr. 12 (MEYER VON KNONAU 1839: 53). Dagegen bestimmte der Regierungsratsbeschluss vom 1. Juli 1889 als Anfangs- bzw. Endpunkt der nunmehrigen «Staatsstrasse Nr. 8» die «Stickfabrik des Herrn Klingler in Gossau» (Abzweigung von SG 41.2) bzw. das «Kappeli zwischen Rickenbach und Wil» (Einmündung in SG 44.3) (ST. GALLER GESETZSAMMLUNG, NF, Bd. V, Nr. 77).

Kartographische Darstellungen

In den vor 1800 entstandenen Karten wird die Fürstenlandstrasse mit der Linienführung südlich der Glatt gleichgesetzt. Bereits die (an

den Rändern sehr summarische) Darstellung von GYGER, HALLER 1620 lässt verhältnismässig deutlich eine über Oberglatt, Flawil und Schwarzenbach führende Strasse erkennen. WALSER 1768 verzeichnet diese südliche Linienführung ebenfalls, und zwar unter der Angabe «Landstrasse auf Zürich». Der Ausrichtung nach Zürich entspricht es, wenn die Strasse gemäss dieser Darstellung von Rickenbach direkt nach Sirnach führt, Wil also im Norden liegen lässt.

Die seit 1800 publizierten Karten geben die vorliegende Linienführung jeweils mit der höchsten verfügbaren Klassierung wieder: der ATLAS SUISSE als «Grand Chemin» (AS No. 3 ca. 1800); die CHARTE VON SCHWABEN 1798–1828: Blatt 49 mit entsprechender Signatur; ESCHMANN Blatt St. Gallen-Trogen, Blatt Gossau, Blatt Wyl 1841–54 als «Staatsstrasse» (1. Klasse); der Topographische Atlas der Schweiz als «Kunststrasse über 5 m Breite» (TA 219 Herisau 1883, TA 218 Falwil 1879, TA 75 Niederuzwil 1878, TA 72 Wil 1880).

Autounfall bei Gossau-Oberdorf, Blick nach Südosten. Aufnahme aus dem Jahr 1950 (SLM, 101375.3).

Zu beachten sind die Pflasterung der Staatsstrasse sowie die beidseitig angelegten Baumreihen.

Abb. 5



GELÄNDE Aufnahme 10. März 2003 / Hi

Die modern ausgebaute Strasse weist eine durchgehend mindestens 6 m breite Fahrbahn auf, die innerorts von Trottoirs flankiert wird. Ausgeprägte Erdböschungen sind nur im Bereich des Sitter- und des Glattgrabens zu beobachten. Stützmauern sind allgemein rar; in traditioneller Manier erstellte Stützmauern fehlen bis auf geringfügige Ausnahmen ganz. Als wegbegrenzende Elemente sind vor allem die Baumreihen bemerkenswert, die auf dem Gebiet der Gemeinde Jonschwil, zwischen Bettenau und Schwarzenbach, am südseitigen Strassenrand auftreten.

Die historische Substanz an dieser südlichen Linienführung der Fürstenlandstrasse beschränkt sich auf Brückenbauten und Wegbegleiter. Zu der sehr bedeutenden steinernen Chräzerenbrücke aus dem Jahr 1811 und ihrer unmittelbaren Umgebung vgl. Abschnitt SG 41.1.1. Weitere interessante Stellen werden hier in ihrer Abfolge von Ost nach West besprochen.

Eine verhältnismässig dichte Reihe von historischen Wegbegleitern findet sich in der weiteren Umgebung der Chräzerenbrücke, im Teilstück zwischen St. Gallen-Stocken und St. Gallen-Winklen. In Stocken haben sich seit dem ausgehenden 18. Jh. die gleichnamige Brauerei und das dazugehörige Gasthaus an der Land- bzw. Staatsstrasse etabliert. Jenseits der Sitter, in Oberchräzeren, erhebt sich hart an der Strasse die ehemalige fürstbäbtische Papiermühle, ein Bau aus dem Jahr 1604.

Die ehemalige fürstbäbtische Papiermühle in St. Gallen-Oberchräzeren (Kräzernstr. 79).

Das Erdgeschoss des an die historische Fürstenlandstrasse anstossenden Baus ist gemauert, die Obergeschosse sind in Fachwerk ausgeführt und kragen jeweils um eine Balkenbreite vor. Das erste Obergeschoss ist verputzt und gleicht insofern eher dem Erdgeschoss. Das zweite Obergeschoss ist gegen Süden und Osten verschindelt. Auffällig das ausgeprägte Steildach mit seinen Luken (Schleppgauben).

Das Gebäude befindet sich im Eigentum der Stadt St. Gallen, die darin Mietwohnungen eingebaut hat.

Abb. 6



Während die Chräzerenbrücke heute noch rege vom Autoverkehr benutzt wird – wenn auch nicht vom Hauptverkehrsstrom, der über die moderne Fürstenlandbrücke geht –, präsentiert sich die Situation 1 km weiter westlich, bei Bild, ganz anders. Die der Bildkapelle und der Wirtschaft «Zum Bild» zustrebende Partie der historischen Strasse bricht abrupt ab: Sie wird regelrecht gekappt durch die auf höherem Niveau von der Fürstenlandbrücke herführende moderne 1.-Kl.-Strasse, die hier auch noch einen Autobahnanschluss bietet.

*Blick vom Rand der modernen Fürstenlandstrasse auf Kapelle und Wirtschaft in St. Gallen-Bild. Die 1671 geweihte Bildkapelle wurde in den Jahren 1883, 1964 und 1989 renoviert. Die daneben stehende Wirtschaft «Zum Bild» hiess vormals «Zum Bären»: ein Bezug auf das alte St. Galler Wappen. Das 1667 in Ständerbauweise errichtete Haus verfügt über Zugläden und Klebdächer. Die historische Fürstenlandstrasse befindet sich im Rücken des Betrachters, durch einen Niveauunterschied von der modernen Strasse getrennt.
Abb. 7 (Hi, 12. 3. 2003)*



In Gossau bietet die lokale Nomenklatur eine Reminiszenz an die Landstrasse des späten 18. Jh.: die sogenannte «Bedastrasse», die parallel zum Dorfbach über 0.5 km hinweg nach Südwesten führt. Es handelt sich um eine moderne Quartierstrasse mit 5 m breiter, asphaltierter Fahrbahn, ohne historische Spuren. Aufgrund ihrer Richtung könnte die «Bedastrasse» zur Not als alte westliche Ausfallstrasse erscheinen, doch ihre Lage – immerhin 300 m südlich von der Achse Kirche - Altes Zollhaus, die durch die Staatsstrasse markiert wird – gebietet eine Ablehnung dieser Annahme.

Am Ostrand von Flawil, wo die Fürstenlandstrasse den Glattgraben quert, massieren sich wiederum die Wegbegleiter. Im Engnis bei Ilenhammer folgt die Strasse zunächst dem Flusslauf. Wie der Name sagt, stand hier einst eine Hammerschmiede, welche die Wasserkraft nutzte. Im Jahr 1866 wurde die Anlage von einer Bleicherei abgelöst (nunmehr Cilander AG, Herisau), von der einige ältere Gebäudeteile erhalten geblieben sind. Ungleich grössere verkehrsgeschichtliche Bedeutung hat indes eine 0.5 km weiter westlich gelegene Partie: der traditionelle Glattübergang von Oberglatt. Die historischen Gebäude stehen hier alle am westlichen (Flawiler) Flussufer: am rechten Strassenrand das Alte Zollhaus, das, wie es heisst, den Platz der frühmittelalterlichen Pilgerherberge einnimmt; am linken Strassenrand die Kirche und der sehr stattliche Gasthof «Hirschen»; wiederum rechts schliesslich die Wirtschaft «Zum Löwen».

Oberglatt, Altes Zollhaus.
Das Alte Zollhaus, ein zweiflügliger Holz-
bzw. Riegelbau, steht giebelseitig zur
Strasse. Die Hauptfront zeigt
charakteristische Gruppenfenster
(Fensterreihen).
(Abb. 8 (Hi, 15. 2. 2003)



Oberglatt, Altes Zollhaus. Detail.
Bemaltes Vordach in Untersicht. Die
Malerei des späten 18. Jh. zeigt eine
von Rocailles umgebene Kartusche;
darin eine figürliche Darstellung, die
wohl als Jagdpartie zu deuten ist. Die
Kartusche wird von zwei Löwen in der
Art von Schildhaltern flankiert. Rechts im
Bild die Riegelwand des Nebenflügels.
(Abb. 9 (Hi, 15. 2. 2003)



Oberglatt, Gasthof «Hirschen».
Der staatliche Bau wurde um 1772
errichtet und diente im 19. Jh. auch als
Bierbrauerei. Das mächtige
Mansardendach wird auf allen vier
Seiten von Rundgiebeln durchbrochen.
Auf der Südseite tritt ein mit
Zwiebelhaube bekrönter Turm hinzu.
Rechts im Bild die über die Glatthalde
nach Flawil hinaufführende Strasse.
(Abb. 10 (Hi, 15. 2. 2003)



Die Schwarzenbacher Brücke ist eine moderne Betonkonstruktion. Die Fahrbahnplatte ruht auf einem kastenförmigen Stahlträger. Die asphaltierte Fahrbahn ist 7 m breit und wird auf der Südseite von einem 2.3 m breiten asphaltierten Veloweg flankiert. Die Brücke

stützt sich auf die Widerlager des 19. Jh. (wohl von 1873); diese bestehen aus gemörtelten Quadersteinmauern.

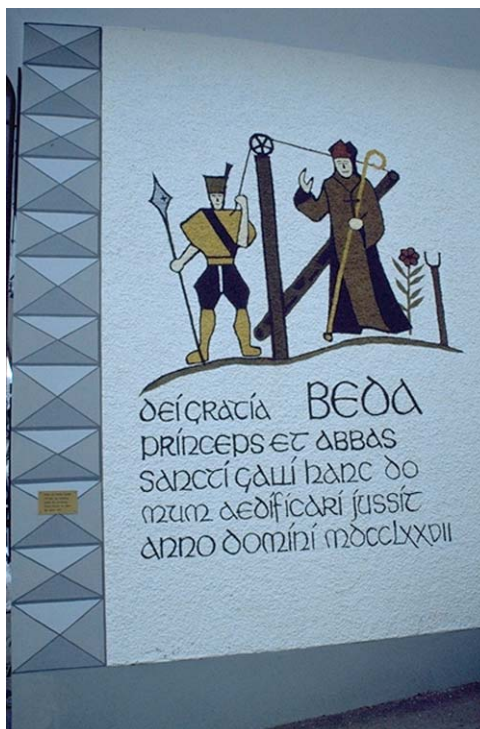
In unmittelbarer Nähe der Brücke lassen sich weitere historische bzw. traditionelle Elemente feststellen. Am östlichen Ufer läuft die Strasse durch den ersten Bogen der steinernen Eisenbahnbrücke. Dieser Bogen unterscheidet sich in Weite und Höhe deutlich von den übrigen Brückenbögen (Korbbögen) und ist im konstruktiven Zusammenhang eher einer Rampe oder einem starken Widerlager zuzuordnen als der eigentlichen Brücke. Tatsächlich handelt es sich um den vormals einzigen Steinbogen des Bauwerks, Teil des Widerlagers für die 1855 erstellte Stahlbrücke.

*Jonschwil-Schwarzenbach, am östlichen
Brückenkopf des Thurübergangs.
Die 1. Kl.-Strasse hält sich an die Linie
der Staatsstrasse von 1834. Sie führt an
dieser Stelle durch den ersten Bogen
der 1855 errichteten Eisenbahnbrücke.
Die Anlage von Strasse und Bahn
erscheint hier noch im Zustand des 19.
Jh.
Abb. 11 (Hi, 15. 2. 2003)*



Am westlichen Ufer steht am linken Strassenrand das in den Formen des späten 18. Jh. erhaltene Zollhaus mit Mansardenwalmdach, heute Wirtschaft «Zur Schwarzenbacher Brücke». Auf der Nordfassade thematisiert eine moderne Wandmalerei die historische Funktion des Baus. Ausserdem wird hier das Entstehungsjahr 1777 angegeben.

Abb. 12 (Hi, 15. 2. 2003)



— Ende des Beschriebs —