Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg
Band: 12 (1985)

Artikel: Die Thurbrücken bei Schwarzenbach
Autor: Krapf, Bruno
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-883673

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. See Legal notice.

Download PDF: 25.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Thurbrücken bei Schwarzenbach

Bruno Krapf, Zürich

In früheren Heften der Toggenburger Annalen hat sich Heinrich Oberli bereits ausführlich mit den Brücken im Toggenburg beschäftigt. Er strebte vor allem eine möglichst vollständige Aufnahme und Beschreibung aller heute noch bestehenden Holz-, Eisen- und Steinbrücken an. Dabei fand die einfache, moderne Konstruktion der Strassenbrücke bei Schwarzenbach naturgemäss keine Berücksichtigung.
Dieser Beitrag ist nun dem Brückenplatz Schwarzenbach, oder vielmehr seiner langen und überaus wechselvollen Vergangenheit gewidmet.

Die alte Reichsstrasse bei Schwarzenbach
Heute liegt Schwarzenbach etwas abseits der ganz grossen Verkehrsströme. Dies war nicht immer so, denn bis ins 18. Jahrhundert ging aller Verkehr zwischen Wil und St. Gallen über Schwarzenbach, Oberuzwil und Flawil. Das damalige Verkehrsgeschehen darf man sich zwar nicht allzu eindrucksvoll vorstellen, denn im Mittelalter und in der frühen Neuzeit waren selbst bedeutende «Handelsstrassen» wie diejenige von St. Gallen nach Wil und Zürich in der Regel nicht viel mehr als blosse Trampelpfade. In den Urkunden aus dieser Zeit ist denn auch nicht von einer Strasse, sondern nur von einem «fussweg», «fusstyg» oder «stig, der da gat gen Swartzenbach» die Rede. (1)

Dieser Fussweg, oder eben die Reichsstrasse, überquerte irgendwo in der Gegend von Schwarzenbach die Thur. Wahrscheinlich stand die Gründung der ersten Burg Schwarzenbach oberhalb der Einmündung des Mühlebachs (heute: «Schwarzenbach») in die Thur im Zusammenhang mit der Sicherung dieses Flussübergangs. Da das Gelände nördlich der Burgstelle relativ flach ist und vor der Eindämmung der Thur günstige Bedingungen für eine Furt geboten hatte, dürfen wir annehmen, dass der älteste Weg an dieser Stelle über den Fluss führte.

Abb. 1. Eisenbahnbrücke und Holzbrücke bei Schwarzenbach. Stich von J. B. Isenring, ca. 1855.

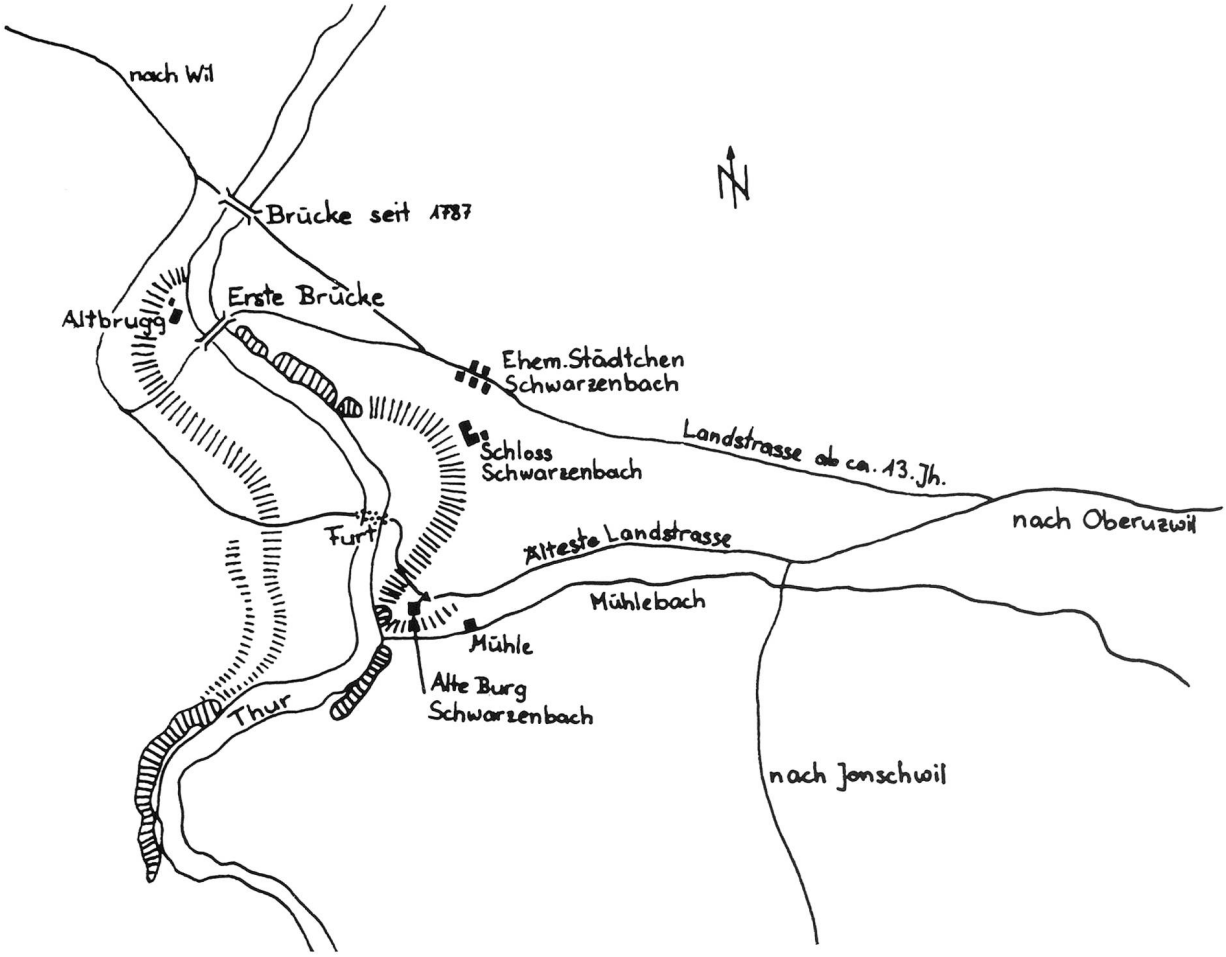

Abb. 2. Übersicht über die Entwicklung der Verkehrslinien in der Gegend von Schwarzenbach.

Nach dem Neubau der Burg am heutigen Standort und der Gründung des Städtchens Schwarzenbach im 13. Jahrhundert führte die Strasse mit Sicherheit durch das Stadtareal und von da aus in gerader Richtung ostwärts an die Thur hinunter. (2) An dieser Stelle, also etwa 300 Meter südlich der heutigen Strassenbrücke, in der Nähe des Hofes «Altbrugg», wurde dann die erste Brücke errichtet. (3)

Die erste Thurbrücke bei Schwarzenbach

Ueber den genauen Zeitpunkt des ersten Brükkenschlags und über die Art dieser Brücke geben die Quellen in den Archiven keine Auskunft. Doch lässt gerade der Umstand, dass jeglicher Hinweis fehlt, darauf schliessen, dass es sich nicht um ein spektakuläres Bauwerk, sondern lediglich um einen einfachen Steg handelte. Eine solche Konstruktion war den damaligen, schäbigen Strassenverhältnissen ja auch angemessen.

Von ersten schriftlichen Hinweisen auf die Schwarzenbacher Brücke berichtet Karl J. Ehrat in seiner «Chronik von Wil»: in den Jahren 1453 und 1499 habe die Stadt Wil mit kleinen Beitragszahlungen die Bauarbeiten an der Thurbrücke unterstützt. (4)

Während langer Zeit ist es in den Quellen noch still um die Brücke. Erst in einer Pergamenturkunde vom 29. November 1649, einem Entscheid des Pfalzrats zu Wil, wird sie erwähnt. Der Entscheid lautete, die Jonschwiler hätten den Unterhalt der Brücke bei Schwarzenbach «wie von altem hero» aus ihrem Steueraufkommen zu bezahlen. (5) Es leuchtet ein, dass die toggenburgische Gemeinde Jonschwil allein für den Unterhalt zuständig war, denn die Brücke stand zu jener Zeit beidseitig auf Jonschwiler Boden.

Kaum ein halbes Jahr später, im März 1650, kommt die Schwarzenbacher Brücke erneut in einem Schriftstück vor. P. Victor Reding verfasste damals ein langes Traktat über den Transport einer Glocke von Neu St. Johann nach St. Gallen. Darin heisst es: «Am Sambstag den 19. Martii fahren wir glücklich wiederum mit der Gloggen auff dem Schlaiffwagen nach Schwartzenbach, durch die Felder über die Brugk, lassen Rickenbach auf der linken Seiten liegen und kommen zu Mittag nach Oberuzwil ...» (6) Da nun ein Schlitten mit einer Glocke (ihr Gewicht muss erheblich gewesen sein, denn P. Reding liess immer mindestens 18 Pferde vorspannen) über die Brücke fahren konnte, ist klar, dass es sich spätestens zu diesem Zeitpunkt um eine einigermassen breite und stabile Konstruktion handelte.

Zollstation Schwarzenbacher Brücke

Wie wir aus der Urkunde von 1649 wissen, oblag der Brückenunterhalt der Gemeinde Jonschwil. Dies war immer eine ausserordentlich kostspie-

Abb. 3. Blick von der Eisenbahnbrücke nach Süden. Hier irgendwo muss die erste Brücke gestanden haben. Rechts im Bild, etwas verdeckt, die Liegenschaft Altbrugg.

lige Angelegenheit, worüber sich denn die Jonschwiler des öfteren beim Abt in St. Gallen beklagten. Abt Gallus liess darum im Jahre 1670 einen eigentlichen Finanzierungsplan für die Schwarzenbacher Brücke entwerfen. Dieser sah folgendes vor:

1. An der Brücke bei Schwarzenbach wird ein Zoll auf Handelswaren erhoben.
2. Die Einnahmen aus diesem Zoll gehören dem Kloster St. Gallen, das daraus aber während 15 Jahren jeweils 45 Gulden in einen sogenannten Brückenfonds einzahlt.
3. Das Geld des Brückenfonds wird in Form von Obligationen gegen einen Jahreszins von 10% verliehen.
4. Der Ertrag aus dem Obligationengeschäft geht an die Jonschwiler, als Beitrag an ihre Unkosten aus der Brückenunterhaltspflicht. Als zusätzliche Vergünstigung sind die Jonschwiler von der Zollabgabe auf ihrer Brücke befreit.

Als erster Zöllner trat im Jahre 1672 Johann Lichtensteiger in den Dienst des Klosters. Seine Bestallungsurkunde schrieb ihm genau vor, wie er den Zoll entsprechend den Tariflisten zu beziehen hatte. Dafür stand ihm das Recht des Weinausschanks, des Verkaufs von warmem Essen und der Beherbergung von Reisenden zu. Er bewohnte das eigens dafür erbaute Zollhaus bei der Brücke, zu dem noch ein Krautgarten und ein kleiner Acker gehörten. Ferner durfte er jeweils 1 Batzen pro eingezogenen Gulden für sich behalten. (7)

Von nun an wurden ständig Zölle, Weg- und Brückengelder bei der Schwarzenbacher Thurbrücke bezogen, und zwar bis zum Jahr 1848, als die neue Bundesverfassung alle Binnenzölle und Verkehrsabgaben aufhob.

Der Vergleich von 1724

Trotz des Zustupfs in Form von Zinsen aus dem Brückenkapital fühlten sich die Jonschwiler durch die Kosten des Brückenunterhalts weiterhin überfordert. 1722 überreichten sie dem Abt in St. Gallen ein Memorial, in dem sie darlegten,

Abb. 4. Die erste Abbildung der Schwarzenbacher Thurbrücke. Aus dem Katasterplan der Alten Landschaft von 1728. Stiftsarchiv St. Gallen, Bd. 1204, S. 1.

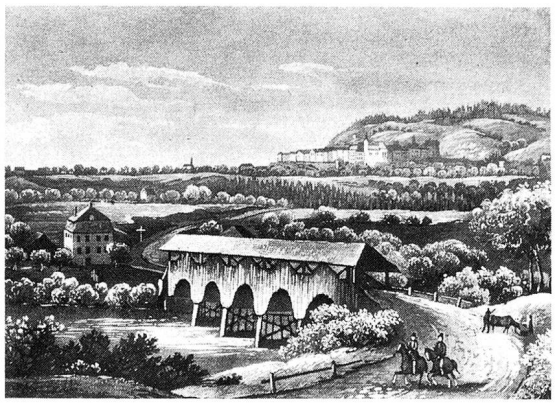

Abb. 5. Die unter Abt Beda am neuen Standort erbaute Holzbrücke. Links das neue Zollhaus, im Hintergrund die Stadt Wil. Stich von J. B. Isenring, ca. 1835.

es sei ihnen finanziell unmöglich, «solch kostbahre brugg in Ehren zuhalten». (8)
Abt Josephus offerierte grosszügig eine Finanzspritze von 200 Gulden, doch die Jonschwiler lehnten diese Massnahme als ungenügend ab. Da überlegte er sich etwas verärgert, ob nicht eine grundsätzlich neue Lösung des Problems gesucht werden sollte: «Weilen die Jonschwyler die Schwarzenbacher bruckh zu machen und zu erhalten haben, solches aber nit wollen bewerkstelligen, ohngeachtet ich ihnen nach exempel meiner Vorfahren 200 fl. [Gulden] darzu contribuiren wolte, ist in deliberation kommen, ob man solhe nit solte gar zerfahlen lassen, und den anderen Weg über brüebacher bruckh brauchen.» (9)
Er entschied sich dann doch für die Beibehaltung des Wegs über Schwarzenbach. Die Brücke war aber durch Hochwasser stark beschädigt worden, und man musste ernstlich befürchten, sie könnte jeden Moment einstürzen. So entschloss sich die Klosterverwaltung im Jahre 1724, gedrängt durch Beschwerden von St. Galler Handelsleuten, in Zukunft selber für den Unterhalt der Brücke zu sorgen. (10) Die daraus entstehenden Kosten sollten durch die Zolleinnahmen gedeckt werden. Uebrigens hatten von nun an auch die Jonschwiler den Zoll zu bezahlen. (11)
Abt Josephus war nicht gerade erbaut davon, dass er dem Kloster diesen kostspieligen Brükkenunterhalt aufgebürdet hatte. Er vermerkte dazu in seinem Tagebuch: «Die Ursachen, worumb das Gottshaus dise bruckh zu erhalten auf sich genommen, sein in Protocoll zu finden: Ist schwer, liesse sich aber nicht anders machen». (12)

Eine umständliche Reparatur

Nun war es die Aufgabe des Klosters, für die Instandhaltung der Brücke zu sorgen. Ueber die dringend notwendige Reparatur, die schliesslich im Jahre 1726 vorgenommen wurde, verfasste ein äbtischer Beamter einen ausführlichen Bericht: «Nachdem die bruggen zue Schwartzen bach von Einiger zeit her gantz Schadhafft, und umb Etwas gesunckhen; haben Ihro Hochfürstl. Gnaden Gnedigst befohlen, das selbige Ehenstens wider repariert, und in daurhafften Stand

Abb. 6. Die Eisengitterbrücke von 1873. Im Vordergrund ein Teil der umfangreichen Aufschüttungen.

gestellet werde; dahero disere bruggen dem Mr. Heinrich Schelling, Zimer Meister zue Rorschach zue machen übergeben worden».
Hauptziel war eine Sanierung der hölzernen Pfeiler, oder Joche, wie sie damals genannt wurden. Diese Joche, die einfach im Bachbett eingerammt waren, wollte Zimmermeister Schelling unten absägen und auf gemauerte Sockel setzen. Er liess die Thur zuerst mittels eines langen Wuhrs auf die linke Seite des Betts leiten, um im trockengelegten Teil die Maurerarbeiten ausführen zu können. Nun hatte die Thur aber ausgerechnet auf der Höhe der Brücke ein tiefes Wasserloch gebildet, das zuerst ausgeschöpft werden musste: «Mithin hat Mann an einem Morgen mit 50 Männer angefangen zue schöpffen biss Mittag, innert diser Zeit der Woog [=kesselartige Vertiefung in einem fliessenden Gewässer] umb 2½ schuo geschwunen, aber Nachmittag ist selbiger, ohnangesehen Mann forthgefahren mit 70 Männer zue schöpffen, wider gewachsen, und voll worden, wie zuevor; dann dass Wasser hat sich allzeit auff den abendt merckhlich vermehrt».
Das Loch war auch nicht auszuschöpfen, als mehr als 100 Mann die ganze Nacht hindurch arbeiteten, denn über einen unterirdischen Zufluss drang ständig neues Wasser ein. Schliesslich kam Meister Schelling die rettende Idee, und er liess von unten her einen tiefen Graben bis ans Wasserloch hin ausheben, worauf dieses von selbst auslief.
Nun konnten die Sockel aus Tuffstein aufgemauert und die verkürzten Joche daraufgestellt werden. (13)

Der toggenburgische Strassenstreit
Die nunmehr reparierte Brücke vermochte nicht lange zu befriedigen. Sie war zu schwach für die schweren Güterwagen der St. Galler Spediteure, und jedes Hochwasser setzte ihr arg zu. Man dachte darum schon nach wenigen Jahren daran, die Brücke an einen geeigneteren Standort zu verschieben. Ein solcher bot sich etwas weiter flussabwärts an, wo steile Ufer die Thur auf eine geringere Breite zusammendrängten. Die Gemeinde Jonschwil wehrte sich jedoch gegen diesen Plan, da sie die zu erwartenden hohen Baukosten fürchtete.
Eine ähnliche, von Sparsamkeit beseelte Haltung vertraten alle Gemeinden des unteren Toggenburg in den 1770er Jahren, als der Abt die Strasse Rorschach – St. Gallen – Wil gründlich

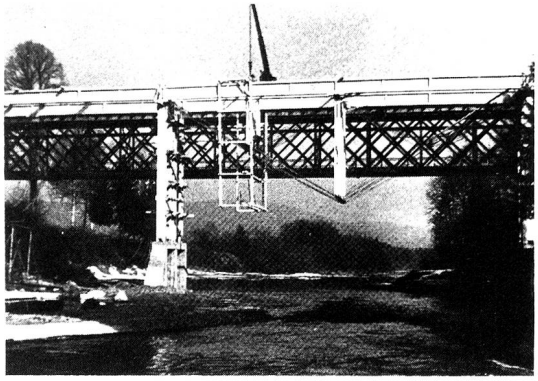

Abb. 7. Die Notbrücke von 1964.

sanieren wollte. Sie lehnten es grundsätzlich ab, dieses Projekt zu unterstützen, denn sie vertrauten auf ihre «Monopolstellung»: wer von Wil nach St. Gallen wollte, musste ja auf jeden Fall den Weg durchs untere Toggenburg nehmen, sei die Strasse nun ausgebaut oder nicht. Diesmal ging ihre Rechnung aber nicht auf. Abt Beda Angehrn plagte sich nämlich nicht lange mit den widerspenstigen Toggenburgern herum, sondern liess seine Baumeister eine völlig neue Strasse ausstecken, die nicht mehr durch toggenburgisches Gebiet ging. Es war dies die berühmte Fürstenlandstrasse, die von Gossau über Oberbüren nach Wil führte.
Als in der Folge der Verkehr auf der alten Landstrasse immer spärlicher wurde, sahen die Toggenburger ihren Fehler ein, umso mehr, als sich weit herum die Tendenz bemerkbar machte, das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen mit Hilfe von guten Strassen auf eigenes Gebiet zu ziehen. In den Jahren 1786-1787 wurden darum auch im Toggenburg alle Strassen ausgebaut, mit Ausnahme der alten Landstrasse zwischen Flawil und Schwarzenbach. Der Abt verbot nämlich jeden Ausbau dieser Strasse, weil sie zu seiner eigenen, neuen Strasse parallel lief und ihr bei gleichem Ausbaugrad wohl etlichen Verkehr und damit auch Zoll- und Weggeldeinnahmen entzogen hätte. Doch die Toggenburger liessen nicht locker, bis sie die Baubewilligung erhielten. Allerdings mussten sie dem Kloster die stolze Summe von 12 000 Gulden als Schadenersatz bezahlen.
Diese Strassensanierung war nur sinnvoll, wenn gleichzeitig die viel zu schwache Thurbrücke bei

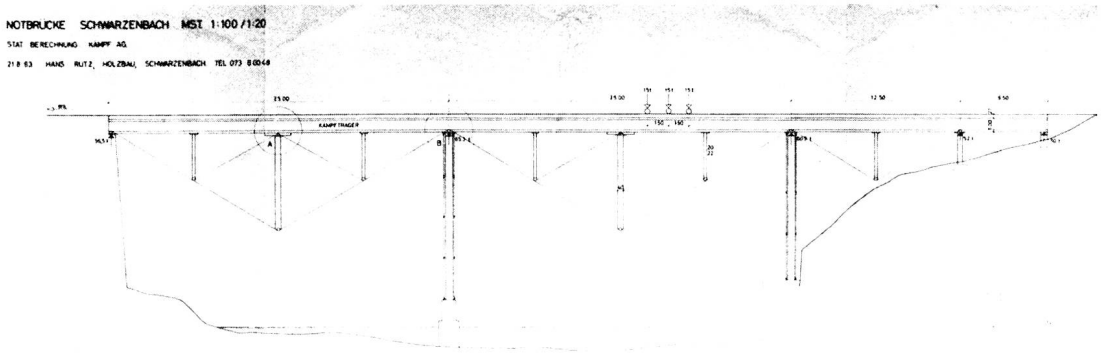

Abb. 8. 8. Plan der Notbrücke. Linksseitig stützte sie sich auf das Widerlager der ehemaligen Holzbrücke.

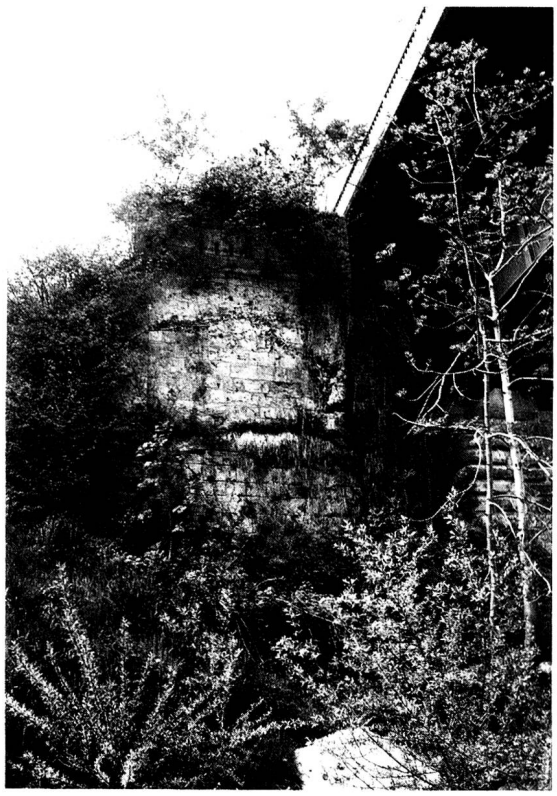

Abb. 9. Das heute noch sichtbare linke Widerlager der Holzbrücke aus Tuffstein. Darauf aufgesetzt die betonierte Verankerung für die Notbrücke.

Schwarzenbach ersetzt wurde. Wieder bestürmten die Toggenburger den Abt, er möchte das alte Projekt der Verlegung und des Neubaus der Brücke nun doch ausführen lassen.
So entstand 1787-1788 ca. 300 Meter nördlich des alten Standorts – gerade dort, wo schon seit 10 Jahren ein neues Zollhaus stand – die neue, fünfbogige Holzbrücke (siehe Abb. 5). Die Toggenburger mussten an die Gesamtkosten von ca. 2400 Gulden einen Beitrag von 1100 Gulden bezahlen, sowie Transport-, Fron- und Handlangerdienste leisten. (14)

Die Eisengitterbrücke
Nach der Aufhebung des Klosters im Jahre 1805 übernahm der Kanton St. Gallen die Unterhaltspflicht an der Schwarzenbacher Brücke. Anfänglich gab die solide Holzkonstruktion noch zu keinen Beschwerden Anlass. Mit der Zeit begann aber das Holz zu faulen, vor allem dasjenige der direkt im Wasser stehenden Jochpfähle, und die Brücke verlor rasch an Stabilität. 1845 schrieb der Bezirksammann von St. Gallen an den Kleinen Rat, was ihm die Fuhrhalter berichteten: «... dass diese Brücke sehr baufällig seie, 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». (15)
Im November 1870 beschädigte sie ein Hochwasser stark und riss gar das äusserste linksseitige Joch weg, worauf die Maximalbelastung auf 80 Zentner limitiert werden musste. Eine Reparatur erschien nicht mehr lohnenswert. Der Regierungsrat prüfte verschiedene Neubau-Vorschläge und wählte schliesslich das Projekt einer Eisengitterbrücke der Firma Gubser & Co. aus Wil.
Kurz bevor die Aufträge erteilt wurden, spielte sich noch ein kleines, verkehrsplanerisches Intermezzo ab: Der Gemeinderat von Rickenbach, der von den Neubauplänen gehört hatte, gelangte schriftlich an das Baudepartement des Kantons St. Gallen und schlug vor, die neue Brücke nicht bei der Holzbrücke, sondern südlich davon zu bauen und die Strasse ebenfalls zu verlegen, sodass sie durch das Dorf Rickenbach führen würde. Auf diese Weise hoffte sich Rikkenbach für die stets gewünschte, aber nie erhaltene Eisenbahnstation entschädigen zu können. In St. Gallen stiess diese Idee aber auf wenig Gegenliebe. Strasseninspektor Hefti nannte sie in einem Gutachten eine «wahrhaft unsinnige Zumuthung». (16)
Die neue Brücke wurde in den Jahren 1872-1873 nach den ursprünglichen Plänen und zu einem Preis von rund 100 000 Franken unmittelbar neben der alten Holzbrücke aufgebaut. Sie fiel mit einer Länge von 50 Metern rund 20 Meter kürzer aus als die Holzbrücke. Diese Verkürzung wurde mit einer riesigen Kiesaufschüttung auf dem rechten Thurufer erreicht. Man sucht darum heute vergeblich nach dem rechtsseitigen Widerlager der alten Holzbrücke; es liegt unter dem Aufschüttungsmaterial begraben.
An der Eisengitterbrücke waren nie nennenswerte Reparaturen vonnöten. Einzig in den Jahren 1944 und 1947 mussten beide Widerlager mit Vorbauten verstärkt werden.

Die heutige Strassenbrücke
Nachdem die Eisengitterbrücke fast 100 Jahre im Dienst gestanden hatte, vermochte sie den Ansprüchen des modernen Verkehrs nicht mehr zu genügen, und zwar vor allem, weil ihre Tragkraft auf 10 Tonnen beschränkt war. Man plante eine neue Brücke am gleichen Standort. In einer Bauzeit von ca. 9 Monaten sollte die alte Brücke abgebrochen und die neue aufgebaut werden. Während dieser Zeit wollte das Baudepartement den Flussübergang einfach sperren und den Verkehr über Mühlau und Brübach umleiten. Dagegen wehrten sich jedoch einige grosse Firmen aus der Region zusammen mit der Gemeinde Jonschwil. Das Kantonsingenieurbüro liess darauf ein Projekt für eine Notbrücke aus Stahl ausarbeiten. Parallel dazu wurde von der Firma Rutz in Schwarzenbach auf eigene Initiative ein Projekt für eine Holzbrücke ausgearbeitet. Dieses stellte die wirtschaftlichere Lösung dar (Kosten: 200 000 Franken) und wurde deshalb ausgewählt.

So kam es, dass im Jahre 1964 eine eigenwillige Holzkonstruktion mit Stahlseilunterzügen die Thur überspannte. Diese Notbrücke wurde auf ihrer linken Seite auf das noch vorhandene Widerlager der ehemaligen Holzbrücke aufgesetzt.
Neben ihr stand schon bald die heutige Strassenbrücke, die rund 1 Million Franken kostete: eine funktionelle, wirtschaftliche, aber schmucklose Konstruktion.

Abb. 10. Die einfache Strassenbrücke von 1964.

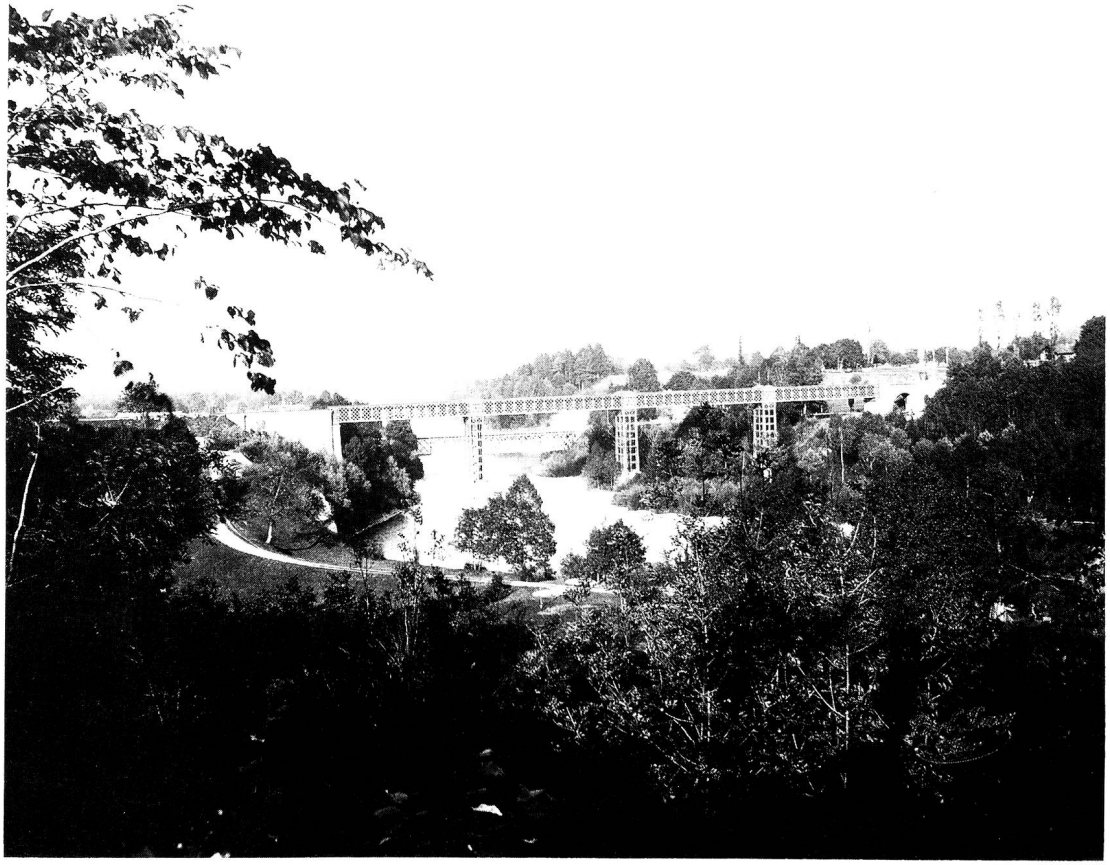

Abb. 11. Eisenbahn- und Strassenbrücke in Eisengitter-Bauweise.

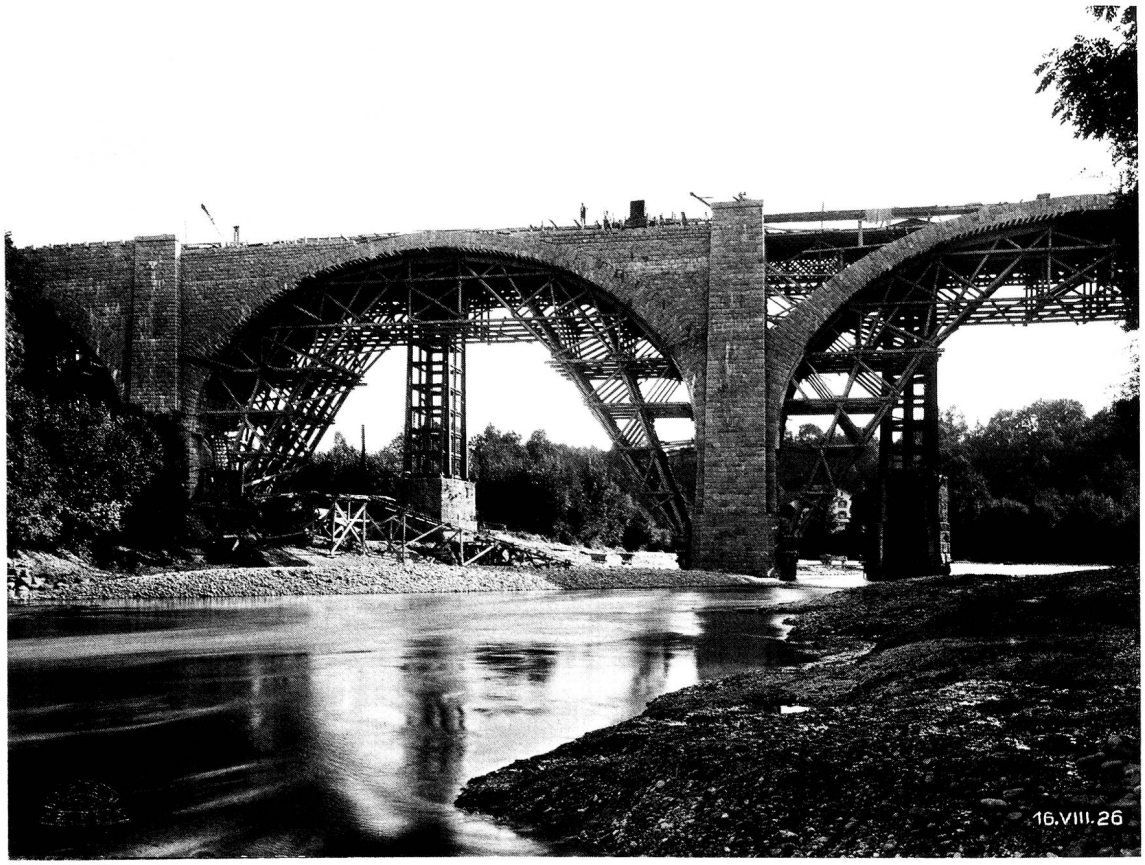

Abb. 12. Die doppelspurige, gemauerte Eisenbahnbrücke im Bau (1926).

Abb. 13. Ansicht der Eisenbahnbrücke vom rechten Thurufer aus.

Die Eisenbahnbrücken

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts stand verkehrstechnisch ganz im Bann des Eisenbahnbaus. Dieses neuartige Verkehrsmittel ermöglichte eine gewaltige Steigerung des Transportvolumens und der Geschwindigkeit.
Bereits 1856 verkehrten die Züge der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahn zwischen St. Gallen und Zürich. Die Linienführung im Raum Wil – Gossau war für das Toggenburg höchst vorteilhaft, folgte sie doch etwa wieder der uralten Landstrasse über Schwarzenbach, Oberuzwil und Flawil. So bekam die damals noch hölzerne Strassenbrücke bei Schwarzenbach plötzlich Gesellschaft in Form einer Eisenbahnbrücke. (Vgl. Abb. 1)
Der ständig zunehmende Bahnverkehr machte es notwendig, die Linie Zürich – St. Gallen doppelspurig auszubauen. Dies geschah zum grossen Teil im Rahmen der nach dem ersten Weltkrieg vom Bund finanzierten Notstandsarbeiten. Gleichzeitig wurde die ganze Strecke elektrifiziert.
1926 wurde die alte Eisengitterbrücke durch eine stärkere, doppelspurige Steinbogenbrücke ersetzt. Anstelle dieser Brücke war auch ein Staudamm im Gespräch, über den die Eisenbahn hätte fahren können. Das bis in die Gegend von Bazenheid hinauf gestaute Wasser hätte den Strom für die nunmehr elektrisch betriebenen Lokomotiven produziert. Da aber die unregelmässige Wasserführung der Thur keine Rendite versprach, kam man (glücklicherweise) von diesem Plan wieder ab.
Ebenso wie bei der Strassenbrücke sind auch bei der Eisenbahnbrücke noch Ueberreste der Tuffstein-Widerlager ihrer Vorgängerin vorhanden.

Anmerkungen

1. P. Bütler, T. Schiess: Urkundenbuch der Abtei St. Gallen, 5. Teil, Nr. 3067 a (27. Dez. 1421), Nr. 3335 b (22. Apr. 1426), Nr. 3989 (2. Mai 1437).
2. Zur Lage des Städtchens Schwarzenbach und zum Verlauf der Strasse vgl. Walther ab Hohlenstein: Ueberreste des Städtchens Schwarzenbach, in: Heimatchronik für Wil und die umliegenden Landschaften, Beilage zum «Wiler Boten», 7. Heft, Oktober 1947.
3. Die 5. Primarschulklasse aus Niederuzwil untersuchte im Jahre 1977 unter Leitung von Armin Benz in einer hervorragenden Arbeit mit Quellenstudien, Interviews und Ausgrabungen den Verlauf der Reichsstrasse und den ursprünglichen Brückenstandort. Ihre Arbeit wurde mit dem ersten Preis der Veranstaltung «Schweizer Jugend forscht» ausgezeichnet. Der Forschungsbericht liegt auf der Gemeindeverwaltung Jonschwil.
4. Karl J. Ehrat: Chronik von Wil, Wil 1958. S. 252. Es liess sich leider nicht zweifelsfrei feststellen, woher Ehrat diese Informationen bezog. Wahrscheinlich benutzte er die Steuerbücher der Jahre 1453 und 1499 aus dem Stadtarchiv Wil, in denen auch diverse Ausgabeposten enthalten sind. Die Aussage der zwei in Frage kommenden Stellen ist jedoch undeutlich.
5. Urkunde Nr. 5 aus dem Archiv der Bürgerkorporation Oberuzwil; abgedruckt in: Max Gmür: Die Rechtsquellen des Kantons St. Gallen, 1. Teil: Offnungen und Hofrechte, 2. Bd.: Toggenburg, Aarau 1906. S. 199.
6. Stiftsarchiv St. Gallen, Depositum des Kath. Administrationsrates, Bd. 60, S. 45; mitgeteilt von Dr. Dora Fanny Rittmeyer im Toggenburger Heimat-Jahrbuch 1951. S. 115-121.
7. Akten über den Brückenzoll im Stiftsarchiv St. Gallen unter R 85 F 39.
8. Stiftsarchiv St. Gallen, F 1633, S. 1049-1050.
9. Tagebuch von Abt Josephus, 3. Juli 1723, Stiftsarchiv St. Gallen, B 272 a.
10. Vertrag zwischen Jonschwil und dem Kloster St. Gallen betreffend Übernahme der Thurbrücke bei Schwarzenbach, 1. Sept. 1724, Stiftsarchiv St. Gallen, DD1 D3.
11. Tagebuch von Abt Josephus, 1. Juni 1724, Stiftsarchiv St. Gallen, B 272 a.
12. Tagebuch von Abt Josephus, 4. Okt. 1724, Stiftsarchiv St. Gallen, B 272 a.
13. Stiftsarchiv St. Gallen, R 85 F 39.
14. Tagebuch von Abt Beda, 13. Sept. 1787, Stiftsarchiv St. Gallen, B 284.
15. Staatsarchiv St. Gallen, R 64 F 3 Nr. 4 f.
16. Gutachten von Bauinspektor Hefti vom 5. Jan. 1872, Staatsarchiv, R 64 F 3 Nr. 4 f.

Bildernachweis

1, 5: Historisches Museum, St. Gallen
3, 8, 9, 10, 13, 14, 15: Martin Keller, Sekundarlehrer, 8049 Zürich
4: Stiftsarchiv St. Gallen
6: Kant. Tiefbau- und Strassenverwaltung, Abt. Brückenunterhalt, St. Gallen
7: Der Zimmermeister, Fachblatt für den Holzbau, Drusbergverlag, Zürich
11, 12: SBB Kreisdirektion III, Sektion Brückenbau, Zürich

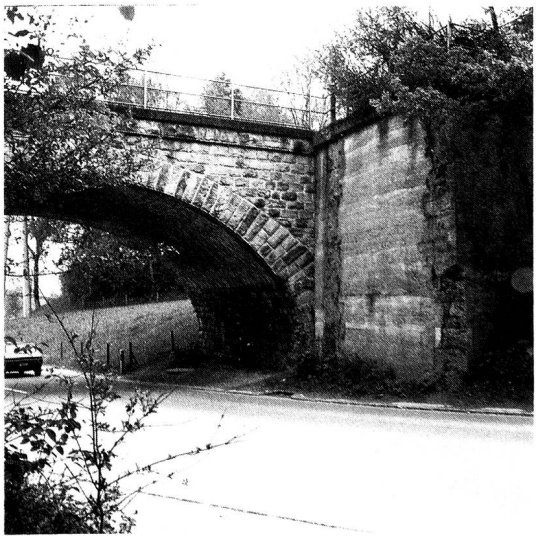

Abb. 14. Überreste der ehemaligen Eisenbahnbrücke.