

Ein Industriequartier, wenn auch bescheidenen Ausmasses, entwickelte sich entlang des Krebsbaches, früher Mühlebach genannt. Er fliesst aus dem Haselbweiher durch die Talung, die nördlich des Moränenhügels liegt, über die Matt der Thur zu. Bereits früh wurde ein Teil des Wassers bei der heutigen Gerbe gefasst und in einem Kanal dem nördlichen Rand des Moränenhügels entlang geleitet. Er trieb dabei die Wasserräder der oberen und unteren Mühle an. Mit dem nördlich des Weihers dahinziehenden Bache wieder vereint, versah er die noch tiefer stehenden Bleichen, Walken und Gerbereien mit dem nötigen Wasser. Die Mühlen sind bereits im 14. Jahrhundert erstmals urkundlich erwähnt worden. Die obere Mühle ist heute im Besitz der Stadt und dient als Wohn- und Lagerhaus.

Während der Ursprung der Leinenindustrie in St. Gallen bis ins 12. Jahrhundert zurückreicht, das im 15. und 16. Jahrhundert neben Konstanz und Ulm zum bedeutendsten Zentrum emporstieg, gelang es in Wil erst nach wiederholten Bestrebungen, das lukrative Gewerbe auch hier heimisch zu machen. Im 15. Jahrhundert versuchte Abt Ulrich Rösch, den Leinwandhandel nach Wil zu verpflanzen. Wiesen als Bleicheplätze wurden erworben und die nötigen Gebäulichkeiten für Mange, Walke und Bleiche errichtet. Der Fürstabt beteiligte sich mit 50 % an den Kosten, was dazu führte, dass das Gewerbe nicht in Schwung kam. Die Einzelinitiative von privaten Unternehmern hätte wahrscheinlich eher Erfolg gehabt. Erneute Versuche im 17. Jahrhundert unter der Führung der Aebte, in Verbindung mit weiteren einflussreichen Persönlichkeiten, verliefen wiederum mit wechselndem Erfolg. Im 18. Jahrhundert verlor die Leinwandindustrie rasch an Bedeutung und wurde durch die Baumwoll-

industrie abgelöst. Erst im 19. Jahrhundert erkannten weit-sichtige Männer die günstige verkehrspolitische Lage Wils und gründeten damals die Basis für die spätere industrielle Entwicklung.

#### 3.1.2.2. 1800 bis 1899 (violett-rot)

Für die erste Erweiterung der Stadt Wil und die städte-baulichen Veränderungen in der Altstadt waren im 19. Jahrhun-dert drei Ereignisse von ausschlaggebender Bedeutung:

- a) Die Strassenkorrektur in der Altstadt in den Jahren 1834/35, wodurch die Anpassung an die veränderten Verkehrsver-hältnisse erfolgte.
- b) Der Bau der ersten Industriebetriebe in den 1840er Jahren, woraus sich um 1880 die Stickereiindustrie entwickelte.
- c) Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Winterthur - St. Gallen in den Jahren 1855/56.

Das Gebiet zwischen Altstadt und St. Peter, den beiden alten Siedlungskernen, war bereits in der Zeit vor 1800 intensiv be-gangen und deshalb mit einem Wegnetz belegt. Südlich daran schlossen die Bleichewiesen mit den notwendigen Einrichtungen für das Leinengewerbe an. Der Krebsbach, als wichtiger Stand-ortfaktor für die Leinenindustrie, floss an der unteren Mühle vorbei zwischen Altstadt und St. Peter durch, in die Matt hin-unter, wie ich bereits im letzten Kapitel ausgeführt habe. Ent-lang seinem Lauf, der in dieser Zeit zum Kanal mit Staueinrich-tungen ausgebaut wurde und heute teilweise zugedeckt oder in -folge wilden Pflanzenwuchses kaum noch an seine frühere Funkti-on erinnert, entstanden um 1840 die ersten Industriebetriebe.

Dieses mit 1 - 2° leicht gegen Süden abfallende Gelände bot für die weitere Siedlungsentwicklung die besten Voraussetzungen und stellte bautechnisch keine grossen Probleme.



Abb. 14: Kanal im alten Industriequartier

Mit der Erstellung der neuen Strasse durch das Fürstenland gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde durch die neue Strassenführung über die Bleiche die Grundlage für die Obere Bahnhofstrasse und die Zürcherstrasse gelegt. Durch den Bau der Eisenbahnanlagen rund 500 Meter von der Altstadt entfernt war der Entwicklungsraum für das 19. Jahrhundert vorgegeben.

Die Obere Bahnhofstrasse als nördliche und die Untere Bahnhofstrasse als südliche Verkehrsachse stellen die Verbindung zwischen dem neuen Bahnhof und der Altstadt her. Das umschlossene Gebiet ist mit einem feiner gestalteten Wegnetz durchsetzt, das aus früherer Zeit übernommen wurde (Friedtal-

Santer, Joseph:  
Stadtgeographie.  
1970

weg, Klausen-, Löwen-, Georgmüller- und St. Peterstrasse). Die Lerchenfeldstrasse ist erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Bau der St. Gallerstrasse und deren Erklärung zur Staatsstrasse vom Fussweg zur heutigen Durchgangsstrasse ausgebaut worden. Der Verkehr in Richtung St. Gallen führte bis zum Bau der neuen Fürstenlandstrasse über Flawil - Schwarzenbach - Rickenbach nach Wil. Der Bau der Fürstenlandstrasse über Oberbüren - Zuberwangen - Obere Vorstadt verkürzte den alten Weg über Flawil wesentlich. Heute führt der schnellste Weg der südlichen Stadtgrenze entlang über die Autobahn. Diese Verschiebung der Verkehrsachsen von der Führung durch die Altstadt über die Mittellösung St. Gallerstrasse - Lerchenfeldstrasse zur heutigen Autobahn war bedingt durch die sich rasch entwickelnden Verkehrsmittel und -frequenzen, die völlig andere Anforderungen an das Verkehrsnetz stellen. Die Poststrasse (früher Merkurstrasse) als Hauptverbindung zwischen Oberer und Unterer Bahnhofstrasse wurde erst im 20. Jahrhundert erstellt.

Das nördlich der Oberen Bahnhofstrasse liegende Gebiet, die Bleiche, weist ein rechtwinkliges, geplantes Quartierstrassennetz auf. Südlich der Unteren Bahnhofstrasse fehlt ein dichtes Strassennetz. Auch die Mattstrasse als Verbindung zwischen Bahnhof und Toggenburgerstrasse und die senkrecht dazu verlaufende Speerstrasse sind in dieser Zeitepoche entstanden.

Zum relativ geschlossenen Kerngebiet der ersten Ausbauphase zwischen der Unteren und Oberen Bahnhofstrasse kommen die verstreut liegenden Ueberbauungsgebiete oder Einzelparzellen hinzu. Sie liegen vor allem an den Hauptausfallachsen, wo sie erste Ansätze für später folgende Ueberbauungen



bilden. Diese Verhältnisse treffen für die Zürcher-, Bronschofer-, Hofberg-, Konstanzer-, Fürstenland-, Toggenburger-, Wilen- und Hubstrasse zu. Bei den weit verstreuten Einzelgrundstücken handelt es sich hauptsächlich um Landwirtschaftsbetriebe, die im Zuge einer Aussiedlung der Stadtbauern oder durch neubeginnende Landwirte erstellt wurden.

X Im Lindenhof lag weit von der Stadt entfernt eine weitere kleine Siedlung. Das an die Zürcherstrasse anstossende Eggfeld war 1889 zufolge seiner noch vollständig freien Lage der geeignete Bauplatz für das kantonale Asyl, nunmehr kantonale Heil- und Pflegeanstalt genannt. Weitere Gebäude sind in späteren Jahren hinzu gekommen. Entsprechend dieser Bestimmung hat sich das Eggfeld seither kaum mehr verändert und ist im Siedlungsbild der Stadt Wil ein kaum wegzudenkendes Element.

Im Folgenden soll das Stadtbild, das sich aus den einzelnen Häusertypen dieser Bauperiode zusammensetzt, kurz skizziert werden. Es kann sich nur darum handeln, die einzelnen bestimmenden Wesenselemente herauszugreifen.

X Die Strassenkorrektur in der Altstadt in den Jahren 1834/35, projektiert vom bekannten Ingenieur Negrelli, dem Urheber des Suezkanal-Projektes, führte zu grosser Umgestaltung im Altstadtbild. Die Anpassung an die veränderten Verkehrsverhältnisse bedingte den Ausgleich der Steigung und des Gefälles und die Geradelegung einzelner Strassenabschnitte. Tore, Ringmauer, die Arkaden an der Unteren Marktgasse und verkehrsbehindernde Gebäude wurden abgebrochen und entfernt. Podeste in der Umgebung des Hofes und des Baronenhauses und in der Vorstadt knietief entlang der Strasse stehende Gebäude erinnern heute noch an die Strassenkorrektur (Abb. 15). Hygienische,

feuerpolizeiliche und ästhetische Gründe führten im weiteren zum Abbruch einzelner Häuser oder sogar ganzer Häuserzeilen (Kirchgasse, Toggenburgerstrasse).

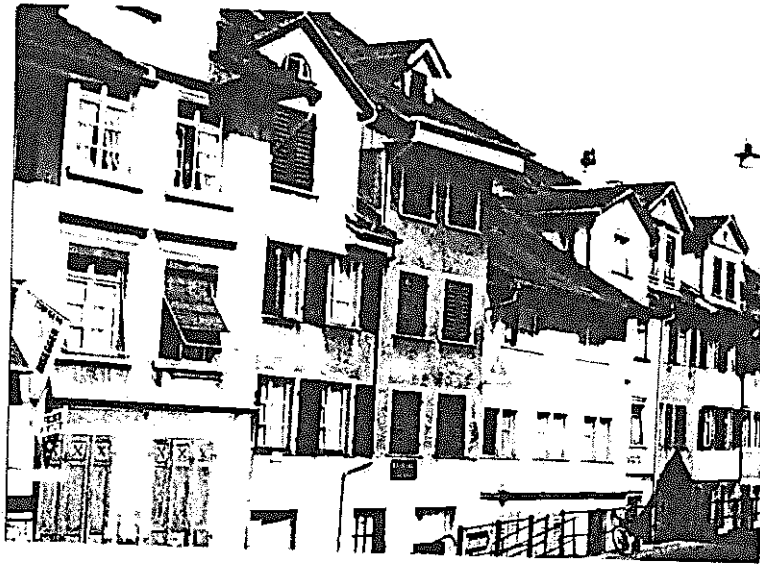


Abb. 15: Obere Vorstadt, Auswirkungen der Strassenkorrektur. Die Hauseingänge sind wesentlich tiefer als das Strassenniveau

Obwohl das Stadtbild der in der ersten Ausbauperiode erstellten Häuser keineswegs mehr die formale Homogenität aufweist wie die Altstadt, spielt ein Gebäudetyp mit grosser Verbreitung eine dominierende Rolle. Es ist ein ein- oder zweigeschossiges Haus mit einem quer zur Firstlinie ausgebauten Dachgeschoss, das seit dem Aufkommen der Stickereiindustrie in Wil und in der ganzen Ostschweiz häufig erstellt wurde (Abb. 16). In Wil wurde für diese Häuser, die an der Säntisstrasse in Zeilen stehend ein ganzes Quartier bilden, der Name Stickerhäuschen geprägt (Abb. 17). Diesen Häusertyp finden wir im weiteren relativ einheitlich an der Matt-, Toggenburger-, Zürcher- und Bröschhoferstrasse sowie im Lindenhof (Abb. 18).



Abb. 16: Gebäude, die für die Bauperiode von 1800 - 1928 typisch sind, an der Mattstrasse



Abb. 17: Stickerhäuschen entlang der Säntisstrasse

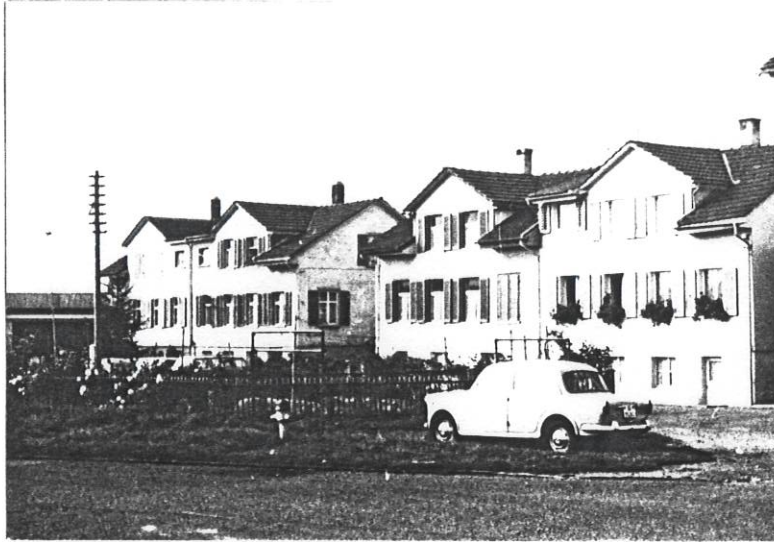


Abb. 18: Lindengut

An der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse ist er mit anderen Häusertypen vermischt vertreten und wegen der Lage an der Ladenstrasse etwas grösser, mit Verzierungen und oft mit einem Türmchen versehen.

Im Friedtal und Lerchenfeld, entlang dem Krebsbach, entstanden nach 1840 die ersten Industriebetriebe. In der Folge entwickelte sich dieses Gebiet zu einem kleinen Industriegebiet, das sich entlang der Speerstrasse und später auch südlich der Mattstrasse fortsetzte. Ich möchte dieses Gebiet das ältere Industriegebiet nennen, um es von der heutigen Industriezone zu unterscheiden.

X  
An der Einführung der Industrie in Wil war die Familie Müller, die wegen Differenzen ihren Wohnsitz von Mosnang nach Wil verlegte, massgebend beteiligt. Sie trug durch den Bau von rund 40 Gebäuden in dieser Zeitepoche wesentlich zur Stadterweiterung bei und dokumentierte dadurch, wie gross der Einfluss einzelner Personen auf den Städtebau sein kann. Häuser,

die sie in Mosnang nicht verkaufen konnte, brach sie ab und stellte sie in Wil wieder auf (Schöntal, Jacquardweberei). Das Haus im Lerchenfeld mit seinen Klebdächern steht heute noch wie ein Fremdling in Wil (Abb. 19).

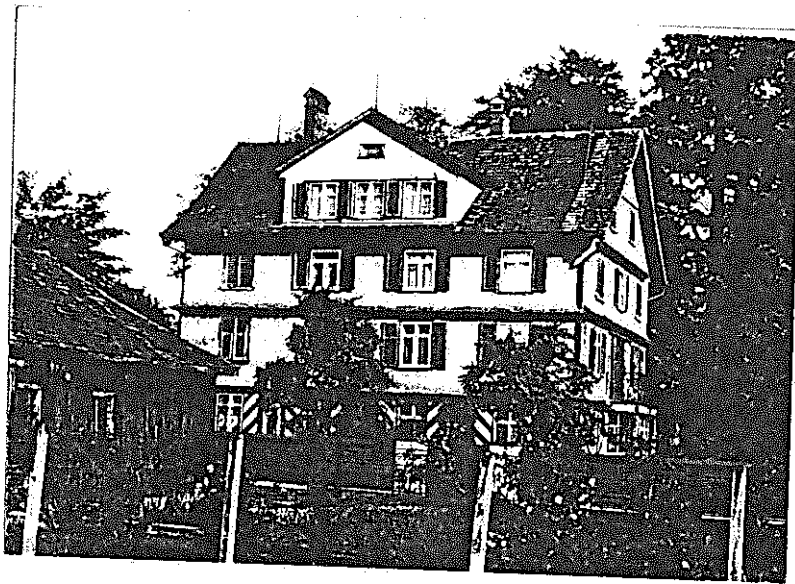


Abb. 19: Das Haus im Lerchenfeld hatte seine ursprüngliche Heimat in Mosnang

Die meisten in dieser Bauperiode erstellten Gebäude weisen ein bis zwei Geschosse auf. Nur an der Unteren und Oberen Bahnhofstrasse, letztere als kürzere und wichtigere Verbindung zur Oberstadt, dem damaligen Geschäftszentrum, standen einige dreigeschossige Häuser. An diesen beiden Strassen wurden dank der relativ grossen Fussgängerfrequenz in den Erdgeschossen kleine Läden eingerichtet, teilweise in Verbindung mit Werkstätten und Restaurants. Sie stellten jedoch keine grosse Konkurrenz zu den Geschäften der Oberstadt dar. Die Abb. 20 der Oberen Bahnhofstrasse aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts, die

aber den Zustand im 19. Jahrhundert ziemlich gut wiedergibt, zeigt die beschriebenen Verhältnisse.

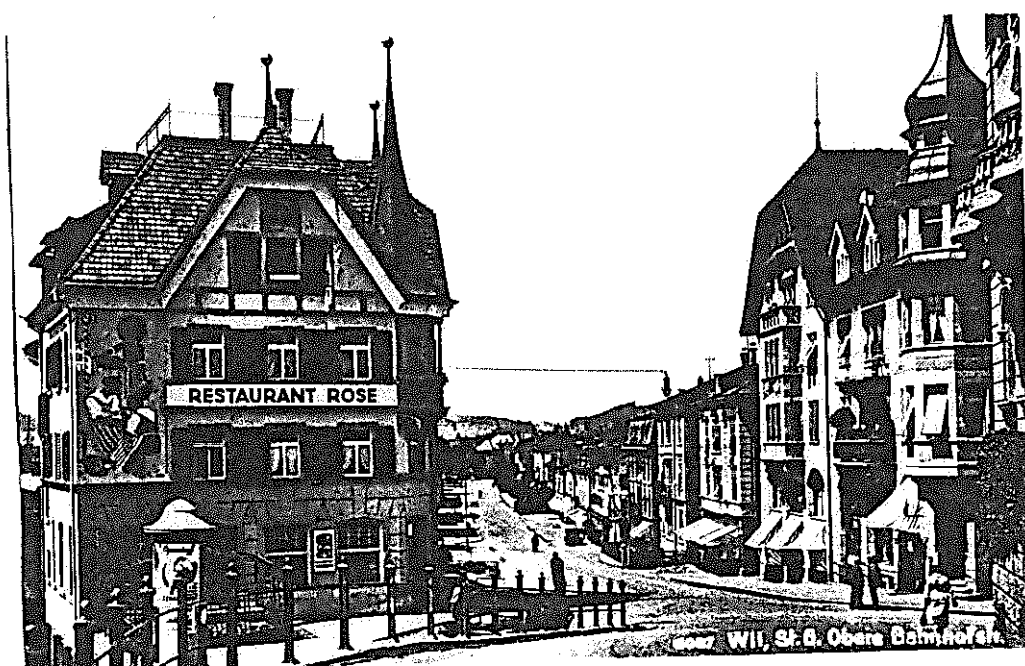


Abb. 20: Obere Bahnhofstrasse anfangs 20. Jahrhundert

Wohnhäuser mit kleinen Läden und Gärten, die bis an die Strasse reichen, vermitteln den Eindruck eines ruhigen Strassenzuges. Die beiden grossen Gebäude links und rechts im Vordergrund, Rose bzw. Merkur, letzteres anstelle der abgebrochenen Unteren Mühle, sind erst nach 1900 erstellt worden.

Zwischen der Oberen und Unteren Bahnhofstrasse, entlang dem Krebsbach und im Bleichequartier befanden sich die industriellen und handwerklichen Betriebe. Arbeitsort und Wohnort waren entsprechend der Betriebsgrösse noch mehrheitlich vereint. Diese Verhältnisse, wie sie zur Zeit der ersten Ausbaustappe herrschten, änderten sich durch die industrielle Entwicklung in den folgenden Jahren schnell.

Die Abb. 21, die aus den Jahren nach dem 2. Weltkrieg stammen dürfte, gibt eine Uebersicht über das von 1800 bis 1899 überbaute zentrale Gebiet.

X  
Abb. 21: Uebersicht über das von 1800 - 1899 überbaute Gebiet zwischen Altstadt (Hintergrund) und Bahnhof

- |                          |                                 |
|--------------------------|---------------------------------|
| 1. Obere Bahnhofstrasse  | <u>Bauperiode 1899 - 1928</u>   |
| 2. Untere Bahnhofstrasse |                                 |
| 3. Altes Industriequart. | 5. Westquartier, Gärten zufolge |
| 4. Säntisstr.: Stickerh. | kriegswirt.bed.Anbauzwang       |
|                          | 6. Südquartier                  |