

unteren und der westlichen Mauer der oberen Vorstadt erstreckte sich die sog. "Bünt", ein Stück Land, wo im Jahre 1606 das St.Katharina Kloster erbaut wurde. Zwischen dem Frauenkloster St.Katharina und dem unteren Letturm befand sich eine Kapelle, von der aber heute nichts mehr zu sehen ist. - Oestlich vom oberen Vorstadttore stand und steht heute noch, im wesentlichen gleich wie damals, das Kapizinerkloster, das in den Jahren 1652 - 57 erbaut wurde.

Alle Tore des alten trutzigen Wils sind bis auf eines, das Schnetztor, der Strassenkorrektur von 1835 zum Opfer gefallen.

Bis zu diesem für die Baugeschichte Wils verhängnisvollen Jahre hatte sich obig beschriebenes Stadtbild wenig, wesentlich wohl gar nicht verändert. Da dieses Jahr 1835 für die Baugeschichte der Stadt Wil von grösstem Interesse ist, müssen wir auf damalige Veränderungen noch näher eingehen.

III. Wil, von 1835 bis heute.

1.) Strassenkorrektur von 1835 : ¹⁾ Die Protokolle des Gemeinderates berichten zum ersten Male von dieser Strassenkorrektur unter dem 10. April 1833. Nach diesem Protokolle verlangt der berühmte Ingenieur Negrelli, der sich auch am Baue des Suez - kanale betätigte und der damals Strassen- und Wasserbau - Inspektor des Kantons St.Gallen war, dass die Strasse von der Steig bis zum Stadttor und vor der Stadt bis an die Grenzen des Thurgau mit feinem, reinem Kies gehörig zu überführen sei und dass das Gebüsch und die Waldung von der Wiler Steig 15 Fuss weit abgehauen werden solle. Diese allgemeine Anordnung, die im Zusammenhang mit der gesamten Strassenkorrektur des Kts. St.Gallen stand, muss der Auftakt zur besonderen Korrektur im Städtchen Wil gewesen sein. Denn von da an beschäftigte sich der Gemeinderat mit dieser Frage, deren Lösung schon längst eine verkehrspolitische Notwendigkeit geworden war. So gab dann Strasseninspektor Negrelli unter dem 24. März 1834 zu Händen des

1) Herr alt Lehrer Ulrich Hilber hat mir in verdankenswerter Weise viel gesammeltes handschriftliches Material zur Verfügung gestellt.

Gemeinderats einen Plan ein, bezweckend die Erleichterung der Ab- und Zufuhr auf die Stadt Wil. Dieser Plan oder technisches Gutachten Negrellis enthält wörtlich folgenden Inhalt :

" Es ist eine unbestreitbare Tatsache, dass die Hindernisse, welche die Haupt- und Handelsstrassen in und um Wil dem Verkehr in den Weg legen, ohne grossen Nachteil der gesamten Bürgerschaft nicht länger fortbestehen können und dass eben dieser Verkehr, welchem man heutzutage überall Erleichterungen, besonders durch Anlage guter Strassen anbahnt, früher oder später von der Stadt Wil ganz abziehen und sich leichtere Wege suchen könnte. Diese Hindernisse sollen ~~dennoch~~ beseitigt werden.

Es ist zwar nicht leicht, in einem so beschränkten Terrain diesen Zweck zu erreichen, doch unmöglich ist es nicht, und die Untersuchung, welche jüngst in dem Niveau stattgefunden hat, bietet hierinfalls nur erfreuliche Resultate. Die Arbeiten, welche hiezu erforderlich wären, sind folgende :

1. Soll die Erhöhung ausser der Bleiche bei Nr. 0 (siehe Plan litt.A) um $2\frac{1}{2}$ ' abgegraben und das Material hievon zur planmässigen Erhöhung der Strasse von Nr. 0 - Nr. 1 auf der Bleichebrücke verwendet werden. Mit dieser Abgrabung und Aufdämmung kann das Steigen und Fallen vermieden und die Strasse ganz horizontal hergestellt werden.
2. Um die sehr beschwerliche Einfahrt vor und durch die Stadt Wil zu erleichtern, wo die Steigung jetzt bis 15% beträgt, soll die Strasse von der Bleichebrücke bis zur Metzge bei Nr. 9 mässig erhöht und von Nr. 9 bis Nr. 13, nämlich von der Metzge bis zum Morelschen Hause um etwas abgegraben werden. Dadurch würde man statt 14 - 15% von Nr. 1 - Nr. 2 nur 6%, von Nr. 2 bis Nr. 10 nur 9%, von Nr. 10 bis Nr. 12 nur 7% und von Nr. 12 bis Nr. 13 nur 5% steigen und daher die Befahrung der Strasse durch die Stadt so erleichtern, dass sie der Befahrung der Strasse durch den Graben gleich leicht gemacht werden würde. - Die Aufdämmung würde dabei, wie aus dem Profile zu ersehen ist, bei dem Mühle- oder Bleichetor am höchsten Punkte nur 11' und die Abgrabung durch die Stadt von Nr. 9 bis Nr. 13 nur $1\frac{1}{4}$ ' betragen, wodurch der Zweck ohne besondere Störungen von Privatinteressen erreicht werden würde. Indessen ist 9% doch empfindlich und wenn man die Abgrabung in der Stadt von Nr. 9 bis 13 nicht scheut, so ist die Möglich-

keit vorhanden, die ganze Steigung auf nur $6 \frac{5}{6}^{\circ}$ zu reduzieren, wobei beim Mühletor statt $11' = 14 \frac{1}{2}$ aufgedämmt und von Nr. 9 bis Nr. 13 statt $1 \frac{1}{2}' = 3 \frac{1}{2}$ abgegraben werden müsste. Dieses letzte Niveau ist im Plane durch die punktierte Linie Mn ausgedrückt. Dass mit diesem Unternehmen zugleich die Beseitigung der Tore und Metzge verbunden ist, versteht sich von selbst, widrigenfalls keine zweckmässige Einlenkung in die Stadt erreicht werden könnte. Zu diesem Ende muss auch die Erweiterung und Erhöhung der Strasse von der Bleiche bis zum Tor an der rechten Seite vorgenommen werden und der Platz zwischen dem Tore von Nr. 3 bis 5 wäre in seiner ganzen Ausdehnung verloren, auszufüllen und abzuebenen, wie in dem Querprofil 1 und 2 ausgedrückt ist.

3.) Durch den Platz würde bis gegen sein oberes Ende das jetzige Niveau beibehalten werden können und nur nach dem Rathaus (gemeint ist das alte Rathaus) müsste es anfangen, sich nach dem Längsprofil wieder zu senken, um das Gefäll bis zum "Adler" auf $6 \frac{2}{3}\%$ zu reduzieren, wozu gleichzeitig unter dem "Adler" eine Aufdämmung von $3 \frac{1}{2}'$ erforderlich sein würde.

4.) Vom "Adler" bis zum Rank ausser dem Tor wird die Strasse mittelst Aufdämmung von $2 \frac{3}{4}'$ innert dem Tore und Abgrabung am Rank ausser dem Tore um $1 \frac{1}{2}'$ ganz horizontal gemacht. Und damit diese Aufdämmung den an der linken Seite der Strasse tiefer liegenden Häusern nicht lästig falle, müsste sie nach Profil Nr. 3 auf Mauern gestellt werden. Das Tor, welches nur $10'$ breit und $11'$ hoch ist, muss gleich den anderen Toren beseitigt werden,

5.) Da zu den nötigen Auffüllungen viel Material erforderlich ist, wird beantragt, dasselbe mittelst Regulierung der Strasse längs dem Graben zu erzeugen, wodurch eines Teils an Fuhrlohn viel erspart und anderseits auch diese Strasse besonders für die Abhaltung der Märkte wesentlich erleichtert werden würde.

6.) Am schwierigsten ist die Verbindung der Toggenburgerstrasse mit der Stadt. Doch auch dieser Schwierigkeit kann begegnet werden, wenn das Niveau der Strasse am Kreuzwege um $3 \frac{1}{2}'$ gesenkt und die Strasse ihre Richtung gegen den eben herzustellenden Platz zwischen den zwei Toren nimmt und dann erst vor demselben in die Stadt einlenkt. Für die Kommunikation zu Fuss würde am Kreuzweg eine schöne Treppe von 10 Staffeln hergestellt und der scharfe

für alle Führen so beschwerliche Stich am Kreuzweg würde mit einer unbedeutenden Auffüllung von 1' unter dem "Löwen" auf 6% erleichtert werden. Somit wäre auch diese Schwierigkeit ohne Belästigung von Privatinteressen vollkommen überwunden.

7.) Das untere Tor nebst den anklebenden Gebäuden sollte dann beseitigt und das Haus rechts vom Tor sollte um soviel zurückgesetzt werden, dass die Strasse an dieser Stelle vergrädert und nebst den Seitengräben auf die Breite von 21' gebracht werden könnte.

8.) Von diesem Tore bis zum Kreuzweg, dann innert dem Tore durch die Stadt soll das Pflaster ganz neu gemacht werden und alle diese Arbeiten nehmen laut inliegendem Kostenüberschlag die Summe von 6607 fl. 18 , mit Befolgung der Linie Mn aber 7407 fl. 18 in Anspruch.

Der Abbruch der Tore und der anderen Baulichkeiten sollte gegen Ueberlassung der Baumaterialien dem meistbietenden übergeben werden und nur 300 Fuder Steine und aller Schutt sollten für die Herstellung der neuen Strasse vorbehalten werden, da darüber im Kostenvoranschlag Rücksicht genommen worden ist.

St.Gallen, den 22.März 1834.

sig. Negrelli.

Diesem Plan Negrellis wurde dann die gemeinderätliche Genehmigung erteilt, nachdem dieser sich verbürgt hatte, die Ausführung seines Planes in der von ihm aufgeworfenen Kostenberechnung zu übernehmen oder einem soliden Akkordeur mit Kautions an die Hand zu geben. Doch je bestimmter die Zusicherung, desto grösser die Bedenken. So tauchten auch dem Gemeinderate wieder neue Bedenken auf und er setzte eine Kommission ein welche den ganzen Plan Negrellis samt der Kostenberechnung nochmals überprüfen sollte. Diese Kommission entledigte sich ihrer Aufgabe bereits 8 Tage später und fand laut Gemeinderatsprotokoll vom 4. April 1834 in Negrellis Plan folgende Kosten unberechnet:

- Boden und Baumenschädigung (Bleichebrückli) an Herrn Kreisammann Müller.

- Schleissung des Mühle- und Kuenzentores.

- Versetzung des St.Nikolausbrunnens.

- Ableitung des Wassers in das Waschhausdach.

- Erforderliche Ausfüllung zur Färberei auf beiden Seiten.

- f. Entschädigung des Steinhauses.
- g. Schleissung des Schneckentores.
- h. Versetzung des Arrestlokales.
- i. Schleissung der Metzge und Translozierung ins jetzige Arrestlokal.

Das Alles, inbegriffen die von Herrn Negrelli ausgeworfene Summe von 7407 fl. mag, so sagt die Kommission beiläufig höchstens eine Summe von 10'000 fl. erfordern, wenn in Anschlag genommen wird:

1. Dass Herr Kreisamman Müller gänzlich und leicht durch Bodenaustausch kann entschädigt werden.
2. Dass die in litt.c bezeichnete Ausfüllung durch vorrätigen Schutt von Mühle und Kuenzentor geschehen kann.
3. Entschädigung ans Steinhaus durch Holz und Schindeln zu einem Unterzug ans Dach gelöst wird.
4. Die Versetzung des Arrestlokals in den Lätherturm statthaben wird, ~~daß~~ für einen Zivilarrest in der sog. Herrenstube gesorgt ist.
5. Wenn berücksichtigt wird, dass von der Masse wenigstens noch 1000 fl., von beiden Toren 200 fl. und von der Metzge 300 fl. kann gezogen werden, die Sandsteine vom Mühle- und Schneckentor nicht gerechnet.

Daraufhin wurde dann unter dem 21. Juli 1834 vom Gemeinderate an Negrelli geschrieben, dass man entschlossen sei, baldmöglichst sein entworfenen Strassenprojekt zu verwirklichen und diese Korrektion mit der von Stadtswegen um die Stadt durchgeführten in Verbindung zu setzen.

So wurde von den Ingenieuren Negrelli, Lovez und Ruff besagte Strassenkorrektion um den Betrag von 10'000 fl. in Angriff genommen, nachdem der Gemeinderat den Akkord eingegangen war. Dass diese Strassenkorrektion nicht so harmlos war und vielen Bürgern Wils manch beängstigendes Unbehagen einflöste, sehen wir schon daraus, dass, wie Gemeinderatsprotokolle berichten, manche vor allem gegen die gewaltigen Abgrabungen protestierten. So verlangt unter dem dritten Januar 1835 Herr Baron Wirz, dass ihm wegen der ^{bei} ~~am~~ seinem Nr. 1 angebrachten Strassenvertiefung von der Gemeinde Wil für jeden allfällig entstehenden Schaden Kaution geleistet werde. Im Nichtwillfahrenden Falle protestiere

er gegen jede fortsusetzende Arbeit. Und unter dem 13. April 1835 finden wir abermals einen Protest von seiner Seite gegen alles Fortfahren von Strassenarbeiten bei seinem Hause. "Es solle zuesrt das Fundament dieses Hauses untersucht werden."

Unter dem 24. April 1835 treffen wir die Forderung von Seiten der Strassenbauer, dass zur Vollführung des Strassenbaues der Steinhausgarten und dessen Häuschen und Gewölbe in Anspruch genommen werden müsse. Dafür nun forderten die Steinhausbesitzer 300 fl. als Entschädigung und die Zusicherung der Ueberlassung aller Abbruchmaterialien. Sollte ferner das Steinhaus durch den Strassenbau geschädigt werden, so sollte dies unklagbar von der Gemeinde hergestellt werden. Auf diese Forderung ging man ein und bald zeigte sich, dass die Steinhausbesitzer eine feine Nase gehabt hatten. Denn durch den Abbruch des Schneckentores drohte Mitte Mai 1835 das Steinhaus gegen die Mittagsseite einzustürzen. So begann man vorerst das Fundament zu unterminieren. Doch es nützte nichts mehr. Während dieser Arbeit stürzte der südliche Teil des Steinhauses zusammen. Doch trotz der zwei Familien, die darin wohnten, kostete dieser Einsturz kein Menschenleben. Als zudem am gleichen Tage auch das Hofgebäude einzustürzen drohte, gab es mächtigen Lärm im Städtchen. Kirchenpfleger J.N. Merk schreibt in einer Handschrift " Gedrängte Uebersicht der merkwürdigsten Begebenheiten in Wil von den Jahren 1830 - 39 ", dass man sich bald an denjenigen gerächt hätte, welche den neuen Strassenzug durch die Stadt betrieben hatten. Wohl durch dieses Ereignis eingeschüchtert protestierten alsbald 19 Hauseigentümer der forderen Gasse (Marktgasse) feierlich gegen jede Abgrabung vor ihren Häusern zum Zwecke des Strassenbaues, weil eine solche Abgrabung für ihre Häuser nachteilig und schädlich sei. Nachdem dann der Gemeinderat nach zeitweiliger Einstellung der Arbeit diesen Reklamanten erlaubt hatte, ihre Häuser bis auf drei Schuh von Anfang der Säulen (die Arkaden zogen sich vorher durch die ganze Marktgasse hindurch) herauszubauen, zogen sie ihre Klage zurück und der Strassenbau wurde fortgesetzt. Als dann ~~dem~~ Hofgebäude auf der Vorderseite gegen die Stadt hin abermals Einsturz drohte, traf man Gegenmassnahmen und der heute noch sichtbare , mächtige Stützpfiler an der Vorderfront dürfte eine solche Gegenmassnahme gewesen sein.

Später nach Durchführung des Strassenbaues, wozu die Besitzer des Steinhauses zur bequemen Durchführung der Strassenkurve bei ihrem Hause noch 6 Schuh Boden abgetreten hatten, verlangten obige besagte Häuserbesitzer der unteren Marktgasse in einer Eingabe an den Gemeinderat, die nun unschönen Arkaden und die im Wege stehenden Säulen ihrer engen Arkaden entfernt zu dürfen. Diesem Verlangen wurde leider wie dem früheren Herausbau die Genehmigung erteilt, und daher kommt es, dass heute noch das Parterre dieser Häuser weiter von der Strasse zurücktritt als die darüber aufgebauten Stöckwerke.

Nach all diesen Erörterungen mag noch ein näherer Vergleich des Zustandes vor der Strassenkorrektur und der heutigen Situation angebracht sein. Die Lage im Städtchen vor der Strassenkorrektur von 1835 war folgende :

A. Situation im Städtchen vorher:

1. Vor allem war Wil weit mehr das alte wehrhafte Städtchen als heutzutage.
2. Wie stand es mit den Strassen?
 - a. Vom Rank beim heutigen "Pfauen" her war das Gelände beinahe um einen Meter tiefer gelegen. Das Strässchen beim "Adler" und die in der Tiefe versunkenen Häuser geben noch eine Anschauung vom damaligen Zustand.
 - b. Beim Hoftor stieg dann kurz vorher mächtig an, sodass auch der Torweg weit höher und die Toröffnung weit niedriger sein musste.
 - c. Da musste allenthalben tüchtig abgegraben werden; dadurch wurde die Toröffnung viel höher und die Häuser innerhalb des Tores von Frau Hohl-Reutty, Schneidermeister Widmer und das Baronenhaus von Dr. J. Bannwart bekamen Aufstiege von 1 Meter und mehr Höhe.
 - d. Am fühlbarsten war die Korrektur beim Steinhaus (Kantonalbankfiliale) :
 1. Dort führte noch keine Strasse im Bogen der oberen Bahnhofstrasse zu. Die Grabenstrasse und Kirchgasse führten direkt gegen Süden beim heutigen Hause von Herrn Stillhart-Erat, die Kirchgasse den Abhang hinab in die Toggenburgerstrasse hinein.
2. Wie schlimm während des ganzen Jahres, besonders aber im

Winter bei Eis und Schnee jener starke Stich war, lässt sich denken. Da war die Korrektur eine Wohltat.

3. Also nahm Negrelli die Führung der Strasse am Steinhaus vorbei in seinen Plan. Dazu musste die Müller-Steinhaus'sche Familie den vor dem Steinhaus liegenden Garten mit Mauer und Hütchen opfern.

4. Dann galt es das Gefälle dieses neuen Strassenstückes vom Steinhaus bis zur Bleiche hinaus zu verteilen, um dadurch eine sanft ansteigende Strassenstrecke zu erhalten.

5. Wie steil es ehemals von ausserhalb Schöntal anstieg zum Steinhaus erkennt man durch den Blick in den heutigen Schöntalhof, der ehemals in der Höhe der Strasse lag. Auch die Stützmauer beim Hause von E. Wick-Vollmar (untere Mühle) zeugt noch von der damaligen Tiefe.

6. Uebrigens zeigt die alte Strasse bei Bäcker Hanselmann gegen Coiffeur Geiger hinab noch beinahe unverändert, wie steil ehemals die Strasse auch vom Steinhaus gegen das Schöntal hinabführte. - Darum die anhaltenden und energischen Reklamationen Kreisamman Müller zum Schöntal, der seinen neu erbauten Gasthof zu dem man zuerst eine Steintreppe hinaufstieg, immer mehr und mehr im Boden versinken sah, sodass man zuletzt, wie heute noch, ein Stieglein hinabsteigen musste zum Eingang.

B. Doch all das ist wenig im Vergleich zum Verluste aller materiellen Güter, der mit dieser Strassenkorrektur verbunden war und in Negrellis Gutachten als eine selbstverständliche Nebensächlichkeit erwähnt wurde.

1. Einzig das Hoftor oder Schnetztor blieb erhalten, weil es sich ohne Abbruch der darüber sitzenden Häuser nicht entfernen liess. Wer weiss, welcher gute Geist da noch das Ärgste verhütete.

2. So sind an Toren gefallen :

a. Das äussere Tor beim heutigen "Pfaun", das später als Hinweis auf das auf dem Hasenberg erbaute Kapuziner-Kloster auch etwa das Kapuzinertor genannt wurde. Auch dieses enthielt oben eine Wohnung.

- b. Durch die obere Kuhgasse (obere Stallengasse) und am unteren Latherturm vorbei gelangte man zum untern Stallengasstor.
- c. Durch die untere Kuhgasse gelangte man zum unteren Vorstadttor oder unteren Schmittentor, das auch Rickenbachertor oder Jsenringsches Tor genannt wurde. Links und rechts davon stand eine Schmitte, deren eine (im Hause Schmidweber) lange Zeit von der Familie Schmidweber innegehabt wurde.
- d. Beim heutigen Schweizerhaus stand das Kuenzentor, von dem man heute noch die beiden Mauersitze sieht, beim Schweizerhaus selbst und gegenüber. Wie schade, dass auch dieses Tor weichen musste. Es war wohl kaum ein starkes Verkehrshindernis und gewährte sicherlich treffliche Durchblicke in die obere Stadt, sofern das Schneckentor offen stand.
- e. Dieses Schneckentor zog sich vom Steinhaus zum gegenüber liegenden Hause, dem "Schnecken" (zwischen Haus Erwin Bischoff und Stillhart-Erat, wo der eigentümliche Einschnitt sich befindet).
- f. Das untere Mühle-Tor stand zwischen der unteren Mühle und dem früheren Waschhaus (heute Pissior bei der Kantonalbank).
- g. Etwas weiter unten, vielleicht zwischen unterer Mühle und Kolonialwaren Senn (Haus zur Schmiede) zog sich das Pankratustor hin. Es wird im Strassenbau-Akkord wie die meisten Tore ausdrücklich erwähnt und seine Statue gleich dem Zierate des Schneckentores (Türmli, Uhr, Pyramiden) für die Stadt reserviert. Wenn es in seinem ganzen Aufbaue der herrlichen St. Pankratius-Statue entsprach, dann ist uns in ihm ein überaus schönes Bauwerk verloren gegangen.
- h. Auch das letzte der Tore, vom "roten Gatter" (Sennhof) zur heutigen Buchdruckerei "Wiler Bote" sich ziehende obere Mühlentor, ist uns dank der Mühe eines uns unbekannten Künstlers im Bilde erhalten geblieben.

Alle diese Tore fielen leider wie zumeist auch in St. Gallen, Rorschach, Uznach und Lichtensteig.

C. Die Arkaden :

1. Nachdem, vermutlich auch um jene Jahre herum, die beiden Häuser Karl Ehrat's Erben, Kupferschmied, und Haus zur "Taube" zum Teil abgebrannt waren, mögen deren Besitzer ~~de~~ den anderen Mitgeteilt haben, wie hell und sonnig nun ihre Ladenlokale gegen die früheren unter den Arkaden seien. Das wirkte ansteckend.
2. Auf ein bezügliches Gesuch vom 13. Juni 1835 erlaubte der ohnehin befrängte Gemeinderat den Hauseigentümern der unteren Marktgasse bis auf 3 Schuh von Anfang der Säulen (Vorderfront) an rückwärts herauszubauen.
3. Dieser Beschluss wird am 21. Juni 1837 nochmals ausdrücklich aufrecht erhalten, damit die dortige ohnehin enge Durchfahrt nicht noch mehr verengt werde.
4. Später verlangen diese Hausbewohner an der Marktgasse in einer Eingabe, die nun unschön wirkenden und im Wege stehenden Säulen entfernen zu dürfen. Das wird ihnen gewährt. Seitdem sind bedauerlicherweise alle Arkaden in der unteren Marktgasse verloren gegangen. Das erste Stockwerk jener Häuser hängt heute zumeist recht unschön heraus in die Strasse.

Diese Strassenkorrektur von 1835, so sehr man auch deren Vorteile und Notwendigkeit für den zunehmenden Verkehr einsehen muss, muss dennoch als baugeschichtlich unverantwortlich beurteilt werden, zumal ja heutzutage der Verkehr doch nicht durch die damals umgebauten Strassen durch das Städtchen geht, sondern durch die Strassen der neuen Stadtteile sich abspielt. War es also nötig, einem unsicher zustande kommenden Verkehre zuliebe all die schönen und malerischen Tore und Arkaden des alten trutzigen Wil zu opfern ?

Mit Recht hat deshalb diese Korrektur damals schon ihre Gegner gefunden, zu denen auch Kirchenpfleger J.N. Merk gehört haben mag, der diesen Strassenbau als eine allgemein misslungene Korrektur bezeichnet. Verkehrspolitisch mag sie ja eine absolute Notwendigkeit gewesen sein, wenigstens für den gegebenen Augenblick, und die Zukunft ergründen konnte man eben nicht. Doch ich wage zu behaupten und diese Behauptung wird sich nach all den

verkehrspolitischen Erfahrungen der letzten 100 Jahre nicht zurückweisen lassen, dass die Stadt Wil durch diese Strassenkorrektur weit mehr an malerischen und baulichen Werten eingebüsst hat, als sie auf der anderen Seite an Verkehrsvorteilen gewann. So müssen wir auch heute noch stets mit Bedauern und Kopfschütteln an das Jahr 1835 zurückdenken.

2.) Entwicklung in den letzten 100 Jahren : Zum Teile ist schon unter dem Kapitel "Einzelbauten" darauf hingewiesen worden, wie sich diese Bauten in der neuesten Zeit verändert haben. Zu erwähnen bleiben nur noch der Bau einzelner grösserer und Besonders öffentlicher Neubauten, sowie die Vergrösserung der Stadt Wil im allgemeinen. Was erwähnenswerte Neubauten anbetrifft, so ist in erster Linie der Bau der Linie Zürich-St.Gallen und damit in Verbindung die Erstellung des Bahnhofes Wil im Jahre 1855 zu erwähnen. Mit der Erstellung dieser Bahnlinie, welche das damalige Wil im Südwest-Zipfel streifte, war auch eine Vergrösserung Wils ennet des Schienenstranges gegeben. So entstand zugleich begünstigt von der Blütezeit der St.Galler Stickerei das Südwest-Quartier oder Sämtisquartier, wo auch bedeutende Stickereien, wie die Filiale von Reichenbach & Co. und die ostschweizerische Stickfachschule eingerichtet wurde.

Die Erbauung des kantonalen Asyls anfangs der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts, welche Anlage in den letzten Jahren durch Neubauten wieder vergrössert wurde, brachte auch eine Erweiterung der Stadt nach dieser Richtung mit sich, die sich heute durch den Bau von Einfamilien- und neustens durch eine Anzahl Zweifamilienhäuser unterhalb "Konstanzerhof" fortsetzt. Ob die Wiler damals, als sie entscheiden konnten, Militärkaserne oder kantonales Asyl innerhalb ihres Städtchens zu beherbergen, kaufmännisch richtig gewählt haben, möchte ich bezweifeln. Gewiss für eine Industrie-Stadt mochte es wenig ausmachen, Asyl oder Kaserne bei sich zu haben. Doch die Stadt Wil war niemals und ist auch heute keineswegs eine Industrie-Stadt, sondern vielleicht wie keine andere ist sie auf Verkehr angewiesen. Das zeigt schon ein einziger Blick auf die unzähligen Ladengeschäfte und Gasthäuser. Somit hätte sie wohl besser getan, damals als es um Asyl oder Kaserne ging, die Kaserne zu wählen, selbst auf die Gefahr hin, dass sie die schönen Vorteile eines ruhigen Städtchens zum