

Technisches Gutachten

über die Correction der Hauptstrassen in und um die Stadt Wyl,
bezüglich auf den Plan Litt. A.

(Kantonsingenieur Negrelli, 22. März 1834)

(Seite 1)

Es ist eine unbestreitbare Thatsache, dass die Hindernisse, welche die Haupt, und Handelsstrassen in, und um Wyl dem Verkehr in den Weg legen ohne grossen Nachtheil der gesammten Bürgerschaft nicht länger fortbestehen können, und dass eben dieser Verkehr, welchem man heutzutage überall Erleichterungen, besonders durch Anlegung guter Strassen anbahnt, früher oder später von der Stadt Wyl ganz abziehen, und sich leichtere Wege suchen könnte. Diese Hindernisse sollten darum beseitigt werden.

Es ist zwar nicht leicht, in einem so beschränkten Terrain diesen Zweck zu erreichen, doch unmöglich ist es auch nicht, und die Untersuchung, welche jüngst mit dem Niveau statt gefunden hat, biethet hierin falls nur erfreuliche Resultate. Die Arbeiten, welche hiezu erforderlich wären, sind folgende:

1.

Soll die Erhöhung ausser der Bleiche bei No. 0, vide Plan Litt. A, um 2 1/2 ' . abgegraben, und das Materiale hievon zur planmässigen Erhöhung der Strasse von No. 0 bis No. 1 auf der Bleichebrücke verwendet werden.

(Seite 2)

Mit dieser Abgrabung, auf 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 Wyl zu erleichtern, wo die Steigung jetzt bis 15 % beträgt, soll die Strasse von der Bleichebrücke bis zur Mezge bei No. 9 (gestrichen: bedeutend) mässig erhöht, und von No. 9 bis No. 13, nemlich

von der Mezge bis zum Morell'schen Hause nur etwas abgegraben werden. Dadurch würde man statt 14 und 15 %, von No 1 bis No 2 nur 6 %, von No 2 bis No 10 9 %, von 10 bis 12 7 %, und von 12 bis 13 5 % steigen, und daher die Befahrung der Strasse durch den Graben die Stadt so erleichtern, dass sie der Befahrung der Strasse durch den Graben gleich leicht gemacht werden würde. Die Aufdämmung würde dabei wie auf dem Profil zu ersehen ist, bei dem Mühl- oder Bleichethor vom höchsten Punkt nur 11 ', und die Abgrabung durch die Stadt von No 9 bis No 13 nur 1 1/4 ' betragen, wodurch der Zweck ohne besondere Störungen von Privat-Interessen erreicht werden würde. Indessen ist 9 % doch empfindlich, und wenn man die Abgrabung

(Seite 3)

in der Stadt von No 9 bis 13 nicht scheut, so ist die Möglichkeit vorhanden, die ganze Steigung auf nur 6 5/6 % zu reduzieren, wobei beim Mühlthor statt 11 ', 14 1/2 aufgedämmt, und von No 9 bis 13 statt 1 1/4 ', 3 1/2 ' abgegraben werden müsste. Dieses letzte Niveau ist im Plan durch die punctierte Linie m. n. ausgedrückt. Dass mit diesem Unternehmen zugleich die Beseitigung der Thore und der Mezge 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 Bleichebrücke bis zum Thor an der rechten Seite vorgenommen werden, und der Platz zwischen den Thoren von No 3 bis 5 wäre in seiner ganzen Ausdehnung verlohren auszufüllen, und abzubauen, wie in den Quer-Profilen 1 und 2 ausgedrückt ist.

3.

Durch den Platz würde bis gegen sein oberes Ende das jezige Niveau beibehalten werden können, und nur nach dem Rathhaus müsste es anfangen sich nach dem Langprofil wieder zu senken, um das Gefäll bis zum Adler auf 6 3/4 % zu reduzieren, wozu gleichzeitig unter dem

(Seite 4)

Adler eine Aufdämmung von 3 1/2 ' erforderlich dazu würde.

4.

Vom Adler bis an Rank ausser dem Thor wird die Strasse mittelst Aufdämmung von 2 3/4 ' inner dem Thor, und Abgrabung am Rank ausser dem Thor von 1 1/2 ' ganz horizontal gemacht, und damit diese Aufdämmung den an der linken Seite der Strasse tiefer liegenden Häuser nicht lästig werden, müsste sie nach Profil No 3 auf Mauern gestellt werden. Das Thor, welches nur 10 ' breit, und 11' hoch ist, muss gleich den anderen Thoren beseitigt werden.

5.

Da zu den nöthigen Auffüllungen viel Material erforderlich ist, wird beantragt, dasselbe mittelst Regulierung der Strasse längs dem Graben zu erzeugen, wodurch eines Theils an Fuhrlöhnen viel erspartet, und andererseits 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

(Seite 5)

wenn das Niveau der Strasse am Kreuzweg um 3 1/2 ' gesenkt, und die Strasse ihre Richtung gegen den eben herzustellenden Platz zwischen den zwei Thoren nimmt, und dann west von demselben in die Stadt einlenkt.

Für die Communication zu Fuss würde am Kreuzweg eine schöne Treppe von 10 Staffeln hergestellt, und der schwerste, für alle Füsse so beschwerlich Stich am Kreuzweg würde mit einer unbedeutenden Auffüllung von 1 ' unter dem Löwen, auf 6 % erleichtert werden. Somit wäre auch diese Schwierigkeit ohne alle Belästigung

von Privatinteressen vollkommen überwunden.

7.

Das untere Thor nebst den anklebenden Gebäuden sollte drum beseitigt, und das Haus rechts dem Thor sollte um so viel zurückgesetzt werden, dass die Strasse an dieser Stelle vergrössert und nebst den Seitengräben auf die Breite von 21 ' gebracht werden könne.

8.

Von diesem Thor bis am Kreuzweg, dann inner der Thore durch die Stadt soll das Pflaster ganz neu gemacht werden, und alle diese Arbeiten nehmen laut umliegenden Kosten-

(Seite 6)

vorschlag die Summe von 6607 F 18 Kr. mit Befolgung der Linie m. n. aber 7407 f 18 Kr in Anspruch.

Der Abbruch der Thore, und der andren Baulichkeiten sollte gegen Vorweisung der Baumaterialien dem Meistbiethenden übergeben werden, und nur 300 Fuder Steine, und aller Schutt sollte für die Herstellung der neuen Strasse vorbehalten werden, da darüber im Kostenaufschlag Rücksicht genommen worden ist.

St. Gallen den 22. März 1834

(sign.) Negrelli