Die Thurkorrektion bei Wattwil 1906-1914

Autor(en): **Bischofberger, Mario / Koller, Andreas**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Jahrbuch**

Band (Jahr): **- (2004)**

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-882890

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Thurkorrektion bei Wattwil 1906–1914

Noch vor hundert Jahren floss die Thur mit vielen Windungen und Krümmungen durch das Toggenburg. Diese Kurven wurden durch Ablagerungen von Schwebeteilchen der Seitenbäche, die sogenannten Schwemmfächer, geformt. In der Zeit der Industrialisierung siedelten sich zahlreiche Unternehmungen an der Thur an, um die Wasserkraft zu nutzen. Durch die vielen neuen Betriebe dehnte sich das Dorf Wattwil stark aus, aber dieser Entwicklung waren Grenzen gesetzt. Die immer wieder auftretenden Hochwasser stellten eine stete Gefahr dar. Überschwemmungen und Dammbrüche richteten Schäden an Gebäuden, Kulturobjekten sowie an den Feldern an. Sumpfgebiete zwischen Wattwil und Ebnat machten die Thurebene unbebaubar, unbewirtschaftbar und waren auch ein Gesundheitsrisiko.

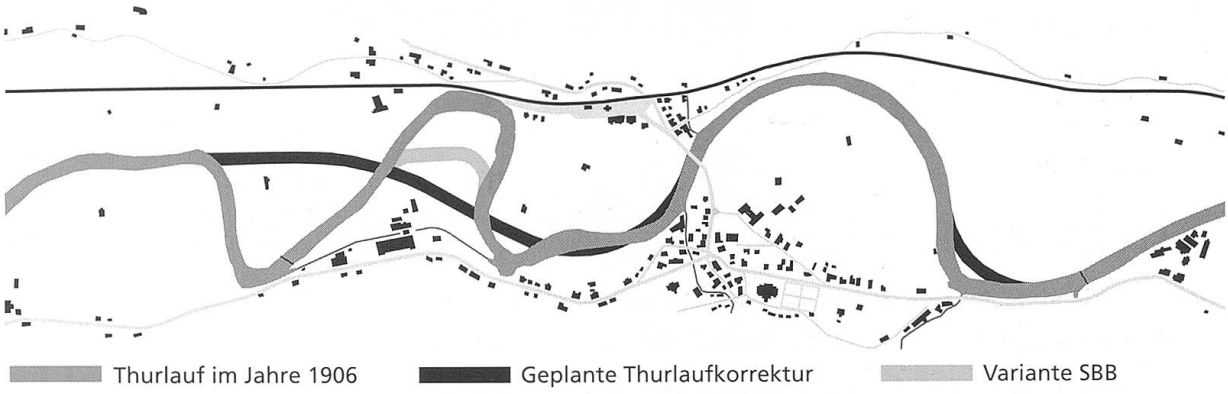
Mario Bischofberger / Andreas Koller

Eine gesunde und sichere Entwicklung der Ortschaft Wattwil war durch die stete Hochwassergefahr und den hohen Grundwasserpegel stark eingeschränkt. Deshalb wurden zur Dämmung der Überschwemmungsgefahr und zur Entsumpfung der Talebene Projekte ausgearbeitet, um die scharfen Kurven der Thur zu beseitigen, da sie immer an diesen Stellen über ihre Ufer trat. Von den ersten Projekten bis zur definitiven Einigung für eine Variante verging viel Zeit. Auf die Einzelheiten der verschiedenen Projekte, die Finanzierung und die Ausführung wird im Folgenden genauer eingegangen.

Die verschiedenen Projekte

Bereits im Jahre 1887 wurde ein erstes Projekt zur Thurkorrektion von Ingenieur Meley ausgearbeitet. Dieses sollte rund 700 000 Franken kosten. Obwohl dieses Projekt vom Bund mit 40 Prozent subventioniert worden wäre, blieb es wegen Finanzierungsproblemen unausgeführt.

1902 griff die Sonntagsgesellschaft die Frage der Thurkorrektion wieder auf. Der Gemeinderat gab einer besonderen Kommission den Auftrag, sie erneut zu bearbeiten. Am 24. März 1902



Die Situation im Jahr 1906.

einigte man sich, eine Totalkorrektion von Wattwil bis Lichtensteig zu verfolgen. Die Planung des neuen Projektes wurde Ingenieur Arnold Sonderegger in St. Gallen übergeben. Die Planung und die Vermessungen beanspruchten viel Zeit, so dass die Gemeinde Wattwil die Pläne erst am 28. Januar 1904 erhielt. Die Kosten beliefen sich auf rund zwei Millionen Franken. Der Gemeinde sowie Ingenieur Sonderegger war sofort klar, dass dieses Projekt (rote Linie genannt) niemals finanziert werden konnte. Deshalb reichte dieser gleichzeitig andere Varianten ein, die einiges günstiger zu stehen gekommen wären, darunter ein «blaues Projekt».

Am 11. Februar wurde in Wattwil eine Versammlung abgehalten, an der Landammann Zollikofer der Gemeinde klarmachte, dass eine Totalkorrektion nicht in Frage komme und man sich mit einer Partialkorrektion begnügen müsse. Man sprach sich allgemein für das «blaue Projekt» aus im Wissen, dieses später ergänzen zu müssen.

Die Opposition zur «blauen Linie» äusserte den Wunsch einer Geradeführung der Thur, jedoch auf einer kürzeren Strecke und in einer kostengünstigeren Ausführung als die «rote Linie», um die Kosten auf etwa eine Million Franken senken zu können. Um die Meinung eines Fachmanns einzuholen, wurde Professor Tschokke beigezogen. Er sollte alle bisherigen Projekte überprüfen und das seiner Meinung nach beste bezeichnen. Infolge des Schlusses von Tschokke liess man die Detailrechnung eines Projektes «braune Linie» erstellen. Diese ergab eine Kostensumme von 1 700 000 Franken anstatt des Voranschlags von einer Million. Das Projekt wurde verworfen. Somit stand die Kommission wieder am Anfang. Was nun? Die Schweizerischen Bundesbahnen drängten auf einen baldigen Entscheid, weil sie wegen des Baus des Rickentunnels dringend Platz für ihre Bahnhoferweiterung brauchten. Man kam zum Schluss, aus Kostengrün-

den nur eine Partialkorrektion durchzuführen und schickte eine Delegation zu Professor Tschokke. Dieser beriet sich mit Sonderegger und Oberbauinspektor von Morlott. Man entschied sich, ein Projekt auf Grund der blauen Sonderegger'schen Variante auszuarbeiten.

Dieses Projekt sah eine Beseitigung der Wehre im Bunt und das Einsetzen einer Hochwasserschleuse im Wehr Riederer bei der Stadtbrücke in Lichtensteig vor. Von einer Geradeführung der Thur wurde bei dieser Variante abgesehen. Das Motto lautete: «Ein guter Krumm ist auch nicht dumm.» Die Kosten für dieses Projekt betrugen nach einer ersten Schätzung etwa eine Million Franken. Das Hauptaugenmerk richtete Sonderegger darauf, die Thur mit Hilfe der einfachsten und natürlichsten Mittel möglichst tief ins Gelände hinein zu verlegen. Auf seinen Vorschlag hin wurden alle Wehre im Korrektionsgebiet expropriiert, damit ein natürlicher Ausgleich des Gefälles der Flusssohle möglich wurde. Sonderegger stellte interessante Berechnungen auf, die belegten, dass die Expropriation der Wehre kostengünstiger zu stehen komme als die Erhaltung der Wasserkraft. Ausserdem waren die Unternehmungen immer weniger an die Wasserkraft gebunden, da sie billigen Strom von grossen Kraftwerkzentralen her beziehen konnten. Die letzte definitive Kostenberechnung kam unter Berücksichtigung der Expropriation der Wehre auf die Kostensumme von 1 100 000 Franken. Der Kantonsingenieur hatte das Projekt vorsorglich auf 1 300 000 Franken budgetiert. Diese Kosten galten zwar als hoch, aber tolerierbar. Auch Oberbauinspektor von Morlott glaubte, dass das Projekt Sonderegger «das einzige sei, das einmal bezüglich Kosten ausgeführt werden kann und anderseits allen Bedürfnissen einer rationellen Regulierung des Thurlaufes entspricht». Schliesslich gab auch Kantonsingenieur Bersinger sein Einverständnis.

Die Schweizerischen Bundesbahnen sahen nur eine Verlegung und nicht eine Korrektion der Thur vor, da ihr Interesse nur die Beschaffung von neuem Terrain für die Erweiterung des Bahnhofs Wattwil betraf. Dadurch wäre aber die Gefahr einer Überschwemmung für den unteren Teil des Dorfes Wattwil nur noch verstärkt worden. Der geplante Bahndamm mit Terrainauffüllungen und die Deponien im Bleiken für den Aushub des Rickentunnels hätten eine Einengung des Tales, folglich eine Einschränkung des Überschwemmungsgebietes und eine veränderte Richtung der Überschwemmung zur Folge gehabt. Deshalb war schnell klar, dass diese Variante nicht ausgeführt wer-

den durfte und auf eine schnelle Ausführung der Variante Sonderegger gedrängt werden musste.

Finanzierung

Anfänglich ging man von Gesamtbaukosten von 1 320 000 Franken aus, an die der Bund einen Anteil von 50 Prozent, der Kanton von 17 Prozent sowie die Gemeinde von 10 Prozent leisten sollten. Für die restlichen Kosten sollten die SBB, die Bisher-Pflichtigen und der Perimeter aufkommen. Die SBB sollten einen Aversalbeitrag, d.h. einen einmaligen Betrag von 60 000 Franken sowie einen Perimeter-Anteil von 15 Prozent beisteuern. Die Bisher-Pflichtigen sollten ebenfalls 60 000 Franken leisten, so dass vom Perimeter noch ein Betrag von etwa 150 000 Franken zu begleichen gewesen wäre.

Es stellte sich allerdings heraus, dass die Baukosten doch höher als veranschlagt ausfallen würden, da noch einige Ergänzungsarbeiten durchgeführt und bei Lichtensteig ein «Rank» entschärft werden mussten. Die beiden Projekte mit einem Kostenvoranschlag von 50 000 Franken erhöhten die Gesamtbaukosten auf einen Voranschlag von 1 425 000 Franken. Ausserdem wurde der Aversalbeitrag der SBB auf 35 000 Franken und deren Perimeter – Anteil auf 10 Prozent gekürzt. Dadurch wurden jedoch die Kosten für den restlichen Perimeter zu hoch. Deshalb stellte man ein Gesuch an den Kanton St. Gallen um eine Erhöhung der Subventionen auf 20 Prozent, später auf 25 Prozent. Der Kanton bewilligte schliesslich einen zusätzlichen Aversalbeitrag von 40 000 Franken, was einer totalen Subvention von etwa 23 Prozent gleichkam. Daraus ergaben sich folgende Anteile an den Gesamtbaukosten:

Bund	50 Prozent
Kanton	23 Prozent (20 Prozent + 40 000 Franken)
Gemeinde	10 Prozent
Perimeter + SBB	17 Prozent

Die tatsächlichen Kosten für das gesamte Bauwerk beliefen sich schliesslich auf 1 459 367.16 Franken, was einer nichtsubventionsberechtigten Kostenüberschreitung von 34 367.16 Franken gleichkam. Dazu der Kommentar aus dem Amtsbericht von 1914: «Hiezu ist jedoch zu bemerken, dass das Thurkorrektions-Unternehmen für verkauften Boden vom alten Thurbett bereits verschiedene Einnahmen erzielt hat und dass auch die während der Bauzeit gelösten Gelder für den Kiesbezug zugunsten der Bauausführung verwendet wurden. Zudem stehen dem Unter-

nehmen noch weitere Einnahmen aus dem zurzeit noch nicht liquidierten Boden des alten Flussbettes in Aussicht. Die Kassarechnung schliesst deshalb wesentlich günstiger ab als die unmittelbare Baurechnung.»

Chronologischer Ablauf der Bauarbeiten

1906

Die Idee des definitiven Projektes ist es, dem bestehenden Flusslauf möglichst zu folgen und nur die beiden obersten scharfen Kurven abzuschneiden. Ausserdem sollen alle Wehre im Korrektionsgebiet expropriiert werden. Die Kostensumme beträgt 1 320 000 Franken.

1907

Der Kostenvoranschlag von 1 320 000 Franken findet allseitige Genehmigung. Mit der Ausführung der beiden Durchstiche muss begonnen werden, weil die Bahnhoferweiterung und die Arbeiten für die Rickenbahn und die Bodensee-Toggenburg-Bahn auf eine baldige Ausführung drängen und die Verantwortlichen dieser Bauprojekte keinen Aufschub mehr dulden. Mit den Schweizerischen Bundesbahnen wird eine Vereinbarung getroffen, dass diese bezüglich der Bauarbeiten die ihnen entstehenden Selbstkosten übernehmen. Die Bauarbeiten haben unter dem Arbeitermangel zu leiden und werden von Hochwasser und Vereisungen gestört.

1908

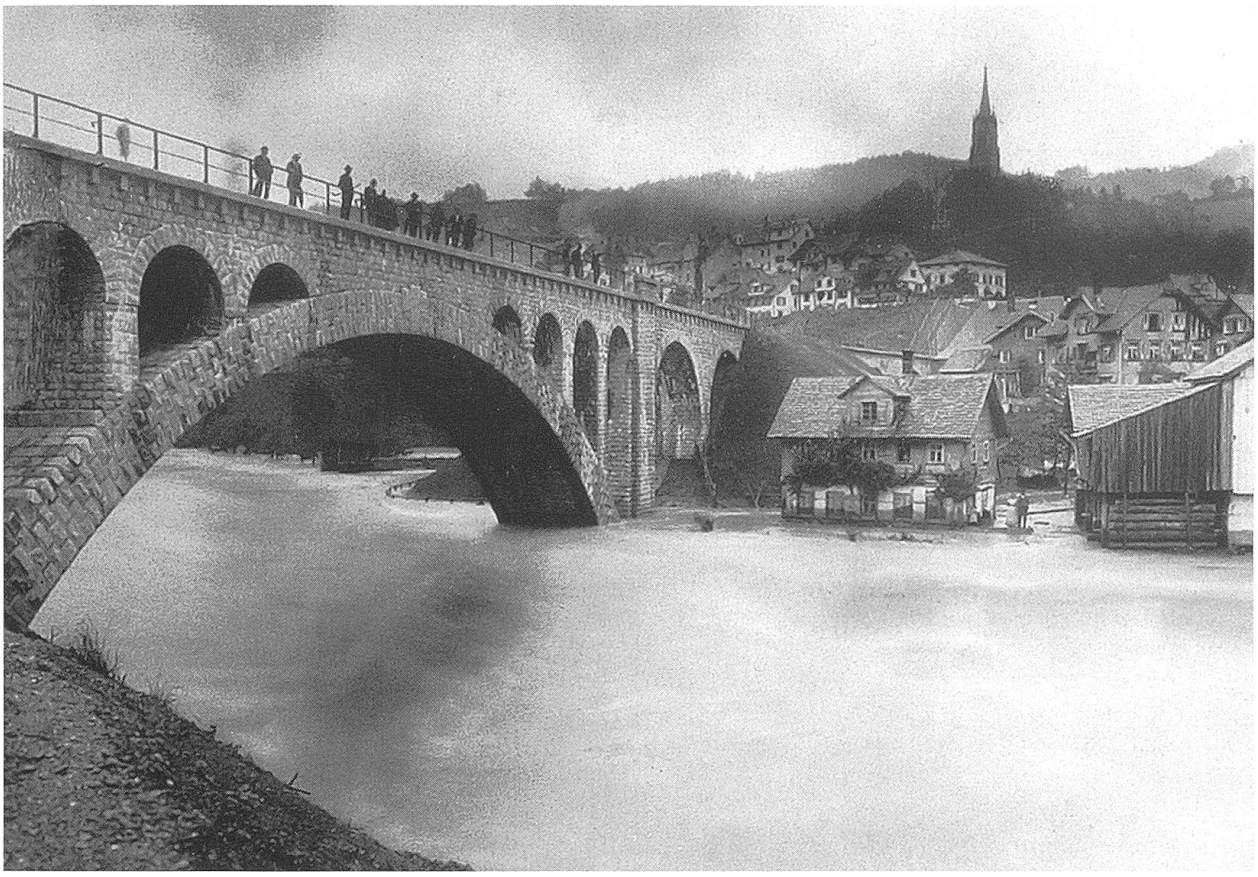
Die Arbeiten schreiten erfreulich fort. Beide Durchstiche oberhalb des Dorfes Wattwil und der Rietwis werden fertiggestellt, und das alte Flussbett zwischen Rietwis und Staatsbrücke wird normalisiert. Im Herbst wird beim Schmidenbach ein kleiner Durchstich gegraben und das Wehr Vogt-Anderegg abgetragen. Die Rückwirkungen der Arbeiten auf die Höhenlage der Flusssohle zeigen sich positiv. Die Dimensionierung des neuen Flussbetts ist richtig, weil das Hochwasser vom 4. September nur noch an den nicht korrigierten Stellen debordiert. Die Thur wird sich voraussichtlich noch beträchtlich weitervertiefen und das Durchflussvermögen steigern. In der Rietwis wird eine neue Brücke erstellt. Einzelne Arbeiten wie die Erdarbeiten und die Normalisierung übersteigen das Budget, dafür können Einsparungen bei der Auflösung der Wasserkraftanlage und im Landerwerb erzielt werden. Die Mehrkosten und die Minderkosten gleichen sich aus.

1909

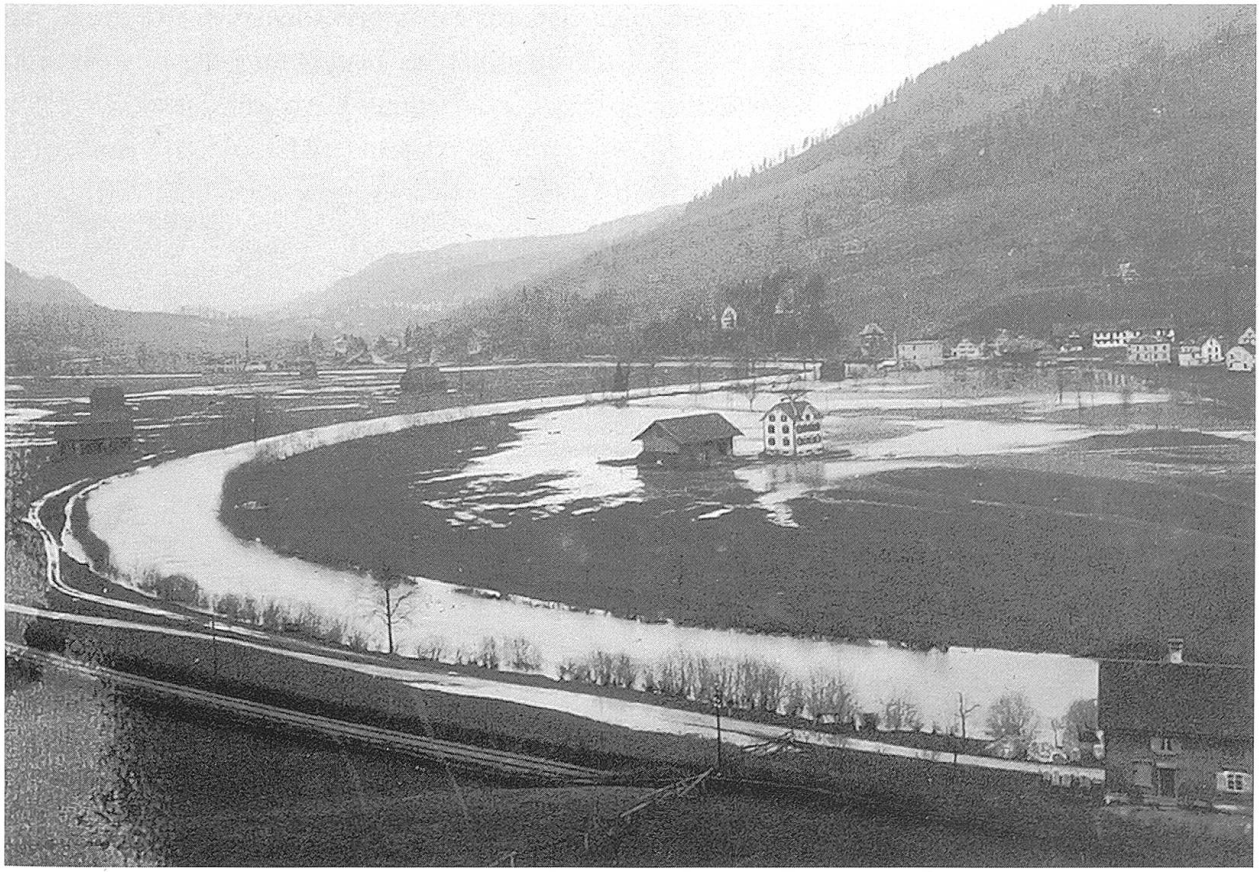
Viele kleine Arbeiten werden ausgeführt, namentlich die Einführung von Seitenbächen, die Erstellung der Brücke am Dorfbach, die Verlegung der Schomattenstrasse, usw. An der Normalisierung von der Dorfbrücke bis zum Schmidenbach und am Durchstich Au wird gearbeitet. Der nasse Sommer erschwert die Aushebung grosser Erdmassen, was die Arbeit um zwei Monate verzögert. Die Thur hat das regelmässige Bett überall beibehalten, es gab weder grosse Auswaschungen noch Ablagerungen. Die Wassertiefe ist bei allen Wasserständen auffallend gleichmässig. Lose Steinvorlagen als Uferschutzbauten und Rasenböschungen haben sich bewährt, denn sind sie einmal verwachsen, erweisen sie sich als sehr widerstandsfähig. Im Dorf Wattwil baut die Staatsstrassenverwaltung eine neue Staatsbrücke.

1910

Der Au-Durchstich, der grösste der vier Durchstiche, wird im Juni fertiggestellt. Die Thursohle oberhalb von Wattwil vertieft sich seit der Öffnung der beiden Rietwis-Durchstiche stark, annähernd zur im Projekt geplanten zukünftigen Sohle. Beim Wehr verläuft die Vertiefung langsamer und weniger programmgemäss. Unterhalb des Wehres in den Schomatten führt die Thur mehr Abschwemmungsmaterial zu, als sie vorwärtsschieben kann, und die Sohle erhöht sich. Vor der Eröffnung des Au-Durchstiches wird deshalb eine provisorische Schwelle ins neue Flussbett eingebaut. Das Juni-Hochwasser bricht in den Schomatten den Damm. Im Juli ist er, 60 Zentimeter höher und mit Steinvorlagen verstärkt, bereits wiederhergestellt. Oberhalb der Staatsbrücke zerstört die Wasserkraft den Damm auf der konkaven Seite, der vor zwei Jahren normalisiert worden und noch nicht gut verwachsen war. Das verwendete Normalprofil hält dem grössten zu erwartenden Hochwasser stand, sobald die vorausgesetzte Vertiefung annähernd erreicht ist. Als Uferschutz bewähren sich hohe Steinvorlagen und beraste Böschungen. In Kurven wird der konkave Damm fünfzig bis sechzig Zentimeter überhöht. Die bisher ausgeführten Arbeiten oberhalb von Wattwil sowie Bahnarbeiten zwischen Wattwil und Lichtensteig führen durch das angeschwemmte Material zu einer Sohlenerhöhung. Um dieser entgegenzuwirken muss das Gefälle der Thur bei Lichtensteig erhöht werden, indem man am Lichtensteiger Wehr fünf Schleusen einbaut und die noch bestehenden Wehreinbauten im Flooz entfernt.



Überschwemmung bei der Stadtbrücke Lichtensteig, 1910.



Überschwemmungen während der Korrektion 1910 in der Grüenau Wattwil.

Überschwemmung im Ausserdorf mit Rietwisbrücke 1910.

Rietstein und Quartier an der Ringstrasse 1910.

1911

Günstige Witterung und Wasserverhältnisse begünstigen die Arbeiten. Die Schäden des Hochwassers 1910 am Damm in den Schomatten werden behoben. Einzelne Strecken oberhalb von Wattwil werden normalisiert. Die Strecke von der Mündung des Rickenbachs bis zum Bunt (ungefähr 3 Kilometer) wird vollständig verbaut und reguliert, das alte Thurbett beim Rietstein mit Tunnelmaterial vom Rickentunnel aufgefüllt. Die provisorische Schwelle im Au-Durchstich wird im Sommer auf halbe Höhe abgetragen, das Stauwehr Würth im Bunt abgebrochen. Die Schleusenfallenanlage beim Lichtensteiger Wehr wird vollendet.

1912

Es werden Arbeiten im unteren Teil der Thurkorrektion bei Lichtensteig durchgeführt. Bei der scharfen Kurve der Thur oberhalb des im selben Jahre umgebauten Riederer-Wehres wird das Thurbett auf die linke Seite verlegt. Dieser Eingriff war 1906 nicht projektiert worden und kostete rund 55 000 Franken. Der Betrag wird im Verhältnis der übrigen Arbeiten subventioniert. Die Entfernung der beiden Stauwehre Würth und Fäh bei Lichtensteig und im Flooz erweist sich als positiv beim Anschwellen der Thur. Die Normalisierung des unteren Teils des Korrektionsgebietes wird in Angriff genommen. Das linke Thurufer von der Einmündung des Rotenbachs bis zur Strassenbrücke gelangt zum Abschluss. Die Fortsetzung von der Brücke abwärts bis zur BT-Bahn-Brücke wird vorbereitet und teilweise fertiggestellt.

1913

Es wird hauptsächlich an Normalisierungen, verbunden mit Hochwasserdämmen, Uferschutzbauten und Ausgleichen der Richtungsverhältnisse, gearbeitet. Das frei gewordene Material wird zur Erhöhung der Dämme an jenen Stellen verwendet, an denen ein Hochwasser am ehesten über die Ufer treten könnte. Die Strecken im Bunt und im Flooz sind nun fertig normalisiert. Für den Schutz des Böschungsfusses wurden bis anhin Bruchsteine aus den Steinbrüchen Ulisbach und Scheftenau verwendet, deren Transport sehr kostspielig war. Darum werden nun an Ort und Stelle Betonquader hergestellt. Einzelne, besonders gefährdete Stellen werden mit Pfählen und Längsschwellen verstärkt. In der Au müssen wegen des weiter unten gelegenen Durchstichs und der damit verbundenen Sohlenvertiefung die

Böschungen auf einer Länge von 150 Metern neu reguliert werden. Beim Ulisbach und oberhalb der Bahnbrücke der Ebnaterlinie, wo das linke Ufer stark gefährdet ist, wird es samt seitwärts zufliessenden Seitenbächen regelrecht verbaut. Endlich ist die Strecke vom Ulisbach bis Lichtensteig (5 Kilometer) vollständig reguliert. Zur Vollendung des Werkes fehlen noch die Normalisierung auf dem rechten Ufer bei Ulisbach 1,2 Kilometer aufwärts sowie etliche Ergänzungen der Steinvorlagen, das Errichten eines Notdepots an Steinen und Betonquadern und das Erstellen eines Thurstegs im Bunt.

1914
Die Normalisierung der rechten Seite des Flussbetts von Ulisbach 1,2 Kilometer aufwärts bis zur Gemeindegrenze von Ebnat und Kappel ist erfolgt. Das eigentliche Korrektionsprojekt ist nun abgeschlossen. Die Ergänzungsarbeiten benötigen eine Nachsubventionierung.

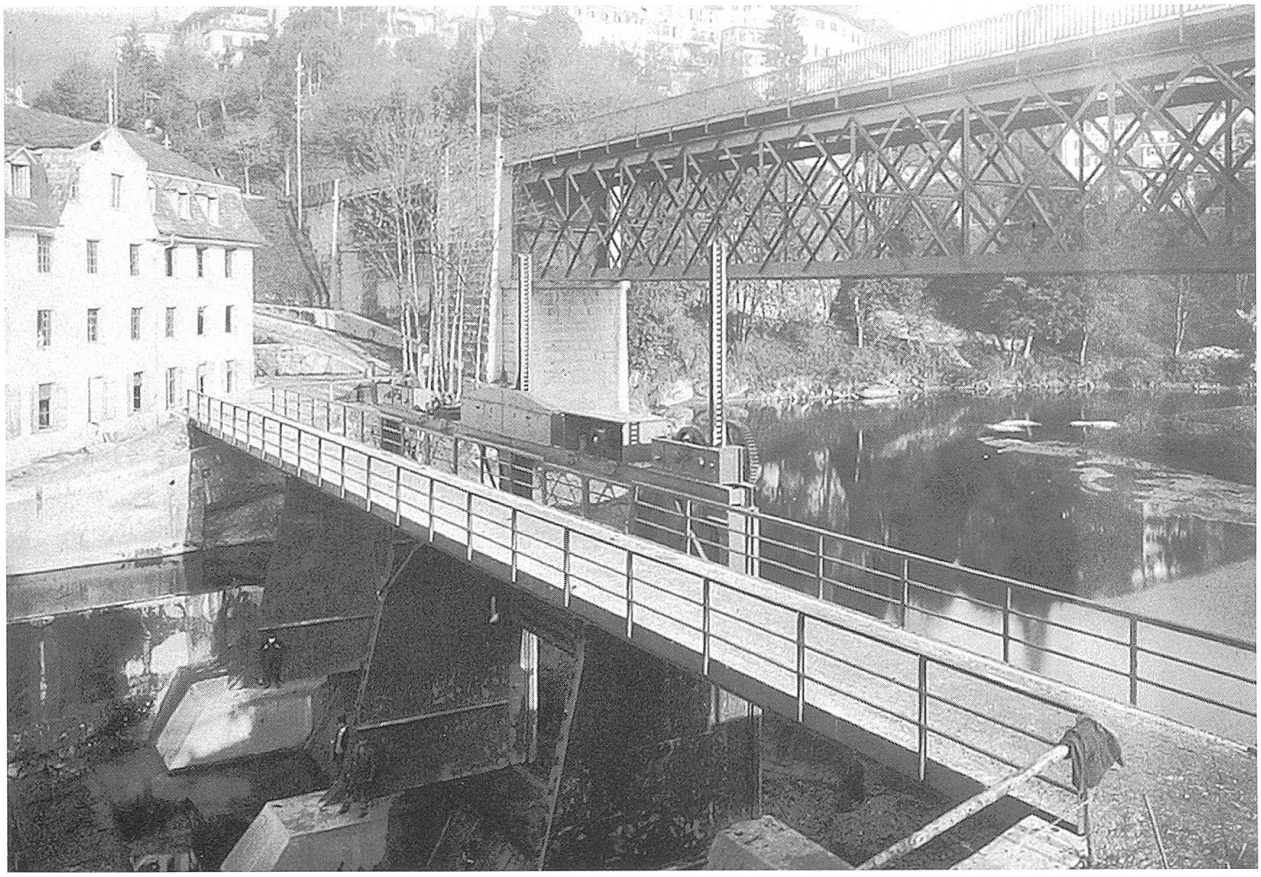
1915
Die noch bevorstehenden Normalisierungen und die Ergänzungen der Steinvorlagen gelangen zur Ausführung.

1916
Mit der Erstellung des Thurstegs im Bunt sind alle im Projekt von 1906 vorgesehenen Arbeiten zur Vollendung gelangt.

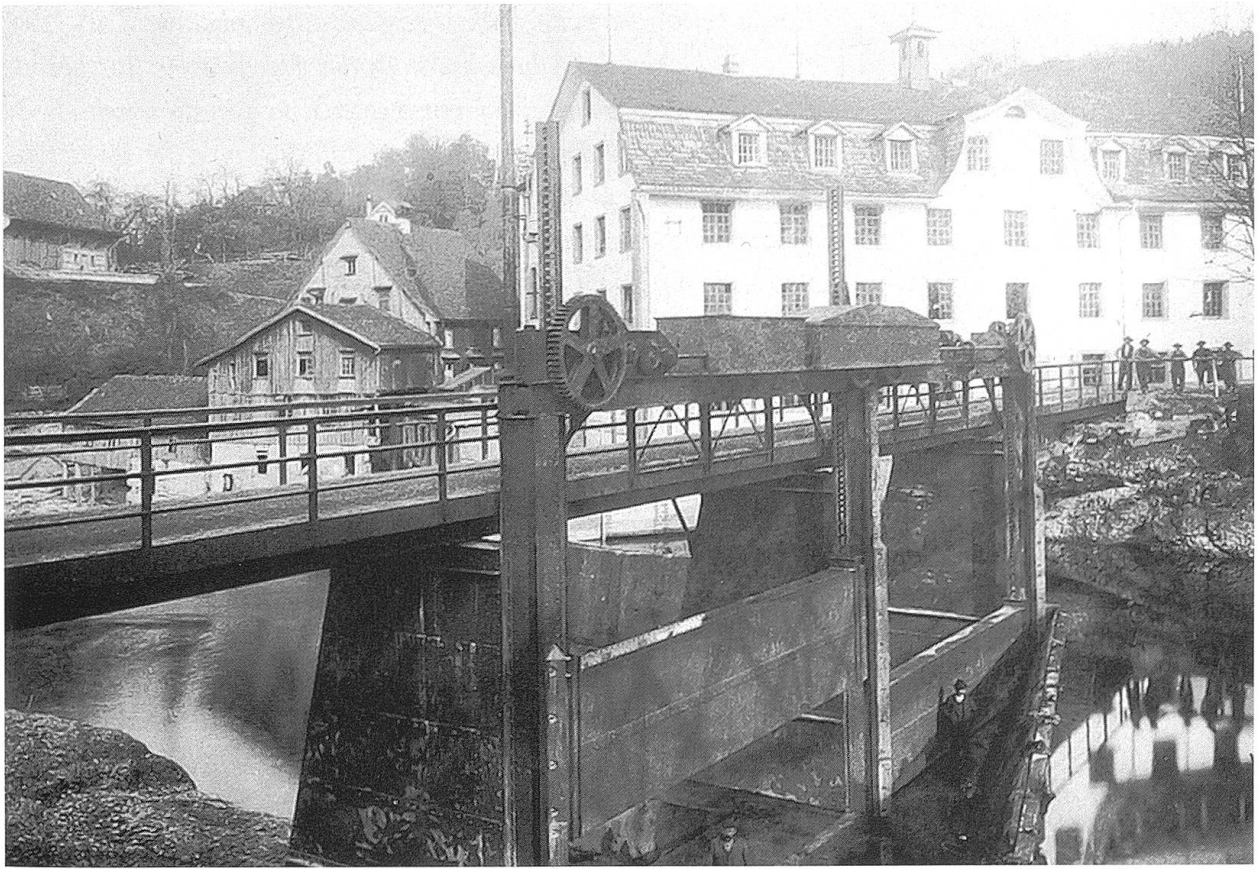
1917
Die endgültige Abrechnung wird erstellt. Die Gesamtkosten betragen 1 459 367 Franken. Die Kostenüberschreitung beläuft sich auf 34 367 Franken.

Vor- und Nachteile der Thurkorrektion

Die Thurkorrektion bei Wattwil brachte viele Vorteile. Unter anderem bot sie dem Dorf Wattwil eine gute Sicherheit vor Überschwemmungen, wobei sie gleichzeitig für einen tieferen Grundwasserspiegel sorgte und somit zu einer Entsumpfung des Tales führte. Dadurch wurde nicht nur das Land besser bebaubar und gewann somit an Wert, sondern es erfolgte auch eine Verbesserung des Gesundheitszustandes der Bewohner. Ausserdem entstand durch die verschiedenen Durchstiche mehr Platz, unter anderem für die neue Bahnhofsanlage, die mit der Eröffnung des Rickentunnels und der Bodensee-Toggenburg-Bahn dringend notwendig geworden war. Gleichzeitig konnte der



Schleuse bei der Stadtbrücke in Lichtensteig.



Schleuse bei Lichtensteig. Blick von der anderen Seite.

Aushub des Rickentunnels teilweise zum Aufschütten des alten Thurlaufes verwendet werden. Durch die neu erreichte Mobilität und das neu zur Verfügung stehende Bauland wurden die Expansion des Dorfes Wattwil und der Fremdenverkehr stark gefördert.

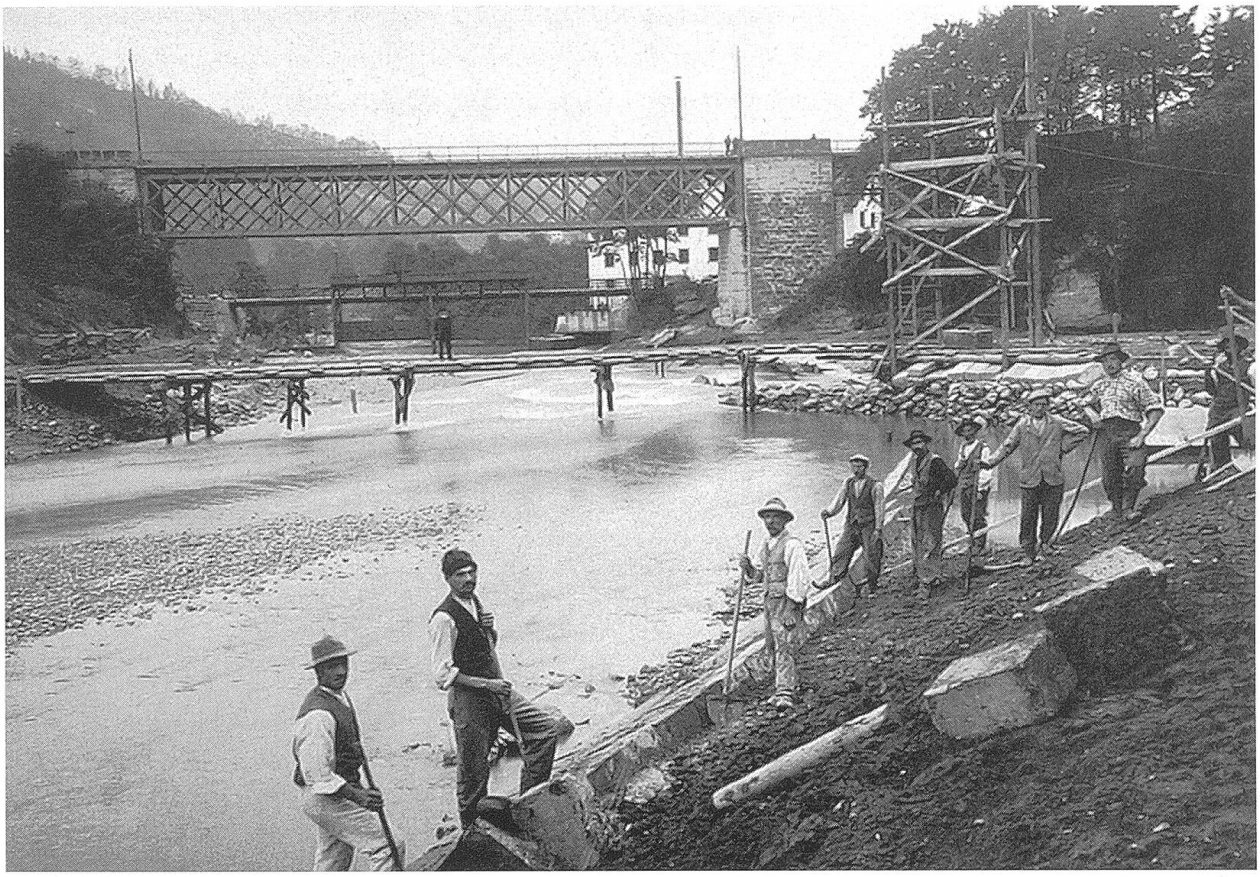
Als Nachteil könnte man festhalten, dass durch die Korrektion der Thur eine weitere Naturlandschaft und ausserdem durch die Entfernung der Wehre die umweltfreundliche Wasserkraft verloren ging. Diese musste durch Energie von grossen Kraftzentralen ersetzt werden. Der Hauptnachteil bestand in der erheblichen Perimeterbelastung der Anwohner, die mit hohen Kosten verbunden war. Trotz diesen Nachteilen kann man sagen, dass die Vorteile der Thurkorrektion deutlich überwiegen.

Pro und Contra zur Thursanierung: Zitate aus dem «Toggenburger Boten»

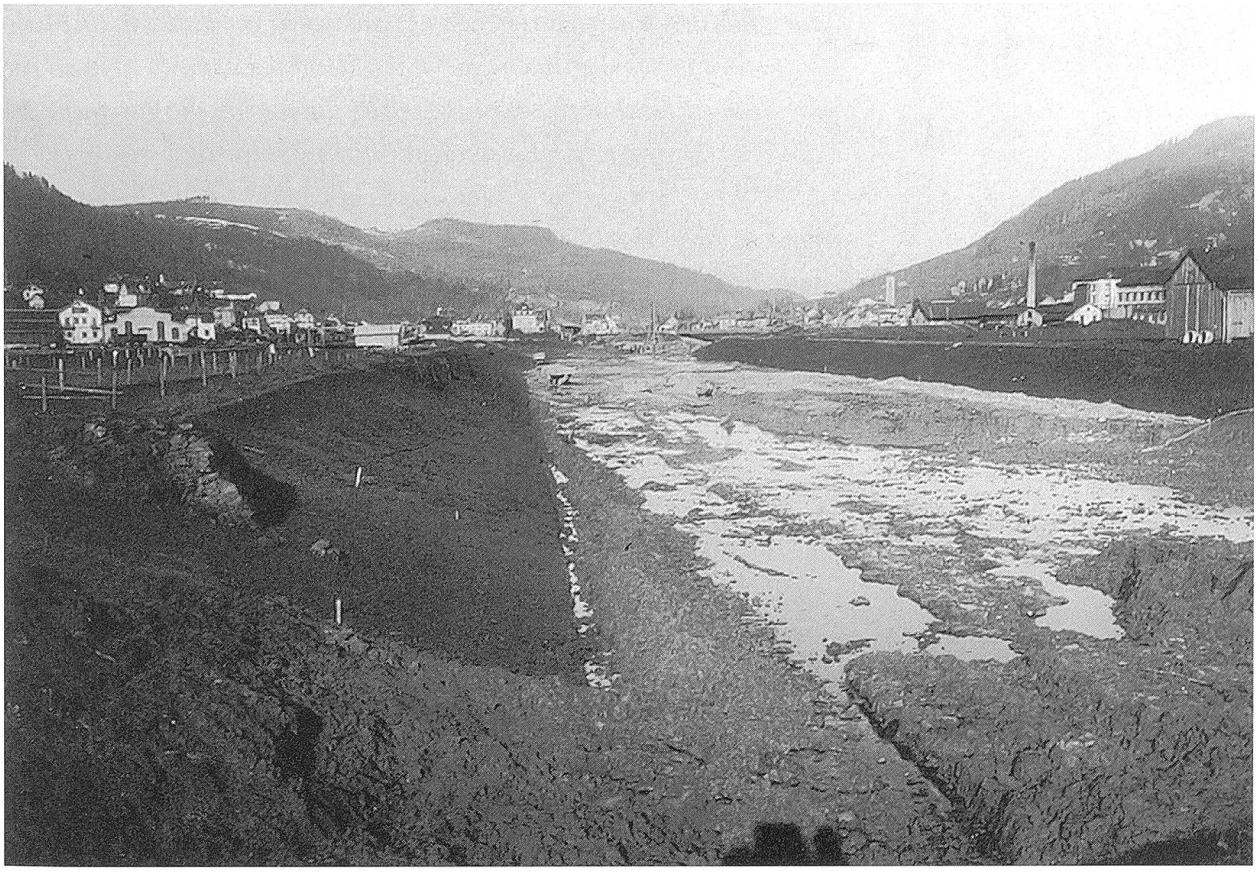
«Jeder Fluss und jeder Bach hat die Eigenschaft, dass er allmählig seine Flusssohle zu erhöhen trachtet. Diese allgemeine Eigenschaft tritt aber um so auffallender zu Tage, je mehr Geschiebe der Fluss mit sich führt, noch viel mehr aber wird einem Flusse diese Tendenz erleichtert, wenn durch eingelegte Schwellwuhren, wie es bei Wattwil an 2 Stellen der Fall ist, dass natürliche Gefäll des Flusses vermindert oder stükweise ganz aufgehoben wird.»

«Wird aber der Überschreitung der Hochwässer durch Eindammung des Flusses eine Grenze gesetzt, so hört die Wechselwirkung zwischen Flusssohle und Land auf, die Sohle des Flusses erhebt sich sofort nur allein und je mehr sie dasselbe thut, desto mehr müssen die rükliegenden Grundstüke versauren, die Dämme müssen, ohne dass die Grundbesizer sich über die Ursachen Rechenschaft geben können, von Jahr zu Jahr erhöht werden und die kleinen Bäche und Wassergräben finden keinen Abfluss mehr in den grössern Fluss.»

«Ich bin daher grundsäzlich überhaupt gegen die Herstellung der Dämme und halte sogar dafür, dass es besser sei, dieselben da, wo sie noch nicht sehr lange bestehen gänzlich zu beseitigen, statt dieselben zu förmlichen Dammsystemen allmählig auszudehnen und durch die von Zeit zu Zeit nothwendig werdende Erhöhung eine bisher unbekannte Landesplage an Wuhren und Dämmen für die Zukunft heraufzubeschwören. Ein Jeder wird leicht begreifen, dass wenn gar nirgends Dämme am Flusse bestünden, das überlaufende Wasser nicht den zehnten Theil der Höhe erreichen würde, den es erreichen muss, wenn es durch die Dämme oben einbricht und durch die Dämme unterhalb zurükgestaut wird. Eben-



Korrektionsarbeiten oberhalb des Lichtensteiger Wehrs.



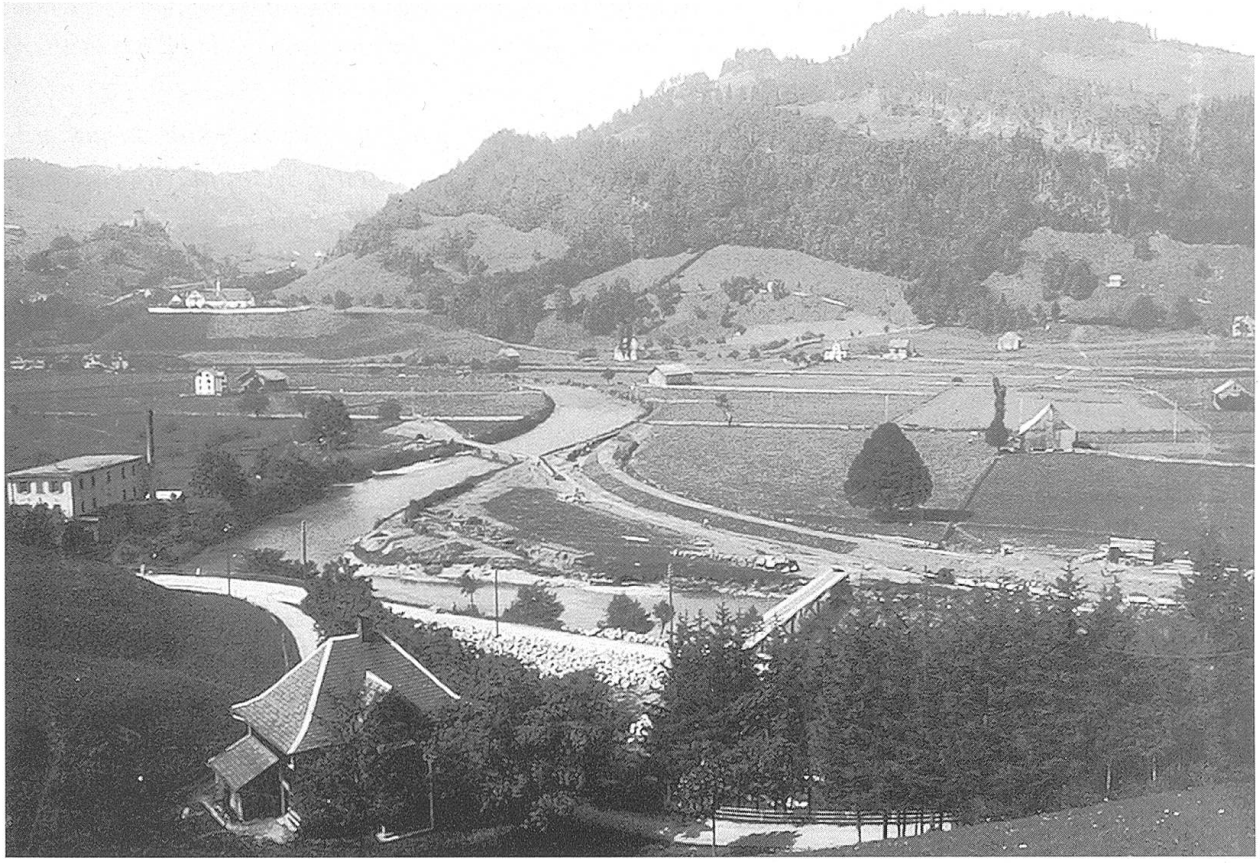
Thurkorrektion in der Au.

so verhaltet es sich mit der Dauer der Überschwemmung. Sind nämlich gar keine Dämme vorhanden, so läuft, sobald sich die Thur nur um wenige Linien wieder senkt, das überschwemmte Wasser sogleich wieder in die Thur zurük, sind aber Dämme vorhanden, so bleibt das eingedrungene Wasser noch auf den Grundstüken liegen während die Thur längst in ihre Ufer zurükgetreten ist.»

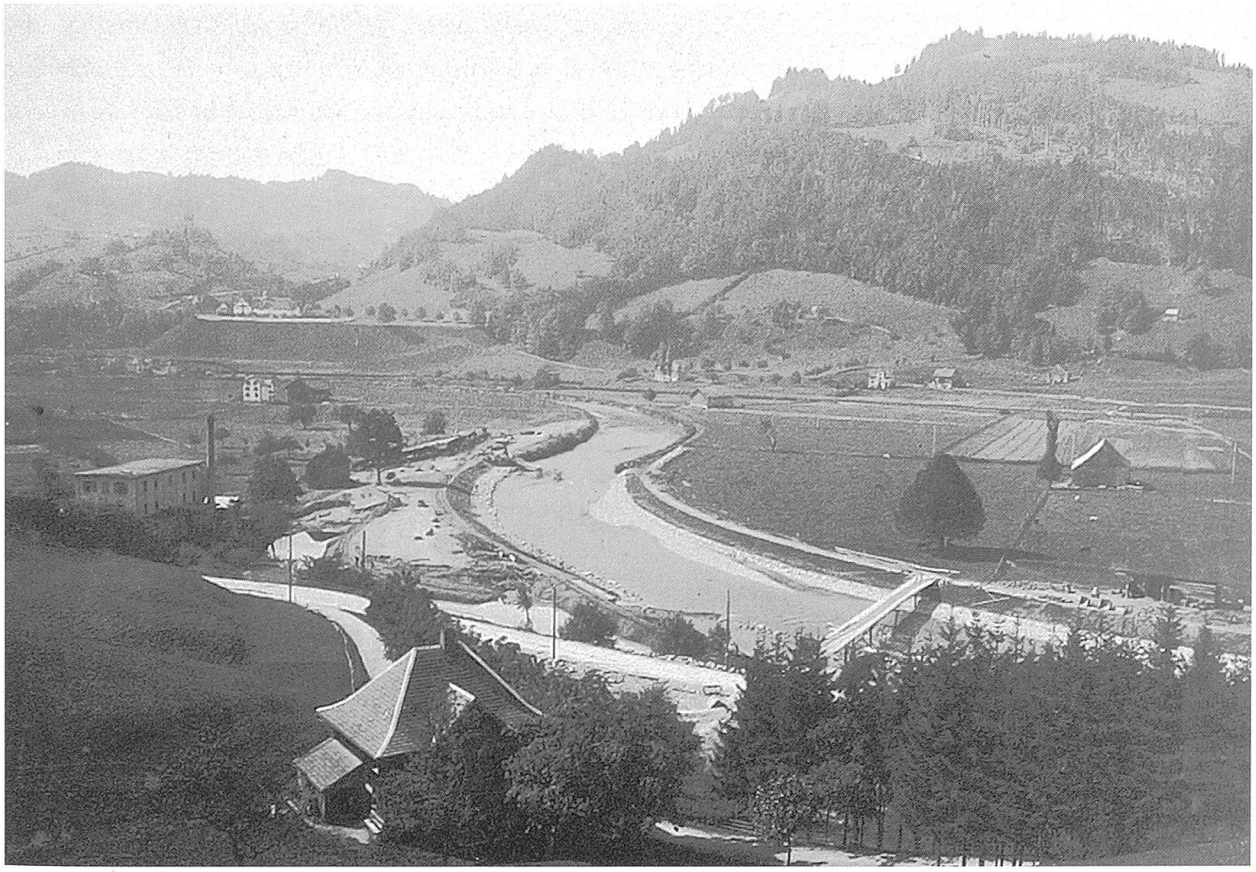
«Die allmählige Einführung eines Dammsystems an der Thur in der fraglichen Gegend um Wattwil führt aber viel schwerere Folgen mit, als man oberflächlich glaubt. Die ursprüngliche Thurwuhrung war augenscheinlich auf nichts Anderes, als unmittelbar zum Schuz der Liegenschaft gerichtet und jeder Grundbesizer machte sich so zu sagen selbst wuhrpflichtig, so weit sein Besizthum reichte. Auf diese Weise ausgeübt, ist eine solche Wuhrpflicht eine sehr leichte, sie gestaltet sich aber viel schwieriger, wenn die Eindammung eingeführt wird. Denn weil in Folge der Dammungen der Fluss allein sich erhöht, während die Grundstüke tief bleiben, so wird nicht allein die Bewuhrung kostspieliger, höher und beschwerlicher, sondern der Grundbesizer an der Thur wird, was er vorher freiwillig war, nun gesezlich wuhrpflichtig und zwar solidarisch mit allen seinen Nachbarn, weil ein Wuhr- oder Dammbruch auf seinem Grundstük alle weiter unten liegenden Grundstüke ebenfalls beschädigt; das heisst, er macht sich verbindlich, nicht allein sein eigenes Gut nach Gutfinden zu schüzen, sondern auch für die andern Nachbarn selbst vielleicht für solche, die gar nicht an die Thur anstossen und also nicht pflichtig sind einzustehen».

«Wenn sich nun der Gemeinderath von Wattwil nicht dazu entschliessen kann, die bisherigen Dämme abzuerkennen und die Errichtung von neuen zu verbieten, so möchte ich ihm anrathen, ungefähr folgende Vorschläge als Massregeln für die Wuhrpflichtigen zu adoptiren(...), diesselben in eine Art Reglement zusammenzufassen und dem Kl. Rathe zur Sanktion vorzulegen, damit ein fester Fuss für künftig allfällig nothwendig werdende polizeiliche Schritte genommen werde.»

«Durch eine Geradleitung der Thur würde von oben herab der Abzug des Wassers ungemein beschleunigt, die Flusssohle vertieft, und die Abfuhr der Geschiebe erleichtert, bei Wattwil dagegen ist eine solche Vertiefung nicht zu erreichen, – ohne Beseitigung des Stauwuhres der HH. Anderegg im Bundt – es müssten sich daher hier nothwendig nicht allein die Geschiebe in einem früher nie gesehenen Grade anhäufen, sondern die Wasserstände müssten sich zu einer Höhe steigern, die sich kaum vorausberechnen liesse, aber sicher das Doppelte früherer hoher Wasserstände erreichen würde.»



Alter Thurlauf bei der Gerbe.



Neuer Thurlauf bei der Gerbe.

« … man darf im Gegentheil jede Vergräderung des Thurlaufes oberhalb nur als nachtheilig für den untern Theil bei Wattwil ansehen.»

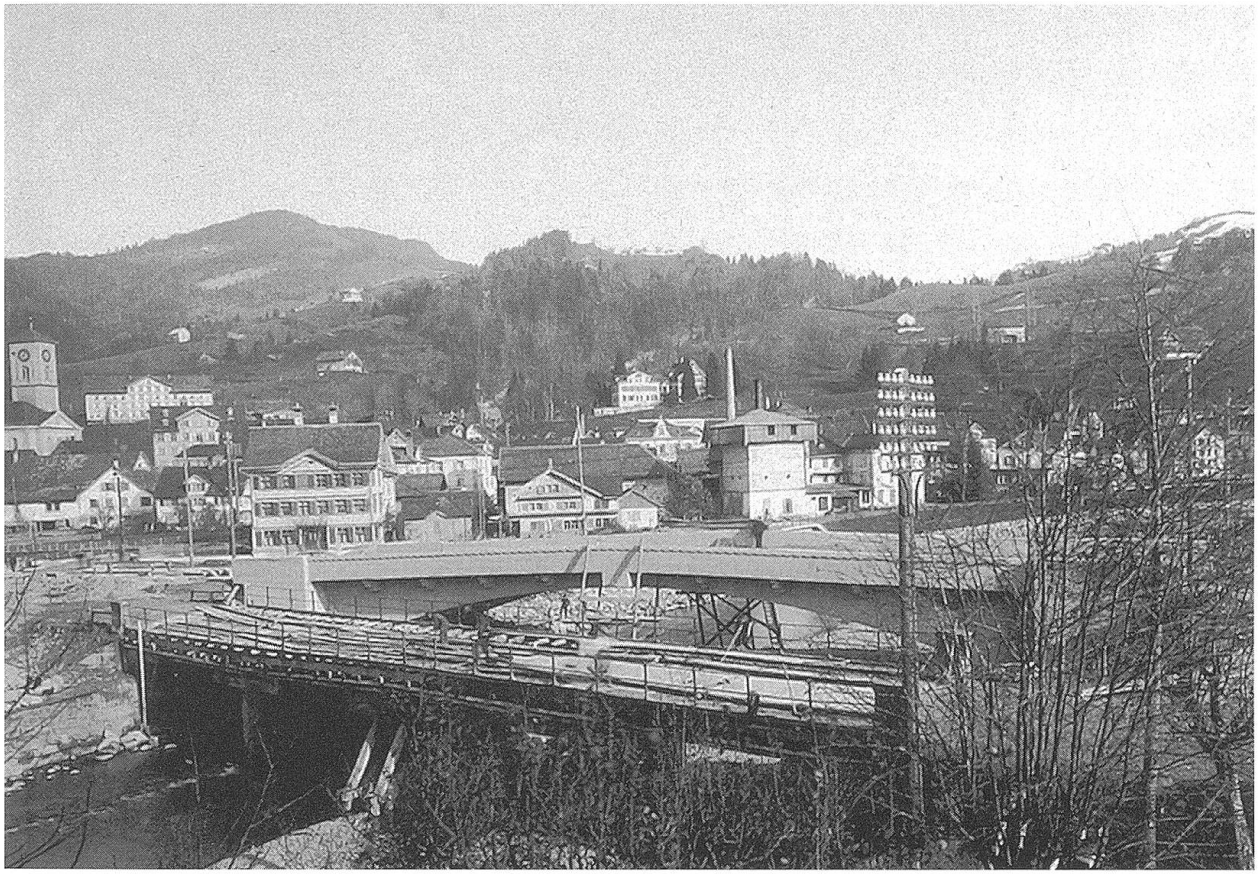
« … Zum Schlusse erlaube ich mir Sie nochmals darauf aufmerksam zu machen, dass eine einseitig, wenn auch mit bestem Willen und solider Bauart, von einzelnen pflichtigen Privaten ausgeübte Wuhr- und Dammpflicht, wie es jezt geschieht, von Allem das Verderblichste sei, indem auf diese Weise ein Nachbar den andern, bevor noch die absolute Nothwendigkeit wirklich eingetreten ist, zwingt, mit Wuhr und Damm in die Höhe zu fahren und somit jener Zustand der Thurbewuhrung, welchen ich als ein Unglük des Landes bezeichne, beschleunigt wird. Wenn Sie zugeben, dass die Thur allmählig überall eingedammt werde, und dass diese Dämme nach und nach, so oft sich dazu das Bedürfnis zeigt, erhöht werden dürfen, so wird es wohl kaum 15 Jahre anstehen, bis die Sohle des Thurbettes von Wattwil gegen Kappel durchgehends höher liegen wird, als die anstossenden Gründe, und Sie werden dann an der Thur die gleichen Zustände haben, wie sie jezt am Rheine zum grossen Unglüke des Rheinthales wirklich schon verhanden sind.»

«Die Jahrgänge, in denen der Landwirth an der Thur bei Wattwil das sämmtliche Futter unbeschmuzt einsammeln und benuzen kann, gehören jedenfalls zu den seltenen Ausnahmen.»

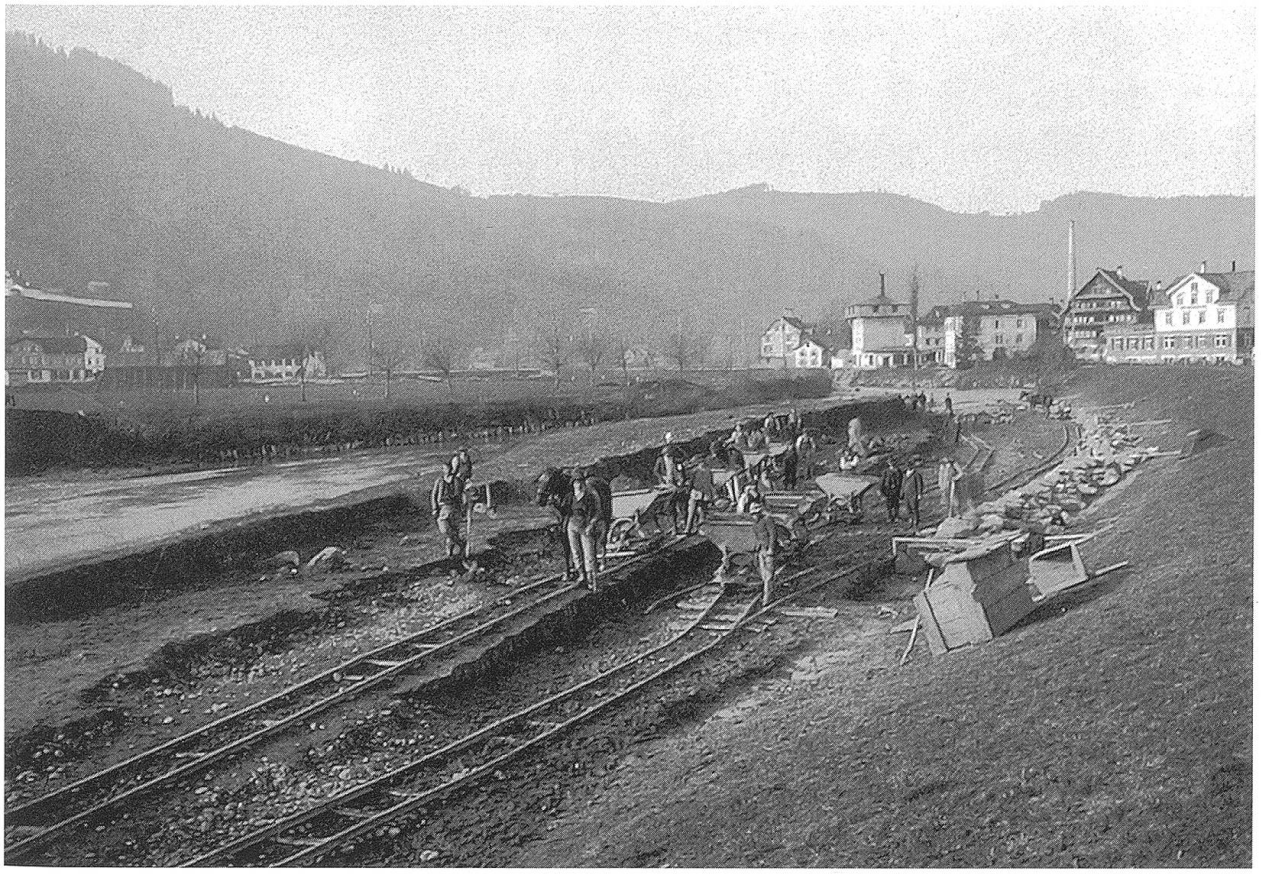
« … hier sind die Verhältnisse der Thur ganz verschieden von denjenigen bei Bürglen, Weinfelden, Phyn u.s.w. Hier macht die Thur auf einer kleinen Streke von 1/4 Stunde sechs scharfe Krümmungen, sie fliesst in beinahe rechten Winkeln auf und in eben solchen wieder ab, oder beschreibt einen halben Kreisbogen um den andern, was dort bei Bürglen etc. nicht der Fall ist … »

«Wenn alle Gutsbesizer von Kappel bis Bundt links und rechts von der Thur, welche durch dieselbe an Wuhren, Dämmen, Ueberschwemmungen u.s.w. Schaden gelitten und noch leiden, nur seit 50 Jahren über diese Einbusse genaue Rechnung geführt hätten, man würde über die sich ergebende Summe erstaunen; es müsste ein Kapital herauskommen, aus dessen Zinsen man beinahe die Kosten der Kanalisierung der Thur bestreiten könnte … »

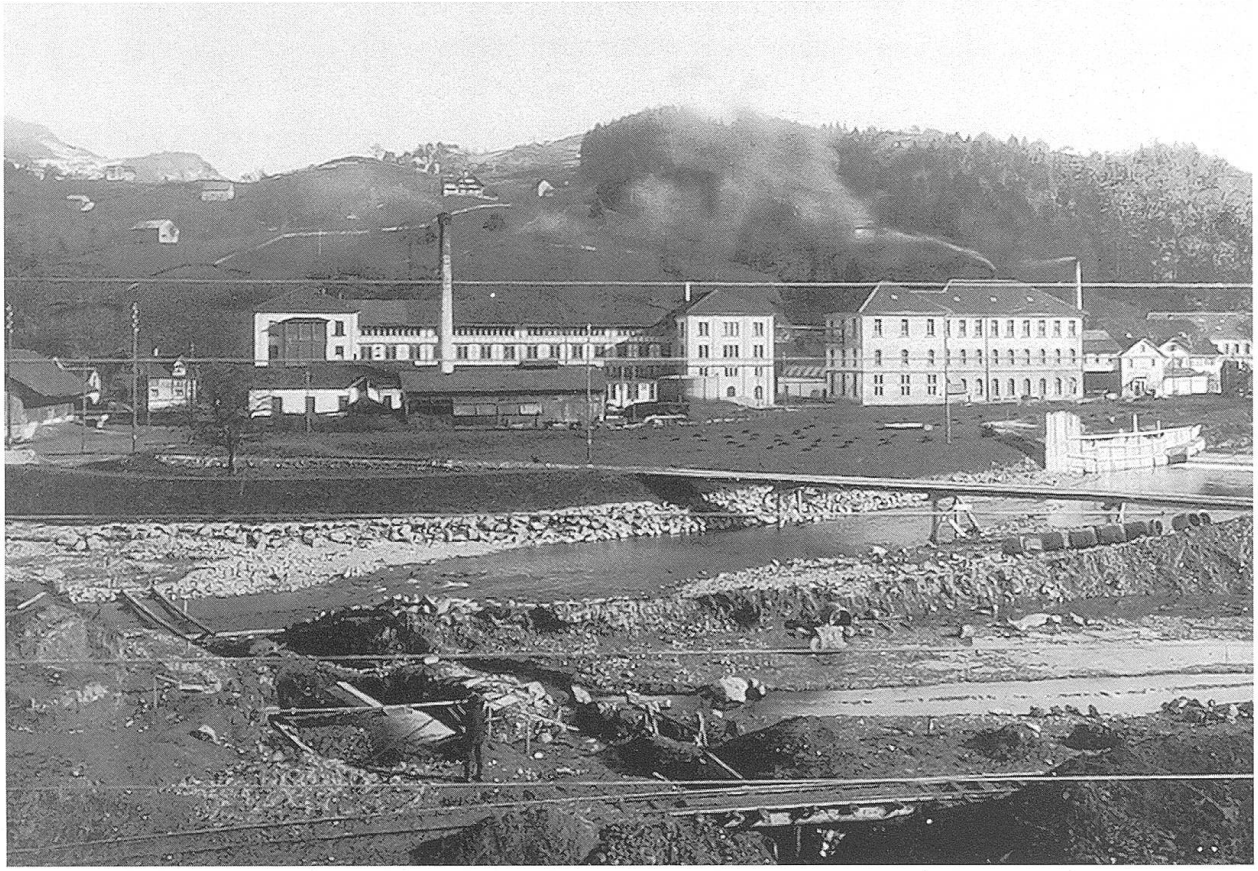
«Darum möchten wir Euch, Ihr zunächst Betheiligten an der Thur zurufen: Ermannet Euch, thut Euch zusammen, ergreift das Werk, bevor es Euch ergreift und Euer in der schönsten Lage befindliches Land der gänzlichen Versumpfung zu Opfer wird. Bedenkt, dass in allen Dingen Einigkeit stark macht.»



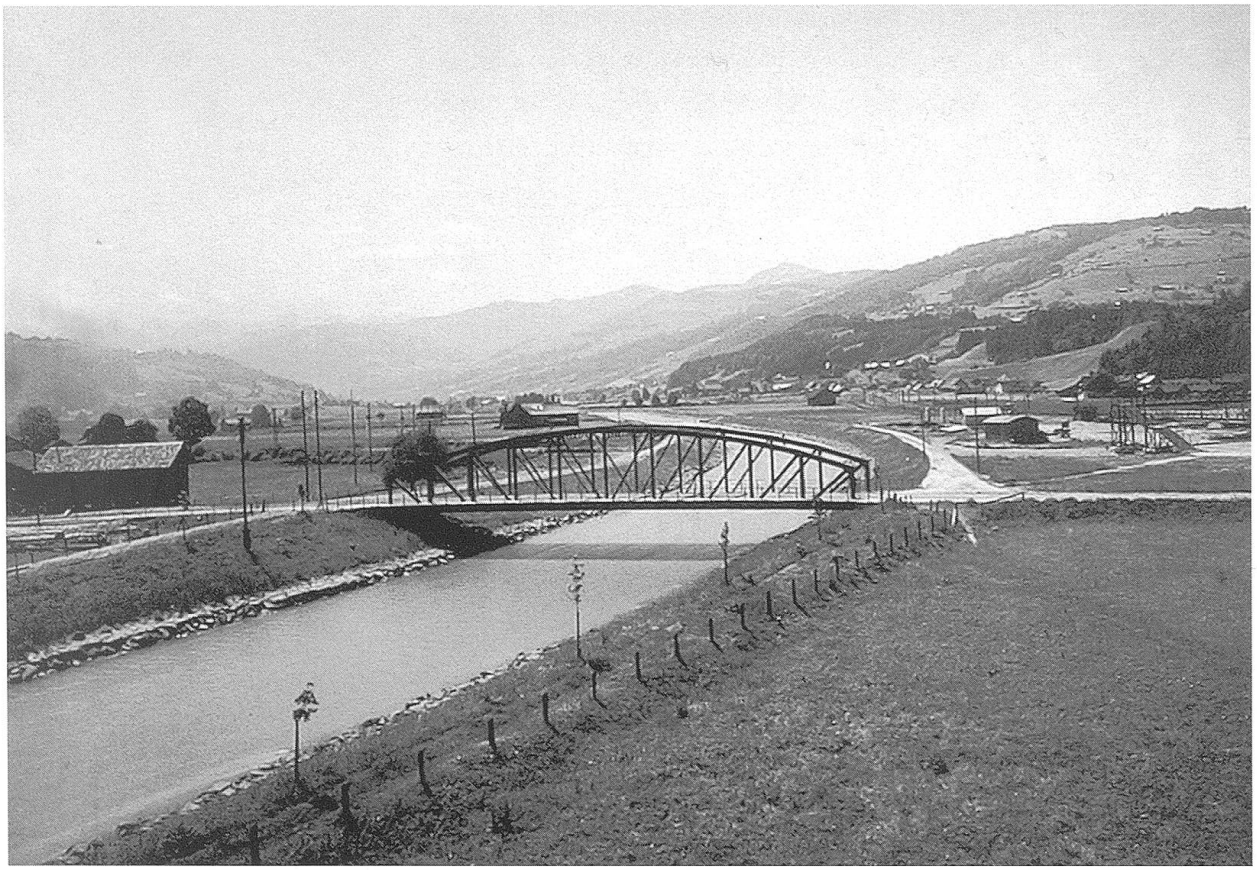
Alte und neue Thurbrücke bei der alten Post Wattwil.



Thurkorrektion im Raum Rietstein.



Rietwisbrücke während des Baus.



Thurbrücke bei Ulisbach nach dem Bau.

Blick von der Stegrüti Richtung Ulisbach.

Quellen

SONDEREGGER, A.: Die Thurregulierung bei Wattwil. St. Gallen 1906.

Botschaft des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Grossen Rat desselben, 2. Juli 1907.

Botschaft des Regierungsrates des Kantons St. Gallen an den Grossen Rat desselben, 20. Oktober 1914.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 11. Januar 1907 zur Orientierung über die Thurkorrektion, 20. Oktober 1907.

HEBERLEIN, GEORG: Zur Frage der Thurkorrektion bei Wattwil. Wattwil 1906.

Thurkorrektion Wattwil, Protokoll der Perimeter-Schatzungskommission, 21. Mai 1910.

Amtsberichte des Kantons St. Gallen 1904 bis 1917.

Eschmannkarte 1847.

«Toggenburger Bote » Nr. 44; 45; 46; 52 ; Jahrgang 1848.

Fotos

Archiv Gemeinde Wattwil und Toggenburger Museum Lichtensteig

Wir danken folgenden Personen für die Unterstützung:

Hans Büchler, Dr. phil. (Kurator Toggenburger Museum Lichtensteig)

Thomas Appius (ehemaliger Grundbuchverwalter der Gemeinde Wattwil)

Jürg Wittenwiler (Grundbuchverwalter der Gemeinde Wattwil)

Markus Kaiser (Staatsarchiv St. Gallen)