Zeitschrift: Oberberger Blätter

Herausgeber: Genossenschaft Oberberg

Band: - (2002-2003)

Artikel: Von Furt und Fähre zu Drahtsteg und Brücke : hundert Jahre Maillart-Brücke in Billwil bei Oberbüren

Autor: Kaiser, Markus

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-946688

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

VON FURT UND FÄHRE ZU DRAHTSTEG UND BRÜCKE

HUNDERT JAHRE MAILLART-BRÜCKE IN BILLWIL BEI OBERBÜREN

MARKUS KAISER

Am 29. August 2002 sind 100 Jahre vergangen, seit der Entschluss gefasst wurde, die Billwiler Brücke bei Oberbüren zu bauen. Zwei Jahre später bereits – am 23. April 1904 – bestand sie ihre Belastungsprobe und erhielt damit die Kollaudation, die Betriebsbewilligung. Die Brücke aus der Pionierzeit des Betonbaus ist eines der bedeutendsten Bauwerke des frühen 20. Jahrhunderts im Fürstenland. Die Eleganz der weit gespannten Gewölbe verrät den Erbauer, den berühmten Konstrukteur Robert Maillart.

EINE ADELSHERRSCHAFT AN ZWEI UFERN

Schon im Mittelalter wurde die Thur hier überquert. Die adligen Schenk von Landegg und die ihnen folgenden Schenk von Castel besassen sowohl Oberbüren als auch die Glattburg und die Höfe in ihrer Umgebung. Deren Bewohner waren jedoch nach zwei Orten kirchgenössig. Während Ehrenzell, Ebnet, Thurrain, Sonnental und Hueb zur Pfarrei Henau gehörten, besuchten die Leute aus Staubhusen, Ebersol und Billwil den Gottesdienst in Oberbüren. Die Adligen verfügten auch über das Patronat der Kirche und vergabten ihr reichlich Zehnten zum Unterhalt. Daher stammte über ein Fünftel des Pfarreieinkommens aus den Höfen hinter der Thur, dem hablichsten Teil der Herrschaft. Das barg Konfliktstoff, denn während sich Pfarrei und adlige Grundherrschaft auf beide Ufer erstreckten, endete die Gerichtsgemeinde (der Vorläufer der politischen Gemeinde) am Fluss. Billwil war ein Teil des Gerichts Niederhelfenschwil, die anderen Weiler und Höfe gehörten zu Lenggenwil.

Die Fähre von Niederbüren um 1920.

DIE FURT VON BILLWIL

Flussüberquerungen waren somit alltäglich, wenn auch nicht trockenen Fusses. Ob Adlige oder Bauern, Erwachsene oder Kinder, alle mussten die Furt bei Billwil benützen. Sie lag unterhalb der Fluss-Enge zwischen Ebersolhalde und Ellenburg (so hiess das nördliche Ende der Oberbürer Terrasse, westlich Sonnenburg). Hier trat die Thur in die Ebene ein, wurde breit und untief, verästelte sich aber noch nicht in mäandrierende Arme. Eine ähnliche Situation bestand an der Furt unterhalb der Felsegg zwischen Henau und Brübach. Während hier schon um 1500 eine Brücke geschlagen wurde, gab es bei Billwil einzig die Furt. Diese musste bis 1904 von Pferden, Vieh und Wagen benützt werden. Hiezu hielten sie die Billwiler Bauern von grobem Geschiebe frei. Heute ist das Flussbett beträchtlich eingetieft, eine Folge der Korrektionen.

FÄHREN FÜR KIRCHGÄNGER UND PILGER

Aus älterer Zeit gibt es keine Nachrichten über eine Personenfähre bei Billwil. Noch der präzise Markenbeschrieb von 1668 erwähnt einzig die Furt. Der Bootsübergang wurde offenbar erst 1747 eingerichtet, als man um 122 Gulden ein Fährhaus erbaute. Bauherr war die Pfarrei Oberbüren, die mit der Einrichtung den Kirch- und Schulweg verbesserte. Das Land in der oberen Ecke des Billwils schenkte die fürstäbtische Statthalterei Wil, zu der nicht nur der ganze Weiler gehörte, sondern auch die Höfe Ebersol, Staubhusen und das Schloss Glattburg. Als Gegenleistung für das abgetretene Land genossen Billwil und Ebersol kostenfreie Überfahrt. Die Namen der ersten Fährleute sind nicht überliefert. Später waren es Hans Jörg Egli (1793–1806), Franz Josef Trunz (1806–1828), Alois Haag (1828–1842), Johann Anton

DIE BILLWILER SCHIFFFAHRTS-KONZESSION

1793 überliess die Statthalterei Wil das erneuerungsbedürftige Fährhaus in Billwil dem Hans Jörg Egli und errichtete eine Schifffahrts-Konzession. Sie enthält folgende Bedingungen:

1. Egli muss das Haus erneuern und erhalten.
2. Er solle «*bey Tag und Nacht die Pfarrgenossen der Pfarrey Oberbeüren ennet der Thur hin und her überführen – und zwar die herrschaftlichen Pauren zu Ebersol und Billwyl sammt zugehöriger Haushaltung unentgeltlich, die übrige Pfarrgenossen ennet der Thur aber, wann sie in und aus der Kirchen in geistlichen Verrichtungen als: Leichen, Hochzeiten, Taufen, Versehen etc.; die Kinder aus und in die Schuhl gehen oder die Pfarrkinder dem Pfarrherren den Zehenden bringen.*»
3. «*Übrigens mag Er von allen, die durchgeführet zu werden verlangen, ein mässiges Schiffsgeld beziehen, doch solle er zu allen Zeiten ein gut und sicher Schiff erhalten und weder sich noch andren bei hoch anlauffender Thur in Gefahr setzen.*»
4. «*Soll Er auch keine verdächtige und gefährliche Leüte und Landstreiffer über die Thur setzen, sonder solche über die grosse Brugg [Thurhof] weisen. Ein gleiches wird ihm befohlen betreffend diejenigen, die mit Handels Waaren über die Thur geführet zu werden verlangen, um das Brugg Geld auszuweisen. – Dieses unter zu erwartender hochobrigkeitlicher Straf.*»
5. Beim Verkauf des Hauses musste der Nachfolger die Fähre übernehmen.

Bauer (1842–1847) und Johann Baptist Lautenschlager (1847–1876). Im Nebenberuf waren sie meist Kaminfeger.

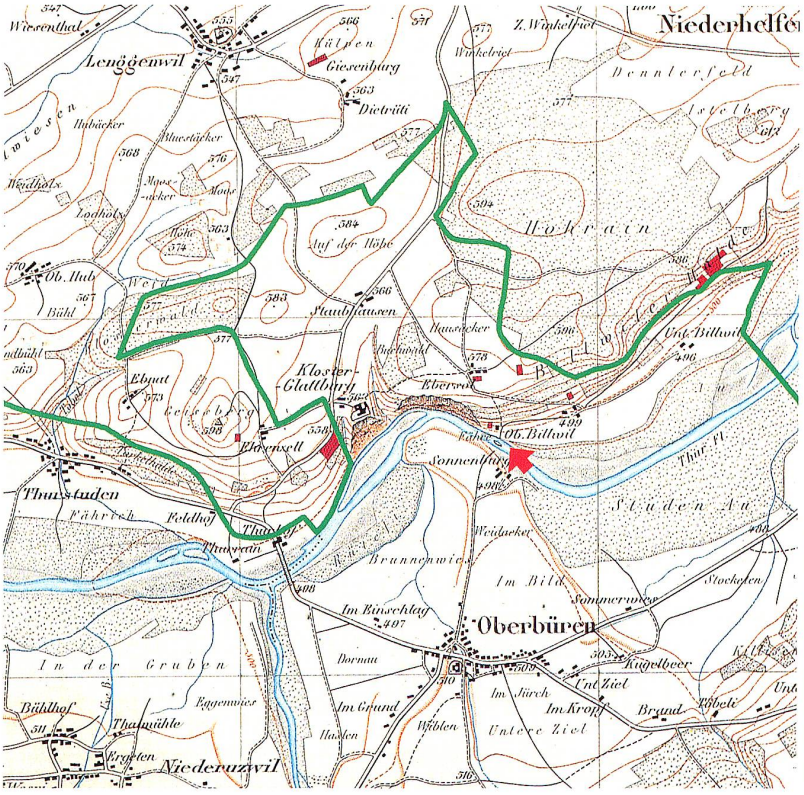
1766 erhielt auch Niederbüren eine Fähre, für deren Betrieb die Statthalterei einen Fährbrief erliess. Da Niederbürer und Helfenschwiler nach Bischofszell zu Markt fuhren und der Hangfuss an der Thur die Grenze bildete, stellt sich die Frage nach dem Zweck der Überfahrt. Fragen stellen sich auch bei der Fähre von Billwil. Das Übersetzen der wenigen Bauernfamilien mit ihrem Gesinde gab kaum einen Verdienst. Einkommen brachten nur Fremde, aber warum bereiste jemand die abgelegene Gegend? Das Motiv lag in den Wallfahrten nach Niederhelfenschwil. Dort verehrte man den heiligen Rochus als Patron gegen viele Gebresten, besonders gegen Krankheiten der Kinder. Der Aufschwung der Wallfahrt im 18. Jahrhundert war nicht nur ein Grund für den Bau der prachtvollen barocken Kirche (1786), sondern führte auch zur Verbesserung der Pilgerwege. Dazu gehörten auch die Fähren bei Billwil für die Pilger aus dem unteren Toggenburg und bei Niederbüren für jene von Gossau – die Pilgerfahrt sicherten den Fährleuten die Existenz!

GESUCH UM VERSCHIEBUNG DER PFARREIGRENZEN

Die Äbte strebten danach, im Lande die Seelsorge zu verbessern. Wo es das Wachstum der Bevölkerung und lange Kirchwege erforderten, wurden neue Pfarreien gegründet, so 1731 in Andwil und Niederwil. Nachdem die Fürstabtei 1649 die Herrschaft Glattburg gekauft und 1736 die Schenk von Castel in Oberbüren abgelöst hatte, gab es auch an der Thur Bewegung. Die nach Henau kirchgenössigen Weiler und Höfe Hueb, Ebnet und Ehrenzell wurden dem näher gelegenen Lenggenwil zugeteilt. Dies wünschten auch die drei Höfe Glattburg, Staubhusen und Ebersol. Zu mühsam war der Kirchweg nach Oberbüren, zu gefährlich der Schulweg zu der dort nach 1711 gegründeten Schule. Ein erster Vorstoss in den 1740er-Jahren war erfolglos, führte aber zur Einrichtung der Billwiler Fähre. 1774 ersuchten die drei Bauern erneut um Anschluss an Lenggenwil. Der dortige Pfarrer Anton Helfenberger[1] machte sich zu ihrem Anwalt bei P. Iso Walser, dem im kirchlichen Bereich zuständigen Offizial der Fürstabtei St.Gallen. Unterwürfige Titulaturen leiten Helfenbergers Briefe ein: «*Ehrwürdigster, Religiösester, Vornehmster, Ausgezeichnetster Herr, Herr Offizial, Herr und Gnädigster Patron!*»[2]

KIRCHWEG UND KLIMAWIRKUNGEN

Anschaulich schilderte der Lenggenwiler Pfarrer den steilen Kirchweg von Ebersol nach Billwil, wo «*im Winter den gähen Berg hinab (dessen Helffte in einer 293 Staffel hohen Stiegen bestehet), der häuffige Schnee den Weg offtmahl versperre und das Eis, mit welchem die meiste Winters Zeit die Stiegen beleget ist, sie elendiglich über dem wand-gähen Berg hinab zu fallen in die grösste Gefahr setze*». Die Thur sei nicht weniger gefährlich, «*im Win-*



Der Ausschnitt aus der Siegfriedkarte von 1878 zeigt die komplizierte Grenze zwischen Niederhelfenschwil und Oberbüren, die erst um 1930 korrigiert wurde. Eingezeichnet sind auch die Billwiler Fähre (Pfeil) und die grosse Thurhofbrücke. Rot: die zur Zeit der Kartenaufnahme noch bestehenden Rebberge.

ter wegen Eis, im Sommer (weil man sich offtmahls gar zu frech hinein wage) wegen Anlauf des Wassers». Der Bericht vereinigt Übertreibung mit Tatsachen. Im Nachhinein werden örtliche Wirkungen einer Klimaverschlechterung erkennbar. Diese brachte ab 1763 feuchtkühle Sommer und lange Winter, die in die gravierende Hungersnot von 1770/71 mündeten.

Wegen der beschwerlichen und gefährlichen Wege, setzte Helfenberger fort, müssten die Kinder oft in fremden Kirchen getauft, die Kranken von anderen Geistlichen versehen und die Leichen vor dem Begräbnis drei bis vier Tage aufbewahrt werden. Nach dem Gottesdienst versperre öfters Hochwasser den Rückweg, was einen zweistündigen Umweg über Henau erfordere! Umgekehrt habe auch der Oberbürer Pfarrer von Versehgängen nicht mehr zurückkehren können. Die Leute von Glattburg müssten zusätzlich das Tobel beim Schloss durchqueren – kein Wunder, wenn der Schlossbauer nur schwer Dienstboten finde: Diese stünden für den beschwerlichen Weg ungern früh auf oder sie verlangten so viel Lohn, dass er nicht zu bezahlen sei.

ZUM HEIL DER SEELEN UND DER PFRÜNDE

Umso mehr pries Pfarrer Helfenberger die Zuteilung zu Lenggenwil.

Erstens gereiche das zur grösseren Ehre Gottes, denn auch werktags könnten die Leute die Kirche problemlos auf kurzem Weg besuchen.

Zweitens würden sie zum grösseren Seelenheil den Predigten und Christenlehren fleissiger beiwohnen, *«besonders könnten die junge Ledige, die Dienstbothen mit Ernst angehalten werden, wo sie anjetzo sich ausreden und unter dem Vorwand des weiten Wegs eintweders zu Haus bleiben, oder bald da, bald dorthin auslaufen mit Gefahr ihres Seelenheils. Desgleichen hätten auch die Krankhe des tröstlichen Besuchs ihres Seelsorgers niehmal zu entbähren.»*

Drittens erhielte der alte Pfarrer Buohl von Oberbüren Erleichterung: er müsste *«den unwegsammen gähen Berg nicht mehr besteigen».*

Viertens *«zue Verbesserung der Pfrundt Lenggenwyl, welche ein solche wohl bedörffte und ich besonders selbes ser wohl brauchen könte».*

Fünftens entlaste die Abschaffung der Fähre Oberbürens Finanzen. Die vier Billwiler Höfe seien Niederhelfenschwil zuzuteilen. Da dessen Pfarrer damit überlastet wäre, bot Helfenberger grosszügig an, diesem das Dorf Zuckenriet abzunehmen! Damit ihm aber niemand Eigennutz vorwerfe, beendete

er seine Bittschrift mit ausführlicher Darstellung der Armut seiner Pfründe...

DIE «BESTE SCHMALZGRUEBEN» OBERBÜRENS

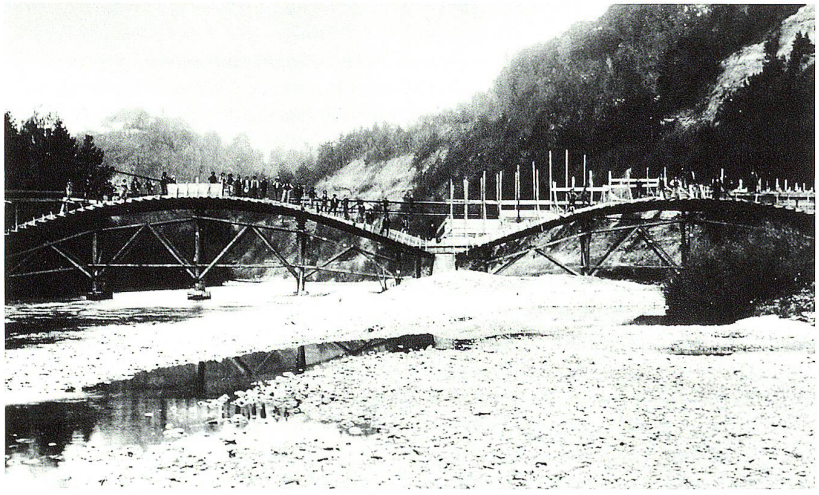
Die Verhandlungen fanden im Stillen statt. Offizial Iso Walser und der Wiler Statthalter schienen dem Vorhaben nicht abgeneigt. Noch bevor es so weit war, wurde das Vorhaben öffentlich bekannt. Helfenberger musste berichten: *«Weil aber einer der Bauern [Scheiwiller vom Ebersol] entgegen meinem Verbot die ganze Angelegenheit seinen Töchtern erzählte, die den Lenggenwiler Pfarrer fürchten (es sind nämlich schon heiratsfähige Töchter, umherschweifend und freiheitsliebend), drang das Gerücht schon bis zu den Oberbürern, denen der Übertritt von Pfarrei-Angehörigen in eine andere Pfarrei nicht gerade eitel Freude zu bereiten scheint.»* So musste nun das Vorhaben offiziell bekannt gegeben werden.

In Oberbüren brach ein Entrüstungssturm aus. Wollte sich der 74-jährige Pfarrherr Anton Buohl entlasten? Von den Dorfhäuptern *«gwaltig trangsahliert»*, nahm Buohl Stellung. Seine Pfarrei war nicht arm. Die Einkünfte, meist Naturalzehnten, schwankten jedoch, erreichten in guten Erntejahren 700 fl. (Gulden), in schlechten Zeiten weniger als die Hälfte. Gesichert waren nur jährlich 150 fl. aus den reichen Höfen ennet der Thur, *«die beste Schmalzgrueben»* der Pfarrei, wie Buohl sie nannte. Er räumte ein, ihm genüge ein gesichertes Einkommen von 400 fl. (wenn er es denn erhielte!). Indessen trage Oberbüren bedeutende Lasten. Es unterhalte nicht nur die eigene Kirche, sondern steure zum Unterhalt von vier andern Kirchen (so kurz zuvor 163 fl. an Henau) und drei Pfarrhäusern bei – damals der Finanzausgleich zugunsten armer Pfarreien. Mit dem Verlust der nördlichen Höfe könne Oberbüren diese Pflichten nicht mehr erfüllen.[3]

WANKELMUT FESTIGT DIE GEMEINDEGRENZE

Ammann und Richter von Oberbüren beharrten in einer Audienz vor Fürstabt Beda Angehrn (1767–1796) auf dem alten Herkommen. Auch sie verwiesen auf die schwankenden Einkünfte und die Bedeutung der reichen Höfe hinter der Thur. Diese besässen überdies mehr Zuggespanne als all die Kleinbauern im Dorf zusammen – unabdingbar zum Gemeinwerk bei Katastrophen oder öffentlichen Bauten. Helfenberger hingegen übertreibe. Den Oberbürern half auch der Wankelmut des Matthäus Scheiwiller im Ebersol. Er zog das Umteilungsbegehren zurück, *«aus Furcht vor seinen Weibern und den Oberbürern»*, wie sich Helfenberger ausdrückte, der dem Alten Mut zusprach. Darauf begaben sich die drei Bauern nach Wil, um den Statthalter zum raschern Abwickeln des Geschäfts zu bewegen. In heftiger Diskussion benahm sich Scheiwiller so ungebührlich, dass ihn der Statthalter in Ketten legen liess. Das wundere ihn gar nicht, meinte Pfarrer Helfenberger, *«ist doch dieser Mann unsteter als der Mond und so einfältig und dumm, dass er aus Furcht vor seinen Weibern durch das Fenster aus dem Hause floh, während doch die Türe offen stand»*.[4]

Nun wurde das Umteilungsprojekt endgültig abgelehnt. 1777 liess Fürstabt Beda die grosse Thurhofbrücke errichten. Damit war Oberbüren bei jeder Witterung erreichbar. 1781 zogen Klosterfrauen in die Glattburg ein. Nun konnten die hinter der Thur Wohnenden täglich eine Messe besuchen. Die Folgen der Massnahmen sind bis heute sichtbar. Als der neue Kanton



Das Lehrgerüst der Billwiler Brücke, 1903. – Staatsarchiv St.Gallen.

St.Gallen 1803 die politischen Gemeinden schuf, wurde die Pfarreigrenze zwischen Oberbüren und Lenggenwil/Niederhelfenschwil endgültig zur Gemeindegrenze.

DIE ZERSTÖRUNG DER FÄHRE

Das gewaltige Hochwasser von 1876 schwemmte die Fähre weg und beschädigte das Fährhaus. Fährmann Lautenschlager besass keine Mittel zum Wiederaufbau und ein neuer Fährmann war nicht zu finden. So erwarb Gemeindammann Schenk das Gütlein, liess das Haus renovieren und die Fähre vorerst durch Angestellte betreiben. 1882 kaufte die seither im Billwil lebende Familie Thomi das Fährgut. Der letzte Fährhausbewohner war Johann Thomi, der das aussterbende Handwerk eines Gabelmachers betrieb. Nach seinem Tod im Jahre 1966 liess der neue Besitzer der Liegenschaft, Baumeister Thomas Brühwiler, das Haus abbrechen und in alten äusserlichen Formen wieder aufbauen.
Nicht allein Hochwasserschäden machten den Fährbetrieb unmöglich. Seit den 1840er-Jahren mussten die Thurkorporationen, vom Staat dazu verpflichtet, die Thur einwuhren. Die Wuhre engten den Fluss ein und hinderten ihn daran, bei jedem Hochwasser einen neuen Lauf zu suchen. Das Flussbett vertiefte sich beträchtlich, die Kiesbänke schwanden, auf dem freigelegten Felsgrund war an Schifffahrt nicht mehr zu denken.

EIN PROJEKT FÜR EINEN DRAHTSEILSTEG

So entschlossen sich die Familien Jung in Billwil und Gahlinger im Ebersol, einen festen Übergang zu bauen. Ein Drahtseilsteg schien am meisten Vorteile zu bieten: Er war kostengünstig, pfeilerlos und dazu modern, nach dem Vorbild der berühmten Freiburger Gottéronbrücke. Die Firma Merlin & Cretin in Romanshorn arbeitete ein Projekt aus. Es sollte 5200 Franken kosten, dreimal mehr, als das renovierte Fährhaus wert war. Der Steg erhielt eine Länge von 74 Metern und eine Breite von 90 Zentimetern. Die Tragkraft sollte der Last eines starken Schneefalls entsprechen. An den Tragseilen von 35 mm Durchmesser hingen «Stangen», jede aus je vier 3 mm dicken Drähten. Sie trugen eiserne Querschwellen, auf denen tannene Bretter den Stegboden bildeten. Das Geländer bestand aus Drähten und einer hölzernen Handschiene. Auf dem flachen Südufer liefen die Tragseile über eiserne Pylone (Tragpfeiler). Auf der steilen Billwiler Seite sollten sie im Fels verankert werden, aber der Mangel an festem Gestein erforderte auch hier Pylone. Aus Kostengründen verzichtete man auf Versteifungskonstruktionen. Lediglich dünne Drahtseile, von den Ufern her gespannt, verminderten das Schwanken.

EIN GROSSES WORT GELASSEN AUSGESPROCHEN

Am 7. Januar 1878 ersuchten die Billwiler den Gemeinderat von Oberbüren, den Unterhalt des geplanten Hängesteges zu übernehmen. Die Behörde versuchte vergeblich, einen Drittel der Kosten auf die Nachbargemeinde Niederhelfenschwil abzuwälzen. Dort erlaubte man den Billwilern lediglich, eine Haussammlung durchzuführen. Diese ergab in beiden Gemeinden 4200 Franken. Da auch der Staat einen Beitrag ablehnte, mussten Billwil und Ebersol den Rest selbst aufbringen. Am 2. Dezember 1878 stimmte die Gemeindeversammlung der Übernahme des Stegunterhalts zu. Nun bewilligte auch das Baudepartement den Bau. *«Damit war für einmal ein grosses Wort gelassen ausgesprochen, über dessen Wirkungen und Folgen im Laufe der Zeit allerdings viele Seufzer, Weh und Ach laut geworden sind»*, urteilte Sekretär Elser später. In der Tat sollte die Gemeinde, an ihrer Spitze Gemeindammann Jakob Klaus (im Amt 1878 bis 1908) und Gemeinderatsschreiber Johann Eusebius Elser (1876 bis 1911), schwer an dem Beschluss zu tragen haben.

KOLLAUDATION KNAPP BESTANDEN

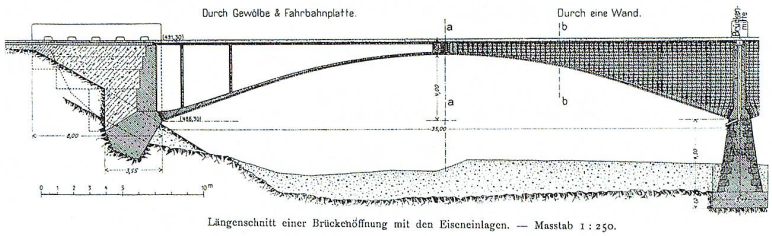
Bereits am 29. Oktober 1879 erfolgte die Probebelastung. Wie im Bauvertrag festgelegt, wurde jeder Meter mit 90 kg belastet, im ganzen mit 7080 kg. Diesem Gewicht hielt der Steg nicht stand: auf der Billwiler Seite stürzte das östliche Tragseil vom Pylon. Die Reparatur erfolgte; allein, Anfang Dezember zerriss ein Sturm die seitlichen Sicherungsseile. Durch die heftigen Schwankungen zerbrach ein Teil des Bretterbodens und stürzte in den Fluss. Bitter schrieb Sekretär Elser nach St.Gallen: *«Wir zweifeln sehr daran, ob an jener Stelle nach bestehender Konstruktion etwas Dauerhaftes geschaffen werden könne.»* Nach erneuter Reparatur fand am 13. Mai 1880 die zweite Probe statt. Um Material und Zeit zu sparen, wandte die Baufirma die zweite Belastungsvorschrift des Bauvertrages an: 700 kg in der Mitte (gegen 7000 kg bei der ersten Kollaudation!). Diese Probe bestand der Steg.

ROBERT MAILLART (1872–1940)

Mit der Ausführung hatte der Gemeinderat einen Mann betraut, der zu den grossen Brückenkonstrukteuren des 20. Jahrhunderts gezählt wird. Robert Maillart, in Bern als Sohn eines belgischen Vaters und einer Berner Mutter geboren, diplomierte 1894 an der ETH Zürich zum Bauingenieur. 1902 gründete er ein Ingenieurunternehmen, das auch in St.Gallen eine Filiale besass. Vor und während des 1. Weltkriegs arbeitete Maillart in Russland. Nach der Revolution zurückgeflüchtet, eröffnete er wiederum ein Ingenieurbüro. In den 20er-Jahren reiften seine kühnen Konstruktionsideen, und zwischen 1930 und 1940 entwarf er über dreissig Brücken von hervorragender Qualität.
Maillarts Werk umfasst nahezu 300 Industrie- und Tiefbauten sowie eine Reihe von Publikationen. Hauptwerk aber bleiben seine Brücken. In der Einführung zur Karte «Brücken Robert Maillarts» (1972) steht zu lesen: «Ihre Bedeutung geht weit über die historische Pionierleistung hinaus. Sie sind bis heute unübertroffen in der einmaligen Synthese von schöpferischer Erfindung neuer Konstruktionen und Formen, von Sparsamkeit der künstlerischen und materiellen Mittel, von respektvoller Einordnung in die Natur und von ästhetischer Schönheit.» Der Maler, Bildhauer und Architekt Max Bill schreibt in seinem Buch über Maillart (1949): «Wenn die ästhetische Seite seiner Arbeit oft überwiegt gegenüber der technischen, so deshalb, weil wir seinen Konstruktionen als ästhetischen Resultaten im Raum entgegentreten, und nicht als den technischen Meisterwerken, die sie gleichermassen sind.»

Bildarchiv ETH Zürich

Die Billwiler Brücke ist ein Frühwerk Maillarts. Die Vollendung seiner Bauweise zeigt unter anderen die Brücke beim Gil in Henau (1933). Maillart wählte für diese, wie für viele andere Brücken, das System des Dreigelenkbogens. Die im Bogen auftretenden Kräfte werden an drei Punkten (Gelenken) in der Mitte und an den seitlichen Widerlagern vereinigt. Dadurch bleiben bei Belastungen die Kräfte im Bogen gleich, während der Kämpfer seitwärts gedrückt wird. Maillart brachte dieses System zur Reife: Indem er Gewölbe und Aufbau zur Einheit zusammenfasste, entstand auch die formale, gestalterische Einheit.
Bereits in den ersten Brücken sind alle Merkmale verwirklicht. Max Bill urteilt über die Billwiler Brücke: «Auch hier fällt die Eleganz der Gewölbekurve auf, die Konsequenz des durchsichtigen Geländers.» Maillart selbst schrieb am 30. Mai 1903 an den Kantonsingenieur: «Die einzelnen Bestandteile werden zu einem solidarischen Ganzen verbunden... Die Gemeinde erhält ein bedeutend schöneres Bauwerk, als wenn eine Eisenbrücke ausgeführt würde.» Am 2. und 6. Juni hob Maillart in Briefen an Gemeindammann Klaus folgende Passagen selbst hervor: «Die Dauerhaftigkeit des Betons ist grösser, und die Unterhaltungskosten fallen weg (...) Nicht nur die Dauerhaftigkeit, sondern auch die Schönheit des massiven Bogens spricht sehr zu unseren Gunsten (...) Wir hoffen, dass der Sinn für das Dauerhafte und Schöne in Ihrer Gemeinde stark genug sein wird, um unseren Vorschlag anzunehmen. Wir glauben, dass Sie eine schönere und sicherere Brücke gar nicht erhalten können.»



Längsschnitt durch eine Brückenöffnung. Tragende und lastende Elemente (Bogen und Fahrbahn) sind zur Einheit verschmolzen, die auftretenden Kräfte an drei Punkten (Gelenken) in der Mitte und an den Widerlagern vereinigt. Daraus resultiert auch formale und gestalterische Einheit und erfüllt damit Maillarts Forderung nach Qualität, Sparsamkeit und Eleganz. Abbildung: Schw. Bauzeitung 1904.

Er erwies sich allerdings auch hier als zu elastisch.

SCHAUKELN VERBOTEN

Um Unfälle zu verhüten, liess der Gemeinderat eine Tafel anbringen: *«Das Schaukeln und muthwillige Beschädigen des Stegs ist bei Busse (Fr. 5.– bis 20.–) verboten.»* Ob die Strafdrohung Erfolg hatte – oder ob eine höhere Macht vor Unfällen auf dem Steg bewahrte? 1884 stiftete Jakob Anton Jung, der sich mit seinem Bruder Johann Baptist für den Bau so eingesetzt hatte, auf dem Sonnenburg-Ufer ein Wegkreuz. Auf Wunsch eines neuen, reformierten Eigentümers von Sonnenburg wurde es 1912 im Billwil aufgestellt. Dort erinnert es noch heute an den Glauben und die beharrliche Durchsetzungskraft seiner Erbauer.

Drei Jahre nach der Eröffnung stellte Adjunkt Sulser vom Kantonsingenieurbüro erhebliche Konstruktionsmängel fest. Er kritisierte besonders das Fehlen jeder Versteifungskonstruktion und die schlechten Kupplungen der Tragseile auf den Pylonen. Schon ein einziger Passant verursache unnatürlich starke Schwingungen. Das Bauwerk hielte einer schweren Belastung kaum stand, wie sie beim Hinüberrennen vieler Menschen bei Brandausbruch auf dem einen Ufer entstünde. Als 1885 die Thurhofbrücke niederbrannte, kontrollierte Kantonsingenieur Bersinger den Billwilersteg als Ausweichmöglichkeit. Er wiederholte Sulsers Kritik, bezeichnete die zweite Belastungsprobe als Spielerei und verlangte eine gründliche Reparatur des Stegs oder dessen Beseitigung. Der Gemeinderat las den Entscheid – und verschob die Reparatur. Er liess jedoch das Schild ändern: *«Das Begehen des Stegs durch mehr als zwei Personen gleichzeitig ist verboten.»*

MORDANSCHLAG AUF DEM BILLWILERSTEG

Wie wenig das nützte, erzählte später Therese Bächtiger[5]. Mit ihrem Vater, dem Thurhof-Vorsteher, begleitete sie Anstaltszöglinge bei Spaziergängen. Was lag den Buben näher, als den Steg so heftig schwingen zu lassen, dass sich das Mädchen fürchterlich ängstigte? An mutwilliges Schaukeln erinnerte sich auch Julia Thürlemann, die wie alle Oberbürer Mädchen die Arbeitsschule im Kloster Glattburg besuchte, oft über Billwil und Ebersol. Geradezu eine Attraktion war der Steg den vornehmen Gästen der Kaltwasser-Kuranstalt Bad Buchenthal bei Oberbüren. Einer von ihnen war davon besonders angetan: Bestsellerautor Ernst Zahn (1867–1952). Er machte Billwil zum Schauplatz seiner Novelle «Lentin», einer finsteren Geschichte um Ränke, Eifersucht und Hass zwischen zwei Nachbarsfamilien. Das Drama gipfelt in Mordanschlag und Kampf auf schwankendem Steg, endet aber – wie könnte es anders sein? – mit dem Sieg der Liebe.

DAUERTRAKTANDUM

Für den Gemeinderat blieb der Thursteg ein Dauertraktandum. Ständig wurde das gebrechliche Bauwerk geflickt, musste gegen den Rost gekämpft werden. Kleinere Störungen erschienen gar nicht im Protokoll, doch waren die Aufwendungen bedeutend. Das Seilziehen zwischen Regierung und Gemeinderat dauerte fort. Das Baudepartement bezeichnete die Zweipersonen-Vorschrift als *«ungebührliche und in Wirklichkeit auch unbeachtete Einschränkung»*. Die Bewohner Sonnenburgs und Vorderbillwils müssten vielmehr die Passanten vor der Gefahr warnen und im Notfall Wache stehen. 1885, 1891 und 1899 verlangte St.Gallen den Abbruch des Stegs und erinnerte den Gemeinderat an seine Verantwortung. Dieser erwiderte, es sei ja das Baudepartement gewesen, das 1878 das Projekt genehmigt habe. Ein Abbruch komme nicht in Frage, denn Billwil und Ebersol seien für Schul- und Kirchweg auf den Übergang angewie-

sen. Darum liess die Regierung im Jahre 1893 einen neuen Drahtsteg, 1899 eine Strassenbrücke und 1900 einen festen Fussgängersteg projektieren.

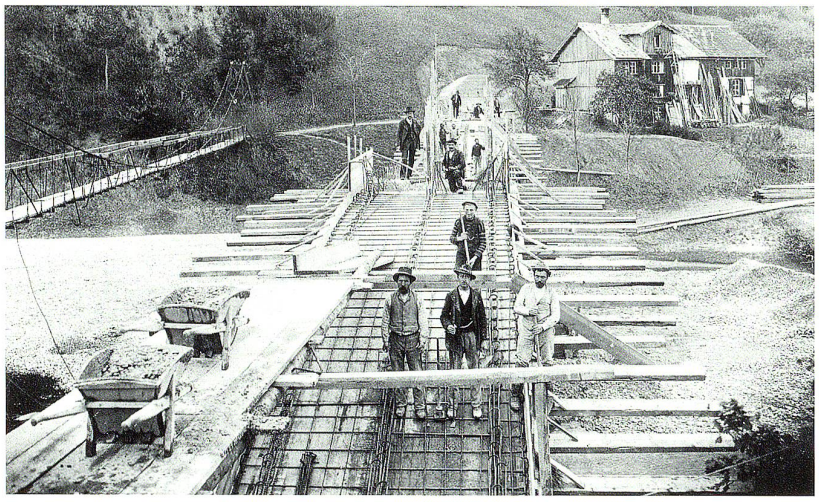
PRIVATINITIATIVE FÜR EINE STRASSENBRÜCKE

Unterdessen war eine jüngere Generation von Billwilern zu überzeugten Anhängern einer Strassenbrücke geworden. Sie schrieben seit 1896 Bittschriften an Gemeinde- und Regierungsrat und erreichten, sammelnd in Privathaushalten zwischen Oberuzwil und Schönenberg, die Zeichnung privater Unterstützungsversprechen im Betrage von 13 000 Franken. An erster Stelle subskribierten die Billwiler Bauern selbst: Johann Anton Jung mit 3500 Fr., Ferdinand Joseph Beerle mit 1000 Fr., Jakob Thomi mit 600 Fr. und Johann Thomi mit 300 Fr.

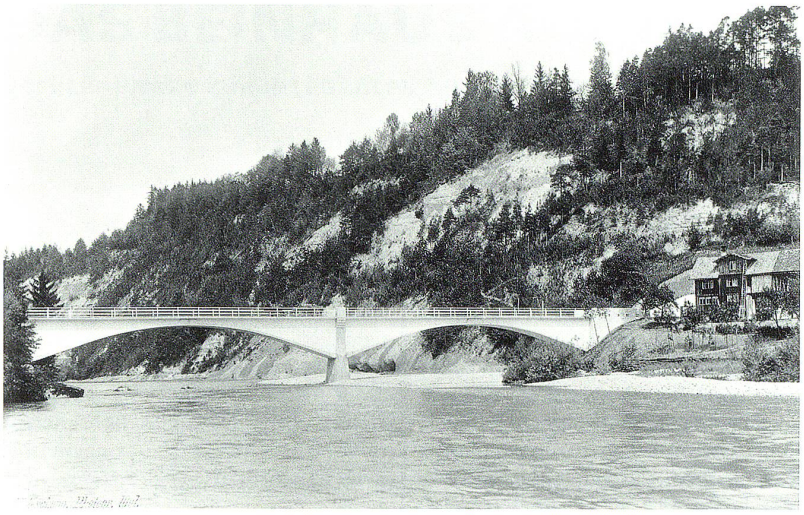
Die Gegenargumente des Gemeinderates waren, aus jener Zeit gesehen, sehr wohl verständlich und tauchen in Protokollen und Briefen immer wieder auf. Die Gemeinde dürfe nicht wegen Privatinteressen belastet werden. Der Bau einer Strassenbrücke bedinge den Ausbau der Strasse nach Niederhelfenschwil. Die Kosten stünden in keinem Verhältnis zum Bedürfnis. Dieses könne höchstens nachgewiesen werden, wenn bei einem allfälligen Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn durch das Thurtal (Projekt Romanshorn – Bischofszell – Uzwil – Toggenburg) Oberbüren eine Bahnstation erhielte.

TAND IST DAS GEBILD VON MENSCHENHAND

Die Sturmschäden vom 14. Februar 1900 machten den Zustand des Stegs unhaltbar. Der Gemeinderat musste zur Tat schreiten und liess die Gemeindeversammlung am 29. September 1901 über einen Neubau entscheiden. Sekretär Elser verfasste das Gutachten und schrieb in beinahe dichterischer Sprache: *«Der Steg war und blieb ein Monstrum in des Wortes vollster Bedeutung. Sein Lebensunterhalt war kostspielig, und sein unbotmässiges Verhalten hat der Behörde viel Kummer und Herzeleid verursacht. Wind und Wetter haben ihr loses Spiel mit ihm getrieben, und an ihm hat sich das Wort des Dichters erfüllt, welches lautet: Tand ist das Gebild von Menschenhand. Grosse und kleine Kinder haben getreulich mitgeholfen, seinen Untergang zu beschleunigen, und sie haben am Zerfall desselben oft ihre kindlich-närrische Freude gehabt. Heute zählt das Werk bereits zu den Toten (...) Der Staat hat seine schützende Hand davon zurückgezogen, und die Gemeinde würde bei fortgesetzter Unthätigkeit eventuell schwere Folgen zu tragen haben.»* Drei Projekte lägen vor: ein Drahtseilsteg für 26 000 Franken (Elser: *«Wenn wir nur den Namen hören, überläuft es uns eiskalt!»*), ein fester Fussgängersteg für 27 500 Fr. und eine Strassenbrücke für 60 000 Fr., an welche der Gemeinderat allerdings nur die Hälfte bezahlen wollte. Das lange Gutachten war ein Meisterstück der Lenkung des Volkswillens. Es enthielt kein Wort gegen eine Strassenbrücke, wies aber eindringlich darauf hin, dass der stabile Gemeindehaushalt nicht gefährdet werden dürfe. Die Bürger beschlossen denn auch, einen Steg zu errichten und lehnten die Strassenbrücke beinahe einmütig ab. Hämisch vermerkte die Rechnungskommission: *«Die Gründe waren für jeden Einwohner klar, ausgenommen von vier Bürgern von Billwil. Der Schuss ging ihnen hinten hinaus.»*



Die Billwiler Brücke während des Baus, mit Arbeitern und dem leitenden Ingenieur Maillart (Mitte hinten). Links der verlotterte Drahtseilsteg, rechts das Fährhaus. – Staatsarchiv St.Gallen.



Aufnahme nach dem Bau, 1904. In spielerischer Eleganz vermittelt die Brücke den Flussübergang; der ästhetische Schwung wird durch das durchsichtige Geländer noch erhöht. Heute wirkt der Pfeiler allerdings klotziger, da nach dem Abtrag der Kiesbänke auch das Fundament freigelegt ist. Die Erosionsflächen des Schutzgebiets Ebersolhalde im Hintergrund sind ein Zeuge der Nässeperioden des 19. Jahrhunderts. – Staatsarchiv St.Gallen.

DIE BILLWILER SETZEN SICH DURCH

Gegen den Gemeindebeschluss erhoben die Billwiler Bauern Beschwerde beim Regierungsrat. Sie legten eine Petition für eine Strassenbrücke ein, unterzeichnet von 89 Bürgern aus Niederhelfenschwil und dem angrenzenden Thurgau. Ein Gutachten des Gemeinderates, begleitet von einer Protesterklärung von 97 Oberbürern, vertrat den Gegenstandpunkt. Am 29. August 1902 schützte der Regierungsrat die Billwiler Beschwerde. Die Verbindung Oberbüren – Niederhelfenschwil, seit 1890 eine öffentliche Nebenstrasse, sei wegen der unbenützbar gewordenen Furt unterbrochen. Der Ersatz des Übergangs liege im öffentlichen Interesse. Das beweise die Zeichnung von 13 000 Franken freiwilliger Beiträge. Der Gemeinderat sei verpflichtet, eine befahrbare Brücke zu errichten. Bei einem sofortigen Bau müsse die Gemeinde lediglich weitere 13 000 Franken aufbringen. Zu deren Deckung wurden die Einwohner von Oberbüren und Niederhelfenschwil als perimeterpflichtig erklärt.

Die Billwiler hatten sich trotz mannigfacher Anfeindungen durchgesetzt. Das Baudepartement liess im April 1903 ein neues Projekt für eine eiserne Brücke ausarbeiten, das die Baukosten von 60 000 auf 44 000 Franken senkte. Neun Firmen bewarben sich um die Ausführung des eisernen Oberbaus, zwei um den gemauerten Unterbau. Eine reichte ein Projekt für eine steinerne Brücke ein, zwei weitere bewarben sich um die Erstellung einer Betonbrücke. Die Offerten wiesen nur geringe Preisunterschiede auf.

DER SCHRITT INS UNBEKANNTE: EINE BETONBRÜCKE

Für Kantonsingenieur und Gemeinderat stellte sich vor allem die Frage, ob in Eisen oder in Beton gebaut werden solle. Brücken aus armiertem Beton waren noch recht unbekannt, war doch erst 1890 die erste Betonbrücke in der Schweiz gebaut worden. Es ist begreiflich, dass dem Gemeinderat *«wohl seit langer Zeit kein Entschluss so schwer fiel»*. Auf der einen Seite stand ein bewährtes Bausystem, in Vor- und Nachteilen wohl bekannt, auf der anderen Seite der Betonbau, unbekannt, doch warm empfohlen von ETH-Professor Ritter, der Fachkapazität jener Zeit. Robert Maillart, dessen Projekt er empfahl, wurde auch gelobt von der Gemeinde Zuoz (hier hatte Maillart 1901 die erste Brücke in seinem System gebaut, in Billwil sollte die zweite entstehen). Als Hauptvorteile erschienen das fast gänzliche Wegfallen des Unterhaltes sowie der Pauschalpreis für Brücke und Zufahrten von 39 440 Franken. So wagte der Gemeinderat nach langer Beratung den Schritt ins Unbekannte, und wir verstehen Elsers Stossgebet im Protokoll: *«Möge nun das Werk gelingen, und möge Gottes Segen darauf ruhen, damit es sei und bleibe ein bequemes Verkehrsmittel für die Jetztzeit wie auch für die kommenden Geschlechter, das walte Gott!»*

ITALIENISCHE BRÜCKENARBEITER

Nach Vertragsabschluss am 3. August 1903 begannen die Bauarbeiten. Der Vertrag legte die Stundenlöhne fest: Polier Fr. 1.–; Maurer Fr. –.65; Erdarbeiter und Handlanger Fr. –.48. Das Protokoll lobt besonders, dass das Bauunternehmen nie an einem Sonntag arbeiten liess. Einheimische wirkten dabei kaum mit, denn es herrschte Vollbeschäftigung: die Oberbürer arbeiteten vor allem in der «sauberen» Stickereiproduktion. Im Baugewerbe, auch an der Billwiler Brücke, arbeiteten vor allem italienische Gastarbeiter. Lange wurde in Oberbüren erzählt, unter ihnen sei auch Benito Mussolini gewesen, der damals als sozialistischer Agitator in der Westschweiz weilte. Diese Fama war auch anderswo zu hören, so in Wattwil. In den Aufenthaltsregistern der Gemeinden sind indessen we-

der Mussolini noch einer seiner Decknamen nachweisbar.

STABILES BAUWERK IN INSTABILER UMGEBUNG

Am 23. April 1904 fand die Kollaudation statt. Die 71 Meter lange, 3,8 Meter breite, rund 10 Meter hohe Brücke sollte 7,5 Tonnen tragen. Dieses Gewicht wurde in 67 wassergefüllten Zubern und Standen auf die Fahrbahn gestellt. Die Brücke bestand die Probe glänzend. Wie Maillart vorausgesagt hatte, wurden siebzig Jahre lang ausser einer Geländerreparatur keine Unterhaltsarbeiten notwendig. Allerdings trug die Thur nach Eindämmung ihres Laufs die Kiesbänke unter der Brücke bis auf den Felsgrund ab. Eine Stromschnelle war entstanden, das «Ross», wie die Oberbürer Kinder den Fels nannten. Der Fluss begann im weichen Sandstein beim Pfeiler Kolke auszuschwemmen. Erstmals mussten diese im Jahre 1939 ausgefüllt werden. 18 Jahre später, 1957, war der Pfeiler wieder gefährdet; die Sicherung kostete 32 500 Franken. Wieder 18 Jahre später, also 1975, waren erneut neben dem Pfeiler tiefe Löcher entstanden. Durch den Einbau einer Querschwelle aus Steinblöcken unterhalb der Brücke konnte das Flussbett wieder höher gelegt werden.

ANERKENNUNG DER DENKMALWÜRDIGKEIT

1975 wurde die erste grosse Renovation der Brücke notwendig. Durch Witterungseinflüsse hatten besonders die Ränder der Fahrbahn gelitten. Für die Renovationskosten im Betrag von 220 000 Franken erteilte die Bürgerversammlung am 21. März 1975 den notwendigen Kredit. Auf eine projektierte Aluminiumlamellen-Brüstung wurde verzichtet. Auf dem fein proportionierten Bauwerk hätte sie optisch als massiver Balken gewirkt. Stattdessen wurde Maillarts Röhrengeländer in originalen Formen rekonstruiert; eingezogene Drahtseile verleihen die erforderliche Unfallsicherheit. Damit anerkannten Gemeindammann Ernst Benz und der Gemeinderat die Denkmalwürdigkeit des Bauwerks und leisteten mit seiner Restaurierung einen Beitrag zum internationalen Jahr der Denkmalpflege 1975.

LICHTERSCHWEMMEN

Längst ist Maillarts Brücke zum unverzichtbaren Bestandteil der Flusslandschaft geworden. Hier endet ein Naturobjekt von nationaler Bedeutung, die Thurauen. Das Kloster Glattburg, das Schutzgebiet Ebersolhalde und die vorgelagerte Fluss-Enge geben der Auenlandschaft ein letztes Mal dramatische Züge. An diesem Ort lässt die Schule Oberbüren seit 1981, auf Initiative von Lehrer Erich Fürer, den Brauch des Lichterschwemmens wieder aufleben. Die Kinder suchen am Fluss natürliches Material, setzen um den Otmarstag-Abend (16. November) phantasievoll zusammengebaute Lichterschiffe auf die Thur und geben sie so dem Fluss zurück, ohne ihn zusätzlich zu belasten, Sinnbilder für Glanz und Vergänglichkeit in Menschenleben und Menschenwerk.

Anmerkungen

1) Anton Helfenberger von Gossau (1732–1806), Pfarrer in Oberhelfenschwil 1766–1772, in Lenggenwil 1772–1775, in Wasserburg 1775–1790, in Häggenschwil 1790–1806.
2) 25. Mai 1774, Stiftsarchiv R. 62-2.
3) 10. Oktober 1774, Stiftsarchiv R. 62-2. Pfarrei-Einkünfte: Zusammenstellung Pfarrer Buohls im Pfarrarchiv Oberbüren.
4) 1. Oktober 1774, Stiftsarchiv R. 62-2.
5) Therese Elser-Bächtiger, geb. 1894, Schwester von Kunstmaler Augustin Bächtiger, Schwiegertochter von Gemeinderatsschreiber J.E. Elser.

Literatur

Ernst Zahn: Schattenhalb. Drei Erzählungen, Stuttgart 1904.
Schweizerische Bauzeitung, 1. Oktober 1904.
Max Bill: Robert Maillart, Erlenbach/Zürich 1949.
Brücken Robert Maillarts in der Schweiz. Übersichtskarte, hrsg. von der Technischen Forschungs- und Beratungsstelle der schweizerischen Zementindustrie, Wildegg 1972.
Urs Traxler/Peter Tiefenauer: Chronik der Gemeinde Niederbüren, Wil 1987, S. 74 und 104.
Architektenlexikon der Schweiz, 19./20. Jahrhundert, Basel 1998.

Quellen

Stiftsarchiv St.Gallen: Rubrik 62-2: Akten der Pfarrei Oberbüren.
Pfarrarchiv Oberbüren: Fährbrief 1793; Zehntakten.
Hausarchiv der Familie Jung, Billwil.
Gemeindearchiv Oberbüren: Gemeinderatsprotokoll; Akten und Pläne über Billwilersteg und -brücke.
Staatsarchiv St.Gallen: KA 64-4-14c, Gemeindestrassen-Akten Oberbüren.
Kantonales Tiefbauamt, Abt. Strassen- und Kunstbauten: Akten und Pläne der Billwiler Brücke.