

Der Bau der Haggenbrücke

Die Geschichte der Ganggelibrogg

Die offizielle Einweihung zum Abschluss der Sanierungsarbeiten an der Haggenbrücke oder der „Ganggelibrogg“, wie sie im Volksmund genannt wird, bietet Gelegenheit, auf die bewegte Vorgeschichte dieses für die damalige Zeit spektakulären Bauwerks zurückzublicken.

Der alte Saumweg von Hundwil nach St.Gallen führte über das Rachtobel, Wilen, Wädlen, Zweibruggen und über die Hundwiler Leiter nach Haggen und St. Gallen. Dabei war diese schwankende Leiter im besten Falle für den Tragverkehr geeignet. Auch Abt Kuno von Stoffeln musste Anno 1403 seinen Plan aufgeben, als er mit geharnischten Reiterscharen jenen Weg benützen wollte, um den Landeshauptort Appenzell zu züchtigen.

Schon 1546 beklagten sich das Land Appenzell und Hundwil beim kleinen Rat von St. Gallen über den schlechten Zustand der Strasse durch das Sittertobel. 1865 wurde wieder einmal der schlechte Unterhalt der Stiege von Zweibrücken nach Haggen mit ihren 365 Stufen bemängelt.

Bis zur Mitte des letzten Jahrhunderts fanden immer mehr Einwohner von Stein in St. Gallen Beschäftigung. Zudem waren dannzumal Hausierer und Krämer unterwegs zu den verstreuten Liegenschaften des Appenzellerlandes. Weber Johannes Ringeisen war beispielsweise im Nebenverdienst Fleischträger für die Metzgerei Schalch in Bruggen. Seine Frau hatte Eierkunden am Rosenberg. Sie nahmen den beschwerlichen Gang über die Haggentreppe auf sich, um so den kümmerlichen Weberlohn etwas aufzubessern.

Der lange Weg zum Projekt

1885 bildete sich eine Kommission, die die Initiative für einen Brückenbau ergriff, das Ganze scheiterte jedoch an der Finanzfrage. Ein erster Fond aus Legaten und Zuwendungen wurde 1920 wieder sistiert und das Geld anderen Zwecken zugeführt. Bis 1936 gelang es jedoch privaten Interessenten, erneut 120'000 Franken zusammenzubringen, um einen Brückenbau anzustreben.

1926 fertigte Rudolf Dick, als junger Ingenieur einer Krienser Eisenbaufirma, in Eigeninitiative Pläne und Kostenberechnungen an, die er an einer Interessentenversammlung in Bad Störgel präsentierte. Erst als 1933 die

Hundwiler Leiter stark reparaturbedürftig war, wurden ernsthafte Projekte für einen Brückenbau an die Hand genommen. Unter den zahlreichen Projekten waren so ziemlich alle Bauarten enthalten. Wie die Pläne selbst, variierten auch die Kosten von 200'000 bis 500'000 Franken. Ein Gutachten schlug die projektierte Eisenbrücke der Arbeitsgemeinschaft Rudolf Dick, Luzern und Ernst Scheer Herisau als beste Lösung zur Ausführung vor.

Den grössten Anteil zur Finanzierung trug der Verkehrsfonds mit 115'000 Franken bei. Die Stadt St.Gallen sicherte 75'000 Franken zu, Bund und Kanton trugen je 30'000 Franken bei, an freiwilligen Beiträgen wurden 15'000 Franken geleistet und die Gemeinde Stein beschloss an einer gut besuchten Gemeindeversammlung mit 273 Stimmen das Projekt mit 35'000 Franken zu unterstützen. Bemerkenswert ist dabei die Erklärung von zehn Steiner Einwohnern, sie würden bei allfälligen Mehrkosten den dritten Teil jenes Betrages gemeinsam tragen, der die 300'000 Franken übersteigt.

Die Gesamtkosten der Brücke beliefen sich auf 348'826.05 Franken. In den Schweizer Medien fand 1937 das finanzielle Engagement Privater ein grosses Echo. Man beschwor dabei das Entstehen einer eigentlichen Volksbrücke und monierte, dass das Beispiel der Bewohner von Stein noch mancher Orts Nachahmung finden könnte.

Spektakulärer Brückenbau

Unter der Leitung von Rudolf Dick und dem Herisauer Ernst Scheer wurden die Bauarbeiten zügig vorangetrieben. Die zwölf Pfeilerfundamente wurden alle direkt auf Fels betoniert, teilweise bis zu drei Meter unter dem Wasserspiegel der Sitter. Der Materialbereitstellungsplatz für die Brücke befand sich auf der Steiner Seite beim Restaurant Schäfli im Störgel. Das Material wurde mit Pferdefuhrwerken zu einer Rollbahn befördert. So wurde die gesamte Brücke von der Steiner Seite frei vorgebaut. Ein Montagekran mit einem zehn Meter langen Ausleger auf einem fahrbaren Portal fasste die Brückenteile, die auf Rollwagen durchgefahren wurden, und schwenkte die Teile an die Montagestelle, wo sie verschraubt und vernietet wurden. Die Niete wurden in einem Ofen erhitzt und mussten rasch eingeschlagen werden. «Für die Arbeit des Nietenwärmers können wir nur einen Knaben mit offenen Augen und flinken Beinen brauchen, der nebenbei noch schwindelfrei sein muss», schrieb Ernst Scheer der Arbeitslosenkommission der Gemeinde Stein.

Während der Bauzeit kam es nur zu einem erheblichen Unfall, der glücklicherweise glimpflich verlief. Ab der Stütze B stürzte ein Maurerlehrling

36 Meter ab. Er kam aber mit geringen Verletzungen davon, weil eine Baumkrone seinen Sturz milderte. Nach einiger Pflege konnte er seine Arbeit wieder aufnehmen. (Riethüsli-Magazin fürs Nest, August 2009; www.riethüsli.ch)

Schlussendlich erhielt die Fahrbahn einen Beton und einen Asphaltbelag. Die Brücke ist mit dem Haggener Widerlager nicht starr verbunden, sondern ruht auf starken Rollen welche die eintretende Verschiebung auffangen. Schlussendlich verfertigte und montierte die Schlossereiwerkstatt Zwicker St.Gallen über 700 Meter Geländer. Die Belastungsprobe wurde am 28. Oktober 1937 mit 6x8 Tonnen-Wagen vollzogen.

Gangelibrugg

5600 Personen freuten sich am 31. Oktober 1937 am Eröffnungsfest. Sie waren an und auf der Brücke. Allerdings bereitete das Gewicht der Zuschauer den Verantwortlichen auch Sorgen. Die Brücke geriet in bedrohliche Schwingungen. Nach Augenzeugen musste die Brücke nach der offiziellen Eröffnungsfeier durch Polizei und Feuerwehr zeitweise von den Zuschauern geräumt werden. Der Kantonsingenieur von Appenzell AR beobachtete an der Eröffnung diesbezüglich die Brücke von unten und erstellte einen besorgniserregenden Bericht. Dies führte nach einem Gutachten zu Nachbesserungen. Danach war klar: die Brücke darf nur für den ursprünglichen Zweck belastet werden. Spätere Gesuche, die Brücke für den Autoverkehr zu öffnen, wurden abgewiesen. Seither heisst die Hagggenbrücke eben Gangelibrugg.

pd

