

Aus dem Stadtarchiv: «80 Jahre Haggenbrücke»

Die früheste Erwähnung einer Brücke über die Sitter findet sich 1479. Dabei handelt es sich um die Hüsli-
brücke über die Sitter bei Zweibruggen. Über diese
führte 450 Jahre lang der Saumweg Stein-St.Gallen,
bis schliesslich 1936 mit dem Bau der Haggenbrücke
begonnen wurde.



StadtASG, PA Renggli-Forderer, 49.

Dieser geschah im sogenannten Freibauverfahren. Dabei fand kein Lehrgerüst Verwendung, sondern es wurde horizontal in den «leeren» Raum gebaut. Gleichzeitig errichteten die Arbeiter im Sittertobel die Brückenpfeiler. Zusätzlich errichtete Hilfsstützen zwischen den Brückenpfeilern verhinderten ein Abknicken des Brückenüberbaus.

Die Zwischenkriegszeit war geprägt von einer Wirtschaftskrise, 1936 gab es in der Schweiz 124'000 Arbeitslose. Der Brückenbau diente deshalb auch der Schaffung von Arbeitsplätzen.

Die beteiligten Gemeinden gaben bei der Anstellung arbeitslosen und verheirateten Männern den Vorzug. Froh, überhaupt einem Geldverdienst nachgehen zu können, wurden auch lange Arbeitswege in Kauf genommen. Ein Arbeiter beispielsweise brach täglich um 5.30 Uhr in Rorschacherberg auf und erreichte die Baustelle zwei Stunden später. Nach einem 10-Stunden-Arbeitstag trat er abermals den zweistündigen Heimweg an.



StadtASG, PA Renggli-Forderer, 93.

Auf dem Bild ist der Chefmonteur dabei, die Zahltags-
briefe zu verteilen. Der Maschinist erhielt für seine
Arbeit einen Stundenlohn von einem Franken, derjenige
für einen Lehrling betrug fünfundzwanzig Rappen.



StadtASG, PA Renggli-Forderer, 62.

Die Bauarbeiten fanden in einer Höhe von bis zu 100 Metern über dem Boden statt. Dies geschah meistens ungesichert. Dennoch ereigneten sich keine grösseren Unfälle, resp. nur solche mit «glimpflichem Ausgang»: Ernst Buob z.B. stürzte 36 Meter in die Tiefe. Dass der Fall kein tödliches Ende nahm, verdankte der 19-Jährige einer Tanne, die den Sturz mehr oder weniger «sanft» auffing. Nach dem Aufprall auf dem Boden stand Buob selbständig auf und wankte den herbeieilenden Kollegen entgegen. Die Ärzte im Spital konnten nichts Besorgnis erregendes feststellen und schickten ihn nach einer Überwachung wieder nach Hause.



StadtASG, PA Zumbühl, Haggenbrücke, Nr. 21.

Im Oktober 1937 fand die Belastungsprobe statt. Diese wurde von sechs mit Sandsäcken beladenen Lastwagen durchgeführt, von denen jeder ein Bruttogewicht von 8 Tonnen aufwies.

Die Presse war damit zufrieden, denn so musste nicht mehr «[...] selbst der nüchternste Mensch sich bei Passieren der Brücke komplett betrunken fühlen [...]»



StadtASG, PA Renggli-Forderer, 1.

Während einer Bauzeit von eineinhalb Jahren wurden 350'000 Tonnen Stahl verbaut, dabei entstand die rund 356 m lange und ca. 100 m hohe Sitterbrücke Haggen-Stein. Diese brachte gegenüber dem früheren, überaus beschwerlichen Weg eine grosse Erleichterung.

Aufnahmen der Haggen- und der Fürstenlandbrücke sowie des Sitterviadukts werden in der Ausstellung «80 Jahre Haggenbrücke – eine Fotoausstellung über Sitterbrücken» im Ausstellungssaal der Kantonsbibliothek Vadiana St.Gallen, Notkerstrasse 22, noch bis zum 2. Juli 2016 gezeigt.



StadtASG, PA Renggli-Forderer, 136.

Eine weitere «Belastungsprobe» fand bei der Einweihung der Brücke statt. Rund 5000 Menschen sollen dann die Brücke überschritten haben. Weil sich zeitweise derart viele Personen gleichzeitig auf der Haggenbrücke befanden, wurde ein Einsturz befürchtet. Diese Belastung, die weit mehr als die ausgeschilderte fünf Tonnen Höchstgewichtsbeschränkung für Fuhrwerke betrug, führte dazu, dass sich unangenehme horizontale Schwingungen bemerkbar machten. Obschon die Tragsicherheit nie gefährdet war, wurden nach der Eröffnung bauliche Massnahmen getroffen.

Thomas Ryser, Wissenschaftlicher Mitarbeiter
Stadtarchiv der Ortsbürgergemeinde St.Gallen
thomas.ryser@ortsbuenger.ch