Zeitschrift: Freiburger Geschichtsblätter
Herausgeber: Deutscher Geschichtsforschender Verein des Kantons Freiburg
Band: 74 (1997)

Artikel: Die neuen Brücken am Unterlauf der Sense
Autor: Boschung, Peter
Kapitel: Kurzfassung der Eisenbahngeschichte
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340943

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: 10.07.2025

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

Die *früheren*, im Spätmittelalter entstandenen Brücken sind letztes Jahr in den «Freiburger Geschichtsblättern»[2] vorgestellt worden, dazu – vorweggenommen – eine *neue*, die 1852–1854 als Teil der neuen, ins Mühle- und Wangental verlegten Kantonsstraße zwischen Flamatt und Thörishaus gebaut worden war. Zuvor, zwischen 1470 und 1854, war die Brücke bei Neuenegg an der alten Freiburg–Bern-Straße der einzige gebaute Übergang am Unterlauf des Gewässers, soweit es die natürliche und politische Kantonsgrenze zugleich bildet[3]. Dieses in der Mitte des 19. Jahrhunderts neuartige Bauwerk wurde anschließend an die alten Brücken behandelt, weil es architektonisch den Übergang zwischen alter und neuer Bauweise, zwischen den spätmittelalterlichen, gewölbten Bogenbrücken aus Natursteinquadern und den Brücken aus neuartigen Baustoffen mit horizontaler Fahrbahn bildet.

Zeitlich verteilen sich die neuen Brücken über die Spanne zwischen 1858 und 1996, *örtlich* – mit einer Häufung zwischen Neuenegg und Thörishaus – über den ganzen Unterlauf. Mit Ausnahme der letzten vier haben sie nicht bis heute gehalten; sie mußten durch Neubauten ersetzt werden, die ich jeweils anschließend an ihre chronologisch angeordneten Vorgängerinnen behandle.

Die Reihe der neuen Brücken eröffnet die Eisenbahnbrücke am Senseknie. Damit ihre Geschichte nicht im Leeren hange, ist es notwendig, sie in einen Bericht über das schweizerische und freiburgische Eisenbahnwesen einzubetten.

Kurzfassung der Eisenbahngeschichte

Dampfbetriebene Eisenbahnen wurden – um 1825 – zuerst in England gebaut. Zehn Jahre später eroberte das neue Verkehrsmittel

[2] Peter BOSCHUNG, *Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück*, in: FG 73 (1996), S. 7–69.

[3] Unterhalb Noflen trennt sich nämlich die politische Grenze von der natürlichen, bricht nach Süden aus und umgreift im Winkel zwischen Sense und Saane bernisches Gebiet, das von altersher zur Stadt Laupen gehört.

das Festland, nach weiteren zehn Jahren auch die Schweiz. Zusammen mit der Schaffung des Bundesstaates hat der Eisenbahnbau die Schweizer Geschichte des 19. Jahrhunderts entscheidend geprägt. Politische und wirtschaftliche Bestrebungen gingen Hand in Hand und beflügelten einander. Die Eisenbahn wurde zum Wahrzeichen des Jahrhunderts[4]. Die Bundesverfassung von 1848 hatte die schlimmsten Behinderungen von Handel und Verkehr beseitigt: die kantonalen Grenzzölle, die vielen Geldsorten, Maße und Gewichte, die an Private verpachteten Posten[5]. Doch die Mentalität des Staatenbundes, das Pochen auf die kantonale Souveränität, behauptete sich in breiten Kreisen lange über 1848 hinaus. Sie behinderte und verzögerte die Verwirklichung Kantonsgrenzen übergreifender Werke von allgemeinem Interesse. In der Eisenbahnfrage entzündete sich der Streit der Politiker an der Frage «Staatsbahn oder Privatbahnen?» und dann im Wettbewerb um die Linienführungen.

Dem Eisenbahnbau war eine allgemeine Verbesserung des Transportwesens durch eine lebhafte Straßenbautätigkeit vorausgegangen, bei uns zum Beispiel durch die etappenweise Verlegung der Kantonsstraße Freiburg–Bern ins Mühle- und ins Wangental[6]. Dann wandten die wirtschaftlich und technisch interessierten Kreise ihre Aufmerksamkeit und ihre Investitionen vorbehaltlos den Eisenbahnen zu. Die ersten wurden mit ausländischer Hilfe von privaten Bahngesellschaften gebaut. Im Gegensatz zu den meisten Kantonen, die sich früh um eine Bahnkonzession bemühten, zeigte sich Freiburg anfänglich zaghaft-zurückhaltend, während der Kan-

[4] *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes* (JW), Band I, 1947, S. 3ff.: Hans Bauer, *Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen.*

[5] JW (wie Anm. 4), S. 11ff.; Annelies Hüssy, *Die Geschichte der Fischerpost 1798–1832*, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 58 (1996), S. 132ff.; Peter F. Kopp, *Die tapferen Frauen von der Plaffeier Post*, in: Freiburger Volkskalender 1997, S. 85: «... und bei uns.»

[6] Die Geschichte der neuen Linienführung ist beschrieben in: Boschung (wie Anm. 2), S. 52–59. In der ersten Etappe (1838–1843) wurde von Lustorf über Berg–Lanthen und durch das Mühletal eine neue Straße gebaut und nach Flamatt in Sensebrück an die alte Strecke angeschlossen. In den Jahren 1852–1857 bewerkstelligte Bern die Verlegung ins Wangental, was eine neue Sensebrücke nötig machte. Diese befindet sich an der Neuhausfluh zwischen Flamatt und Thörishaus und heißt im Volksmund «die steinige Brücke» ; sie ist im genannten Artikel vor S. 33 abgebildet.

ton Waadt seine Interessen rücksichtslos und mit allen Mitteln zu verfechten verstand. Lange schien es, als sollte es im schweizerischen Eisenbahnnetz keinen Platz für Freiburg geben, einesteils, weil man sich anfänglich nur eine einzige West–Ost-Verbindung vorstellen konnte, der Kanton Waadt schon früh die Konzession für eine Strecke Morges–Ifferten (Yverdon) erteilt hatte und eigensinnig beabsichtigte, diese über Stäffis (Estavayer)–Peterlingen (Payerne)–Murten–Solothurn weiterzuführen, andernteils nicht zuletzt deshalb, weil die vom Bund zuerst zugezogenen Gutachter die Überwindung der Saaneschlucht durch eine Bahnbrücke für unmöglich erachteten[7]. Durch diese Lösung wären die Städte Lausanne, Freiburg und Bern vom Durchgangsverkehr abgeschnitten und lediglich mit Zufahrtslinien abgespeist worden.

Verhältnismäßig spät erkannten unsere Politiker die Bedeutung der Bahn für die Zukunft des Kantons. Doch dann setzten sich die radikalen Staatsräte Julien Schaller und Frédéric Bielmann, Baudirektor, auf dem diplomatischen Parkett mit bewundernswerter Energie und Hartnäckigkeit für eine bessere Berücksichtigung des Kantons und vor allem der Hauptstadt ein, schließlich mit aller Entschiedenheit für die West–Ost-Verbindung über die Hauptstadt und längs durch die Mitte des Kantons. Unbeirrt vom Gezänk mit dem Kanton Waadt, trieben sie auch die Vorbereitungen für den Bau voran: die *technischen Studien* und, gemeinsam mit dem städtischen Gemeinderat, die *Finanzierung*, für den Bauernkanton ein ungeheures, waghalsiges Unternehmen[8]. Den unrühmlichen Streit zwischen den Kantonen Waadt und Freiburg entschied schließlich die Bundesversammlung, der Nationalrat am 18., der Ständerat am 23. September 1856. Sie genehmigten die von Freiburg heißbegehrte Linie Lausanne–Oron–Freiburg–Thörishaus–Bern. Angesichts des Konflikts mit Preußen (Neuenburger Handel) hatten vor allem die strategischen Überlegungen von General Guillaume-Henri Dufour dazu beigetragen, die Bundesbehörden umzustimmen[9].

[7] Victor Buchs, *La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg*, Freiburg 1934, S. 22.
[8] Buchs (wie Anm. 7), S. 29–61.
[9] Buchs (wie Anm. 7), S. 70ff.

Freiburg hatte den Bundesentscheid nicht untätig abgewartet. Schon vorher hatte es auf Grund der Vorarbeiten seiner Ingenieure, die seit 1852 an der Arbeit waren[10], wichtige Entscheide getroffen, so unter anderem im November 1855, die Bahn selber zu bauen[11], und am 9. Juni 1856 wurde der vom Oberingenieur Blotnitzki vorgelegte Plan für die Strecke Freiburg–Thörishaus über Düdingen und das Tavernatal samt dem Kostenvoranschlag im Betrag von Fr. 5 867 060 genehmigt[12]. Nach dem Entscheid der Bundesversammlung im September 1856 übertrug der Kanton seine Konzession für Bau und Betrieb der neugegründeten «Eisenbahngesellschaft von Lausanne über Freiburg an die bernische Grenze», womit sich der Bundesrat am 28. Januar 1857 einverstanden erklärte[13].

Kurz nach der günstigen Wende für Freiburg wurde das radikale Regime gestürzt. In den Großratswahlen vom 7. Dezember 1856[14] und in den Staatsratswahlen vom 4. Juni 1857[15] übernahmen die Konservativen die Macht und das Ruder. Auch die neue Regierung hatte mit vielen technischen und politischen Schwierigkeiten zu kämpfen und schwere finanzielle Krisen der beteiligten Bahngesellschaften zu meistern[16]. Doch auch unter den Staatsräten Hubert Charles, Rodolphe de Weck de Bussy und nach dessen Tod unter Louis Weck-Reynold ging die Arbeit tatkräftig voran, besonders von 1858 an. Verzögert durch den schwierigen Bau der Grandfeybrücke, konnte am 27. Juni 1860 vorerst nur die Strecke Bern–Thörishaus–Balliswil eingeweiht und vom 2. Juli an fahrplanmäßig befahren werden. Zwischen Balliswil und Freiburg wurden die Reisenden mit Pferdewagen befördert. Der durchgehende Betrieb auf der Strecke Bern–Freiburg–Lausanne wurde am 2. September 1862 aufgenommen[17]. In der Freude über das gelungene

[10] Buchs (wie Anm. 7), S. 23, 25, 31, 33, 50, 67.
[11] Buchs (wie Anm. 7), S. 43, Dekret des Großen Rates vom 27. Nov. 1855.
[12] AGS 1856, Dekret des Großen Rates vom 9. Juni 1856.
[13] Buchs (wie Anm. 7), S. 74ff.; Gaston Castella, *Histoire du Canton de Fribourg*, Freiburg 1922, S. 571ff.
[14] Castella (wie Anm. 13), S. 587.
[15] Buchs (wie Anm. 7), S. 86.
[16] StVBF 1856, 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1862; Buchs (wie Anm. 7), S. 86ff.
[17] StVBF 1860, S. XXII; Buchs (wie Anm. 7), S. 115.

Jahrhundertwerk wurden Energie, Wagemut und Ausdauer der freiburgischen Behörden allgemein anerkannt, am Fest in Lausanne sogar von einem Waadtländer Staatsrat gelobt[18].

Von den vielen Hochbauten der Strecke Bern–Lausanne fällt nur die Sensebrücke bei Thörishaus in unser Thema. Doch ist hier zunächst eine kurze Erläuterung über Eisenbahnbrücken im allgemeinen am Platz.

Eisenbahnbrücken

Anfänglich überwanden die Eisenbahnen Flußhindernisse ausnahmslos auf *Gewölbebrücken* aus Natursteinmauerwerk. Gewölbe, Gesimse und Abdeckplatten bestanden aus Quadern und Hausteinen, die Füllungen aus Bruchsteinen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen nach ausländischen Vorbildern die *Stahlbrücken* auf, die im Straßenbau schon seit Jahrzehnten in Mode waren. Eine reine Eisenbrücke (Flußpfeiler und Oberbau) war zum Beispiel die erste, 1857 bis 1862 erbaute Grandfeybrücke[19]. Für lange Viadukte bevorzugte man schon bald die *gemischte Bauweise*, die oft ohne Flußpfeiler auskam. Ein weitgespanntes Stahltragwerk verband die auf den Ufern stehenden Mauerwerke, beidseits eine Reihe von massiven Gewölben. Von den schwerfälligen und unwirtschaftlichen eisernen Vollwandträgern ging man bald zu den technisch vorteilhafteren und ästhetisch gefälligeren *Fachwerkkonstruktionen* über. Nichts hat die Brückenbautechnik und den Stahlbau stärker gefordert und gefördert als die steigenden Anforderungen der Eisenbahnen.

[18] StVBB 1860, S. 384; Buchs (wie Anm. 7), S. 115. Die Kurzfassung dieser Vorgeschichte darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die schwierige, mühsame Entwicklung sich länger als ein Jahrzehnt hinzog. Sie wird von Hans Bauer in: JW (wie Anm. 4), S. 81–83 kurz und treffend, von Buchs (wie Anm. 7) weitläufig mit allen ihren Phasen dargestellt.

[19] Buchs (wie Anm. 7), S. 103–105.