

**Zeitschrift:** Beiträge zur Heimatkunde des Sensebezirks (und der benachbarten interessierten Landschaften)

**Herausgeber:** Verein für Heimatkunde des Sensebezirks und der benachbarten interessierten Landschaften

**Band:** 51 (1981)

**Artikel:** Furten und Fähren am Unterlauf der Sense

**Autor:** Boschung, Peter

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-956405>

### **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:** 16.02.2026

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

## Furten und Führen am Unterlauf der Sense

### Die Sense im Unterlauf

Die finstere Schlucht des Sensemittellaufes ist heute noch eine einsame Wildnis. In alten Zeiten war auch das untere Sensetal bedeckt von einem Urwald mit Eichen, Buchen, Tannen, Eschen und Birken, Erlen und Weiden, Sand und Steinen. Bei WassergröÙe infolge Schneeschmelze, Gewittern und langdauernden Regengüssen war die Sense ein wilder Strom, der den ganzen Talgrund überflutete, in Trockenzeiten ein harmloser Bach, welcher in gewundenem Lauf, der mehrmals im Jahre wechseln konnte, oft in mehrere Arme aufgesplittert, der Saane zustrebte. Was die Schwarzenburger 1801 in ihrer Eingabe gegen die beabsichtigte Einverleibung ihres Amtsbezirkes in den Kanton Freiburg vorbrachten, galt lange auch für den Unterlauf: «Sie werden von diesem Kanton durch hohe Felswände getrennt, an deren FuÙe ein wilder Waldstrom, die Sense, vorbeyläuft, durch welchen die Einwohner auf ihrem Wege nach Freyburg hindurchgehen und fahren müssen ... Nun schwillt aber die Sense bey starken Regengüssen und vorzüglich zur Zeit der Schneeschmelze auf den an den Quellen derselben gelegenen Gebürge so stark an, daß die Kommunikation mit Freyburg zuweilen Wochen lang und sogar oft während gantzen vierzehn Tagen völlig unterbrochen ist. Die Durchfahrt durch diesen Waldstrom ist auch so unsicher, daß nicht nur schon vieles Kaufmannsgut bey demselben verlohren gegangen ist, sondern daß selbst Menschen und Vieh ihr Leben dabey eingebüÙt haben» <sup>1a</sup>.

<sup>1a</sup> FRANZ HANDRICK, Die Einverleibung der bernisch-freiburgischen Vogtei Schwarzenburg in den Kanton Bern. FGB. Bd. VIII, 1901. Vgl. auch ÄB L. Bd. D: Berichte über Wasserschäden an Schwellen, Brücken, Straßen und Gütern am Unterlauf.

Ein düsteres, beinahe bedrückendes, jedenfalls einseitiges Bild des Tales am Unterlauf der Sense, wie es noch im 19. Jahrhundert ausgesehen haben mag, entwirft uns Wilhelm Schäfer<sup>1b</sup>: «... es zieht sich zwischen Hügeln nicht ohne Anmut bis nach dem alten Städtchen Laupen hin, wo die Sense in die Saane mündet und mit ihrem Wasser weit unterhalb Bern der Aare zufließt. Doch sind die Hügelketten nach der Art von solchen Tälern im flachen Vorgebirge einförmig gebildet, und weil der Blick sich durch die Biegungen des Flusses stets von neuem in einer andern Mulde gefangen sieht, sich niemals an die weißen Berge oder in blaue Fernen verlieren kann, sondern immer durch die Grashänge und die schmalen Tannenränder darüber beschränkt ist: so stellt sich leicht die atemdrückende Beklemmung ein, daß man um Sterbens willen den Himmel und die Welt dahinter sehen und einmal einen weiten Ausblick haben möchte. Dazu kommt noch, daß die Sense mit Überschwemmungen ihr Bett vielfach verändert und so den Talgrund mit Tümpeln und sumpfigen Stellen ausgefüllt hat, darum die breiten Erlen- und Weidenstände in feuchten Mondnächten wie Geisterscharen auf mitternächtliche Kämpfe warten. Wenn da hinein ein regnerischer Sommer kommt, so daß die grauen Wolkenmassen tagsüber den Wiesenkessel bis unter den Tannenforst hinunter mit einem lastenden Deckel schließen und abends immer wieder aus dem Wasser und den klebrigen Wiesen die weißen Schwaden steigen, um den Wolkendeckel an den Rändern neu zu dichten für den andern Tag: dann muß schon einer in dieser einsamen Welt geboren und der Sonne entwöhnter als andere Menschen sein, um nicht mit jedem neuen Regentag in stärkere Traurigkeit zu fallen ...»

«... Dazu der Regen, unaufhörlich die Wege weichend, daß Heu und Frucht verdarb; zuletzt die Überschwemmung, Tag um Tag das breite Tal ausfüllend, bis die gelbe Flut langsam versank und alles Wiesenland unter einem klebrigen Schlamm zurückließ ...»

\*

Als unter den Zähringern eine stärkere Besiedlung des Üchtlandes einsetzte, da suchte man sich mit Vorliebe die günstigen, eben oder sonnseitig gelegenen Plätze auf der Hochebene aus und mied soviel wie

<sup>1b</sup> WILHELM SCHÄFER, Karl Stauffers Lebensgang. Bei Georg Müller München, 1923. Stauffer (1857–1891) war berühmt als Maler, Radierer und Bildhauer. Jugendzeit im Pfarrhaus Neueneegg.

möglich den gefährdeten Talgrund. Laupen, Neuenegg, Flamatt und Thörishaus lagen ursprünglich nicht am Wasser, sondern höher als die Sense. Trotzdem mußte man den Talgrund durchqueren, wenn man von Freiburg zu den anderen Zähringerstädten, Bern, Burgdorf und Thun gelangen wollte. Früh entstanden vor allem für den Fernverkehr hauptsächlich drei Wege: über Bösinggen – Laupen (wo schon im 14. Jahrhundert eine Sensebrücke gebaut worden war), über Wünnewil – Neuenegg und über Überstorf – Thörishaus <sup>2</sup>. Wichtigere Verbindungen längs der Sense fehlten bis 1875 <sup>3</sup>, man zog die vor Überschwemmungen sicheren Wege über die Höhen vor.

Von Anfang an versuchten die Anstößer eine bescheidene Nutzung dieser Einöde. Man holte Steine zu Hausbauten und Pflasterungen, man fischte und jagte <sup>4</sup>, man weidete im Sommer und Herbst das Vieh im ganzen Talboden, der durch diese «allgemeine Feldfahrt» allen gemeinsam gehörte. Dennoch war der Talboden mit dem Wasserlauf, den zeitweise überschwemmten Auenwäldern, den Kiesbänken, Sümpfen und Tümpeln und mitsamt dem südlichen Steilufer kein Niemandsland. Es war ein Teil der Herrschaft Laupen, die eine Zeitlang unmittelbar dem Reich unterstand, aber 1324 an Bern verkauft wurde, das sie in eine Landvogtei umwandelte <sup>5</sup>.

Dann erklärten Bern und Freiburg 1467 die Sense zur Grenze zwischen den Gebieten beider Städte <sup>6</sup>. So wurde der linke Talboden samt dem Steilufer, das bisher mehr als der Fluß die natürliche Grenze gebildet hatte, im Tausch gegen Gümnenen und Mauß, gegen verschiedene Zollvergünstigungen und gegen Zahlung einer Aufbesserung von dreihundert Rheinischen Gulden, freiburgisches Hoheitsgebiet. Durch den Vertrag ermächtigt, baute Freiburg 1470 bei Neuenegg eine gedeckte Holzbrücke und errichtete ein Zollamt <sup>7</sup>. Zum Unterhalt und zur Selbstversorgung des Zöllners und Wirts wurde in der Folge das Herrengut oder Dominium aufgebaut <sup>8</sup>. Einzelne Grundstücke, die von Bauern der Umgebung bereits urbar gemacht worden waren, wurden gekauft,

<sup>2</sup> JEAN-JACQUES JOHO, *Histoire des relations entre Berne et Fribourg et entre leurs seigneurs depuis les origines jusqu'en 1308*. Dissertation, Bern 1955.

<sup>3</sup> Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz. Bd. IV, S. 618.

<sup>4</sup> Betr. Fischerei und Jagd siehe Forst S. 142 und 152. S. 155: «Als Verkehrsweg hatte die Sense wohl nur für die Flößerei einige Bedeutung.»

<sup>5</sup> RICHARD FELLER, *Geschichte Berns*. Bd. 1, S. 117.

<sup>6</sup> Grenzregelung.

<sup>7</sup> Zollamt.

<sup>8</sup> Wirtschaft Sensebrück, Zollamt und Kapelle.



andere günstig gelegene Plätze, vor allem am Rande des Talbodens, wurden gerodet und bebaut. 1774 gehörten zum Herrengut sechzig Jucharten, wovon 16 Jucharten Wald, ferner sechzig Jucharten Senseauen. Freiburg hat hier ein großes Werk der Innenkolonisation vollbracht.

Als um 1500 herum die Bevölkerung stark zunahm und das erschlossene Bauernland nicht mehr alle zu ernähren vermochte, da versuchten manche, vor allem Arme, Kleinbauern, Handwerker und Tauner, in der Abgeschiedenheit des Talgrundes durch heimliches Roden ein Stück Pflanzland zu finden und so ihre Existenzgrundlage zu verbessern. Darüber beklagten sich alsbald die Bauern, denn ihnen wurden damit die Weideplätze verkleinert. Immer wieder mußte die Obrigkeit zu beiden Seiten der Sense eingreifen. Sie verbot das Rieden, Schwenden und Einzäunen in den Wäldern, Auen und Rißgründen und befahl, die gemachten Einschläge wieder der allgemeinen Feldfahrt zu öffnen<sup>9</sup>. Aus dem Jahr 1500 stammt eine bedeutende gemeinsame Verfügung beider Städte über die Weiderechte beidseits in den Senseauen<sup>10</sup>. Vorausgegangen waren Streitigkeiten und Meinungsverschiedenheiten zwischen Bernern und Freiburgern. 1602 beschlossen beide Stände, alle Einschläge in den Auen und Rißgründen, die in den letzten 20 Jahren gemacht worden waren, wieder zu öffnen, und die ohne Bewilligung erbauten Behausungen abreißen zu lassen<sup>11</sup>. Dennoch stellte man 1615 fest, die Berner hätten auf ihrer Seite fünfzehn Stück im Halt von neun und ein Drittel Jucharten eingeschlagen, die Freiburger am linken Ufer neun Stück von insgesamt drei Jucharten. 1613 waren es die Berner, die sich bitter beklagten, daß die Freiburger auf ihrer Seite übermäßig rodeten und einzäunten und ihr Vieh auf Berner Seite weideten. 1669 wurde der Auzehnt allein an der Sense bei Neuenegg von 48 Einschlägen erhoben, deren Ausdehnung von Bruchteilen einer Jucharte bis zu drei Jucharten betrug<sup>12</sup>. Bevölkerungsdruck und Ungehorsam waren offenbar auf Berner Seite stärker.

Als Bern und Freiburg 1467 die Sense zur «rechten und ewigen Landmark» erklärten, so daß die Herrschaft jeder Stadt bis in die Mitte der Sense gehen sollte, da gaben sie sich wohl kaum Rechenschaft über die praktischen Schwierigkeiten, die sie erwarteten. Von den großen Kosten, mit denen Freiburg durch Bau und Unterhalt der Brücken beladen war, soll hier nicht gesprochen werden. Aber die Sense war unberechenbar.

<sup>9</sup> Forst, S. 157–164.

<sup>10</sup> RQ V S. 116.

<sup>11</sup> RM. 153 SAF.

<sup>12</sup> Forst, S. 159 und 163.

Jedes Jahr änderte sie ihren Lauf, umfloß oft die Brücken und unterspülte ihre Widerlager, riß Bäume mit, führte ganze Matten und Äcker hinweg und schwemmte anderswo Sand- und Kiesbänke an: eine unzuverlässige Grenze. Jedes Unwetter konnte sie zu ungunsten bald des einen, bald des andern Standes verschieben. Dieses unsichere Gelände nannte man den Reißgrund der Sense. Über die Herkunft des Wortes ist man uneins. Während einige meinen, es habe ursprünglich Reichsgrund = Reichsgrund geheißen, weil im Mittelalter alle öffentlichen Gewässer mitsamt den Inseln und zeitweise überfluteten Auen dem Reiche gehörten, leiten andere das Wort von risen = fallen ab und bringen es in Beziehung zu Schwemmland, das vom Wasser auch wieder weggerissen werden könne<sup>13</sup>. Vor allem an den leicht erhöhten Rändern des Talbodens gab es geeignete Stellen, wo man Aussicht hatte, der Sense durch Rodung eine kleine, karge Matte oder ein mageres Äckerlein abringen zu können. Der Zöllner verpachtete diese Stücke des Reißgrunds an Bauern aus der Nachbarschaft, gelegentlich mit der Auflage, auf eigene Kosten zu schwellen. Auf freiburgischer Seite finden wir solche Lehensleute in Riedern, Bergli, Wünnewil, Dietisberg, Elswil, Amtmerswil, Nußbaumen und Noflen. Der Amtmann führte auch ein Verzeichnis der vom Wasser ganz oder teilweise weggeschwemmten Grundstücke; oft waren es ganze Jucharten<sup>14</sup>.

In der Einleitung zu den Urbaren des Zollamtes Sensebrück<sup>15</sup> heißt es, durch den Tauschvertrag von 1467 sei der Stadt Freiburg auch zugefallen all der Reißgrund, der auf ihrer Seite der Sense nach gelegen sei. Und damit derselbe nicht ganz öd, wild und unbebaut daliege, sondern nutzbar gemacht werde, sei dieser Reißgrund, wie auch Bern es auf seiner Seite handhabe, lobpflichtig den Untertanen um einen geringen Herren- und Bodenzins zu verpachten, damit dieses Erdreich vom wilden Gesträuch gesäubert und geräumt und in guten fruchttragenden Boden verwandelt werde. Aber diese Grundstücke waren wie die Brücken dauernd gefährdet. Man suchte dem Unheil durch Bau von Schwellen vorzubeugen.

Schon 1384 hatte Bern eine Schwelle bei Flamatt<sup>16</sup> gebaut, vielleicht diente sie dem Fährbetrieb an der Bern-Freiburg-Straße, möglicherweise schützte sie das erste Wirtshaus, das schon lange vor der Grenzregelung bestand. Seinen genauen Standort kennen wir nicht, es befand sich

<sup>13</sup> Forst, S. 156 und 194.

<sup>15</sup> US Zellweger 1774 SAF.

<sup>14</sup> US Zurthannen 1738 SAF.

<sup>16</sup> Grenzregelung. SRB.

jedoch auf der Matte, die als Teil der Pfarrpfund Neuenegg den Deutschrittern zu Köniz gehörte <sup>17</sup>. Die Belege für Kosten von Flußverbauungen häuften sich nach dem Bau der Sensebrücke 1470 <sup>18</sup>. Den Behörden war vor allem daran gelegen, die Strecken oberhalb der Brücken zu sichern, um die Landfesten vor Schäden zu bewahren. Sie ließen die Schwellen durch Unternehmer im Verding oder durch die Bauern der umliegenden Pfarreien im Gemeinwerk errichten <sup>19</sup>; für Sensebrück wurden vor allem Bösing, Wünnwil und Überstorf herangezogen. 1577 verköstigte der Wirt die Landleute, die an der Schwelle arbeiteten, für 133 Pfund <sup>20</sup>. Um 1697 zahlte der Zöllner von Sensebrück einem Schwellenarbeiter täglich einen Batzen <sup>21</sup>, 1746 hatte der Vogt von Laupen den Arbeitern am Schwellenwerk täglich eine Mütschen (ein Pfund Brot) und drei Kreuzer, für einen ganzen Pferdezug zwei Mütschen und sechs Kreuzer auszurichten. Es war verboten, Frauen und Kinder oder schwächliche Leute zum Schwellen zu schicken. Der Vogt durfte nicht von sich aus verbauen, sondern mußte die Notwendigkeit dem Bauherrn im Rate anzeigen und dessen Befehle abwarten <sup>22</sup>.

Schwellen unterhalb der Brücken zu errichten, überließ man den interessierten Bauern, die im Rißgrund Boden gepachtet hatten. Sie taten dies mancherorts so gründlich, daß der Wasserlauf auf die andere Seite gelenkt wurde und dort Boden wegfraß. Schwere Schäden und bittere Klagen auf beiden Seiten waren die Folgen, die Bauern wandten sich an ihre Obrigkeit und baten um Abhilfe. 1673 beklagten sich die Freiburger sogar, die Berner hätten die Schwellen am linken Ufer beschädigt <sup>23</sup>. Mancher Brief ist in dieser Sache vom 16. bis zum 18. Jahrhundert zwischen Bern und Freiburg gewechselt worden. Zahlreich waren die Sensischen Tagsatzungen oder Konferenzen, in denen sich die Abgeordneten beider Stände zu Verhandlungen und Besichtigungen trafen, meistens im Wirtshaus Sensebrück. In den Jahren 1621, 1668, 1673, 1678, 1726 und 1748 besiegelte man Verhandlungsergebnisse durch Verträge <sup>24</sup>. Man einigte sich zuletzt, mit Ausnahme der Schwelle in der Forsterau oberhalb Thörishaus und jener beiden zur Erhaltung der Riedern-Thörishaus-Straße, alle schädlichen Verbauungen wie Schupf-schwellen, Köpfe und Sporen, sogenannte offensive Schwellen, abzutun

<sup>17</sup> Zollamt.

<sup>18</sup> SMR SAF: Nr. 145 (1475), 155 (1480), 156 (1480) 168 (1486), usw.

<sup>19</sup> RQ V. S. 356.

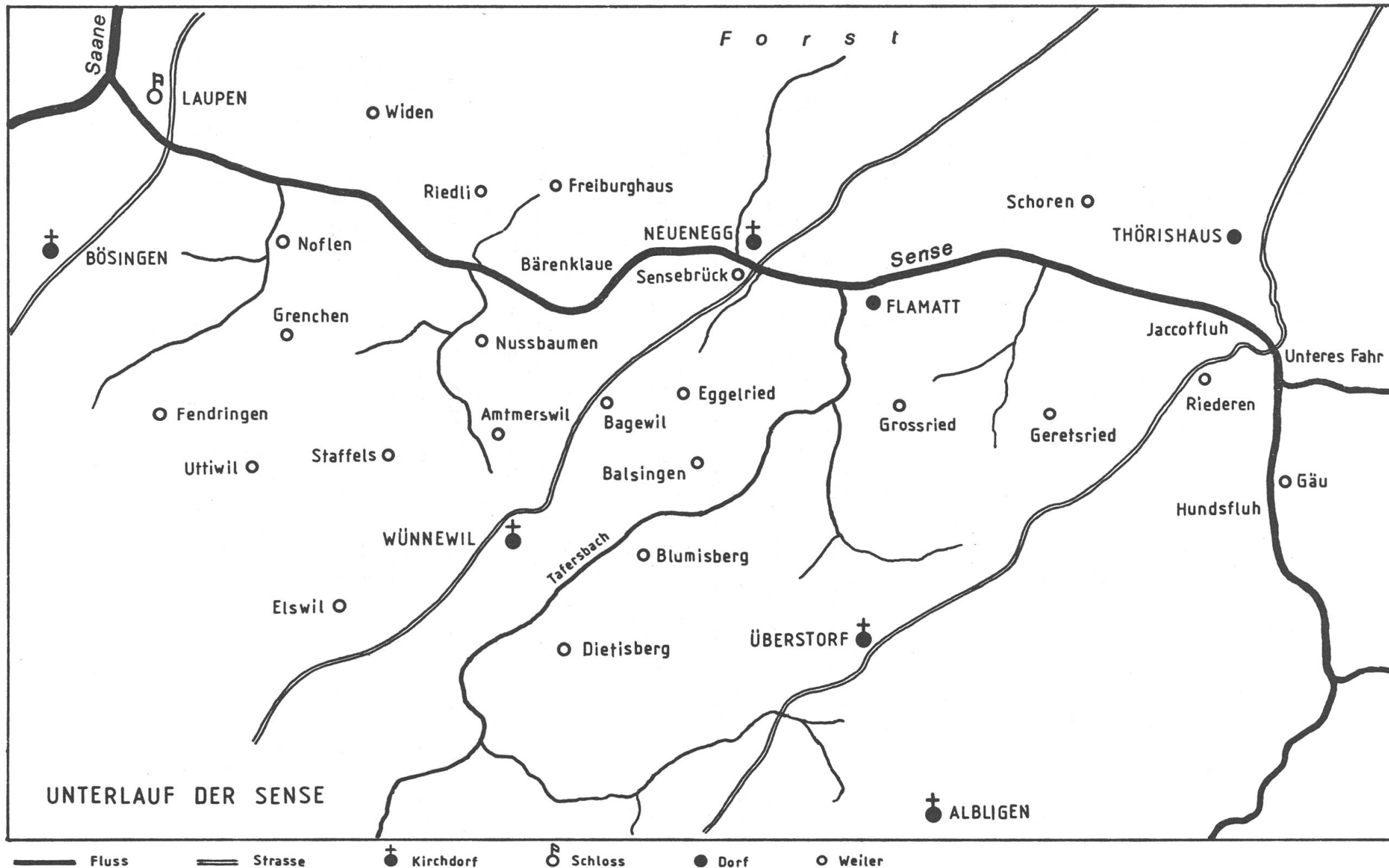
<sup>20</sup> SMR 349 SAF.

<sup>21</sup> RM Ra5 SAF.

<sup>22</sup> RQ V S. 356.

<sup>23</sup> RM. Ra3 SAF.

<sup>24</sup> RQ V S. 360.



Der Unterlauf der Sense (gez. Eduard Waeber)

und in Zukunft nur parallel zum Ufer verlaufende Streichschwellen zu dulden, die von den Vertretern beider Stände genehmigt und unter Aufsicht vereidigter Schwellenmeister gebaut worden waren. Damit die Leute auf beiden Ufern gleichgehalten seien und, was dem einen recht, dem andern billig sei, gaben Bern und Freiburg 1754 eine gemeinsame Instruktion für ihre Schwellenmeister heraus <sup>25</sup>.

In all den genannten Verträgen wird das obrigkeitliche Bestreben sichtbar, der Sense zum Schutz der Brücken und der Güter im Talboden ein sicheres, geordnetes Flußbett zuzuweisen.

Hatte man sich in den früheren Übereinkünften im Interesse von Sensebrück und Flamatt vor allem auf das Flußbett unterhalb der Jaccotfluh bis zur Brücke geeinigt, diese Strecke schon 1673 vermessen und ausgemarcht <sup>26</sup>, so beschloß man nun 1748, den ganzen Unterlauf von der Hundsfluh bis nach Laupen zu vermessen, einen geometrischen Plan anzulegen und der Sense ein Bett von ungefähr 200 Schuh abzustecken <sup>27</sup>. In diesen Plan sollten auch Lage, Länge und genaue Abmessung der bewilligten Schwellen eingetragen werden. Von der Ausmarchung hören wir 1749. Das Verbal zur Bestimmung des Sensebettes wurde 1753 unterzeichnet, für Bern von alt Landvogt Joh. Geörg Ernst und N. Daxelhofer von Utzigen, Landvogt zu Laupen, namens Freiburgs von Generalcommissarius F. R. Werro <sup>28</sup>.

Aus dem Verbale geht hervor, daß man auf dieser Strecke in unregelmäßigen, geländebedingten Abständen einunddreißig Querlinien anlegte, die man im Gelände durch einen vordern und hintern Marchstein, oder, wo dazu nicht Raum blieb, durch ein in den Felsen gehauenes Kreuz bezeichnete. Für jede Querlinie wurde die dem Fluß zugestandene Breite und die Abstände vom Flußbett zum vordern und hintern Marchstein in Schuh angegeben. Das Sensebett war in der Regel zweihundert Schuh, stellenweise nur 170 bis 190, andernorts 206 bis 213 Schuh breit bemessen. An der Bärenklaue, sowie zwischen Noflen und der Widenfluh sollten keine Schwellen gebaut, sondern dem Wasser freier Lauf gelassen werden. Hier ist die Breite mit 250 bis 520 Schuh

<sup>25</sup> RQ V S. 365.

<sup>26</sup> Verbale die Bestimmung des Sensesbettes und desselben Schwellenen ansehend errichtet in anno 1753. SAB. Fach Freiburg.

<sup>27</sup> Recès au sujet de la délimitation du lit de la Singine et des digues du côté de Berne et de Frybourg; et de la délimitation de la Forstnerau Territoire de Dörishaus et du territoire de Laupen avec celui de Bösigen et celui de Valernbuch 1748. SAB. Fach Freiburg.

<sup>28</sup> Verbale der Bestimmung des Sensesbettes ...



vermerkt. (Die zum Verbale gehörigen Grundrisse waren im Doppel ausgeführt worden, sind aber heute weder in Bern noch in Freiburg zu finden.)

Auf dem Geometrischen Grundriß zum Urbar Zellweger von 1774 <sup>29</sup> finden wir außer dem idealen, angestrebten Flußbett auch den tatsächlichen Lauf, der sich nicht immer daran hielt, sowie die Schwellen eingezeichnet, welche die ungebärdige Sense zu einem ordentlichen Lauf anhalten sollten. Im gleichen Urbar ist die Rede von der «zwischen beiden löblichen Ständen Bern und Freiburg getanen Delimitation und Souveränitätslinie», die beim Schwellenbau zu beachten war: Von der Hundsfluh ob Thörishaus bis nach Laupen sollte innerhalb dieser Linien keine Schwelle geduldet werden. Eine Kammer zur Beibehaltung der Landesherrlichkeit und Erhaltung der Schwellen der Saane und Sense nach wachte in Freiburg über die Ausführung der Verträge, die nötigen Arbeiten und unvermeidlichen Kosten, alles im Einverständnis und in Zusammenarbeit mit Bern.

Aber erst den unermüdlichen Anstrengungen des 19. und 20. Jahrhunderts ist es gelungen, den Unterlauf zu begradigen und die Sense in ein einheitliches, geordnetes Bett zu zwingen; ohne die Bemühungen und Vorarbeiten der anstoßenden Kantone im 17. und 18. Jahrhundert wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen. Doch zum vollen Gelingen bedurfte es auch der Hilfe der Eidgenossenschaft. Im März 1900 legte der Bundesrat den kantonalen Baudirektionen Bern und Freiburg ein Projekt zur Eindämmung der Sense zwischen Thörishaus und Laupen mit einem Kostenvoranschlag von Fr. 1 300 000 vor <sup>29a</sup>. Erst die Vollendung der Hochwasserdämme, die zwischen 1910 und 1932 <sup>30</sup> gebaut wurden, erlaubt nun eine ungestörte Besiedlung und Nutzung des Talbodens und damit die heutige Entwicklung von Laupen, Neuenegg, Flamatt und Thörishaus. Es ist ein langer Weg von der mittelalterlichen Wildnis zum heutigen geordneten und sicheren Flußbett mit weitläufigen Schwellenwerken, mit Hochwasserdämmen, Querriegeln und Brücken. Eine unbeabsichtigte Wirkung der Korrektur in Verbindung mit der Kiesausbeutung ist freilich die Vertiefung des Flußbettes. Im natürlichen Zustand breitete sich die angeschwollene Sense in den weiten Auenwäldern aus, verströmte ihre Kraft in die Breite, hinterließ

<sup>29</sup> SAF.

<sup>29a</sup> Protokolle der Gemeinde Überstorf, Bd. 1891–1900.

<sup>30</sup> Auskunft von Schwellenmeister Hans Roos, Flamatt.

Sümpfe und Tümpel und speicherte das Wasser im Boden. Beschleunigt und mit gesteigerter Wucht fließen heute die zusammengehaltenen Wassermassen ab und reißen das Geschiebe immer mehr mit. Wo früher das Flußbett flach in die Ufer überging, finden wir heute Uferböschungen von vier bis fünf Meter Tiefe und stellenweise unterspülte Schwelken. Ein Beispiel für Glanz und Elend, Nutzen und Nachteil der Zivilisation! In früheren Zeiten mußte man den Menschen vor dem Wasser schützen, heute das Wasser vor dem Menschen (Hans Beyeler) <sup>31</sup>.

### Furten

In früheren Jahrhunderten mußte, wer die Sense überqueren wollte, an einer seichten Stelle zu Fuß durchwaten oder zu Pferd hindurchreiten. Eine Stelle, wo das Wasser bei mittlerem Stand breit, wenig tief und nicht reißend strömt, so daß ein Fußwanderer, ohne weit über die Kniee hinauf naß zu werden, gefahrlos durchgehen kann, nennen wir eine Furt. Furten findet man am ehesten an geraden Flußstrecken zwischen zwei gegenläufigen Flußbiegungen <sup>32</sup>.

Auf der rechten Seite des Unterlaufes gelangt man überall mühe- und gefahrlos ans Wasser, nur folgende Stellen machen eine Ausnahme: die Schorenfluh, die Bärenklaue unterhalb Neuenegg, die Widenfluh und der Burgfelsen zu Laupen. Das linke Ufer hingegen bildet vom Mittel- bis nach Noflen hinunter weithin einen bewaldeten, jäh zur Abfallenden Felsabbruch, der an mehreren Stellen von Bächen, Nebenflüssen der Sense, durchbrochen wird und früher sicher viel mehr die natürliche Grenze bildete als die Sense, die nur bei Hochwasser ein ernsthaftes Hindernis war.

Untersucht man dieses linke, größtenteil von Wald bedeckte schwierige Steilufer, so findet man sieben Stellen, wo der Zutritt zum Talboden und zum Fluß und damit das Überschreiten und Weiterwandern begünstigt werden. Wo die Sense vom Mittel- in den Unterlauf umbiegt, lassen die Felsen bei der Hundsfluh und unterhalb Riedern dem Weg von Überstorf-Thörishaus Raum für einen abschüssigen Abstieg. Dann erlauben die Quertäler, gebildet vom Kostrainbach zwischen Geretsried und Großried, vom Tifersbach bei Flamatt, vom Eggelriedbächlein bei

<sup>31</sup> HANS BEYELER, Wir und die Sense, At. Nr. 48/1973.

<sup>32</sup> Flußübergänge mit Notmaterial. Reglement der schweiz. Genietruppen 1910.



Sensebrück, vom Öhlibach unterhalb Staffels und vom Noflenbach den Zugang zur Sense, und von Noflen zur Saane ist der Hang sanfter geneigt, kein Hindernis mehr. Das linke Ufer erlaubte somit höchstens sieben Übergänge.

In den Zeugnissen zur Ortsgeschichte begegnet uns mehrmals der Name Siebenfurten. Der Name, verglichen mit den geographischen Verhältnissen, legt den Gedanken nahe, dies sei im Mittelalter eine Bezeichnung für den ganzen Unterlauf gewesen. Gewisse Urkunden bekräftigen diese Deutung.

In der Berner Chronik von Bendicht Tschachtlan <sup>33</sup> und in der Spiezer Chronik von Diebold Schilling (1485) <sup>34</sup> heißt es von der Schlacht auf der Neumatt im Savoyerkrieg (1447/1448): als die Freiburger die Grabsburg erstürmt und das Land Schwarzenburg gebrandschatzt hatten, seien die Leute von Bern und der Harst von Laupen, wie die wütenden Löwen angehend gegen Freiburg gezogen, zu den sieben Furten über die Sense, die allerheimlichsten und kürzesten Wege gegen Tifers zu. Man darf vermuten, der heimlichste und kürzeste Weg habe abseits der Dörfer dem Tifersbach entlang geführt, und die Berner hätten die Sense zwischen Thörishaus und Laupen überschritten.

Laut der Eidesformel <sup>35</sup> verpflichtete sich der Zöllner von Sensebrück, den Zoll nicht nur von denen zu fordern, die über die Brücke fuhren, sondern auch von jenen, die Waren irgendwo über die Siebenfurten oder anderswo führten. Durch diesen Auftrag war er Zöllner für den ganzen Unterlauf, mit Ausnahme der Sensebrücke zu Laupen, wo Bern zuständig war.

In andern Akten hat das Wort Siebenfurten den Charakter einer Ortsbezeichnung, die allerdings ober- und unterhalb von Sensebrück vorkommt.

Im Laupen-Urbar <sup>36</sup> von 1430 wird nach Thörishaus ein Pflichtiger mit Wohnsitz in Siebenfurten angeführt. 1458 verkaufte Georg von Englisberg dem Kloster Magerau in Freiburg die Hälfte seines Lehens, das in der Dorfmark von Riedern lag und beim Ort (!) Siebenfurten an die Sense grenzte <sup>37</sup>.

<sup>33</sup> BENDICHT TSCHACHTLAN, Berner Chronik von dem Jahre 1421 bis in das Jahr 1466, Bern 1820.

<sup>34</sup> DIEBOLD SCHILLING, Spiezer Bilder-Chronik, Ausgabe Bern 1939.

<sup>35</sup> Des Zollners und Würths an der Sennssenbruck Eydt. US 1633, 1738 und 1774. SAF.

<sup>36</sup> UL 1430 Stadtarchiv Bern.

<sup>37</sup> Maigrauge Tiroir 25 Titre 1 SAF.

1468 wurden dem Petermann von Englisberg vom Seckelmeister 35 Schilling vergütet für die Ausbesserung eines Weges zur Sense an den Siebenfurten <sup>38</sup>. Er war Herr auf dem Schloß zu Überstorf und besaß in der Pfarrei ausgedehnten Grundbesitz. Dies deutet darauf hin, daß mit diesem Namen der Übergang unterhalb Riedern gemeint ist.

1479 wurde Hensli Vögilli nach Siebenfurten geschickt wegen einer Meinungsverschiedenheit zwischen dem Rat und den Klosterfrauen der Magerau <sup>39</sup>. Wahrscheinlich ging es um das Gebiet südwestlich des Senseknies, das im Geometrischen Grundriß von Sensebrück (1774) <sup>40</sup> als Holz und Rain des Mageraulehens eingezeichnet ist. Für diese Lokalisierung von Siebenfurten spricht auch der Eintrag im Zinsbuch der Herrschaft Laupen 1502 <sup>41</sup>, wonach Bendicht Kilchberg zu Thörishaus das «var» zu den Siebenfurten bediene.

Zwischen 1550 und 1615 bucht der freiburgische Seckelmeister <sup>42</sup> Einnahmen vom Zoll oberhalb der Sensenbrücke und an den Siebenfurten, vom Zoll zu den sieben Furten ob der Sensen, mehrmals ist die Rede vom Zöllner an den Siebenfurten, zuerst war es Jost, dann Cristan Götschmann, später Cuni Pfanner, der erste und letzte sicher wohnhaft in Riedern. 1631 wird Dietrich Schmutz als Zöllner in den Riedern oder obern Furt genannt <sup>43</sup>. Auch dies spricht für die Lage von Siebenfurten am Senseübergang der Straße Überstorf–Thörishaus.

Andererseits vermerkt das Urbar des Schlosses Laupen von 1529 <sup>44</sup>, das an der Sense nur rechtsufrige Orte nennt, zu den Sieben Furten einen Pflichtigen, der im Urbar Nr. 5 unter Ried steht. Nach dem Stiftsurbar von 1531 heißt zu den Siebenfurten z'Ried, wahrscheinlich nahe Widen.

Das freiburgische Ratsmanuale vom 3. Nov. 1558 <sup>45</sup> meldet, der Wirt zu Sensebrück habe angezeigt, daß etliche Landleute von Bösinggen und Noflen Wein durch die Siebenfurten geschmuggelt und so den Zoll unterschlagen hätten. Hier muß es sich um Furten zwischen Neueneegg und Laupen handeln.

1568 schrieb Freiburg nach Bern, man habe dem Prädikanten von Alblingen, der durch die sieben Furten der Sense gefahren sei, den Zoll erlassen in der Hoffnung, der Stand Bern werde das Gleiche gegen

<sup>38</sup> SMR 132 SAF.

<sup>39</sup> SMR 154 SAF.

<sup>40</sup> Geometrischer Grundriß zum US. Zellweger, SAF.

<sup>41</sup> Zinssbuch der Herrschaft Loupen 1502. SAB.

<sup>42</sup> SMR 295–410 SAF.

<sup>44</sup> RQ V. S. 181.

<sup>43</sup> SMR 427 SAF.

<sup>45</sup> RM. 78 SAF.

unsere Geistlichen tun <sup>46</sup>. Wahrscheinlich ist hier auch wieder der Übergang am Senseknie gemeint.

Das Wort Siebenfurten, ausnahmslos in der Mehrzahl, beweist, daß mehrere Furten vorhanden waren. Die geographischen Verhältnisse, Ufergestaltung und Zugänglichkeit ergeben, daß zwischen Thörishaus und Laupen vorzugsweise sieben Übergänge benützt wurden. Ich nehme deshalb an, dieser Name habe in der Frühzeit, als man den Fluß überall durchwaten mußte, dem ganzen Unterlauf gegolten; seine Bedeutung habe sich mit zunehmender Besiedlung, weil drei Übergänge verkehrspolitisch immer mehr in den Vordergrund traten, und die Örtlichkeiten eigene Namen erhielten, immer mehr verengt, so daß er eine Zeit lang sowohl oberhalb wie unterhalb der Sensebrücke gebraucht wurde, um schließlich nicht mehr verstanden zu werden und ganz in Vergessenheit zu geraten, so wie auch der Name Bennenhus, mit dem vom 15. bis Ende des 18. Jahrhunderts die obersten Häuser von Oberflamatt bezeichnet wurden, seither verloren gegangen ist.

### Fähren

Einen Flußübergang zu Fuß zu bewältigen, war, wenn nicht eine Eisdecke sicheren und trockenen Halt bot, im besten Fall unangenehm und beschwerlich, in den kälteren Jahreszeiten gesundheitsschädlich, bei steigendem Wasserspiegel und starker Strömung gefährlich, bei Wassergroße unmöglich. Es ist darum kein Zufall, daß im Mittelalter der hl. Christopherus, der Schutzheilige der Reisenden, der seine Kunden, unter anderen das Christkind, auf seinen Schultern durch die Gewässer getragen hatte, allgemein verehrt wurde, wie die vielen Bilder und Plastiken bezeugen. Auch ist es leicht verständlich, daß man schon früh versuchte, auch dort, wo Brücken fehlten – sie waren bis in die Neuzeit spärlich genug –, trockenen Fußes über das Hindernis zu kommen: man ließ sich gegen Entgelt mit einem kleinen Schiff, einem Kahn, Nachen oder Weidling übersetzen. (Bei den Genietruppen spricht man von fliegenden Brücken <sup>47</sup>.) Namen wie Fahr, Unteres und Oberes Fahr, Fahrwangen zeugen noch heute davon. Fähren waren in früheren Jahrhunderten an den Flüssen des Mittellandes häufig anzutreffen, und es gibt viele geschichtliche Zeugnisse darüber.

<sup>46</sup> Missiv 18. Febr. 1568 Repert. Daguet SAF.

<sup>47</sup> Flußübergänge mit Notmaterial.

Die schiff- und floßbaren Flüsse waren unter den fränkischen Königen zu Reichsstraßen erklärt worden, und das Recht, Brücken zu schlagen und Fähren anzulegen und dafür Zoll zu nehmen, lag ursprünglich in der Hand des Königs, der damit Untergebene belehnen konnte. Bei der territorialen Entwicklung der mittelalterlichen Stadtstaaten ging mancherorts auch dieses Hoheitsrecht auf die Städte über<sup>48</sup>. Laut einer Kundschaft wurde um 1500 herum ein Fahr bei Laupen, wahrscheinlich über die Saane, vom Landvogt verpachtet; der Benützer gab jährlich eine Garbe Korn und einen Laib Brot (Brüggsommer) oder bezahlte einen Pfennig, und der Rat in Bern spendete jedes dritte Jahr einen Weidling<sup>49</sup>. Fähren waren auch im 18. Jahrhundert bewilligungspflichtig, und der Fährmann hatte den Amtseid zu leisten. Einer Bittschrift des Christen Räber von der Woley aus dem Jahre 1768<sup>50</sup> entnehmen wir, es sei seine Pflicht, jedermann, d. h. allen ehrlichen Leuten, jederzeit zu Diensten zu stehen, auch bei Nacht und Nebel und bei Gefahr für das eigene Leben, aber es war ihm verboten, unbekannte Landstreicher, eines Verbrechens Verdächtige, arbeitsfähige Bettler und des Landes Verwiesene überzusetzen, statt sie der Obrigkeit zu melden. Durch Eid verpflichtete er sich, der Obrigkeit Nutzen zu fördern und Schaden zu wenden, das Schiff jederzeit der Obrigkeit zur Verfügung zu halten, auf Befehl abzuliefern und es bei Rebellion und andern gefährlichen Zeiten in die Stadt zu führen. Schiff und Geschirr hatte er auf eigene Kosten anzuschaffen und zu erhalten. Nach einer Verordnung von 1655 hatte der Fährmann Leute, die unbewilligterweise Fährdienst leisteten, anzuzeigen. Gestützt darauf wurden 1758 auf der Aare bei Wohlen alle nicht bewilligten Weidlinge abgeschafft<sup>51</sup>.

### Geschichtliche Zeugnisse

Die Stadt Bern hatte noch lange nach dem Tod des Gründers, des Zähringerherzogs Berchtold V., am Stalden keine Aarebrücke, sondern nur eine Fähre, die für einen starken Verkehr nicht genügte<sup>52</sup>. Die Stadtrechnungen von Bern enthalten in den Jahren 1441, 1443, 1444, 1447, 1449 und 1458 Ausgaben für die Verren (= Fergen = Fährleute) von Gümnenen, Bremgarten und Tettingen<sup>53</sup>. Fähren werden erwähnt zu

<sup>48</sup> Zollamt S. 11.

<sup>50</sup> ÄBL. Bd. D.

<sup>49</sup> RQ. V S. 61.

<sup>51</sup> ÄBL Bd. D, SAB.

<sup>52</sup> RICHARD FELLER, Geschichte Berns, S. 23.

<sup>53</sup> SRB SAB.

Ins 1475 <sup>54a</sup>, zu Oltigen und Nieder-Runtigen 1529 <sup>54b</sup>, in der Burisey und bei Nieder-Runtigen 1689 <sup>54c</sup>, in der Woley bei Wohlen 1758 und in Wileroltigen 1783/84 <sup>54d</sup>. Von der ältesten Brücke über die Saane, Bernbrücke genannt, weiß die Überlieferung, sie sei gegen 1230 anstelle eines alten Übergangs, einer Furt oder einer Fähre gebaut worden <sup>55</sup>. Schon vor 1288 führte auch bei Gümmenen eine Fähre über die Saane. Sie wurde 1454, weil hier Berns wichtigster Flußübergang nach Westen war, durch eine Brücke abgelöst <sup>56</sup>. 1356 ist bei Laupen ein Fährmann an der Saane bezeugt <sup>57a</sup>. Auch zu den Zeiten, als weder eine Brücke noch eine Schiffbrücke über die Saane führte, mußte man sich hier mit einer Fähre behelfen, so vor allem zwischen 1673 und 1725 <sup>57b</sup>. Der Name Bonn stammt von Pont, das sich sowohl auf pons = die Brücke, wie auf ponto = das Boot, die Fähre, zurückführen läßt. Wir wissen aber, daß man auch hier jahrhundertlang mit einer Fähre übersetzte; zumindest waren die Leute von Bonn, Ottisberg, Alberwil und Felliwil, die bis 1586 in Bärfischen kirchgenössig waren, darauf angewiesen <sup>58</sup>. Ein Fährmann ist aber noch 1644 und 1650, eine Fährera (= Fährfrau) 1760 bestätigt <sup>59a</sup>. Kuenlin nennt noch 1834 Fahren bei Eiglen, bei Staad und Bonn <sup>59b</sup>. Die letztere wird auch noch 1865 genannt <sup>59c</sup>. Ein Fahr bei Bösinggen wird 1605 erstmals erwähnt <sup>60</sup>. Noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts bestand eine Fähre über die Saane bei Hanenhus unterhalb Bösinggen, ferner eine von der Riesau nach Niederbösinggen. Der Ferge Gazet von Hanenhus soll 1867 für eine Überfahrt 15 Rappen verlangt haben <sup>61</sup>.

<sup>54a</sup> RQ. Bd. IV/1, S. 535.

<sup>54c</sup> ÄBL. Bd. B, S. 443.

<sup>54b</sup> RQ. Bd. V, S. 188 und 191.

<sup>54d</sup> RQ. Bd. V, S. LV und LXVI.

<sup>55</sup> VICTOR BUCHS, Les ponts du Canton de Fribourg. Nouvelles Etrennes Fribourgeoises 1944. – GASTON CASTELLA, Histoire du Canton de Fribourg, 1922, und Gedenkband zur 800-Jahrfeier Fribourg-Freiburg 1957. S. 15 und 47.

<sup>56</sup> Recueil diplomatique, Bd. I, S. 125. Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz, Bd. 3, S. 790.

<sup>57a</sup> Fontes rerum bernensium Bd. VIII, S. 147.

<sup>57b</sup> HUGO BALMER, Führer von Laupen, ÄBL. Bd. D, S. 585.

<sup>58</sup> APOLLINAIRE DELLION, Dictionnaire historique et statistique des paroisses catholiques du Canton de Fribourg. Vol. 2, 1884.

<sup>59a</sup> Tauf- und Totenbücher der Pfarrei Düringen.

<sup>59b</sup> FRANZ KÜENLIN, Der Kanton Freiburg historisch, geographisch, statistisch geschildert, 1834.

<sup>59c</sup> F. PERRIER, Nouveaux souvenirs de Fribourg, ville et canton. Freiburg 1865.

<sup>60</sup> RM. 156 SAF.

<sup>61</sup> MORITZ SCHWALLER und PIUS KÄSER, Bösinggen, 1979.



Auch die Sense konnte man mit Fähren überqueren. Um 1430 zahlt Hans Verren (= Fährmann) zu Flamatt dem Schloß Laupen für das Fahr an der Sensen, dem heutigen Sensebrück, eine jährliche Abgabe von einem Schilling <sup>62</sup>. Am 12. Februar 1467 schlossen Bern und Freiburg einen Staatsvertrag, durch den Gümnenen und Mauß an Bern übergingen. Als Teil des Preises erhielt Freiburg von Bern den Boden links am Senseunterlauf mitsamt dem Fahr über die Sense an der Bern- und Freiburgstraße bei Neuenegg <sup>63</sup>. 1470, mit dem Bau der ersten Brücke wurde die Fähre überflüssig.

Später erfahren wir von Fähren bei Thörishaus und Riedern. Sie müssen sich am Senseübergang der Straße Überstorf – Thörishaus unterhalb Riedern befunden haben, nahe der Stelle, die heute noch das Untere Fahr heißt. 1496 entschied der Rat, auch wer durch die Siebenfurten *über die Sense fahre*, habe den Brückenlohn zu entrichten <sup>64</sup>. Damit könnte die Beförderung durch eine Fähre gemeint sein. 1502 wird im Zinsbuch der Herrschaft Laupen ein Pflchtiger namens Bendicht Kilchberg in Thörishaus angeführt, der wegen Haus, Hofstatt und dem «*var*» *zu den Siebenfurten*, das er bediente, acht Schilling zu zahlen hat <sup>65</sup>. Das Fahr wurde also damals von der Berner Seite her betrieben. Es muß den Verkehr auf dieser Strecke sehr gefördert haben, betrug doch der von 1550 an eingetragene Zoll an den Siebenfurten, der gestützt auf das Zollrecht von Sensebrück erhoben wurde, zu dieser Zeit jährlich zwischen 21 und 40, einmal sogar 48 Pfund, während der Zollertrag an der bevorzugten Sensebrücke zur gleichen Zeit zwischen 61 und 284 Pfund schwankte <sup>66</sup>. Es handelt sich wahrscheinlich um dasselbe Fahr über die Sense, wenn 1601 über Jost Gilgen geklagt wird, er fordere einen halben Batzen statt eines Dreiers, was ihm der Teuerung wegen nachgelassen wird <sup>67</sup>.

1633 wird das Riedernfahr genannt zur Ortung von verpachtetem Rißgrund <sup>68</sup>. 1706 stellte ein Hans Brülhart von Überstorf das Gesuch, bei der Riedera die Leute «durchzuferggen» <sup>69</sup>. 1708 wird er «der Durchfahrer» genannt <sup>70</sup>. Von jetzt an unterstand das Fahr der freiburgischen Obrigkeit. Weil sich Diebsgesindel herumtrieb, gebot der Rat 1750 den Fährern von Bonn und Thörishaus, nachts nur noch bekannte und ehrliche Leute überzufahren <sup>71</sup>.

<sup>62</sup> UL 1430.

<sup>63</sup> Grenzregelung.

<sup>66</sup> SMR ab 1550 SAF.

<sup>67</sup> RM 152 SAF.

<sup>70</sup> RM 259 SAF.

<sup>64</sup> RM 14 SAF.

<sup>65</sup> Zinssbuch der Herrschaft Loupen 1502. SAB.

<sup>68</sup> US Munat 1633 SAF.

<sup>69</sup> RM 257 SAF.

<sup>71</sup> RM Ra 25.

Am 2. Juli 1754 behandelte der Große Rat die Regulierung des Zolleramtes bei der Sennenbrugg <sup>72</sup>. Anschließend heißt es, die Einrichtung der *Riedernüberfahrt* sei den Herren Zöllnern übertragen. Sie hätten der hohen Kommission ein Projekt einzureichen, das diese dem Kleinen Rat vorlegen solle. Die Kommission war geteilter Meinung <sup>73</sup>. Die einen meinten, der geringe Zollertrag lohne die Kosten eines Neubaus nicht; man solle den Zoll probeweise für einige Jahre dem Höchstbietenden verpachten, der dem Amtsmann von Sensebrück Rechenschaft abzulegen habe. Die andere Ansicht ging dahin, man solle die Rechtsame der Gnädigen Herren und Oberen erhalten und deshalb mit geringen Kosten ein kleines Haus bauen; der Ertrag wäre größer, wenn ein bestellter und vereidigter Mann ständig auf dem Posten wäre; das Baumaterial befinde sich in der Nähe, Holz müsse man ihm keines liefern, er könne es bei Hochwasser in der Sense finden; man könnte ihm auch einen kleinen Garten im Rißgrund zuteilen. Der Entscheid fiel zugunsten des zweiten Vorschlags. Wahrscheinlich wurde damals ein bescheidenes Fährhaus nahe der Sense gebaut. Es könnte sich sehr wohl um die Hütte handeln, die vor dem jetzigen Haus im Unteren Fahr stand und von dem wir ein vor 1912 angefertigtes Bild besitzen <sup>74</sup>.

War bisher von der Riedernfahrt die Rede, so war der Übergang gemeint, der heute noch das Untere Fahr heißt. Von 1783 an kommt ein oberes Fahr dazu, und es wird unterschieden zwischen dem untern Fahr der Riedern und dem oberen Fahr an der Hundsfluh <sup>75</sup>. Diese Felswand befindet sich flußaufwärts von Senseknie und Riedern, am unteren Teil des Mittellaufes. Ein steiler Weg führt vom Kohlholz zwischen Wald und Felsen zur Sense hinab. Beide Fähren waren bis in unsere Zeit hinein im Betrieb.

### Augenzeugenberichte <sup>76</sup>

Von Lienhard Thalmann sel. in Riedern habe ich 1955 Folgendes erfahren: 1892 geboren, sei er in Hofstettlen aufgewachsen. Um 1900 herum sei er als Kind mehrmals mit der Mutter nach Thörishaus auf die Eisenbahn gegangen und habe die Sense jeweils beim oberen Fahr unter der

<sup>72</sup> Ratserkenntnusbuch 32. SAF.

<sup>74</sup> Siehe Abbildung.

<sup>73</sup> Ebenda.

<sup>75</sup> US Zellweger.

<sup>76</sup> Erfragt und aufgezeichnet in den Jahren 1955–57 und 1980.



Hundsfluh überquert. Wer übersetzen wollte, habe sich der Fährerin durch ein Glockenzeichen melden müssen. An einem über den Fluß gespannten Draht sei mittels einer Kette mit beweglichem Ring ein Weidling befestigt gewesen. Die Fährfrau habe kein Ruder gebraucht, sondern habe, vorn im Kahn stehend, den Ring verschoben und so den Kahn über das Wasser gezogen. Bei Hochwasser habe man das Fahr nicht benützt. Das untere Fahr habe sich beim jetzigen Sensebrücklein befunden und sei gleich eingerichtet gewesen. Später habe er von Riedern aus oftmals bei Niederwasser mit Roß und Wagen bequem die Sense durchquert; denn das Flußbett sei viel höher gelegen als heute und sei dort flach in die Ufer übergegangen.

Riedo Alois, Housi Peters Bruder, jetzt 85jährig in Freiburg, meldet mir durch Alfons Thomet, er sei im Ebnet aufgewachsen und später von Neuriedmatt aus in jungen Jahren oft mit einspännigem Fuhrwerk nach Bern auf den Markt gegangen. Unterhalb der Hundsfluh sei er durch die Sense gefahren. Dort sei auch ein Fahr gewesen, es habe aber weniger Zuspruch gehabt als das untere. Ein Hochwasser habe einmal einen Weidling fortgeschwemmt. Man habe behelfsmäßig eine Brücke gemacht, indem man zwei Tannen über den Fluß und quer darauf einige Laden gelegt habe. Aber die Sense habe in kurzem alles weggespült.

Alfons Thomet, 1916 geboren, in der Hundsfluh aufgewachsen und wohnhaft, erzählt, er selbst habe das Fahr nie in Betrieb gesehen, aber seine Mutter, Anna Maria Thomet-Häring, geboren 1880, sei vom Ende der Neunziger Jahre bis zum Ende des Fährbetriebs Fährerin gewesen, den genauen Zeitpunkt kennt er nicht. Ein starker Eisendraht, dessen Lage man alljährlich dem Lauf der Sense anpassen mußte, war quer über das Wasser gespannt. Die Enden waren etwa drei Meter hoch an Bäumen befestigt, die Mitte durchhängend. Am Draht war durch eine ein bis anderthalb Meter lange Kette mit endständigen Ringen der Weidling befestigt. Er trug im vorderen Drittel an beiden Rändern einen auswärts gekrümmten Eisenhaken, an dem man die Kette anhängte. Dadurch stand der Kahn schräg in der Strömung, die ihn leicht ans andere Ufer trieb. Hing der Kahn am rechten Haken, schwamm er vom freiburgischen ans bernische Ufer. Für die Rückfahrt mußte man die Fährkette am linken Haken befestigen. Ein Ruder war nicht nötig, die Fahrt ging leicht, höchstens habe man mit einer Stange etwas gestoßen. Nach der Fahrt habe man den Kahn an Land gezogen und angebunden. Er sei klein gewesen und habe nur drei bis vier Personen gefaßt. Den Preis für die Überfahrt weiß er nicht.

Die Benützerzahl sei sehr verschieden gewesen. Eine Zeitlang habe Hangeriedhousi, Housi Peters Vater, im Ebnet eine bekannte Metzgerei betrieben, die auch zahlreiche Kunden aus dem Bernbiet angelockt habe. Diese hätten sich meistens übersetzen lassen. Aber viele andere Leute seien auch damals, um Geld zu sparen, bei Niederwasser durch die Sense gewatet.

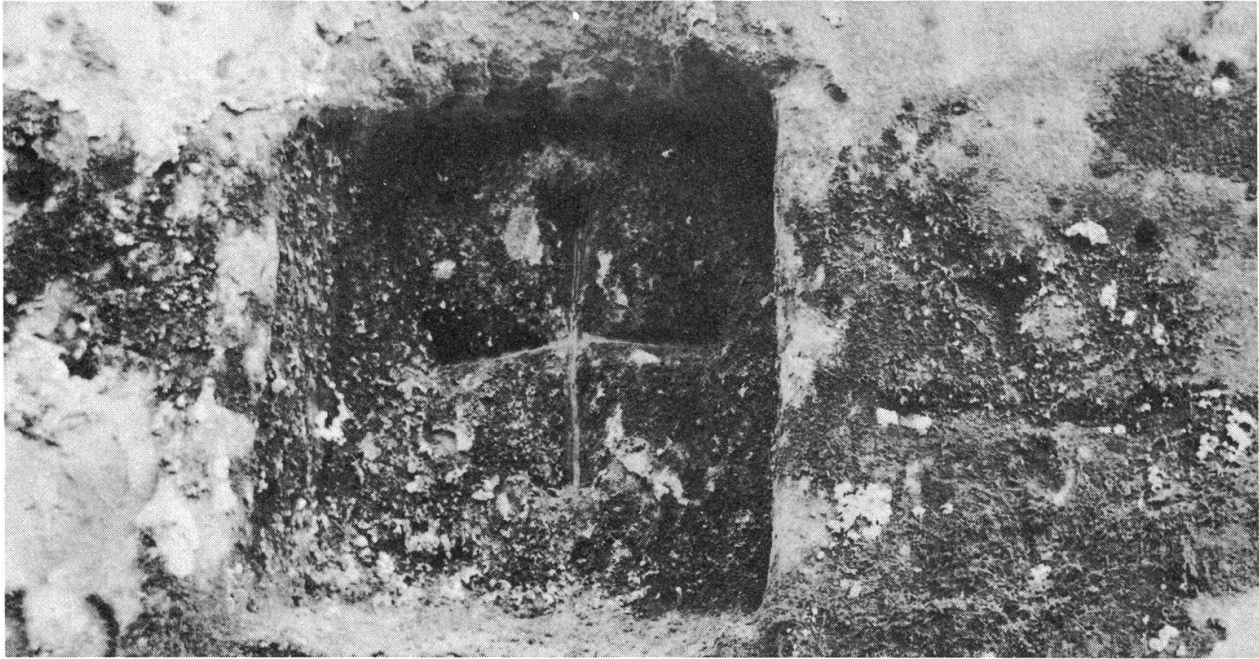
Die Mutter habe erzählt, ihr ältester Bruder Niklaus sei ertrunken, als er bei Hochwasser von Mittelhäusern her habe übersetzen wollen und die Flut den Kahn umgeworfen habe. Ein anderes Mal sei ein Kahn abgetrieben worden, weil der Kettenring vom Draht durchgerieben war.

Oberhalb des heutigen Hauses Thomet in der Hundsfluh seien während einer gewissen Zeit ein Sandsteinbruch und eine kleine Schmiede gewesen, beide seien anfangs der Neunziger Jahre aufgegeben worden. Die Steinblöcke und Platten habe man auf Holzrollen zu einem Absatz am Ufer und von dort über ein einfaches Holzbrücklein auf die bernische Seite gebracht zum Abtransport mit Wagen. Später sei das einfache, schwache Brücklein vom Wasser weggerissen worden, und man habe wieder ein Fahr eingerichtet.

Unteres und oberes Fahr waren verbunden durch einen schmalen Fußweg in der Au. Nahe dem unteren Fahr reichte ein großer Felsvorsprung, ein Büffel, bis an die Sense und versperrte den Durchgang. Man mußte den Hang hinter dem Haus ersteigen, was ein ziemlicher Umweg war, um jenseits des Büffels auf den Pfad in der Au zu gelangen. Während des zweiten Weltkrieges habe man die Felsnase zuerst für Fußgänger, nach dem Krieg auch für Wagen passierbar gemacht, so daß man heute bis unter die Hundsfluh fahren kann.

Brühlhart Johann sel., «Schindler Hans» von Dietisberg berichtete, er habe von 1903 bis 1906 in Balehn bei Überstorf gewohnt. Die Mutter habe im Sommer Eier nach Bern gebracht und dabei die Sense beim unteren Fahr überquert. Fährerin sei eine alte Frau gewesen. Sie sei im Kahn gestanden, der mit einer kurzen Kette am quer über die Sense gespannten Draht beweglich befestigt war. Mit den Füßen verstellend habe sie den Weidling bewegt, indem sie sich am Draht vorwärts gezogen habe. Bei einer Wassergröße sei sie später samt dem Kahn weggeschwemmt worden und ertrunken. Ihr Mann sei betrunken am Ufer gestanden und habe tatenlos zugeschaut.

Frau Berta Hänni-Schlosser, 1897, im Unteren Fahr, erinnert sich, sie sei als Kind mehrmals über die Sense gefahren worden. Gerber Marie sei im flußaufwärts gerichteten Kahnende gestanden, habe sich mit bei-



Vermessungskreuz an der Jaccotfluh zwischen dem Unteren Fahr und Oberflamatt südlich der Sensebrücke der Autobahn N 12. Großer Sandsteinblock am Fuße einer Fluh. Rund 180 cm über dem Boden ist in einem 17 cm tiefen Geviert von  $52 \times 56$  cm ein Kreuz herausgehauen. Die Fluh ist wahrscheinlich nach einem Geometer Jaccot aus Freiburg benannt. Ein Commissar Jaccot wird 1595, 1598 und 1601 in den SMR SAF genannt

(Foto Jos. Noth, Sensebrück)



Das frühere Haus im Unteren Fahr, erbaut nach 1754, 1912 abgerissen. Marie Gerber, die letzte Fährfrau

(Fotograf unbekannt)

# Zur Berner Zeit

Zwey Linien

40:

Laag des ersten Mannes, und Laag des zweiten Mannes, sind  
jeder jeder Linien, und im Distanz dazwischen bis an  
Distanz dazwischen bis auf den das Vorkommen.  
2te Mann.

1. Ein T. an der Pfalz oben im Jücker zu gleicher Zeit, Distanz 162.  
von der Pfalz, ist die Pfalz der  
mit der Zeit. Distanz 30.

2. Ein T. an der Pfalz unten im Jücker zu gleicher Zeit, Distanz 280.  
von der Pfalz, ist die Pfalz der  
König der Zeit, Distanz 83.

3. In der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 43 zu gleicher Zeit, Distanz 37.

4. In der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 198 zu gleicher Zeit, Distanz 236.

5. In der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 223 zu gleicher Zeit, Distanz 223.  
von der Pfalz, ist die Pfalz der  
Distanz 175.

6. In der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 258 zu gleicher Zeit, Distanz 258.  
Distanz 163.

Von der Pfalz Linien 40: ist die Pfalz der Zeit, bis an die Zeit  
von der Pfalz, ist die Pfalz der Zeit, bis an die Zeit  
von der Pfalz, ist die Pfalz der Zeit, bis an die Zeit  
von der Pfalz, ist die Pfalz der Zeit, bis an die Zeit

7. In der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 222 zu gleicher Zeit, Distanz 658.

8. In der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 258 zu gleicher Zeit, Distanz 650.  
Distanz 208.

9. Auf der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 40. Ein T. an der Pfalz Mitte der Zeit.  
von der Pfalz, ist die Pfalz der Zeit, bis an die Zeit

10. Auf der Pfalz Mitte der Zeit, Distanz 55. Ein T. an der Pfalz Mitte der Zeit.  
von der Pfalz, ist die Pfalz der Zeit, bis an die Zeit







Jetzige Holzbrücke im Unteren Fahr. 1951 von der Mot Sap Kp III/3 erstellt  
(Foto Jos. Noth, Sensebrück)



Die neue Straßenbrücke von 1968/69 in Beton zwischen Flamatt und Neuenegg  
(Foto Jos. Noth, Sensebrück)

den Händen am Fährdraht gehalten, den Ring der Kette verschoben und gleichzeitig sich verstemmt. So habe sich der Kahn ohne große Anstrengung ihrerseits ans andere Ufer bewegt, nur bei starker Strömung habe man mit einem Stecken nachgeholfen.

Das Fahr sei keine öffentliche, sondern eine private Angelegenheit gewesen. Das Fahrgeld habe 5 bis 10 Rappen gekostet. Viele Leute seien es aber schuldig geblieben, und Marie habe an einer Tafel die Namen der Schuldner angeschrieben. Zuletzt, als der Kahn einmal beschädigt worden war, hätten die Geschwister Gerber der Gemeinde Überstorf vorgeschlagen, ein neues Schiffchen anzuschaffen. Dieses hätte 300 Franken gekostet. Überstorf habe abgelehnt, Gerbers sollten es selber kaufen. Da habe Gerber Hans im Zorn den alten Kahn völlig zerschlagen. Überstorf habe ihn deswegen hernehmen wollen, habe aber nichts ausgerichtet. Nun sei die Gemeinde gezwungen gewesen, einen Fußgängersteg zu errichten, denn viele Leute seien ohne Fahr in Verlegenheit geraten.

Die letzten Fährleute, die Geschwister Gerber Hans und Marie, habe ich persönlich gekannt und von Marie, geboren 1875, im Jahre 1956 Folgendes erfahren: Ihr Vater, Gerber Hans, war in Hofstettlen Käser gewesen und 1890 ins Untere Fahr gezogen. Vor ihnen hätte eine Frau Wenger dort gewohnt. Sie sei 1888 verunglückt und ertrunken, als sie einen Haueter von Riedern überholen wollte.

Das Fahr betrieben sie als privates Unternehmen ohne öffentliche Hilfe von 1890 bis 1910. Sie hätten zuerst in einer alten Hütte gewohnt, dann, während am gleichen Platz das neue Haus erbaut wurde, im Speicher gehaust. Damals, bis zur Rodung im Jahre 1910, sei der ganze Talboden von Thörishaus ein großer Auenwald gewesen.

Vom Fährbetrieb berichtete sie Folgendes: Der quer von einem Ufer zum andern gespannte Draht mußte stark und glatt sein. Zusammengesetzter Draht wäre gefährlich gewesen, weil der Ring der Kahnkette stecken geblieben wäre und der Fahrgast bei einem Ruck hätte ins Wasser fallen können. Wegen der Änderungen des Wasserlaufes mußte man den Draht oft versetzen. Man hielt darauf, daß immer nur ein Wasserarm überspannt werden mußte und die Sense in ganzer Breite überfahren werden konnte. Den Draht befestigte man an Holzpflöcken oder großen Steinen.

Der Weidling war etwa sieben Meter lang und faßte drei bis fünf Fahrgäste, sie habe aber auch Kälber übergesetzt. Einmal sei eines beim Einladen ins Wasser gefallen, konnte aber gefaßt werden. Zum Überfahren stand Marie vorn im Kahn, mit beiden Händen am Draht, und



verschob den Ring am Draht, so daß der Kahn langsam ans andere Ufer schwamm. Manchmal mußte sie mit einem Stecken nachhelfen. Marie und Hans verlangten für einen Weg zuerst fünf, später zehn Rappen.

In den zwanzig Jahren ihres Fährbetriebs brauchten sie drei Schiffe. Das erste wurde in Kiesen vom Vater eines Steinklopfers aus Gerbers Umgebung gebaut, auf der Aare bis nach Bern geführt und von Thomi im Gäu auf dem Steinwagen hergebracht. Es habe achtzig Franken gekostet. Die zwei andern Boote habe der Schreiner Pauli von Riedern um je fünfzig Franken hergestellt.

Marie erzählte, sie und ihr Bruder hätten mit der Fähre viele Fährnisse, Gefahren und böse Wetter durchgestanden. (Die Redensart «Das isch mer as schöens Faari» kommt wohl nicht von ungefähr!) Sie habe sich immer dagegen gesperrt, Betrunkene überzufahren, das sei ihr zu gefährlich gewesen. Gewisse Männer hätten sich dafür gerächt, indem sie den Fährdraht aus seiner Verankerung lösten, wenn sie aus dem Wirtshaus in Thörishaus heimkehrten. Einmal habe sie sich bei Hochwasser und stürmischen Fluten geweigert, drei junge unbekannte Burschen überzusetzen. Da hätten sie sich nackt ausgezogen, die Kleider als Bündel auf den Rücken gebunden, und seien, sich am Draht festhaltend, ins Wasser gestiegen. Einer sei fortgeschwemmt worden, die andern hätten ihn aber retten können.

Schließlich habe das Oberamt in Tafers den Kahn wegen einer Beschädigung abgesprochen. Die Gemeinde Überstorf habe überlegt, auf ihre Kosten einen neuen anzuschaffen und Hans als Fährmann anzustellen. Hans habe aber befürchtet, wenn der Weidling der Gemeinde gehöre, wolle jedermann selber fahren. Die Sache habe sich zerschlagen, weil Hans auf Anfrage hin einen Jahreslohn von fünfhundert Franken verlangt habe. Überstorf habe geglaubt, um diesen Preis einen Steg errichten zu können. Als dann das Gerede aufkam, es solle eine Brücke gebaut werden, habe ihr Bruder im Zorn den alten Kahn zerschlagen. Nun habe Überstorf keine andere Wahl gehabt; denn die vielen Leute, die jetzt über die Eisenbahnbrücke gingen, setzten sich großer Gefahr aus und wurden empfindlich gebüßt, und eine andere Möglichkeit, trockenen Fußes über die Sense zu gelangen, habe es hier nicht mehr gegeben. Der Steg habe dann aber nicht fünfhundert, sondern fünfzehnhundert Franken gekostet. Am meisten hätten sich für seine Errichtung zwei initiative Männer von Riedern eingesetzt: Schreiner Pauli und Vater Zwahlen. Auch hätten sie den schlechten Karrweg zwischen Riedern und dem Unteren Fahr zur Straße ausgebaut.

Zusammenfassend kann man schließen, daß sich im Unteren Fahr eine Zugfähre befand, bei welcher der am Fährdraht beweglich befestigte Kahn vom Fährer durch Anfassen des Drahtes zum andern Ufer gezogen wurde. Am oberen Fahr handelte es sich um ein Mittelding zwischen Zug- und Gierfähre. Der schräg gestellte Kahn wurde durch die Strömung hinübergetrieben, und gleichzeitig konnte man am Draht ziehen.

### Das Ende der Fähren

In den Protokollen der Gemeinde Überstorf, die sich damals unter den Ammännern Josef Schmutz, Ulrich Boschung, Franz Brülhart und Franz Boschung (ab 1916 Nationalrat) ernsthaft um den Ausbau ihres Straßennetzes bemühte, kommt die Frage des Senseüberganges in den Jahren 1892 bis 1912 mehrmals zur Sprache <sup>77</sup>.

1892 gingen dem Gemeinderat Klagen zu, es werde bernischerseits nicht mehr geduldet, mit Wagen über die Schwellen im Unteren Fahr und durch die Sense zu fahren. In einem Brief an die bernischen Behörden setzte er sich für die «Wahrung unseres ältesten Fahrrechtes und Fahrweges nach Bern» ein. Die Baudirektion des Kantons Bern antwortete, sie anerkenne beim Unteren Fahr kein Wegrecht durch die Sense, und wenn die Sense korrekzioniert werde, so sei es überhaupt unmöglich, über die Schwellen zu fahren. In der Folge wird diese Streitfrage nicht mehr erwähnt.

Nach 1895 finden sich Anzeichen dafür, daß die Bevölkerung sich mit den unsicheren Verkehrsverhältnissen am Senseknie nicht mehr zufrieden gab. Am 9. August 1896 beschloß der Gemeinderat, bei der Verwaltung der Jura-Simplon-Bahn anzufragen, «ob es tunlich wäre, bei der Eisenbahnbrücke über die Sense eine Fußbrücke für das Publikum zu erstellen». Am 14. März 1897 vernahm der Rat, die Direktion der Bahn habe auf sein Begehren einen Plan für einen Fußgängersteg ausgearbeitet, und der Bau sei auf Fr. 2000 veranschlagt. Das Projekt sah flußaufwärts am Fuße der Eisenbahnbrücke einen Steg vor, wenigstens für die Zeit bis zum Bau eines zweiten Geleises. Es wurde am 28. März 1897 einer schwach besuchten Gemeindeversammlung vorgelegt, doch diese lehnte es mit 24 von 33 Stimmen ab.

<sup>77</sup> Protokolle der Gemeinde Überstorf (Rat und Versammlung) Bd. 1891–1900 und 1900–1912.

Hauptgrund der Abweisung war die Hoffnung auf den baldigen Bau einer Fahrbrücke. Im Dezember 1896 hatten nämlich 40 Steuerpflichtige der östlichen Gemeindegälfte in einer Bittschrift ersucht, eine Straße von Mühletal nach Thörishaus über Ledeu – Überstorf – Riedern zu projektieren. Obwohl sich der Rat wegen der hohen Verschuldung der Gemeinde (Schulhaus und Kantonalstraße Krummatt – Albligen, große Armenlasten) zurückhaltend gab, wurde an der Gemeindeversammlung vom 27. Dezember 1896 vor allem die Notwendigkeit der Brücke betont, aber mit großem Mehr die Ausführung des ganzen Projektes beschlossen. Alles schien auf guten Wegen. Im Oktober 1897 teilte das Oberamt mit, die kantonale Baudirektion werde die Pläne für die Riedererstraße und die dortige Sensebrücke ausarbeiten, sobald sie dazu Zeit haben werde. Ein Jahr später meldete die Direktion endlich, die Planung der gewünschten Straße sei in ihrem Geschäftsregister vorgesehen.

Dann folgte die große Enttäuschung. An der Gemeindeversammlung am 8. Januar 1899 gab der Rat bekannt, was ihm vom Oberamt und von der Baudirektion mitgeteilt worden war: der hohe Staatsrat habe entschieden, die Pläne und Vorstudien zu einer Straße Mühletal – Überstorf – Niedermettlen – Thörishaus mit Brücke über die Sense «für den Moment» nicht durchführen zu lassen, «da der Staat gegenwärtig schon große Ausgaben für gemeinnützige Werke im Sensebezirk zu bestreiten habe», und die Baudirektion mit solchen Vorstudien überladen sei. So mußte man sich wohl oder übel weiterhin mit der schwanken Fähre behelfen.

1907 verbesserten die Nachbarn aus privater Initiative die Riedererstraße, und 1908 schrotete man den Felsen im Hohlweg. Am 12. Juni 1910 beschließt der Gemeinderat, an die Baudirektion in Freiburg zu schreiben, im Unteren Fahr müsse unbedingt eine Notbrücke erstellt werden. Gleichzeitig wird dem Fährmann Johann Gerber versprochen, an die Kosten eines neuen Schiffes einen Beitrag zu bezahlen. Am 14. August stellt der Rat wiederum fest, im Unteren Fahr sei wegen Aufhebung der Fähre unbedingt eine behelfsmäßige Brücke notwendig, da in den Riedern großer Übergang nach Bern sei; man solle an das Baudepartement schreiben. Am 11. September wird beschlossen, mit der Baudirektion in Freiburg Verhandlungen aufzunehmen wegen der Erstellung einer Fußgängerbrücke über die Sense. Möglicherweise könnten die Pfeiler der Eisenbahnbrücke dazu benutzt werden. Zwei Wochen später teilt die kantonale Baudirektion mit, sie sei mit der bernischen in Unterhandlung. Überstorf erklärt sich mit ihren Vorschlägen vollständig einverstanden und wünscht, daß die Studien sofort vorgenommen werden,

damit die Fußgängerbrücke vor Eintritt des Winters benützt werden könne. Am 9. Oktober 1910 gibt der Ammann Auskunft über den Stand der Dinge und teilt mit, die Studien für die seit 1909 geplante Straße Mühletal – Ledeu – Überstorf – Thörishaus würden bald beginnen, zunächst für die Strecke Überstorf – Riedern. Am 13. November wird dem Rat mitgeteilt, der Voranschlag für die geplante Brücke belaufe sich auf rund 30 000 Franken.

An einer außerordentlich gut besuchten Gemeindeversammlung am 8. Januar 1911 hatten die Bürger über das Projekt zu entscheiden. Es wurde vorgebracht, eine Brücke am Unteren Fahr entspreche einem seit lange gefühlten Bedürfnis, die Sense habe schon zahlreiche Opfer gefordert, der ganze östliche Teil der Gemeinde habe keine Verbindung zum Kanton Bern, zur Bundesstadt und zur nahe gelegenen Bahnstation Thörishaus, obwohl der Verkehr nach dieser Richtung groß sei. Man legte einen Plan vor für eine Brücke in armiertem Beton mit einem Kostenvoranschlag von 40 000 Franken. Davon hätte der Kanton Bern die Hälfte übernehmen sollen, die andere Hälfte wäre mit Staatsbeitrag zu Lasten der Gemeinde Überstorf gegangen. Dies sei der Anfang für die gewünschte Oststraße des Sensebezirkes über Thörishaus – Überstorf, Heitenried, Alterswil nach Giffers. An der Versammlung herrschte eine gute Stimmung. Das Projekt wurde in geheimer Abstimmung mit 143 Ja gegen 1 Nein angenommen. Doch die Ausführung kam nicht zustande, vermutlich wegen der hohen Kosten.

Am 23. April 1911 beschloß der ungeduldig gewordene Gemeinderat, den Kantonsingenieur anzufragen, was der Staat Bern in dieser Angelegenheit geantwortet habe. Die Ausführung sei dringend, da die Passanten über die Eisenbahnbrücke gebüßt würden und kein anderer Übergang zur Verfügung stehe. Man muß daraus schließen, daß das obere Fahr unter der Hundsfluh in diesem Zeitpunkt auch nicht mehr im Betrieb war. Eine Antwort auf die Anfrage fehlt im Protokoll, so daß wir nicht wissen, aus welchen Gründen die Sache im Sande verlief.

Nun griff Überstorf zur Selbsthilfe. Nach der Ratssitzung vom 14. Mai 1911 schrieb man an die Baudirektion, ersuchte um die Bewilligung, am Unteren Fahr einen Steg über die Sense zu erstellen und bat, auch die Bewilligung Berns einzuholen. Gleichzeitig wurde das Ratsmitglied Peter Spicher beauftragt, Holz zu beschaffen und die Arbeit zu vergeben. Zwei Wochen später erhielt Peter Spicher weitere Vollmachten und Geometer Beyeler den Auftrag, Plan und Kostenvoranschlag auszuarbeiten. Am 9. Juli 1911 lag ein Plan vor für einen höl-

zernen Steg auf Eisenpfosten, ausgeführt vom Schwellenmeister von Känel, bereits genehmigt vom bernischen Regierungsrat, aber noch nicht von Freiburg. Ein Voranschlag fehlte. Vorgesehen war eine Länge von 32 m und eine Breite von 1.35 m zwischen den Geländerpfosten.

Am 23. Juli 1911 stellte der Gemeinderat fest, der Steg im Unteren Fahr sei bis auf das Geländer fertig erstellt. Peter Spicher solle die Rechnungen zusammenstellen, die Gemeindekasse werde die notwendigen Gelder liefern. Am 27. August 1911 wurde dem Rat ein Schreiben bekannt gegeben, in dem Ingenieur G. von Erlach mitteilte, die Prüfung und Belastung des Fußgängersteges sei günstig ausgefallen. Der Steg könne unter gewissen Vorbehalten dem Verkehr übergeben werden. Gestützt auf seine Vorschläge erließ der Gemeinderat ein Reglement, das, vom Staatsrat in Freiburg und vom bernischen Oberwegmeister Alb. Mast genehmigt, auf beiden Seiten der Sense doppelsprachig angeschlagen wurde und deutsch wie folgt lautete:

#### «Reglement

für die Benützung des (provisorischen) Steges über die Sense zwischen «Beim untern Fahr» (Fribourg) et «Sensematt» (Bern)

- Art. 1. Der Steg ist dem Schutze des Publikums empfohlen. Die Benützung ist unentgeltlich.
- Art. 2. Es ist untersagt über den Steg zu springen, darauf zu schaukeln oder stehen zu bleiben.
- Art. 3. Während der Zeit von Gewittern und Hochwassern und während der Nacht ist die Benützung des Steges untersagt. Die Verwaltung lehnt hiefür jegliche Haftbarkeit im Falle eines Unglücks ab.
- Art. 4. Es dürfen nicht mehr als 10 Personen auf ein Mal den Steg begehen.
- Art. 5. Den Gemeindebehörden von Überstorf, den Landjägern, Fischereiaufsehern, Beamten u. andern Angestellten der Verwaltung ist insbesondere aufgetragen über die Befolgung des vorliegenden Reglements zu wachen.
- Art. 6. Jede Zuwiderhandlung wird mit einer Buße von 10 bis 20 frs bestraft, wovon die Hälfte dem Anzeiger, die andere dem Fond für die Unterhaltung des Steges zufällt.

Überstorf, den 10. Sept. 1911

F. Boschung Ammann  
J. J. Schmutz Schreiber»



Die bisherigen Kosten beliefen sich auf Fr. 1454.—. Für seine Mühewaltung wurden dem Gemeinderat Peter Spicher 15 Franken zugesprochen.

Die Gemeinde Überstorf hatte großzügig und fortschrittlich geplant, mußte sich aber, wahrscheinlich, weil beide Kantone die Kosten scheuten, mit einer bescheidenen, billigen Lösung zufrieden geben, die gerade den einfachsten Bedürfnissen des Fußgängerverkehrs genügte. Der Bau der großen Brücke hätte die verkehrspolitische Lage Überstorfs wesentlich verbessert.

In Kürze die weitere Entwicklung dieses wichtigen Senseüberganges: 1915 wurde der Steg von 1.25 m um einen Schuh verbreitert. 1924 wurde eine auf Betonpfeilern gestützte, nur 3 Meter breite Fahrbrücke errichtet. Sie wurde 1951 von der Mot. Sap. Kp. III/3 durch eine solide, gedeckte Holzbrücke ersetzt, die allerdings kein Kreuzen von Fahrzeugen erlaubt <sup>78</sup>.

\*

Heute ermöglichen neun Brücken ein bequemes und gefahrloses Überschreiten des Unterlaufs der Sense:

die Brücke von Laupen, die älteste erstmals erwähnt 1365 <sup>79</sup>,  
die Straßenbrücke bei Neueneegg (1968/69) <sup>80</sup>, die Nachfolgerin der  
Brücken von 1470, 1488, 1543–46, 1598 und 1893 <sup>81</sup>,  
die Brücke der Sensetalbahn, die erste 1902 <sup>82</sup>, die heutige 1964/65 <sup>83</sup>,  
der Fußgängersteg hinter Flamatt (1961) <sup>84</sup>,  
der Autobahnzubringer Neueneegg – Flamatt (1972) <sup>85</sup>,  
die Steinerne Straßenbrücke bei der Herrenmatt (1853–55) <sup>86</sup> (heute nur  
noch von Fußgängern benützt),

<sup>78</sup> Die neue Holzbrücke von Thörishaus. At. Nr. 27/1952.

<sup>79</sup> HUGO BALMER, Führer von Laupen, 1923.

<sup>80</sup> H. B., Die neue Sensebrücke bei Neueneegg. At. Nr. 44/1969.

<sup>81</sup> Zollamt. Wirtschaft Sensebrück. HANS BEYELER, Die Brücken von Neueneegg. At. Nr. 22/1947.

<sup>82</sup> 25 Jahr Sensetalbahn. At. Nr. 4/1929.

<sup>83</sup> Auskunft von Direktor Willi Märki, Neueneegg.

<sup>84</sup> Auskunft von Notar R. Bill, Neueneegg und At. Nr. 36/1961.

<sup>85</sup> Bericht des Autobahnbüros Freiburg.

<sup>86</sup> Wirtschaft Sensebrück.

die Brücke der Nationalstraße N 12 bei Thörishaus (1972) <sup>87</sup>,  
 die Eisenbahnbrücke bei Thörishaus (1858/59) <sup>88</sup> und  
 die gedeckte Holzbrücke beim Unteren Fahr (1951) <sup>89</sup>.

Aus Siebenfurten ist Neunbrücken geworden.

### *Abkürzungen*

At =	Der Achetringeler, Silvesterblatt des Amtes Laupen.
BHk =	Beiträge zur Heimatkunde des Sensebezirkes.
FGb =	Freiburger Geschichtsblätter.
SAB =	Staatsarchiv Bern.
SAF =	Staatsarchiv Freiburg.
ÄBL =	Ämterbuch Laupen SAB.
RM =	Ratsmanuale.
SMR =	Seckelmeisterrechnungen.
UL =	Laupen – Urbar von 1430. Stadtarchiv Bern.
US =	Sensebrück – Urbar SAF.
Forst =	Hermann Rennefahrt, Beiträge zur Geschichte der Besiedlung und der Wirtschaftslage des Forstgebietes und seiner näheren Umgebung. Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern. XL. Band, 2. Heft 1950.
Grenzregelung =	Peter Boschung, Die Grenzregelung von 1467 zwischen Bern und Freiburg. FGb. Bd. 47, 1955/56.
RQ V =	Hermann Rennefahrt, Die Rechtsquellen des Kantons Bern. Rechte der Landschaft. Fünfter Band: Das Recht des Amtsbezirks Laupen. Verlag H. R. Sauerländer & Co. Aarau 1952.
SRB =	F. E. Welti, Die Stadtrechnungen von Bern, SAB.
Wirtschaft Sensebrück =	Peter Boschung, Zur Geschichte der Wirtschaft Sensebrück. At. Nr. 34/1959.
Zollamt =	Peter Boschung, Die Entstehung des Zollamtes Sensebrück, FGb. Bd. 48, 1957/58.
Zollamt und Kapelle =	Peter Boschung, Zollamt und Kapelle Sensebrück, Freiburger und Walliser Volkskalender 1958.

<sup>87</sup> Bericht des Autobahnbüros Freiburg.

<sup>88</sup> VICTOR BUCHS, La construction des Chemins de fer dans le Canton de Fribourg, Sonderdruck aus Annales Fribourgeoises 1934.

<sup>89</sup> Die neue Holzbrücke in Thörishaus. At. Nr. 27/1952.