Zeitschrift: Freiburger Geschichtsblätter
Herausgeber: Deutscher Geschichtsforschender Verein des Kantons Freiburg
Band: 73 (1996)

Artikel: Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück
Autor: Boschung, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340867

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: 09.12.2025

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

FREIBURGER BRÜCKENGESCHICHTE AM BEISPIEL VON SENSEBRÜCK

PETER BOSCHUNG

Einleitung

Im Gegensatz zum Pflanzenreich, zu Gräsern, Blumen, Sträuchern und Bäumen, die fest verwurzelt an ihren Standort gebunden sind, ist der Mensch, wie die meisten Tierarten, ein *bewegliches* Lebewesen. Seine Beweglichkeit ermöglicht ihm, vielerlei Bedürfnisse und Triebe zu befriedigen, sich vielseitig zu entfalten und sich mit andern zu gemeinsamen Unternehmen zusammenzuschließen. Gebremst und behindert wird sein Wandertrieb durch hohe, steile Gebirge und durch Gewässer, fließende und stehende, durch Sümpfe, Seen und Meere. Viele Wege werden unterbrochen durch Bäche, Flüsse, Ströme; wenn sie breit, tief und reißend sind, vermögen sie Ortsveränderungen zu verhindern. Doch davon hat sich der Mensch nie entmutigen oder aufhalten lassen. Ein Beispiel dafür ist *die Entwicklung der Verkehrsverhältnisse am Unterlauf der Sense*, zwischen Thörishaus und Laupen.

Seitdem das Mittelland besiedelt ist, überwinden hier Menschen von nah und fern in beiden Richtungen die *natürliche* Scheidelinie,

Abkürzungen: At = Der Achetringeler; BeB = Besatzungsbuch; BHkSb = Beiträge zur Heimatkunde des Sensebezirks; CT = Comptes des Trésoriers; DSMRB = Deutsche Seckelmeisterrechnungen Bern; FG = Freiburger Geschichtsblätter; HBLS = Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz; RM = Ratsmanuale (Freiburg); RMB = Ratsmanuale Bern; SMR = Seckelmeisterrechnungen (Freiburg); StAB = Staatsarchiv Bern; StAF = Staatsarchiv Freiburg.

die 1467 zur *politischen* Grenze erklärt wurde[1]. In der Frühzeit watete oder ritt man bei Niederwasser an *Furten* gefahrlos durch den Fluß, in kalten Zeiten erlaubte die Eisdecke eine Überquerung trockenen Fußes. Furten entstehen ohne menschliches Zutun an geraden, breiten Strecken zwischen zwei Flußbiegungen. Zwischen Thörishaus und Noflen (oberhalb Laupen) erlaubt das meist felsige linke Ufer den Zugang zum Fluß vorwiegend sieben Bacheinschnitten entlang, weshalb der Unterlauf im Mittelalter Siebenfurten genannt wurde[2]. Einen Fortschritt brachten später die *Fähren*, in beiden Richtungen bewegliche Wasserfahrzeuge (Weidling, Kahn, Nachen), mit denen man sich bei mittlerer Wasserführung übersetzen lassen konnte, bei Hochwasser waren sie gefährdet oder unbrauchbar. Am Unterlauf der Sense waren Fähren im Gebrauch zwischen dem Dorf Neuenegg und der Herberge links der Sense an der vielbegangenen Bern–Freiburg-Straße[3], nach 1470 bis 1910 auch am weniger bedeutenden Übergang zwischen Riedern bei Überstorf und Thörishaus[4].

Sumpfiges Gelände durchquerte man auf einem *Knüppeldamm oder Prügelweg,* auf einer Reihe quer zum Weg gelegter Rundhölzer. Ein solcher Notbehelf wurde im Mittelalter als Brücke oder Brücklein bezeichnet, lat. pons, ponticulus. Nach ihnen wurden oft nahegelegene Fluren und Siedlungen benannt. Beispiele: Punt, Puntli, Brüggla (Gemeinde Alterswil), Buntels, früher Pontels geschrieben (Gde. Düdingen), Brüggacher (Gde. Überstorf), Brüggelbach (Gde. Neuenegg)[5].

[1] Peter Boschung, *Die Grenzregelung von 1467 zwischen Bern und Freiburg. Beitrag zur Geschichte der Alten Landschaft,* in: FG 47 (1955/56), S. 63–108.

[2] Peter Boschung, *Die Entstehung des Zollamtes Sensebrück,* in: FG 48 (1957/58), S. 19–23.

[3] Bezeugt 1417 bei Hektor Ammann, *Mittelalterliche Wirtschaft im Alltag,* 1. Lieferung, S. 128, 1418 in der 2. Lieferung, S. 201, 1430 im Laupen-Urbar (Stadtarchiv Bern), S. 23, 1467 in den Grenzregelungsverträgen zwischen Bern und Freiburg (in den Staatsarchiven zu Freiburg und Bern), veröffentlicht von Hermann Rennefahrt in: *Rechtsquellen* IV/1, *Das Stadtrecht von Bern,* S. 364ff., ferner analysiert und kommentiert von Peter Boschung (wie Anm. 1), S. 77–107. Siehe auch Peter Boschung, *Furten und Fähren am Unterlauf der Sense,* in: BHkSb 51 (1981), S. 14–40.

[4] Boschung, *Furten und Fähren* (wie Anm. 3), S. 30–35.

[5] F. Buomberger, *Freiburgisches Ortschaftenverzeichnis,* Freiburg 1907.

Fließgewässer unterbrechen Wege und Straßen, je breiter, tiefer und reißender sie sind, desto gefährlicher, je wichtiger die Verkehrswege regional und international sind, desto schlimmer. Solche Hindernisse durch über dem Wasser schwebende, uferverbindende Bauwerke zu *überbrücken*, ist keine moderne Erfindung. Die ersten Brückenbauer waren Zimmerleute, ihre Werke aus Holz; zumindest in den früheren Jahrhunderten stand es in den ausgedehnten Eichen- und Buchenwäldern des Mittellandes reichlich zur Verfügung. Schon die Kelten überwanden Flußhindernisse mit Hilfe von Holzbrücken. Archäologisch untersucht sind solche aus vorchristlicher und römischer Zeit an der Zihl und an der Broye[6].

Bis man, zuerst teilweise, dann vollständig auf steinerne Elemente (Pfeiler, Archen, Bögen, Fahrbahnen) überging, wurden im schweizerischen Mittelland alle Brücken nach diesem uralten Prinzip gebaut: Reihenweise in den Flußboden gerammte, zu Jochen verbundene Eichenpfosten trugen starke Längsbalken, quer darauf gelegte Laden bildeten die Geh- und Fahrbahn.

Bei der Grenzregelung von 1467, als Freiburg das Städtchen Gümmenen am Saaneübergang und das dazugehörige Bauerndorf Mauss[7] an Bern verkaufte[8] und die Mitte des Senseunterlaufs zur «rechten und ewigen Landmark» erklärt wurde, bestand eine der Gegenleistungen Berns in der Abtretung der politischen Herrschaft über den linken Talboden, zur Hauptsache Auenwälder und Rißgründe (Schwemmland), eine andere im Recht, anstelle des Fahrs (Fähre) bei Neuenegg eine Brücke zu bauen und davon Zoll zu erheben, auch von den Bernern[9].

[6] Hanni Schwab, *Le passé du Seeland sous un jour nouveau,* in: *2e correction des eaux du Jura. Archéologie,* Freiburg 1973, S. 12–107; Hanni Schwab, *Archéologie de la 2e Correction des eaux du Jura*, vol. 1, *Les Celtes sur la Broye et la Thielle,* Fribourg 1989. I. Le pont celtique effondré de Cornaux / Les Sauges p. 13; Le pont p. 65–84; II. Pont-de-Thielle, routes et ponts celtiques p. 178–185; III. La station de La Tène et ses deux ponts p. 189–198; IV. La Sauge sur la Broye, deux ponts et un débarcadère p. 200–212.

[7] Beide waren 1319 durch die Söhne Ulrichs von Maggenberg unter die Herrschaft Freiburgs gekommen. Albert Büchi, *Die Ritter von Maggenberg,* in: FG 15 (1908), S. 94, 96–102.

[8] Boschung (wie Anm. 1), S. 77–80.

[9] Boschung (wie Anm. 1), S. 78, 80, 89–91.

Diese beiden Teile des von Bern geschuldeten Preises bilden die geschichtlichen, politischen und rechtlichen Voraussetzungen für die Entstehung und den Ausbau des freiburgischen Zollamtes Sensebrück, für die späteren Brücken und damit für die Nachbarschaftsbeziehungen in diesem Grenzabschnitt[10]. Doch lange zuvor überquerte man die Sense auf einer hölzernen Brücke bei Laupen, schon vor 1365, als Kaiser Karl IV. zweimal hier durchritt[11].

Die erste Holzbrücke von 1470

Nach dem Vertragsabschluß am 12. Februar 1467 betrieben die freiburgischen Stadtbehörden zielstrebig die Vorbereitungen für den Brückenbau. Vom Bürger Jakob Studer kauften sie das Bodenholz, einen Eichenwald in der Pfarrei Bösingen, von der Deutschritterkomturei in Köniz, Eigentümerin des Kirchensatzes und der Pfarrpfrund von Neuenegg, das Grundstück links der Sense, das als Standort der Gebäude des Zollamtes vorgesehen war, vom Wirt Ulli Hidler die seit langem hier bestehende, als Lehen betriebene Herberge[12], die behelfsmäßig als erstes Zollhaus dienen sollte.

Über die Ausführung des aufwendigen Bauvorhabens weit abseits der Stadt und des Werkhofs sind wir durch die Seckelmeisterrechnungen recht gut unterrichtet. In jenen Jahren enthalten sie ein Kapitel «Missions por le pont de la Singina»[13]. Aus den Buchungen erfahren wir nebenbei zahlreiche Einzelheiten personeller, organisatorischer, technischer und wirtschaftlicher Natur, sie erlauben sogar eine Rekonstruktion der Brücke. Wir vernehmen die Namen der Ratsmitglieder, die für die Planung und Über-

[10] Othmar Perler, *Die Anfänge der heutigen katholischen Pfarrei Bern. Zur Frühgeschichte der katholischen Schweizer Diaspora,* in: Zeitschrift für schweizerische Kirchengeschichte 39 (1942); Boschung (wie Anm. 2), S. 27–85; Peter Boschung, *Zollamt und Kapelle Sensebrück,* in: Freiburger und Walliser Volkskalender 49 (1958); Peter Boschung, *Zur Geschichte der Wirtschaft Sensebrück,* in: At 34 (1959).

[11] Die Berner-Chronik des Conrad Justinger, hrsg. von G. Studer, Bern 1871, S. 125; Fontes Rerum Bernensium, Bd. 8, Bern 1903, S. 628.

[12] Boschung (wie Anm. 2), S. 27–33, Vorbereitungen.

[13] CT Nr. 134 1469^{II} bis Nr. 139 1472^{I}.

wachung der Handwerksarbeiten und Fronfuhren verantwortlich waren, des Stadtzimmermanns und seiner wichtigsten Mitarbeiter, der Materiallieferanten und der örtlichen Vertrauensleute[14]. Die Arbeiten an der Brücke dauerten von Mai bis November 1470.

Die erste Brücke bei Neuenegg an der Bern–Freiburg-Straße ruhte beidseits auf einem gepfählten Widerlager (Brückenkopf, Landfeste) und wurde gestützt von drei Pfahljochen. Auf der bernischen Seite war die Brücke über eine gemauerte, das Widerlager verstärkende Rampe mit einem gewölbten Durchlaß zugänglich.

Ein Pfahljoch (franz. joug, chevalet) bestand hier aus sieben, am zugespitzten Ende durch einen eisernen Pfahlschuh (franz. soule) verstärkten Eichenpfosten (franz. fiches, pieux), die mittels einer Zugramme (Schlegel, Schlagzug, Schlagzeug, Rammbär, franz. maillet) tief in den Flußboden eingerammt worden waren. Die Pfosten waren durch Querhölzer und zuoberst durch den Holm (franz. chappiron) zu einer stabilen Einheit zusammengebunden und trugen die großen Längs- oder Streckbalken (Ansbäume, Tonruten). Quer auf diesen waren die Deckladen (franz. platherons, planches) befestigt, welche die Geh- und Fahrbahn bildeten. Der Oberbau, ein Fachwerk aus schräg verstrebten Balken, war brusthoch mit Brettern verschalt und von einem schützenden Ziegeldach bedeckt. Ein «Grendel» [Fallgatter] diente dazu, die Brücke nachts zu schließen.

Ohne den Brückenbau wäre das Zollamt nicht entstanden, aber damit allein war es nicht getan, andere Neuerungen drängten sich auf. Der Wirt wurde zum Zöllner und Amtmann befördert, ein eigener Zolltarif war zu schaffen, der wachsende Durchgangs- und Nahverkehr machte neue Gebäulichkeiten notwendig. 1473 löste das neue Zollhaus die alte Herberge ab; es diente bis 1529 auch als Gästehaus und Wirtschaft. 1478 wurde die alte Scheune durch eine geräumigere ersetzt[15].

[14] Boschung (wie Anm. 2), S. 33–37 Organisation und Bauleitung, S. 37–42 Gang der Arbeit, S. 42–48 Herkunft der Arbeiter (S. 43 Stadtzimmermann Hans Stechli), S. 48 Herkunft der Baustoffe, S. 49–52 Baustoff- und Warenpreise, S. 53–59 Löhne, S. 59–60 Baukosten, S. 60–64 Rekonstruktionsversuch, S. 38 Abbildung dazu.

[15] Boschung (wie Anm. 2), S. 64–85.

Die zweite Holzbrücke von 1488

Wie sehr die Launen der oft stürmischen Sense der Brücke von Meister Hans Stechli zusetzten, machen die Kosten für die Unterhaltsarbeiten in den folgenden Jahren deutlich. 1477 drohte der hochgehende Fluß seinen Lauf zu ändern. Eine schleunigst erstellte Uferverbauung (Schwelle, Landweri, franz. bastie) zwang ihn, *unter*, nicht neben der Brücke zu fließen[16]. Solche Uferbefestigungen waren immer auch notwendig, um zu verhüten, daß die Hochwasser die Landfesten unterspülten, die Brücke aus den beidseitigen Lagern hoben, sie umstürzten oder mitrissen[17]. Ausgaben für Reparaturen an der Brücke und dafür bestimmte Holzlieferungen sind in den Rechnungen der Jahre 1479, 1481, 1482 und 1487 vermerkt[18].

Nach mehreren Flickwerken drängte sich 1488 eine gründliche *Sanierung* auf. Anders als 1470 sind die Kosten dafür nicht systematisch zusammengefaßt, sondern finden sich verstreut in den üblichen Kapiteln der Seckelmeisterrechnungen. Dennoch steht fest, daß eine *neue* Brücke gebaut wurde, wobei aber wahrscheinlich wichtige Teile des Oberbaus, zum Beispiel Balken, Verschalungsbretter, Deckladen und Ziegel wiederverwendet werden konnten. Dafür sprechen mehrere Posten der Rechnungen. So zogen die Zimmerleute 21 Eisenschuhe aus der Sense, was nachträglich die Annahme bestätigt, die erste Brücke sei auf drei Jochen zu sieben Pfählen gestanden[19]. Der Schlegel war auf den Platz geführt und nach Gebrauch in die Stadt zurückgebracht worden. Dies läßt vermuten, daß alle drei Joche ersetzt werden mußten und die neuen Pfosten vor dem Einrammen mit den schon 1470 gebrauchten eisernen Pfahlschuhen versehen wurden[20]. Der Wirt Hans Werro wurde für Fuhrungen, Mitarbeit und für die Bewirtung von Ratsherren und Werkleuten mit 21 Pfund 8 Schilling

[16] CT 149 1477^{I}; CT 150 1477^{II}.
[17] SMR 190 1497^{II}, S. 34; SMR 236 1520^{II}, S. 24v; SMR 245 1525^{I}, S. 15.
[18] CT 153 1479^{I}; CT 158 1481^{II}; CT 159 1482^{II}; SMR 170 1487^{I}.
[19] Vgl. Boschung (wie Anm. 2), S. 38, 61.
[20] SMR 172 1488^{II}, S. 20, 21, 22, 23, 28, 32.

6 Pfennig bezahlt. Die Zimmerleute waren während 28 Tagen beschäftigt[21]. Für den Wiederaufbau erhielt der Stadtzimmermann Hans Jantzlin, wie vertraglich vereinbart, die Summe von 105 Pfund und als Anerkennung noch 2 Pfund[22]. Nichts widerlegt die Annahme, seine Brücke habe gleich ausgesehen wie die erste, jene von Hans Stechli.

Dieser zweiten Holzbrücke war eine längere Lebensdauer als der ersten beschieden, aber auch sie machte den Menschen ihrer Umgebung und der Obrigkeit in der Stadt viel zu schaffen. Oftmals berichtet der Seckelmeister von *Wassergrößen*, die in der Freiburger Unterstadt Schäden anrichteten oder zumindest das Aufgebot der Anwohner und der Zimmerleute nötig machten; diese mußten den Pegelstand beobachten und Treibholz aus der Saane fischen. Pfahljoche zerbrachen nämlich am ehesten unter der Wucht entwurzelter Bäume und anderer herangeschwemmter Gegenstände. Solche Wassergrößen ereigneten sich unter anderen in den Jahren 1511, 1521, 1523, 1538 und 1543[23]. Da die Einzugsgebiete beider Flüsse, der Saane am Mittellauf, der Sense am Oberlauf, nahe beieinander liegen, darf man, auch wenn dies nicht ausdrücklich vermerkt wird, annehmen, daß die gleichen Wetterverhältnisse, welche die Unterstadt mit Hochwasser bedrohten, auch die Brücke am Senseunterlauf auf die Probe stellten.

Schon 1493 war eine bedeutende Reparatur nötig. Wieder brauchte man den Schlegel, um Pfähle einzurammen, eine Aufrichte fand statt, und Meister Hans Jantzlin verdiente, «die bruggen an der Sennsen zumachen», 100 Pfund[24]. Im gleichen Jahr kostete «der buw an der Sännsen» mit den Löhnen für Zimmerleute und Steinmetzen, für Kalk, Sand, Laden und anderes 47 Pfund 19 Schillinge 10 Pfennige, doch wird nicht immer gesagt, ob man am Zollhaus oder an der Brücke gewerkt hatte; dies bleibt auch für mehrere andere, kleinere Ausgaben offen[25]. Auch 1497, als Jantzlin

[21] SMR 172 1488^{II}, S. 21, 26, 27, 28.
[22] SMR 172 1488^{II}, S. 27.
[23] SMR 218 1511^{II}, S. 84; SMR 238 1521^{II}, S. 22, 25, 71; SMR 242 1523^{II}, S. 21; SMR 272 1538^{II}, S. 22; SMR 281 1543^{I}, S. 81.
[24] SMR 181 1493^{I}, S. 18, 22, 24, 25.
[25] SMR 182 1493^{II}, gemein usgeben.

und Meister Jörg Ausbesserungsarbeiten an der Brücke verrichteten, war wiederum ein neues Joch zu schlagen[26]. Man reparierte nicht nur, man suchte den Hochwasserschäden auch vorzubeugen. Dies geschah durch Uferbefestigungen, die sogenannten Landwerinen oder Schwellen. Mit solchen Verbauungen schützte die Stadt den Brückenkopf und die Gebäude des Zollamtes, suchten Bauern die Rißgründe, die Grundstücke im Talboden, die sie als Lehensleute der Stadt bebauten, vor Überflutungen zu bewahren[27].

Vom Holz zum Stein

Im Mittelalter war Holz der gegebene, allgemein übliche Werkstoff für den Bau von Häusern und Brücken, ursprünglich auch für Wehrbauten (Palisaden, Burgen). Auch Freiburg wußte damals nichts anderes. Holz war in den Laubwäldern des Mittellandes lange im Überfluß vorhanden, es war verhältnismäßig leicht zu verarbeiten, die Techniken dafür waren seit uralten Zeiten überliefert, und die Handwerker beherrschten sie meisterhaft.

Daß man allmählich Stein und Mauerwerk vorzuziehen begann, hatte mehrere Gründe. Ziegelgedeckte Steinhäuser waren dauerhafter und bedeutend weniger brandgefährdet. Die Brückenbauer stellten fest, daß die stärksten Eichenpfähle der Wucht der Wassergrößen, die sich mehr oder weniger schlimm alljährlich während der Schneeschmelze, bei Unwettern und langdauerndem Regen wiederholten, auf die Dauer nicht standzuhalten vermochten. Nicht nur der Ansturm der Wogen, auch der Anprall der Rollsteine, der Treibhölzer und der Eisschollen stellten die Standfestigkeit der Pfahljoche jeweils auf harte Proben, nicht selten stauten diese die Fluten und bewirkten Überschwemmungen der Ufer, Vorkommnisse, die immer wieder als Ursachen von Ausbesserungsarbeiten und Neubauten erwähnt werden.

[26] SMR 189 1497^{I}, S. 32v; SMR 190 1497^{II}, S. 16, 25, 25v, 36, 59; SMR 192 1498^{II}, S. 26.

[27] SMR 190 1497^{II}, S. 34; SMR 236 1520^{II}, S. 24v; SMR 245 1525^{I}, S. 15. Anerkennung der Lehen in den Urbaren von Sensebrück 1633, 1738, 1774.

Die Zunahme der Bevölkerung in Stadt und Land hatte einen größeren Bedarf an Bau- und Brennholz und infolge ausgedehnter Rodungen beim spätmittelalterlichen Ausbau des Siedlungsraums gleichzeitig eine Verkleinerung der Wälder zur Folge. Als der Obrigkeit um 1500 die Übernutzung bewußt wurde, ergriff sie Maßnahmen zur Schonung und Pflege der Wälder[28].

Zeugnisse für den Übergang zum Stein beim Brückenbau finden sich lange nur vereinzelt. In Freiburg wurde erstmals 1409 das Fundament eines Brückenjochs gemauert[29]. 1461 hatte Bern die neue Nydeggbrücke auf Steinpfeiler gesetzt[30]. Die drei seit dem 13. Jahrhundert in den Quellen vorkommenden Saanebrücken in der Stadt Freiburg waren ursprünglich aus Holz und wurden oftmals durch Hochwasser beschädigt, so auch 1402 und 1432[31]. Im letztgenannten Jahr mußten die drei Joche der Mittleren Brücke erneuert werden. Die Stadtansicht von Gregor Sickinger beweist, daß um 1582 alle drei Saanebrücken von mehreren steinernen Pfeilern getragen wurden. Die Mittlere Brücke wurde 1720, die Sankt-Johann-Brücke 1746 in Tuff neu gebaut, beide sind Bogenbrücken ohne hölzerne Bestandteile. Als Brücke des Übergangs stellt sich noch heute die Bernbrücke dar: Der Oberbau, nach mittelalterlicher Bauweise ganz aus Holz und mit einem Ziegeldach gedeckt, stützt sich seit 1653 auf einen Mittelsockel aus Sandstein[32].

Die Entwicklungsgeschichte des Brückenbaus zeigt, daß beim Übergang vom Holz zum neuen Material zunächst der im Hausbau bereits übliche und in der Umgebung der Stadt reichlich vorhandene Sandstein, dann immer mehr der Tuff bevorzugt wurde. Tuff ist dank zahlreicher für Wasser undurchlässiger Hohlräume ein frost- und wetterfestes Weichgestein, das sich gut als Isoliermaterial, vor allem für Fundamente, aber auch für Gewölbe und

[28] Peter Boschung, *Die Alte Landschaft Freiburg,* in: BHkSb 52 (1984), S. 280–282.

[29] CT 13 1409, S. 61.

[30] E. von Rodt, *Die alten Schweizerbrücken,* in: Blätter für bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde XI (1915), Heft 2.

[31] Marcel Strub, *Les monuments d'art et d'histoire du Canton de Fribourg,* Tome I, La ville de Fribourg, 1964, S. 202–210 Les ponts.

[32] Strub (wie Anm. 31), S. 206, 207; Hermann Schöpfer, *Kunstführer Stadt Freiburg,* 1979, S. 72, 102.

Oberbauten eignet. Das bedeutendste Vorkommen Freiburgs befand sich bei Corpataux. Dieser Steinbruch wurde während Jahrhunderten für unzählige Bauwerke zu Stadt und Land ausgebeutet[33].

Im Gegensatz zur Ostschweiz, wo kühne Holzbaumeister ihre Brücken ohne Stützen im Flußbett von einem Ufer zum andern spannten[34], fanden die Zimmerleute hier nur noch auf dem Lande und an kleineren Gewässern Gelegenheit, ihre Meisterschaft im Brückenbau zu beweisen. In der Stadt und an den Flußübergängen viel begangener Verkehrswege nahmen ihnen die Steinbrecher, Kalkbrenner, Steinmetzen und Maurer die Arbeit weg. Damit änderte sich auch die Physiognomie der Flußbrücken. Massive, durch Bogengewölbe verbundene Pfeiler, auch Archen genannt, ersetzten nun die hölzernen Pfahljoche als Träger der Fahrbahn.

Diese Bauart läßt sich studieren an den Saanebrücken der Stadt und aus der Nähe besonders gut vom Uferweg unter der ehemaligen, heute nur noch von Fußgängern und Radfahrern benützten Straßenbrücke aus, welche seit 1854 die Senseufer zwischen der Neuhausfluh und der Herrenmatt bei Flamatt verbindet.

Die Meinung, Holzbrücken seien nicht mehr zeitgemäß, ihr Unterhalt zu teuer, scheint sich hierzulande in der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts allgemein durchgesetzt zu haben, auch bei den Untertanen. So wünschte ein Vertreter der Vogtei Gryers (Greyerz) von den Gnädigen Herren zu Freiburg 1578 die Bewilligung, ihre neue Brücke über die Saane in Stein errichten zu dürfen. Die Regierung hatte Bedenken wegen der hohen Erstellungskosten und wollte mit dem Unterhalt nichts zu tun haben, stellte aber eine Ortsbesichtigung und Beratung durch den städtischen Werkmeister Franz Cotti in Aussicht[35].

Als der Ersatz der von Jantzlin 1488 an der Sense errichteten Brücke unumgänglich wurde, konnte der Rat sich anfangs nicht entschließen, den neuen Übergang zeitgemäß in Stein zu bauen. Welche Bedenken mochten ihn abhalten? Sicher die Gewißheit,

[33] Roland Bollin, *Kalktuff und Travertin,* in: 1700 – Mitteilungsblatt der Stadt Freiburg, Nr. 122, Febr. 1996, S. 13.
[34] Werner Blaser, *Schweizer Holzbrücken,* Basel 1982, S. 70–101.
[35] RM 117 24. Juli 1578.

daß ein solches Unternehmen, so weit abseits der Stadt, des Werkhofs und der zur Verfügung stehenden Steinbrüche, mehr Umtriebe und Schwierigkeiten versprach als der bisherige Holzbau. Doch den Ausschlag könnten personelle Gründe gegeben haben. Stadtsteinmetz war damals Onophrion Penner, meistens kurz Meister Offrion genannt. Er stammte aus Zürich, war in Freiburg zuerst Mitarbeiter seines Landsmannes Hans Felder d. J., dann von 1521 bis zu seinem Tod im Jahre 1542 dessen Nachfolger als städtischer Werkmeister Steinmetzen-Handwerks. Einen guten Namen hatte er sich vor allem mit dem Bau von Häusern gemacht. Als seine wichtigsten Werke gelten die Vollendung des von Felder begonnenen Rathauses, die Turmtreppe der Stiftskirche St. Niklaus, das Badhaus an der Unteren Matte, das zweite Zollhaus in Sensebrück, für das er 1529 zuerst mit 487 Pfund 6 Schilling 8 Pfennig, dann mit 108 Pfund 6 Schilling 8 Pfennig entlöhnt wurde[36]. Ferner arbeitete er an Stadtmauern, Vogteischlössern und Flußverbauungen, als Brückenbauer wird er nicht erwähnt[37]. Falls ihm die Erfahrung in dieser Sparte fehlte, konnte man ihm die Verantwortung dafür nicht zumuten. Vielleicht kamen auch gesundheitliche Bedenken dazu. Unter diesen Umständen war es naheliegend, den Neubau wiederum dem Holzfachmann anzuvertrauen; das Amt des Holzwerkmeisters bekleidete damals Niklaus Ulrich[38]. Von diesem Entscheid in Kenntnis gesetzt, gab Bern zur Antwort, man lasse sich, wie von den Gesandten besprochen, «die Brugg höltzin ze machen gevallen»[39].

[36] RM 46 26. Nov. 1528; SMR 154 1529^{II}, fol. 17.

[37] Joseph Zemp, *Die Kunst der Stadt Freiburg im Mittelalter,* in: FG 10 (1908); Pierre de Zurich, *La maison bourgeoise en Suisse,* XXe volume, Le Canton de Fribourg, 1928, p. XL.

[38] BeB 8, S. 90 und 105v.

[39] RMB 280 22. März 1542. Der Ratsschreiber läßt zwar den Platz für den Standort leer, doch der Umstand, daß Freiburg es für angezeigt hielt, sich das Einverständnis Berns schriftlich zu sichern, spricht am ehesten für die Brücke über den Grenzfluß.

Die erste Steinbrücke von 1543–1546

Nach dem Tod des hochgeschätzten Baumeisters Offrion Penner am 4. Dezember 1542 war der Weg frei für neue Überlegungen – und man mußte einen neuen Stadtsteinmetzen und Werkmeister suchen. Die Wahl des Rates fiel nicht auf einen ortsansässigen Steinhauer, sondern auf einen Fremden[40], auf Paulin Pfister aus Bern[41]. Er war der Sohn von Peter Pfister, «Architekt» der Stiftskirche St. Vinzenz[42].

In den bernischen Deutschseckelmeisterrechnungen wird er zwischen 1538 und 1540 wegen Arbeiten unter dem Werkmeister Peter Kleinmann und wegen nichtberuflicher Dienstleistungen erwähnt[43]. Da im Staatsarchiv Bern die Seckelmeisterrechnungen der Jahre 1541 bis 1551 fehlen, vernimmt man bis zu seinem Ortswechsel nichts mehr von ihm.

Der Rat in Freiburg scheint eine gute Meinung von ihm gehabt und große Erwartungen in ihn gesetzt zu haben, denn er stellt ihn – ohne Bürgschaft – zu den gleichen, außerordentlich günstigen Bedingungen an, die sein Vorgänger sich als anerkannter Meister seines Handwerks durch jahrelange treue Dienste redlich verdient hatte. Sein Jahresgehalt beträgt 64 Pfund, es wird in vier Raten ausbezahlt, 16 Pfund je Vierteljahr (Fronfastengeld an Quatember), dazu 10 Pfund jährlich an den Hauszins. Für außergewöhnliche Werke wird er nach einem ausgehandelten, vertraglich verbrieften «Verding» [Werkvertrag] zusätzlich entlöhnt[44].

Seiner Sache sicher, gibt der am 5. Februar 1543 neubestallte Werkmeister einige Tage später sein bernisches Burgerrecht auf, bezahlt dafür einen Rheinischen Gulden und wird mit einem Abschiedsbrief entlassen, der ihm bescheinigt, er habe sich «wohl

[40] Zur Herkunft der bedeutendsten mittelalterlichen Steinmetzen siehe DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XL.

[41] RM 60 Montag, 5. Febr. 1543, S. 142. Die Schreiber nennen ihn oft einfach Pauli, in Bern regelmäßig.

[42] DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XL.

[43] DSMRB 1538^{I}, 1538^{II}, 1539^{I}, 1539^{II}, 1540^{I}.

[44] Gehälter und Werkzahlungen in den SMR der Dienstjahre.

und ehrlich» betragen[45]. Der Umzug von der Aare- in die Saanestadt wird ihm bezahlt, das Zollgeld für seinen «Plunder» [Hausrat] erlassen, zum Willkomm schenkt man ihm ein Mütt Mischelkorn und ein Mütt Weizen und bezahlt einem Herrn Lanther zum voraus den Hauszins für das nächste Jahr[46]. Mit der Wahl eines Steinmetzen zum Werkmeister hatte der Rat sich vermutlich auch für die Bauart der neu zu bauenden Brücke festgelegt. Den formellen Beschluß, «das man die bruck an der Sensen mit *tufft* allerding *vergwelben* [vergewölben] soll», faßte er, wohl vom neuen Werkmeister beraten und bestärkt, erst im folgenden Sommer, rund drei Monate nach dessen Amtsantritt[47], aber noch vor der Neubestellung der Räte am Sankt-Johanns-Tag.

Einmal entschlossen, schreitet der Rat tatkräftig zu den Vorbereitungen. Wie bei den städtischen Bauvorhaben sind auch hier mit der Planung, der Ausführung und der Oberaufsicht in Zusammenarbeit mit dem Werkmeister als eigentlichem Architekten und Ingenieur beauftragt der Bauherr Bernhart Garmiswil und der Seckelmeister Hans List. Beide bleiben während der Bauzeit auf dem Posten, hingegen wird ihr Gehilfe, der für das Auviertel zuständige Bauherr Rudolf Praderwan 1543 von Martin Sesinger abgelöst[48]. Von ihrer Vorbereitungstätigkeit vernimmt man nichts als die Auslagen für ihre häufigen Gänge an die Sense[49]. Vieles war an Ort und Stelle zu besichtigen, zu überlegen und zu bereden. Ernsthafte Erschwernisse waren von der Enge des Werkplatzes zu erwarten. Sollte auch die neue Brücke zu den Gebäuden des Zollamtes führen, so kam sie ganz in die Nähe der alten Holzbrücke zu stehen, die nicht vor der Inbetriebnahme der neuen Steinbrücke beseitigt werden konnte, weil keine Möglichkeit bestand, den Verkehr umzuleiten. Auskunft, wie das Problem gelöst wurde, erwartet man umsonst.

Keine andere *Vorbereitung* nahm mehr Zeit in Anspruch als die Beschaffung des Tuffs, damals reine Handarbeit. Ohne Zeit zu

[45] RMB Nr. 283 9. Febr. 1542, S. 168 und 169.
[46] RM 60 15. Febr. 1543; SMR 282 1543^{II}, S. 64.
[47] RM 60 2. Juni 1543.
[48] BeB Nr. 7 und 8.
[49] SMR 281 1543^{I}, S. 11; SMR 282 1543^{II}, S. 10 und 10v.

verlieren, beauftragt der Rat Hans Herlin in einem Verding, das Gestein bereitzustellen[50], von dem man sich soviel verspricht. Bevor das Jahr zu Ende ist, hat er, vermutlich mit mehreren Gesellen, «1630 stuck [Quadern] tuffs» gebrochen und empfängt dafür 206 Pfund 5 Schilling[51], später für das Aufladen und Transportieren und einige andere Verrichtungen 77 Pfund 11 Schilling 8 Pfennige[52]. Da nicht nur Pfeiler und Bögen, sondern der ganze Oberbau in Tuff gebaut wurden, standen Tuffsteinbrecher fast während der ganzen Bauzeit im Dienste der neuen Brücke, zeitweise waren sie auch an der Sense beschäftigt. Außer Hans Herlin, dem wichtigsten, nennen die Rechnungen noch Lorenz Bodmer, Jakob Salamin und Hans Marinin. Fast immer vernimmt man zu den Preisen die genaue Anzahl der gelieferten Quadersteine, doch nie deren Maße. Verbaut wurden rund 3655 Quadern. An Arbeitslöhnen zahlte der Seckelmeister den Steinbrechern die Gesamtsumme von 718 Pfund 4 Schilling aus[53]. Der Herkunftsort dieses Baustoffs wird nie genannt. Dies spricht dafür, daß er ausnahmslos aus der Tuffière bei Corpataux stammte.

Unsere wichtigsten Quellen, die Seckelmeisterrechnungen, erlauben uns nicht, den *Gang der Arbeiten* in allen Phasen lückenlos nachzuvollziehen. Zu sehr geizt Hans List mit Zeitangaben, Namen, personellen und technischen Daten. Unmöglich, aus seinen Angaben die Brücke zu rekonstruieren. Von ihr ist auch kein Bild überliefert.

Fest steht: die Arbeit am Neubau wird erst im Frühjahr 1544 aufgenommen. Eingangs Mai sieht der Rat für die Feier der *Grundsteinlegung* die Summe von 3 Kronen vor[54]. Andere Anhaltspunkte für das erste Halbjahr: Meister Paulin brennt 56 Multen Kalk, man braucht viel Eisen, 30 Zentner werden in Neuenburg für 90 Kronen = 180 Pfund gekauft, mehrmals ist von Klammern und Schmiedearbeit die Rede[55]. Im zweiten Halbjahr 1544 hält sich der

[50] SMR 281 1543^{I}, S. 83.
[51] SMR 282 1543^{II}, S. 47v.
[52] SMR 286 1545^{II}, S. 34.
[53] SMR 284 1544^{II}, S. 45 und 47v; SMR 285 1545^{I}, S. 45, 47 und 47v; SMR 286 1545^{II}, S. 34, 45, 46; SMR 288 1546^{II}, S. 43.
[54] RM 61 8. Mai 1544.
[55] SMR 283 1544^{I}, S. 47v, 27, 88.

Bauherr Niklaus Nusspengel 39, sein Kollege Werro 6 Tage auf dem Werkplatz auf[56], verbucht sind auch Auslagen für Kalklieferungen, Fuhrungen, Wagner-, Küfer- und Schmiedearbeiten[57]. Ohne daß Klagen vermerkt sind, anscheinend aus eigenem Antrieb, verbessert die Bauleitung die *Verpflegung* der Arbeiter, indem sie den Stadtbäckern Brot, einmal im Wert von 10 Pfund, ein andermal von 4 Pfund 10 Schilling abkauft und an die Sense schickt, dazu ein Faß Wein, das 17 Kronen = 76 Pfund 10 Schilling kostet[58].

Der Pfeilerbau im fließenden Wasser setzt in der Regel eine Abdichtung des Arbeitsplatzes durch eine sogenannte Wasserstube voraus. Seltsamerweise ist hier von einer solchen Sicherung nie die Rede. Man nahm die Hilfe Berns in Anspruch und ersuchte die Nachbarn, den Fluß vorübergehend umleiten zu dürfen. Bern sagte schließlich zu unter der Bedingung der schriftlichen Zusicherung, daß ein Schaden infolge «Überschwall» vergütet, das «Loch» möglichst bald «vermacht» und das Wasser in seinen «Runs» [Flußbett] zurückgewiesen werde[59].

Als man im Herbst das Fundament zum Pfeiler nahe dem bernischen Ufer in Angriff nahm, stieß man trotz eifrigem Graben nicht auf Felsgrund – der Talboden besteht weitgehend aus Kiesbänken. Paulin, der Werkmeister, schlug vor, den Pfeiler und die Uferverbauung vor der rechten Landfeste auf ein «Gatter» aus Eichen und Buchen zu setzen. Und so haben es – wohl oder übel – «min g. herren in dem Namen Gottes einhelliglich abgeratten und beschlossen»[60]. Für die Ausführung dieses Beschlusses nahm man wiederum Wohlwollen und Zusammenarbeit der Schwesterstadt in Anspruch. Nach einem diplomatischen Briefwechsel, gefolgt von Ortsbesichtigungen, erklärte Bern sich freundnachbarlich bereit, aus dem nahen Forst ob Neuenegg die nötigen Buchen zur Verfügung zu stellen, seinen Rammbär zum Einschlagen von Pfosten und Pfählen auszuleihen und die zum Schutz des rechtsufrigen

[56] SMR 284 1544^{II}, S. 10 und 10v.
[57] RM 62 25. Sept. 1544; SMR 284 1544^{II}, S. 27v, 30v, 88.
[58] SMR 284 1544^{II}, S. 25v, 26 und 31.
[59] RMB 289 12. Aug. 1544, S. 202.
[60] RM 62 25. Sept. 1544.

Brückenkopfs dringend notwendige Schwelle selber neu zu bauen und in Ehren zu halten, das heißt, zu unterhalten[61].

Nicht ohne weiteres verständlich ist die Tatsache, daß Freiburg, das sich bei den bisherigen Brückenbauten an der Sense mit eigenen Maschinen und Werkzeugen zu helfen wußte, in diesem Falle auf den bernischen Schlegel angewiesen war. In Bern geholt und dorthin zurückgeführt wurde er 1544[62]. Die einzige Erklärung dafür sehe ich in der Annahme, daß die eigene Maschine bei der Arbeit verunglückt sein könnte, eine andere aus Freiburg nicht zur Verfügung stand, und die Arbeit am Gatter ohne sofortigen Ersatz zum Stillstand gekommen wäre. Einen Hinweis auf diese Möglichkeit sehe ich in einer Schlußabrechnung mit dem Tuffbrecher Hans Herlin, der auch am Sensenbau selbst gearbeitet hatte. Nach mehreren Leistungen außerhalb seines Verdings ist die Rede vom versenkten eisernen Schlegel[63]; vermutlich hatte er geholfen, diesen zu bergen.

Was ist mit dem «Gatter» gemeint, welches das Fundament auf felsigem Untergrund ersetzen sollte? Darunter ist ein Gitterrost zu verstehen, wie er vielfach bis in die Neuzeit zur Sicherung der Brückenköpfe zur Anwendung kam[64].

Im Sommer 1545 nimmt der Tägliche Rat (die Regierung) zusammen mit den vier Vennern zur Kenntnis, daß die drei Pfeiler und die Bögen dazwischen fertig aufgeführt sind, und beschließt, was noch zu tun übrig bleibt: die Mauern beidseits der Tragfläche und – vermutlich in der Mitte, über der Standesgrenze – das Tor, mit dem die Brücke geschlossen werden kann. Der Hohlraum der

[61] RM 62 25. Sept. 1544, 14. Jan. 1545; RMB 290 27. Sept. 1544; Deutsches Missivenbuch Bern BY, S. 616 28. Sept. 1544.

[62] SMR 284 1544^{II}, S. 27 und 30.

[63] SMR 286 1545^{II}, S. 34.

[64] Eine anschauliche Beschreibung findet sich bei Walter LAEDRACH, *Berner Holzbrücken.* Berner Heimatbücher Nr. 18, Bern 1944, S. 13. Die Brücke bei Rüegsau, 1838: «Die Widerlager wurden auf beiden Ufern über einem Pfahlrost von je 120 Pfählen errichtet. Die äußern Pfahlreihen bestanden aus Eichen, die innern aus Weißtannen von 8 Zoll Dicke und 15 Schuh Länge. Mit einem Schlagholz von 7 bis 8 Zentner Gewicht, das aus 10 Schuh Höhe herabfiel, sollten sie soweit hinabgetrieben werden, bis sie nicht mehr weiter gingen. Über ihnen folgte ein eichenes Balkenwerk, und erst auf dieses wurden die Jurakalkquadern gelegt.»

Pfeiler und Bögen soll halb mannshoch ausgemauert und «verpflastert», darüber mit Sand aufgefüllt werden. Die Seitenmauern beidseits der Fahrbahn sind in Höhe, Breite und Länge, wie im Werkvertrag vereinbart, aufzuführen und mit «rundem Tuff» (abgekanteten Quadern) zu «decken». Für diese Abschlußarbeiten stellt der Rat dem Stadtsteinmetzen und Werkmeister 700 Pfund an Geld und vier Mütt Korn sowie auf den Herbst ein Faß Wein in Aussicht. Das Geld soll ihm zunächst in Raten von 100 oder 200 Pfund, dann wochenweise für tatsächlich geleistete Arbeit an der Sensebrücke ausbezahlt werden. Falls er unverschuldet «versäumt» werde, z. B. wenn der Tuff nicht rechtzeitig eintreffe, stehe ihm und seinen Knechten der Lohn wie für Arbeiten in der Stadt zu. Zwei Mütt Korn erhält er sofort, die andern in zwei Monaten. Dies alles unter der *Bedingung,* «das er gutt dapfer gesellen andinge und bessere sorg und arbeit anhabe dan vor». Zum Unterhalt der städtischen Einrichtungen und Werkzeuge werde man 10 Pfund beisteuern, alles andere gehe zu seinen Lasten. Mit diesen Bedingungen solle er sich begnügen und keine weitere Schatzung oder Besserung erwarten[65]. Inhalt und Ton dieses Eintrags lassen nicht gerade auf vorbehaltlose Zufriedenheit und ein ungetrübtes Verhältnis schließen; zwischen den Zeilen kündigt sich das Zerwürfnis zwischen der Stadt und Meister Paulin Pfister an.

Ohne das Zusammenspiel vieler Berufsleute, der Steinbrecher, Steinmetzen, Maurer und Kalkbrenner, der Zimmerleute, Wagner, Schmiede und Fuhrleute wäre das Bauwerk nicht gelungen. Für den Bau der Bogengewölbe waren die Steinmetzen auf die von den Zimmerleuten errichteten, in den Rechnungen freilich nirgends namentlich erwähnten Lehrgerüste angewiesen. Für seine Arbeit bezog der Holz-Werkmeister Niklaus 99 Pfund 10 Schilling[66]. Die Handwerker an Holz und Stein kamen nicht ohne Eisen aus. Nächster Lieferant und Helfer war der Schmied «ennet der Sensen», in Neuenegg[67]. Den kupfernen Wasserkänel am Tor installierte für 11 Pfund 9 Schilling Jakob Wurff aus der Stadt[68].

[65] RM 63 15. Juli 1545.
[66] SMR 286 1544^{II}, S. 29.
[67] SMR 283 1544^{I}, S. 27, 88v; SMR 284 1544^{II}, S. 88.
[68] SMR 288 1546^{II}, S. 87.

Das Amt des Bauherrn – es entspricht heute dem des kantonalen Baudirektors – setzte nicht nur Kenntnis und Erfahrung im Bauwesen, sondern auch Organisationstalent voraus, zumal für den Transport der Baumaschinen, des Werkzeugs und vor allem der Baustoffe. Koordinator war der Bauherr, der die festangestellten Stadtkarrer direkt, die Landleute über den Venner und die Geschworenen in den Pfarreien aufbot. Zahlreiche bezahlte Fuhrungen leisteten der Steinbrecher Hans Herlin und der Zöllner, Wirt und Fuhrhalter Jakob Zenglin, der häufig auch an der Brücke selbst arbeitete; im Amt war er von 1539 bis 1545, ihm folgte Claudo Martin[69]. Für Sonderaufgaben, zum Beispiel für den Umzug des Werkmeisters und den Transport des von Bern entlehnten Rammbärs, wurden Bauern aus der Umgebung bestellt und entlöhnt[70].

Die billigsten und darum am häufigsten eingesetzten Fuhrleute waren die Bauern, die einen Pferdezug besaßen. Ursprünglich waren die unbezahlten Fronfuhren Pflichtleistungen allein der Erbpächter im Dienste ihrer Lehensherren. Während der Entstehung der Alten Landschaft hatte die Stadt sich allmählich das Recht angemaßt, solche *allen* Bauern abzufordern[71]. Im Herbst 1544 und im Frühjahr 1545 wurden zu Fuhrungen aufgeboten die Bauern der Aupanner-Landschaft, also jene der Pfarreien Düdingen, Tafers, Heitenried, Überstorf, Wünnewil und Bösingen, gleichzeitig hatten Tafers und Rechthalten auch Zimmerleute zu stellen. Man traut seinen Augen nicht, wenn man liest, der Bauherr habe gleichzeitig sogar die Leute aus Grissachen (Cressier), Gurmels und Berverschen (Bärfischen/Barberêche) «mit spyss [Speisen] und Howen [Hacken]» an die Sense kommandieren dürfen. Dies steht im Protokoll anschließend an den Entscheid, nach Bern um Hartholz für ein Pfeilerfundament und das Widerlager am rechten

[69] SMR 285 1545^{I}, S. 23, 27; SMR 286 1545^{II}, S. 34, 35v, 64; SMR 288 1546^{II}, S. 24, 26v; Ammann, Auszug aus den Besatzungsbüchern, StAF.

[70] SMR 282 1543^{II}, S. 64; SMR 284 1544^{II}, S. 27, 30.

[71] Vgl. Albert Büchi, *Freiburgs Bruch mit Österreich, sein Übergang an Savoyen und Anschluß an die Eidgenossenschaft,* Freiburg 1897, S. 43–56: Die Beschwerden der Landschaft Freiburg, S. 204–209: Verhör des Dekans von Freiburg über die Pflichten der Landschaft gegenüber der Stadt Freiburg; Boschung (wie Anm. 28), S. 273.

Senseufer zu schreiben[72]. Verständlich wird dieses Aufgebot nur, wenn man annimmt, Freiburg habe zuerst beabsichtigt, das Holz aus dem Galmwald in der Gemeinen Herrschaft Murten zu beschaffen. Das Angebot Berns, die Buchen in seinem eigenen, viel näher gelegenen Forst zu schlagen, brachte die für alle Beteiligten günstigste Lösung und wurde von Freiburg gebührend verdankt[73]. Obwohl die bäuerlichen Fuhrleute für ihre Mühe und Arbeit altem Brauch gemäß nur mit einem Trunk oder einem kleinen Imbiß in der Wirtschaft entschädigt wurden, machten die Kosten für Fuhrungen die Gesamtsumme von 208 Pfund 12 Schilling aus, weitaus am meisten hatte der «Wirt an der Sensen» zu fordern[74]. An die Heilungskosten zweier Verunfallter, eines Knaben und eines Knechts von Paulin, leistete die Stadt einen Beitrag von je 4 Pfund 10 Schilling[75].

Froh und stolz über den Abschluß des aufwendigen Bauunternehmens, markierte die Stadt ihr Hoheitsgebiet mit zwei prächtigen Wappensteinen. Ein Steinbrecher aus Murten hatte die Jurakalksteine im Neuenburgischen zum Preis von 18 Pfund gekauft, Schiffsleute hatten sie nach Murten geführt; wie sie von dort nach Sensebrück kamen, weiß man nicht. Mit Hammer und Meißel behauen hat sie Meister Hans Gieng, dem die Stadt ihre schönsten Brunnen verdankt; sein Honorar betrug 56 Pfund[76].

Das Hoheitszeichen zeigte zwei Freiburger Wappen, gehalten von zwei steigenden Löwen, überhöht vom Reichsadler und der Kaiserkrone. Ein Stein wurde an der Ostseite des Zollhauses, der andere am Brückentor angebracht. Beide waren lange verschollen und nur noch aus den Rechnungen bekannt. Das Wahrzeichen am Tor ging entweder 1744 beim Umbau der Brücke oder 1891/1892 bei ihrem Abbruch verloren. Der Stein am Zollhaus

[72] RM 62, 25. Sept. 1544 und 24. April 1545.
[73] RM 62, Donnerstag nach Allerheiligen 1544.
[74] SMR 281 1543^{I}, S. 83; SMR 285 1545^{I}, S.23; SMR 286 1545^{II}, S. 26v, 33, 81, 83v; SMR 287 1546^{I}, S. 81, 81v.
[75] SMR 285 1545^{I}, S. 23; SMR 287 1546^{I}, S. 111.
[76] SMR 287 1546^{I}, S. 27, 45; SMR 288 1546^{II}, S. 23: «M(eister) Hansen dem Bildhouwer zwen Wappenstein zu der Sensenbrugck zehouwen und zewercken 56 Pfund»; Marcel Strub, *Hans Geiler et Hans Gieng,* Fribourg 1962, S. 23–26, 241.

wurde nach dem Verkauf des Sensebrück-Gutes, vermutlich von einem bernischen Privateigentümer, mauereben abgeschlagen und zugepflastert[77].

Im Vergleich zu andern Beamten wurde Meister Paulin Pfister für seine Tätigkeit als Architekt und Baumeister der ersten Steinbrücke fürstlich entlöhnt. Die Stadt zahlte ihm auch während der Bauzeit das bei der Bestallung vereinbarte Jahresgehalt von 64 Pfund und den Hauszins von 10 Pfund[78], dazu kamen Spenden von Brotgetreide[79]. Aufgrund seines Werkvertrags erhielt er für den Brückenbau, verteilt auf mehrere Vorschüsse und Raten, die Gesamtsumme von 2515 Pfund[80], später noch für 203 Tage, gesondert verrechnet, oder für Arbeit «uber sin verding» 106 Pfund 8 Schilling 4 Pfennige[81], schließlich noch einen «Jahrrock», ein Kleid im Wert von 10 Pfund[82].

Wann und von wem Hans Jantzlins alte Holzbrücke abgebrochen wurde, ist nirgends vermerkt. Die Kosten dafür sind wahrscheinlich in den Löhnen für den Neubau enthalten. Für den Verkehr völlig frei war die Steinbrücke erst, nachdem der «Pafier» [der Pflästerer] Meister Guillaume Bon, ein Burgunder, die Fahrbahn mit Pflastersteinen besetzt hatte[83]. Ob die Schmähworte gegen die Gnädigen Herren, deretwegen er vor den Rat geladen und später begnadigt wurde[84], mit seiner Arbeit auf der Brücke zu tun hatten, bleibt offen.

Vollendet war die neue Grenzbrücke im Sommer 1546 – und zwar ohne den eigens dazu bestellten Werkmeister Paulin Pfister.

[77] Als das Zollhaus 1980/81 restauriert wurde, kamen die verstümmelten Figuren und die Signatur HG zum Vorschein. Der jetzige Besitzer, Dr. med. Adrian Oesch-Amrein, hat sie eigenhändig rekonstruiert und bemalt. Vgl. Peter Boschung, *Die Erneuerung des Zollhauses in Sensebrück,* in: At 56 (1981), S. 1423; siehe auch Peter Boschung, *Felix Platter unterwegs von Bern nach Lausanne,* in: FG 72 (1995), S. 193, 194.

[78] Fronfastengelder in den SMR 282 1543^{II} bis SMR 287 1546^{I}.

[79] RM 60 15. Febr. 1543; RM 63 15. Juli 1545; SMR 284 1544^{II}, S. 34v.

[80] SMR 282 1543^{II}, S. 33; SMR 283 1544^{I}, S. 32v; SMR 284 1544^{II}, S. 33v; SMR 286 1545^{II}, S. 23, 36v; SMR 287 1546^{I}, S. 28.

[81] SMR 284 1544^{II}, S. 23v, 25, 29v.

[82] SMR 285 1545^{I}, S. 91.

[83] SMR 287 1546^{I}, S. 60: 65 Pfund; SMR 288 1546^{II}, S. 58: 4 Pfund 17 Schilling.

[84] RM 64 9. Dez. 1546; SMR 287 1546^{I}, S. 60; SMR 292 1548^{II}, S. 2.

Das stößt uns auf die Frage: *Warum dauerte dieser Brückenbau drei volle Jahre?*

Im 16. Jahrhundert kam es zwischen Bern und Freiburg mehrmals zu ernsthaften Meinungsverschiedenheiten und Spannungen: wegen der Glaubensspaltung, wegen der Konfession in den Gemeinen Vogteien, wegen der Grenzen in der 1536 gemeinsam eroberten Waadt. Über ihr Vorgehen gegen den verschuldeten Grafen von Greyerz einigten sich die beiden Gläubigerstädte in wiederholten Beratungen, lange vor dessen Konkurs (1555). Während der Vorbereitungen zum Bau der Sensebrücke wäre es beinahe zu einem Grenzstreit gekommen. Doch Bern pochte mit Berufung auf den Grenzregelungsvertrag von 1467[85] erfolgreich darauf, «das die brugg mit aller herlichkeit gar üwer sye», also für Bau und Unterhalt allein das Eigentum Freiburgs sei, daß aber die Mitte der Sense die Souveränitätslinie und gleichzeitig die Jurisdiktionsmarch sei und bleibe[86]. Doch die Hauptursache der Verzögerung war nicht außenpolitischer Natur.

Ungünstig könnten sich schon die Umstände *vor* dem Baubeginn ausgewirkt haben, zuerst, vor Offrion Penners Tod, die Unentschlossenheit des Rates hinsichtlich der Bauart (Holz oder Stein?), nachher vielleicht die überstürzte, weil dringliche Anstellung eines neuen Werkmeisters, eines Unbekannten, dessen Tüchtigkeit man möglicherweise überschätzt hatte. Jedenfalls weisen die obengenannten bernischen Rechnungen, von denen allerdings zehn Jahrgänge fehlen, Pfister nicht als Brückenfachmann aus. Ins Gewicht fiel sicher, daß Tuffquadern für eine ganze Brücke zu hauen und von der Tuffière an die Sense zu transportieren, wesentlich mehr Zeit erforderte als Eichen zu fällen und vom Bodenholz auf den Bauplatz zu führen.

Widrige Umstände wie der kiesige Baugrund unter einem Pfeiler und dem jenseitigen Widerlager, die Beschaffung des Hartholzes zum Gatter, die Versenkung des Schlegels, am ehesten durch ein Hochwasser, das Entlehnen des bernischen Rammbärs, all das muß

[85] Boschung (wie Anm. 1), S. 77.

[86] Deutsches Missivenbuch Bern BY, S. 466, 29. Dez. 1543; RMB 289 9. Juli 1544; vgl. auch Boschung (wie Anm. 2), S. 24 und 25.

die Werkleute behindert, ihre Tätigkeit empfindlich gestört und verlangsamt haben; die verlorene Zeit zu errechnen, erlauben die Seckelmeisterrechnungen allerdings nicht.

Schwer zu beurteilen ist auch der Einfluß der Scherereien, die Paulins Rechtshandel mit einem Bernburger namens Hochrüttiner verursachte. Mehrmals vor den Rat zitiert, weigerte er sich, in Bern Red' und Antwort zu stehen – und wurde dabei von seinen Arbeitgebern, die von der Abwesenheit des Werkmeisters schweren Schaden für den Brückenbau befürchteten, wirksam unterstützt. In einem langen diplomatischen Briefwechsel erreichten sie eine Verschiebung des Gerichtsverfahrens[87]. Ohne Einfluß auf den Gang der Arbeiten war vermutlich eine gleichzeitige Verstimmung zwischen den beiden Städten. Sie war entstanden, weil Freiburg, durch eine schwere Teuerung genötigt, den Verkauf von Korn außerhalb seiner Grenzen verboten und Bern mit Gegenmaßnahmen geantwortet hatte[88]. Noch bevor Paulin Pfister seinen ersten Auftrag beendet hatte, stellte er trotz seines ansehnlichen Gehalts neue Ansprüche. Der Rat gab nach und erhöhte ihm den Taglohn von 5 oder 6 auf 10 Schillinge. Die neue Regelung sollte inskünftig für alle Werkmeister gelten[89].

Im Sommer 1545 Zwischenhalt mit Rückblick und Ausblick. Paulin Pfister hat seinen ersten Auftrag und Vertrag erfüllt: Pfeiler und Bögen stehen, von außen gesehen, fertig da. Nun werden ihm deren Füllung und die Einzelheiten des Oberbaus *vorgeschrieben*. Doch die für das *neue Verding* vorgesehenen Leistungen der Stadt werden an *Bedingungen* geknüpft, aus denen man herausliest, daß der Rat von Pfister enttäuscht ist und manches anders haben will. Die Bedingungen lauten: «das er gutt dapfer gesellen andingen und

[87] RMB 287 26. Jan. 1544; RMB 290 31. Okt. 1544; RMB 291 16. Febr. 1545; RMB 292 16. März 1545; RM 62 23. März 1545; Missivenbuch Freiburg 14 23. März und 23. Juni 1545; RMB 293 13., 17. und 20. Juni 1545; RM 62 23. Juni 1545; Missivenbuch Freiburg 14 23. Juni 1545.

[88] RM 61 7. April 1544; RM 62 15. Juni und 13. Nov. 1544; RMB 290 9. Dez. 1544; RM 63 24. Sept. 1545.

[89] RM 62 11. Dez. 1544: «Ordnung Pauli Steinhouwer».

bessere sorg und arbeit anhabe dan vor.» Auch soll er das Werkzeug der Stadt besser unterhalten[90].

Nach einem halben Jahr eine weitere Klimaverschlechterung. Meister Hans, der Holzwerkmeister, Georg Steibi und Cristan Bentz haben das von Bern entlehnte Schlagholz von sich aus einem Hans Wolff in Thun weitergeliehen. Ihnen drohen Buße und Gefängnis, falls die Maschine in 14 Tagen nicht zurückgebracht ist[91].

Bevor diese Frist abgelaufen ist, ein neuer Skandal, von dem nicht ersichtlich ist, ob er mit dem andern zusammenhängt. Paulin und Hans, die beiden Werkmeister, liegen zusammen mit sechs andern Werkleuten fünf Tage und fünf Nächte im «Pfaffenloch», in einem städtischen Gefängnis, «von wegen des unlidenlichen»[92]. Der unvollendete Satz läßt uns im Ungewissen, welcher Art ihr unannehmbares Vergehen war. Seltsamerweise ist in der Folge davon nie mehr die Rede, aber Pfister muß sein nächstes Mütt Korn selber bezahlen[93].

Berufliches Ungenügen und ungebührliche Aufführung scheinen das Verhältnis zwischen der Baubehörde und dem verantwortlichen Werkmeister unheilbar vergiftet zu haben. Kein Wunder, daß Paulin Pfister das Heimweh nach seiner Vaterstadt überkam. Doch sein Abgang entsprach wohl kaum dem herkömmlichen Brauch der Handwerksmeister.

Rechtlich noch im Dienste Freiburgs, stellt er sich am 2. Mai 1546 in Bern dem Rat und wird wiederum als Hintersäß aufgenommen,

[90] RM 63 15. Juli 1545; SMR 286 1545^{II}, S. 36v: «... uff zalung sines nüwen verdings...642 Pfund 10 Schilling.» Auch der Zimmerwerkmeister Bendicht Gassler war 1585 ermahnt worden, «das er m(iner) h(erren) büw bas fürdere». RM 130 14. Nov. 1585. In Konflikte mit der Stadt gerieten die Werkmeister vor allem dann, wenn private Aufträge ihren amtlichen Aufgaben in die Quere kamen.

[91] RM 63 9. Febr. 1546.

[92] RM 63 18. Febr. 1546. Das Pfaffenloch, ein besseres Gefängnis, das ursprünglich Geistlichen vorbehalten war, aber zunehmend auch mit andern Gefangenen belegt wurde, befand sich im Schulhaus. Schließlich beschwerte sich der Schulmeister, ihm und seinem Gesinde erwüchsen daraus viele Unannehmlichkeiten. Der Rat verfügte, Laien seien gemäß altem Brauch in Zukunft wiederum in Chollets Turm, im Jacquemard oder im Roten Turm gefangen zu setzen. RMF 63 11. Juni 1546.

[93] RM 63 12. März 1546: «...ein Mt. Korns umbs gellt».

was ihn satzungsgemäß 10 Pfund kostet. Anderntags wird er dort als Werkmeister angestellt, dies unter den vielsagenden Bedingungen, daß er mit Hilfe der Verwandten seine Geldschulden regle und einen Abschiedsbrief von Freiburg vorlege[94]. Hier beurlaubt ihn der Rat «uff sin begäre», stellt ihm frei, nach Bern oder anderswohin zu ziehen, und beschließt, ihm einen Schein auszustellen, «das er sich allhie wol gehalten habe und mit miner Herren wüssen und willen abgescheyden sye». Abzugsgeld und Zollgebühr werden ihm erlassen, «*nur das [er] hinweg khomme*»[95]. Bei der Abrechnung mit dem Seckelmeister empfängt er seine 16 Pfund Pfingstfronfastengeld und für Arbeit «uber sin verding der Sensenbruck» noch 37 Pfund[96]. Im Abgangszeugnis, dem Schein, wird mit dem «secret Insigell» amtlich bestätigt, er habe «truwlich und woll gedient», er habe sich «erlich und fromcklich gehallten» und man habe ihn auf sein Begehren hin beurlaubt, damit er seinem und seiner Kinder besseren Nutzen an einem andern Ort nachziehen könne. Er habe eidesstattlich gelobt, sich bei allfälligen Ansprüchen allhier zu verantworten[97].

In seiner Heimatstadt Bern beträgt das Fronfastengeld des neuen Werkmeisters Pfister – früher Burger, jetzt Hintersässe – 8 Pfund, die Hälfte des freiburgischen, weniger als das eines Stadtpfeifers. Es kann nicht allein am Verlust der Rechnungen der Jahre 1541 bis 1551, auch nicht nur an einer andern Arbeitsteilung und Buchführung liegen, daß Pauli Pfister, abgesehen vom Bezug der Gehälter an den vier Fronfasten, kaum mehr in Erscheinung tritt. Gebucht sind für ihn einige Reitlöhne, das Suchen von Tuff, das Standeswappen in Wangen und drei Arbeitstage an der Neubrück; die Brücken von Wangen und Gümmenen werden von andern gebaut, unter anderen von einem Batt [Beat] Pfister. Nach den Fronfasten zur Fastnacht 1555 liest man nichts mehr von Pauli Pfister[98].

[94] RMB 296 2. und 3. Mai 1546.
[95] RM 63 10. Mai 1546.
[96] SMR 287 1546^{I}, S. 28.
[97] Ratserkanntnusbuch Freiburg Nr. 6, fol. 99v, 10. Mai 1546.
[98] DSMRB 1552^{I}, S. 24; DSMRB 1552^{II}, S. 19, 33, 34; DSMRB 1553^{I}, S. 34, 36; DSMRB 1553^{II}, S. 33, 34; DSMRB 1554^{I}, S. 15, 41, 42; DSMRB 1554^{II}, S. 21, 33, 41; DSMRB 1555^{I}, S. 28, 46.

Anderthalb Jahre nach dem unrühmlichen Abgang meldet der ehemalige Werkmeister eine Nachforderung zu seinem ersten Verding der Sensebrücke an. Vom Rat in Bern vorsorglich mit zwei Briefen unterstützt, stellt sich Pfister 1548 den früheren Arbeitgebern. Diese speisen ihn, damit er nicht umsonst hergelaufen sei, mit «ein paar kronen» ab[99]. Dann benützen sie die Gelegenheit, ihre Amtskollegen an der Aare über den Sachverhalt aus freiburgischer Sicht aufzuklären. Nach allem, was sie Pfister für sein Werk bezahlt hätten, seien sie enttäuscht, daß er ihnen immer noch nachlaufe. Wie unziemlich und ungerechtfertigt seine Forderung sei, ergebe sich schon daraus, daß auch andere Steinmetzen große Arbeit an der Brücke geleistet hätten[100]. Zudem habe Pfister seinen Werkvertrag nicht eingehalten, sondern sei *vor* der Vollendung der Brücke fortgezogen. Weil andere die Schlußarbeiten verrichten mußten, habe die Stadt einen Schaden von 200 Gulden erlitten. Man habe ihm, der Frau und dem Sohn das Abzugsgeld erlassen und ihm damit genugsam Ehre angetan[101]. – Damit war das Kapitel Paulin Pfister für Freiburg abgeschlossen.

Vergleicht man das Schreiben des Freiburger Rates vom 10. Januar 1548 mit jenem vom 10. Mai 1546, stößt man auf eine beschämende behördliche Doppelzüngigkeit. Der zweite Brief ist praktisch ein Widerruf der lobenden Worte im Abgangszeugnis – und ein nachträgliches Geständnis, man habe damals in einer bestimmten Situation nicht die Wahrheit geschrieben. In Tat und Wahrheit war man mit Leistung und Betragen Pfisters keineswegs zufrieden gewesen. Und vorzeitig und gegen seinen Anstellungsvertrag hatte er sich mit Wissen und Willen des Rates und zu dessen großer Erleichterung verabschiedet...

[99] SMR 291 1548[I], S. 22: 9 Pfund; Missivenbuch Freiburg 14, fol. 124.

[100] In den Rechnungen findet man namentlich genannt: SMR 284 1544[II], S. 27 Lorenz Bodmer: 33 Tage, S. 30v Hans Herlin; SMR 286 1545[II], S. 34 Hans Herlin; SMR 287 1546[I], S. 27 François Satsolz: 23 Tage; SMR 288 1546[II], S. 22v Septsolz und sin Diener: 35 Tage.

[101] Missivenbuch Freiburg 14, fol. 124, 10. Jan. 1548. Vgl. Anm. 95.

Zwischenzeit: 1546–1598

Einen Nachfolger hatte man 1546 sofort gefunden. Zu den gleichen günstigen Bedingungen hatte man wiederum einen Steinhauer fremder Herkunft angestellt, den seit 1544 eingebürgerten Walser Hans In der Matten aus dem Sesiatal in Norditalien[102]. Gewitzigt durch die Erfahrungen mit seinem Vorgänger, verlangte der Rat von ihm eine Amtsbürgschaft. Für ihn standen ein die Herren Ulmann Techtermann, Niklaus Werli und Niklaus Meyer. Das Amt des Werkmeisters versah er bis 1558[103].

Auf Hans In der Matten folgte – nur kurz – der Zürcher Felix Meyer. Den ebenfalls reformierten Paulin Pfister hatte man unbesehen angenommen, und nichts spricht dafür, daß die Konfessionsverschiedenheit im Verhältnis zur Stadt eine Rolle gespielt hätte. Dem Zürcher stellte man Bedingungen: Er solle den Abschiedsbrief vorlegen, zu voller Zufriedenheit werken und meiner Herren Mandat schwören, das heißt, sich zum katholischen Glauben bekennen[104]. Hier handelte die Obrigkeit bereits im Geiste der Gegenreformation[105]. Meyer starb schon im Herbst 1559[106].

Dann blieb der Posten verwaist, bis in den 1560er Jahren Franz Cotti[107] auf den Plan trat. Das Geschlecht war seit hundert Jahren in Freiburg ansässig[108]. Unklar ist, ob der alte, 1595 eingebürgerte

[102] BeB 8, 1546, S. 39. Über seine Werke siehe DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XLI und XLII; Paul ZINSLI, *Walser Volkstum,* 6. Auflage, Chur 1991, S. 360ff.: Die Presmeller Baumeister.

[103] BeB 8, 1558.

[104] RM 78 28. Juli 1558.

[105] Siehe dazu Charles HOLDER, *Les professions de foi à Fribourg au XVIe siècle. Etude sur l'histoire de la réforme et de la restauration réligieuse,* in: Archives de la Société d'histoire du Canton de Fribourg VI (1899). Der Stand Freiburg hatte die Reformation von Anfang an abgelehnt. Mit dem Beschwören des Glaubensmandats in allen Pfarreien wurden die Untertanen einzeln auf den angestammten Glauben verpflichtet. Indem man für Fremde keine Ausnahme machte, hielt man sich an das konfessionelle Territorialprinzip: cuius regio, eius et religio.

[106] DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XLII.

[107] Der Familienname wurde auch Cotty, Cottie, Cotti^er^, Cottie^r^, Cottier, Gotty und Cottin geschrieben.

[108] DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XLII.

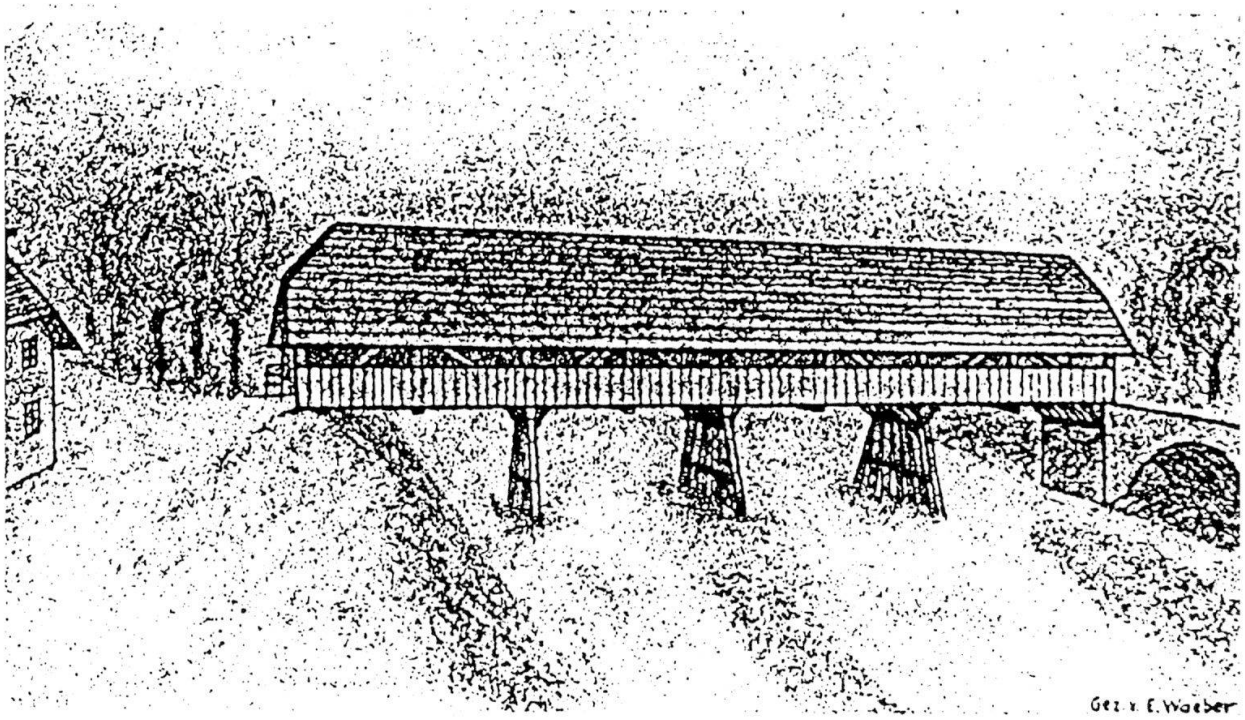

Abb. 1: Die erste Holzbrücke von 1470. Rekonstruktion anhand der Seckelmeisterrechnungen, in: FG 48 (1957/58), S. 38. Zeichnung von Eduard Waeber.

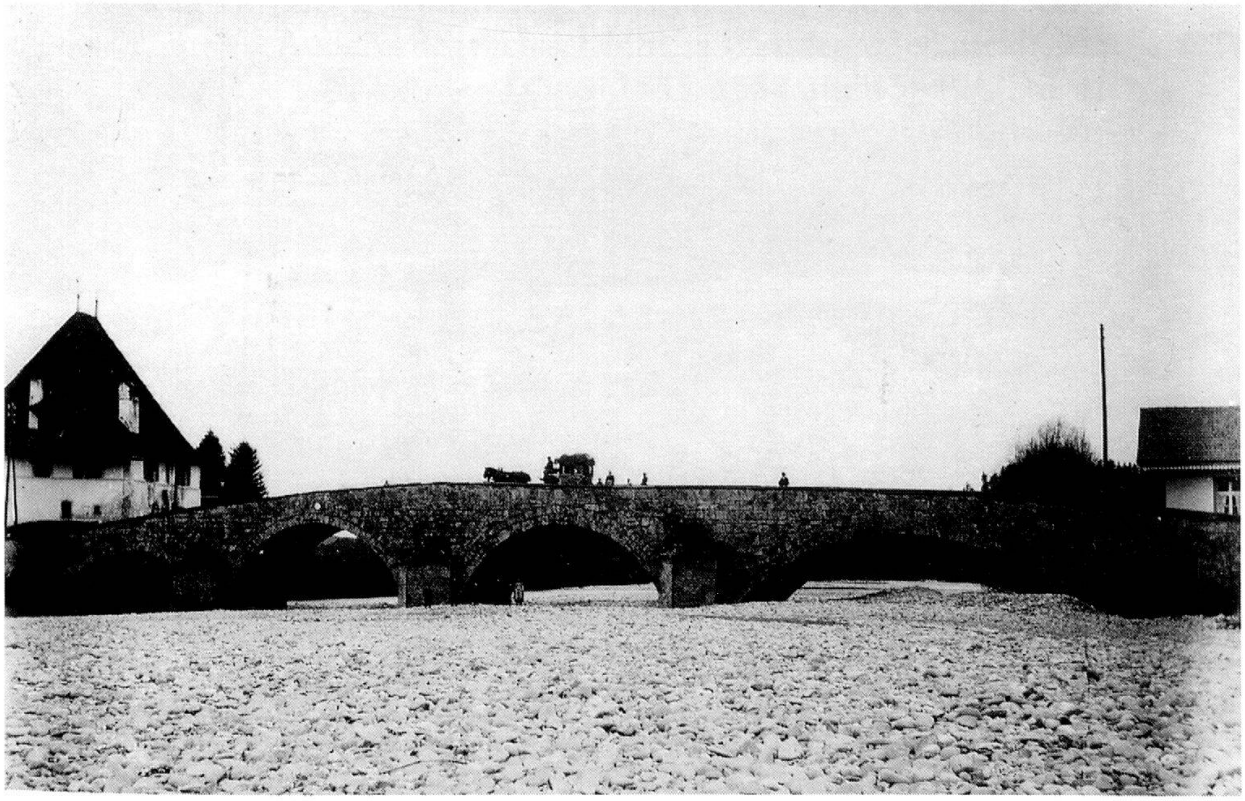

Abb. 2: Die zweite Steinbrücke von 1598/99, Zustand 1892. Photo von Alois Nußbaumer und Josef Noth.

Abb. 3: Die dritte Steinbrücke von 1852–1854, zwischen Flamatt und Thörishaus, Zustand 1996. Photo von Heinrich Boschung.

Abb. 4: Hochwasser der Sense mit Überschwemmung des Talbodens unterhalb Sensebrück um 1890. Photo von Alois Nußbaumer und Josef Noth.

Stadtsteinmetz Meister Franz Cotti mit dem 1555 als Hintersässe angenommenen Zimmermann Franz Cottie verwandt war[109]. Beamter war er nur widerwillig geworden. 1568 hatte er die Obrigkeit vor den Kopf gestoßen mit der Weigerung, der Stadt mit einer Besoldung unter 25 Pfund je Fronfasten, einem Taglohn von 4 Groschen und Naturalien in Form von 4 Mütt Korn als Werkmeister zu dienen[110]. Doch in der Folge arbeitete er bis 1595 – bis ein Jahr vor seinem Tod im Herbst 1596 – zum gleichen Grundgehalt wie seine Vorgänger, für 16 Pfund je Fronfasten und 10 Pfund jährlich an den Hauszins[111]. Er machte sich verdient als Erbauer von Brücken, Vogteischlössern und vor allem des Kollegiums St. Michael[112].

Auch am Unterhalt der ersten steinernen Sensebrücke war er beteiligt. Für sie brach er Tuff bei Überstorf und Ottisberg und arbeitete an den Pfeilern[113].

Dies mag genügen als Hinweis darauf, daß sich schon bald enttäuscht sah, wer gehofft hatte, Pfisters massiver Bau enthebe die Stadt für lange Zeit der Sorgen und Kosten für den Senseübergang an der Freiburg–Bern-Straße. Auch Mauerwerk wird vom Wasser ständig angenagt, vom heftigen Anprall der Fluten und Steine erschüttert. Außerordentlich schädliche Wassergrößen melden die Geschichtsquellen in den Jahren 1555, 1588 und 1589[114]. Die oft verstärkten und erneuerten Landwerinen[115] vermochten den Ausbruch des Wildwassers nicht immer zu verhindern. 1576 meldete Bern, seine Landleute hätten deswegen – wohl im Talboden ob

[109] Großes Bürgerbuch Nr. I, 2, 7. Febr. 1555 und S. 147.

[110] RM 80 17. Aug. 1568, S. 98.

[111] RM 147 21. Nov. 1596; SMR 332 1568^{II} bis SMR 387 1596^{I}. Siehe auch die Besatzungsbücher dieser Jahre.

[112] SMR 317 1561^{I}, S. 36; SMR 318 1561^{II}, S. 34; SMR 326 1565^{II}, S. 36v; SMR 327 1566^{I}, S. 32; SMR 343 1574^{I}, S. 34; SMR 345 1575^{I}, S. 28v; SMR 347 1576^{I}, S. 37; SMR 362 1583^{II}, S. 36v; DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XLII, XLIII.

[113] RM 107 19. Juli 1573; SMR 343 1574^{I}, S. 44 und 52.

[114] SMR 306 1555^{II}, S. 57v; SMR 372 1588^{II}, S. 36, 75; RM 138 3. und 17. Aug. 1589.

[115] SMR 297 1551^{I}, S. 34; SMR 298 1551^{II}, S. 31, 38; RM 69 10. Dez. 1551; SMR 327 1566^{I}, S. 33: «die Landweri mit Wedelen verfüllt». Vgl. auch Anm. 186.

Neuenegg – großen Schaden erlitten, was der Seckelmeister Rennault [Reynold] nach einer Besichtigung bestätigte[116]. Für die Verköstigung der vielen Bauern, die an der Schwelle eingesetzt waren, zahlte die Stadt dem Sensenwirt 133 Pfund[117]. Zwei Jahre danach verdiente Umbert Rotteret am «Schwelliwerk» 94 Pfund[118].

Hochwasser schädigten nicht selten auch die *Brücke* selbst, vor allem die Auffahrten. Am schlimmsten gefährdet war jeweils, wie nicht anders zu erwarten, das rechtsufrige Widerlager. Dort mußten schon 1551 eisenbeschuhte Pfähle ausgewechselt werden[119]. Für seine Müh' und Arbeit an der Brücke schenkte der Rat dem Ammann Jakob Käser Tuch für einen «Rock»[120]. 1573 bezog Niklaus Bulliard für «die besserung der Sensenbrück» 50 Pfund[121]. Ein Jahr später verklagte ihn der Seckelmeister Rennault [Reynold], er komme seinem Verding nicht nach, worauf ihn der Rat vor die Wahl stellte, entweder zu bauen oder den Vorschuß von 12 Kronen zurückzuzahlen[122]. Wofür er sich entschied, vernimmt man nicht. – Im Sommer 1589 fügten Unwetter und Dauerregen der Brücke so schweren Schaden zu, daß Bauherr und Seckelmeister berichteten, sie sei größtenteils «abgebrochen und verzert». Bendicht Gassler, der Holzwerkmeister, schlug vor, sie «für die noth zu erbessern» und die Landleute aufzubieten, sofort das nötige Holz zu führen[123].

Nach dem gründlichen Lokalaugenschein einer vom Schultheißen Ludwig von Affry persönlich angeführten Ratsabordnung legte sich die Aufregung, und der Rat beschloß, den Verkehr an diesem neuralgischen Punkt der freiburgischen Hauptverkehrsachse wie folgt sicherzustellen: vorerst eine *hölzerne Brücke* bauen, die den Dienst einige Jahre versehen könne, inzwischen die nun auf

[116] RM 113 11. und 22. Okt. 1576.
[117] SMR 349 1577^{I}, S. 32v.
[118] SMR 254 1579^{II}, S. 36v.
[119] SMR 298 1551^{II}, S. 99, 118.
[120] RM 69 10. Dez. 1551; Pius Käser, *600 Jahre Bauernerbe. Familiengeschichten aus Fendringen, Uttewil und Litzistorf*, Genf 1995, S. 24–28.
[121] SMR 342 1573^{II}, S. 31v.
[122] RM 109 10. Mai 1574.
[123] RM 138 3. Aug. 1589.

dem Trockenen stehenden Pfeiler ausbessern und unterfahren, gleichzeitig prüfen und planen, wie die Brücke *neugebaut* werden solle[124]. Die Expedition der Ratsherren kostete 23 Pfund[125].

Den dringendsten Reparaturen und teilweise der Notbrücke sind folgende Auslagen zuzurechnen. Dem Caspar Zondet wurde für seine Arbeit an der Sensenbruck 1 Mütt Mischelkorn verehrt[126], dem Ammann von Bösingen für 40 Tage Arbeit ein Lohn von 6 Kronen zugesprochen[127]. Der Sensenwirt Hans Löuwenstein löste für Fuhrungen 5, für 20 Laden 20 Pfund[128]. M. Bendicht Gassler erhielt für die Besichtigung (Begutachtung) der Brücke 4 Pfund, Jodel Schneuwly für 6 Bäume 9 Pfund 12 Schilling, der Sägerlohn des Bannwarts im Bodenholz betrug 20 Pfund[129]. Die Kosten der hölzernen Notbrücke lassen sich nicht vollständig und genau beziffern, weil Einzelauslagen oft in der Gesamtsumme für verschiedene Leistungen enthalten sind oder sich nicht sicher der Sensebrücke zuschreiben lassen.

Die zweite Steinbrücke von 1598/99

Was uns die zeitgenössischen Quellen von den Umständen ihres Entstehens und den Einzelheiten des Werkverlaufs verraten, ist – wie gewohnt – sehr lückenhaft. Aber sie ist die erste Sensebrücke, von der wir dank neuzeitlicher Dokumente mehr und Genaueres wissen.

Zunächst sind zwei Besonderheiten im Auge zu behalten: Pfisters Steinbrücke war nicht vollständig zerstört worden; nach anfänglichen Befürchtungen ist schließlich die Rede von *einem*

[124] RM 138 17. Aug. 1589.
[125] SMR 374 1589^{II}, S. 20v.
[126] RM 140 20. Mai 1591.
[127] RM 141 4. Dez. 1591.
[128] SMR 381 1593^{I}, S. 61.
[129] SMR 384 1594^{II}, S. 14v, 22.

«zerfürten pfyler»[130]. Doch der Zerfall eines Pfeilers zieht auch die benachbarten Gewölbebögen in Mitleidenschaft und bringt das ganze Bauwerk aus dem statischen Gleichgewicht. Auch wenn große Teile der Brücke unbeschädigt, viele Quadern unversehrt geblieben waren, muß man annehmen, die Wiederherstellung sei als Aufgabe fast ebenso schwierig gewesen wie ein Neubau. Immerhin war das meiste Baumaterial schon an Ort und Stelle, und das ersparte der Stadt viel Zeit und große Kosten. Nicht geringe Sorgen verursachte ihr zunächst die Frage: Wer ist der Meister, dieses Werk zu vollbringen? Die Regierung war ernsthaft in Verlegenheit, weil der Posten des Stadtsteinmetzen-Werkmeisters seit dem Rücktritt des tüchtigen und fachlich bewährten Franz Cotti verwaist war. Ausgerechnet jetzt fehlte ihr der von Amtes wegen für alle öffentlichen Bauten verantwortliche und jederzeit verfügbare Fachmann. Sie mußte einen selbständigen Bauunternehmer finden, und einem solchen konnte sie die Bedingungen für einen so aufwendigen Sonderauftrag nicht einfach diktieren. Das ist die zweite Besonderheit.

Die vom Täglichen Rat beauftragte Baubehörde setzte sich zusammen aus den für das Aupanner zuständigen Bauherren (oder Baumeistern) Bläsi Leimer und Wilhelm Gibach, dem Seckelmeister Jakob Werli und dem Ratsherrn Hans Pittung (Python)[131]. An ihr war es, den richtigen Mann für die Planung und Leitung des Umbaus anzustellen. An Interessenten für den Auftrag fehlte es nicht. Anscheinend hatten sich Steinmetzen ausländischer Herkunft als erste darum beworben. Im Gegenzug baten die Handwerksmeister der Steinhauerzunft im Januar 1597 den Rat, den «Sensen Buw» ihnen anzuvertrauen, und nicht den Fremden[132].

Im Sommer fand der Rat es tunlich, zwei Bögen aufzurichten, das heißt praktisch, einen einzigen Pfeiler in der Mitte des Flußbettes zu bauen (oder zu belassen?), und beauftragte die Herren Leimer und Werli, deswegen mit maistre Jehan, dem welschen Steinmetzen, mit Laudet und Martiner zu verhandeln. Von beidem ist in der Folge nicht mehr die Rede. Hingegen steht der Rat im

[130] SMR 391 1598[I], S. 22v.
[131] BeB 12 1598, S. 257v ff.; RM 149 28. Juli 1598.
[132] RM 148 15. Jan. 1597.

Frühjahr 1598 vor der Tatsache, daß die ansässigen und eingebürgerten Steinmetzen dem vorgeschlagenen Werkvertrag nicht zustimmen wollen und höhere Taglöhne verlangen, auch verfügten sie angeblich nicht über die nötigen Mitarbeiter. Da die «meyländischen murer» [die Fremdarbeiter aus Norditalien] noch im Lande seien, sollen die Herren Leimer, Wild und Werli mit diesen verhandeln und berichten[133].

Einige Wochen später meldet sich überraschend Meister Abraham Cotti und bewirbt sich allen Ernstes um den Auftrag[134]. Er erhält ihn erst, nachdem er in einem hängigen Rechtshandel ein Stillhalteabkommen erlangt hat. Im Verding verpflichtet er sich, den «zerfürt pfyler an der Sensenbruck» für 500 Kronen und etwas Korn instandzustellen[135].

Wer war Abraham Cotti? Ein Verwandter des früheren Werkmeisters Franz Cotti und von diesem zum Vogt [Vormund, Verwalter, procurator] seines unmündigen Sohnes Kaspar bestimmt. Er war überzeugt, 1582 für die Annahme als Hintersässe 12 Kronen bezahlt zu haben, und nahm es der Stadt übel, daß ihm der Venner 1597 nochmals das Niederlaßgeld abverlangte[136]. Jahrelang war sein Verhältnis zur Obrigkeit durch Konflikte, die jeweils vor dem Rat ausgetragen wurden, gestört und belastet. Das erklärt, warum man ihn in keinem Amt und auch nicht im Bürgerbuch findet. Ihm wurde vorgeworfen, er halte sich nicht an die landesüblichen Preise, mit öffentlichem Eigentum gehe er eigenmächtig um, unbelehrbar übertrat er amtliche Verbote und machte sich unbeliebt durch ungewöhnliche Ansprüche für Holz- und Ziegelspenden zu eigenen Zwecken. Er hatte Streit mit seinem früheren Mündel, mit den Erben von Franz Cotti und wegen einer andern Erbschaft einen langwierigen Rechtsstreit mit einem Herrn Hans Gottrau. Hätte er nicht ein Stillhalteabkommen erreicht, wäre das Verding nicht zustande gekommen. Nach dem Bau der Brücke

[133] RM 149 20. April 1598.
[134] RM 149 29. Mai 1598.
[135] SMR 391 1598^{I}, S. 73v; SMR 392 1598^{II}, S. 22v.
[136] RM 147 21. Nov. 1597; Großes Bürgerbuch Nr. I, 2, 29. März 1582 und 9. Okt. 1597; RM 148 9. Okt. 1597; SMR 391 1598^{I}, S. 54: 28 Pfund 6 Schilling.

ging der Streit weiter, und neue Anklagen kamen dazu. Der Vorwurf üppigen Lebens (Vernachlässigung der Ehefrau, Konkubinat) brachte ihn kurz ins Gefängnis, die Mißwirtschaft zwang ihn schließlich, den Geldstag [Konkurs] anzugeben. Auf seine Bitten hin ließ man ihm, damit er sein Brot verdienen könne, sein persönliches Werkzeug und verkaufte von seinem Gut nur soviel, daß den Knechten ihre ausstehenden Löhne bezahlt werden konnten[137].

Kurz: Abraham Cotti war kein bequemer Zeitgenosse, kein fügsamer Untertan, am Ansehen und an den Vorteilen eines festbesoldeten Beamten lag ihm nichts. Dennoch erwarb er sich als tüchtiger Steinmetz bleibende Verdienste um Baudenkmäler, die Freiburg auch in der Gegenwart zur Ehre gereichen[138]. Er arbeitete am Schloß Remund [Romont], mit Franz Cotti am Kollegium St. Michael, erbaute die Jesuitenkirche und 1602 die spätgotische Kapelle Sensebrück. Er starb, ohne den Bau des Kapuzinerklosters vollenden zu können, im Frühjahr 1616 zu «S. Moritzen in Wallis» [Saint-Maurice]. Sofort beauftragte der Rat den Auvenner und die Waisenvögte, «alles aufzuschreiben», den Bauherren gebot er, das bisher Gebaute zu schätzen und unverzüglich einen neuen Meister anzustellen. Die Fortsetzung des Verdings erbat sich der Sohn Lorenz; er wurde probeweise damit betraut[139].

Von Anfang an rechnet der Rat damit, das rechtsufrige Widerlager ersetzen zu müssen und für den neuen Gitterrost wiederum auf bernische Buchenpfähle angewiesen zu sein. Darum lädt er die Nachbarn zu einem Treffen an Ort und Stelle ein, um das Gesuch für Hartholz und die Verstärkung des Ufers [Schwelle] oberhalb der Landfeste zu erörtern[140]. Dies legt den Schluß nahe, der Schaden habe sich auf den äußersten Brückenpfeiler und das Widerlager

[137] RM 145 13. Sept. 1594; RM 147 4. Jan., 29. Juli, 20. Aug., 6. und 23. Nov. 1596; RM 148 15. Jan., 27. Febr., 3. März, 15. April, 4. Mai, 16. und 18. Juni, 9. Okt. 1597; RM 149 29. Mai und 8. Juni 1598; RM 150 30. April 1599; RM 151 17. April 1600; RM 152 15. Jan., 12. Febr., 15., 24., 27. und 30. März, 3. Juli und 10. Sept. 1601; RM 153 18. April, 18. Sept., 25. Okt., 13. und 18. Nov. 1602 («Geltstag»); RM 154 29. April 1603; RM 158 15. Jan. 1607; RM 160 9. Nov. 1609.

[138] Siehe dazu auch DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XLIII, XLIV.

[139] RM 167 19. und 21. März 1616; DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XLIV.

[140] RM 149 11. Juni 1598.

am bernischen Ufer beschränkt, aber zumindest das Gewölbe zwischen ihnen zum Einsturz gebracht.

In der ersten Septemberwoche stößt man nach tage- und nächtelanger, mühsamer Arbeit unter dem alten Gatter auf harten, zur Fluh zusammengebackenen, kiesigen Grund. Die Entscheidung, ob unter diesen Umständen ein neuer Gitterrost überhaupt vonnöten sei, wird dem Seckelmeister überlassen[141]. Wie es weiterging, ob die von Bern bewilligten Buchen[142] schon gefällt und abgeholt waren oder schließlich gar nicht benötigt wurden, steht so wenig in den Quellen wie Anfang, zeitlicher Ablauf und Ende der Arbeiten. Aber man liest erstmals von nächtlichen Grabarbeiten, vielleicht bei Vollmondbeleuchtung; möglicherweise befürchtete man, nicht vor Wintereinbruch fertig zu werden. Und erstmals stellt die Stadt für die Arbeit im Wasser Stiefel, zur Schonung der Hände Handschuhe zur Verfügung[143]. Die mit Leder reparierte Pumpe[144] diente am ehesten zum Entleeren der Wasserstube [Spundwand], in deren Schutz der Pfeiler von Grund auf neu gebaut wurde.

Unglaublich, wie viel Eisen bei diesem Steinbau verbraucht wurde! Der Seckelmeister gab dafür 1753 Pfund 16 Schilling aus. Geliefert wurde es von den städtischen Handwerkern Christoffel Zimmermann, Melchior Zumholz, Claudo Thierrin, Peter Kessler, vom Schmied in Überstorf und von Heinrich Vetter, «Schmied an der Sensen»; beide verrichteten auch die eigentlichen Schmiedearbeiten an der Brücke. Beim verrechneten Eisenwerk handelte es sich um Werkzeuge, Pickel, Schaufeln, Sägen, große starke Stangen, «grobes Eisen» und vor allem um eiserne Pfahlschuhe: einmal 15, ein anderes Mal 28 (508 Pfund schwer), eine andere Lieferung wog 250 Pfund[145].

[141] RM 149 7. Sept. 1598.

[142] RM 149 11. Juni, 3., 8. und 10. Juli 1598.

[143] SMR 392 1598^{II}, S. 20: M. Franz Fragniere vier Paar Trottstiefel und drei Paar Saghandschuhe 71 Pfund 8 Schilling; SMR 394 1599^{II}, S. 16: M. Antoni Burni 1 Paar Handschuhe 1 Pfund 4 Schilling.

[144] SMR 393 1599^{I}, S. 64: M. Bläsi Konrad dem Schuhmacher um Leder zur sensischen Pumpe 65 Pfund.

[145] SMR 392 1598^{II}, S. 24, 35, 35v; SMR 393 1599^{I}, S. 74; SMR 394 1599^{II}, S. 30.

Die Arbeiter, die Tag und Nacht am Werk waren, verdienten sich dabei jedesmal 1 Pfund = 20 Schilling. Franz Ruginet und Christoffel Dietrich standen beide die Strapaze achtmal durch, Hans Matten sogar elfmal[146], wahrscheinlich mit Unterbrüchen.

Der Stadtzimmermann-Werkmeister Bendicht Gassler, der für das Lehrgerüst der Bogengewölbe verantwortlich war, erhielt zu seinem Fronfastengeld 200 Pfund[147]. Der Ammann Großrieder von Balsingen wirkte als Vorarbeiter und wurde für 183 Tage mit 130 Pfund, später nochmals «für viele Taglöhne» mit 30 Pfund 16 Schilling, Heinrich Vetter für seine Schmiedearbeit mit 326 Pfund 16 Schilling entlöhnt[148]. Mit seinem Werkvertrag und den Taglöhnen «uber sin verding» kam der Baumeister Abraham Cotti auf eine Summe von 3654 Pfund, die in vier Raten ausbezahlt wurde[149]. Für die vielen Mahlzeiten von Baubehördemitgliedern, des Baumeisters und des Vorarbeiters bezog der damalige Zöllner und Wirt, der Notar Franz Müller, 1904 Pfund 1 Schilling[150].

Erschwert und verzögert wurde das wichtige Bauunternehmen durch mehrere *Komplikationen*. In der Westschweiz herrschte infolge der Auseinandersetzungen Berns mit Savoyen zu Gunsten der Calvinstadt große politische Unruhe[151]. Gleichzeitig hatten sich die Nachbarstädte entzweit wegen der Einschläge in den Auen und Rißgründen beidseits der Sense und – besonders langwierig – wegen unklarer Rechtsverhältnisse an den freiburgisch-bernischen Grenzen in der Waadt. Sie waren oftmals Gegenstand «sensischer Tagsatzungen» und wurden schließlich durch ein eidgenössisches Schiedsgericht beigelegt, das unter dem Obmann Reding von Schwyz und dem luzernischen Stadtschreiber Renward Cysat im

[146] SMR 392 1598^{II}, S. 12v.
[147] SMR 393 1599^{I}, S. 67.
[148] SMR 392 1598^{II}, S. 35v.
[149] SMR 392 1598^{II}, S. 22v; SMR 393 1599^{I}, S. 66v; SMR 394 1599^{II}, S. 20.
[150] SMR 392 1598^{II}, S. 16v, 20, 21; SMR 393 1599^{I}, S. 63v; SMR 394 1599^{II}, S. 14v.
[151] RM 149 17. April, 7. Mai, 8. Juni, 21. Juli 1598; RM 150 16. Febr. 1599; Gaston Castella, *Histoire du Canton de Fribourg,* 1922, S. 322ff.

Zollhaus tagte[152]. Diese Spannungen waren für Bern kein Grund, die für das Widerlager erbetenen Buchen zu verweigern[153].

Dagegen wirkte sich die späte Wahl Abraham Cottis – erst im Juni – bestimmt nachteilig aus. Statt die Arbeit im Frühjahr beginnen zu können, verlor man zwei Monate Zeit und war dauernd unter Druck, auch fiel ein Teil der Fuhrungen in die Erntezeit, wo die Bauern *daheim* alle Hände voll zu tun haben. Kein Wunder, daß die Untertanen allmählich widerspenstig, ungehorsam und «bußfällig» wurden, so daß die für die pfarreiweise Organisation der Fuhrungen verantwortlichen Geschworenen sich vor dem Rat rechtfertigen mußten und der Bauherr Leimer, um den Unterbruch der Arbeiten möglichst zu vermeiden, die Vollmacht erhielt, die Fehlbaren zu bestrafen[154]. Besonders erbost werden die Murtenbieter Bauern gewesen sein, als man sie mit der Begründung, sie hätten den Bernern beim Bau der Brücke zu Laupen auch geholfen, zur Sensenbrücke aufbot[155]. Ein Jahr später schlug der Seckelmeister Werli vor, für bestimmte Fuhrungen die Landleute in der Nähe einzusetzen[156]. Vom Einsatz zur Unzeit wurde auch die Äbtissin des Klosters Magerau betroffen, die der Stadt ihren Pferdezug geliehen hatte. Vor der Weinlese benötigte sie ihn selbst, um Fässer ins «Thal» [Lavaux] führen zu lassen[157].

Unzufrieden waren nicht nur die *Bauern*, sondern auch die *Tauner* [Taglöhner]. Die Ursache wurde dem Täglichen Rat von den Herren Leimer und Python gemeldet: Den Arbeitern sei bekannt, daß die Berner die Ihrigen [wahrscheinlich an der Brücke zu Laupen] mit Brot und Wein versorgten, *sie* aber lasse man hier Mangel leiden. Sofort wurde dem Baumeister befohlen, Brotlaibe für einen halben Batzen aufzukaufen und den Bedürftigen auszuteilen, den andern einen halben Batzen zu geben. Jakob Spreng lieferte Brote

[152] SMR 385 1595[I], S. 50; SMR 389 1597[I], S. 56; SMR 390 1597[II], S. 15, 16, 19, 19v; RM 149 7. Jan. und 21. Juli 1598; SMR 391 1598[I], S. 62, 68; RM 150 16. Febr., 8. und 13. Juli, 12. Aug. 1599; SMR 393 1599[I], S. 61 und 65; SMR 394 1599[II], S. 7, 12; RM 151 25. Mai und 30. Okt. 1600.

[153] RM 149 3., 8. und 10 Juli 1598.

[154] RM 149 18. Juli und 12. Nov. 1598; RM 150 4. und 13. Jan. 1599.

[155] RM 149 3. Aug. 1598.

[156] RM 150 8. Juli 1599.

[157] RM 149 23. Sept. 1598.

im Wert von 555 Pfund. Martin zur Eich[158] erhielt die Bewilligung, auf dem Bauplatz Rotwein «umb 2 Batzen die Maß» zu verkaufen. Herr Niklaus von Diesbach lieferte ein großes Faß Rotwein, das 150 Pfund kostete[159]. Auch für die Fütterung der Zugpferde wurde gesorgt. Für Hafer gab man 25, für Heu 75 Pfund aus[160].

Am 18. Juli 1598 protokollierte der Ratsschreiber, eine *Wassergröße* habe den Zug [das Schlagzeug] verschoben und weggeschwemmt, «auch die bruck verbrochen und etwas schadens gethan». Nach eingehender Besichtigung fand Herr Leimer das Gerücht übertrieben. Wahrscheinlich betraf der Schaden nicht die Steinbrücke, sondern die Holzbrücke, das Gestell, auf dem der Rammbär gestanden hatte[161].

Aufregung und Bestürzung verursachte im Herbst der *Einsturz* des «bockstals»[162], unter dem «Corbo und der ander Zimmerman» den Tod fanden[163]. Der Rat, schon verärgert, weil die Arbeit mit Holz und Schlagzeug nicht rasch genug voranschritt, beschuldigte den Werkmeister Bendicht Gassler, das Gerüst nicht fachgerecht erstellt zu haben, zog ihn wegen Versäumnis und Nachlässigkeit zur Rechenschaft und hielt ihm den «merklichen Schaden und die Kosten» vor, welche die Stadt seinetwegen erleide. Daß der Rat anschließend den bernischen Werkmeister für einige Tage zur Beratung anforderte, muß seine Handwerker- und Meisterehre schwer verletzt haben[164]. Im Jahr danach wird Gasslers Frau als «verlassene» [Witwe] erwähnt. Dies erlaubt die Vermutung, nicht Nachlässigkeit, sondern eine krankheitsbedingte Abwesenheit oder Beeinträchtigung seiner Leistungsfähigkeit könnte am Unglück schuld gewesen sein. Zimmermannsbrauch gab dem Werkmeister Anrecht auf die bei der Holzverarbeitung entstandenen Abfälle, nach seinem Ableben gehörten die Späne der Witwe. Als sie das «Abholz» verkaufen wollte, stellte sich heraus, daß die Werkleute

[158] Frühe Form des Namens Zurich, de Zurich.
[159] RM 149 28. Juli und 23. Sept 1598; SMR 392 1598[II], S. 20, 21.
[160] SMR 392 1598[II], S. 20, 21.
[161] RM 149 18. Juli 1598.
[162] DE ZURICH (wie Anm. 37), p. XVIII: «...totam materiam [Baustoff] dictam Bockstal seu vulgariter theotonice Holtzwerk, Gerüst».
[163] SMR 392 1598[II], S. 20.
[164] RM 149 26. Sept. 1598.

es schon beseitigt hatten. Dadurch entging der Witwe eine Einnahme von acht Kronen. Der Rat, dem sie ihren Kummer klagte, gewährte ihr vollen Schadenersatz[165].

Zu all den genannten Widerwärtigkeiten kam die Belastung des städtischen Haushalts. Vorübergehend geriet er in einen *finanziellen Engpaß*, dies vor allem, weil der Landvogt von Tscherlin (Echallens)[166] die Einnahmen seiner Landvogtei, obwohl «des Sensischen Buws halben hochlich vonnöten», seit drei Jahren nicht abgeliefert hatte, weshalb er unter Bußandrohung dazu gemahnt wurde[167].

Schriftliches *Lob* für ihren Einsatz zum Gelingen des vielfach gestörten Werks ernteten drei Männer. Im Rat hatten die Herren Python und Leimer gerühmt, «wie gutwillig, ernstig und dienstbarlich» der Zöllner und Wirt Franz Müller den Bau fördere, die Landleute zu den Fuhrungen ermahne und in allem Fleiß und guten Willen zeige[168]. Herrn Werli, dem Seckelmeister, «verehrte» der Rat für seine Müh' und Arbeit 25 Fässer Kalk, die er zu kaufen beabsichtigt hatte[169]. Dem Ammann Großrieder von Balsingen, von dem es früher geheißen hatte, die Untertanen fürchteten ihn nicht, wurde zuletzt bescheinigt, er sei «den sachen mit allem ernst und trüw» vorgestanden[170].

Die Quellenlage erlaubt es nicht, die *Bauzeit* genau anzugeben. Aus den spärlichen Zeitangaben läßt sich schließen, daß die Hauptarbeit zwischen dem Monat Juni und dem Spätherbst 1598, Abschluß- und Umgebungsarbeiten wahrscheinlich erst im Frühjahr 1599 geleistet wurden. Jedenfalls wurden die letzten Zahlungen, so auch für das Pflästern der Fahrbahn durch zwei nicht namentlich genannte «Besetzer», erst im zweiten Halbjahr 1599 getätigt[171].

165 RM 150 16. Sept. 1599; SMR 394 1599^{II}, S. 17: 8 Kronen = 30 Pfund.

166 Sonst meistens Tscherlitz geschrieben. Vogt war damals laut Besatzungsbuch 12 fol. 257v ff. Niklaus Gribolet.

167 RM 149 12. Nov. 1598.

168 RM 149 28. Juli 1598. Zwar ist der Platz für den Namen leer, aber aus dem Zusammenhang ergibt sich, daß nur *er* gemeint sein kann. SMR 393 1599^{I}, S. 63v. In einer Buchung für mehrere Leistungen wird seiner Müh' und Arbeit gedacht.

169 RM 150 8. Juli 1599.

170 RM 149 18. Juli 1598; SMR 393 1599^{I}, S. 63v.

171 SMR 394 1599^{II}, S. 14v, 17, 18v, 20, 30.

Zwischenzeit: 1599–1892

Anschließend an die Instandstellung des steinernen Flußübergangs wurde Sensebrück um ein Gebäude reicher, ohne das man sich das Ortsbild heute nicht mehr vorstellen kann. Zur Brückengeschichte gehört es, weil es vom gleichen Baumeister aus Baustoffen der Brücke errichtet wurde. Angeregt – und zuletzt gefordert – hatte die Neuerung der Propst Sebastian Werro[172]. Er berief sich dabei auf den päpstlichen Nuntius Giovanni Francesco Bonhomini[173] und viele Einsiedelnpilger, die hier vor der Durchquerung des bernischen Hoheitsgebietes gerne eine Messe gefeiert hätten. Wenn vom Brückenbau Materialien übrig bleiben sollten, wäre dies die beste und billigste Gelegenheit, hier eine kleine *Kapelle* zu errichten; sie wäre auch den katholischen Gesandten an den «sensischen Konferenzen» dienlich. Steine blieben übrig, doch der Rat übereilte sich nicht, beauftragte aber schließlich den Seckelmeister und Herrn Leimer, Plan und Werkvertrag vorzubereiten[174]. Der mit der Durchführung betraute Meister Abraham Cotti baute die Kapelle im Jahr 1602[175]. Dem heiligen Beat geweiht wurde sie erst 1615[176].

Cottis Brücke ist älter geworden als ihre drei Vorgängerinnen. Die ungestümen Fluten der Wassergrößen, die sich in unregelmäßigen Abständen immer und immer wiederholten, fügten allerdings auch dem mächtigen, scheinbar unerschütterlichen Tuffsteinbau oftmals schweren Schaden zu. Ohne viele kleine und mehrere große, aufwendige und kostspielige Reparaturen hätte sie ihren Dienst nicht fast drei Jahrhunderte lang versehen. *Hochwas-*

[172] Othmar Perler, *Sebastian Werro (1555–1614). Beitrag zur Geschichte der katholischen Restauration zu Freiburg in der Schweiz,* in: FG 35 (1942), S. I–XVIII und 1–169.

[173] Franz Steffens und Heinrich Reinhardt, *Die Nuntiatur von Giovanni Francesco Bonhomini 1579–1581.* Nuntiaturberichte aus der Schweiz seit dem Concil von Trient; Perler (wie Anm. 10), S. 1–7.

[174] RM 149 9. Juli 1598; RM 150 18. Jan. und 13. Okt. 1599.

[175] SMR 394 1599[II], S. 20; SMR 397 1602[I], S. 33 und 125.

[176] RM 166 16. März 1615. Zur damaligen und späteren Bedeutung der Kapelle für die Seelsorge siehe Perler (wie Anm. 10), S. 7–18, sowie Boschung (wie Anm. 10), Kalender S. 90.

ser, welche die Brückenpfeiler und Widerlager angriffen, die Pflästerung der Auffahrtsrampen unterspülten, die Landwehren zerstörten und den ganzen Talboden überfluteten, Matten, Wege, flußnahe Häuser wegschwemmten, findet man protokolliert in den Jahren 1618, 1624, 1650, 1651, 1652, 1666, 1667, 1680, 1689, 1691, 1695, 1697, 1708, 1739, 1741, 1758, 1778[177]. Andere und spätere lassen sich aus den Kosten für Reparaturen vermuten.

Auskunft über die *Art der Schäden* geben uns – spärlich genug – einige Protokollstellen und Rechnungen. Einmal heißt es, die Brücke sei «auf bernischer Seite in Gefahr», sie drohe «einzufallen»[178]; wenn das Widerlager und «die alte Mauer» am rechten Ufer nicht sofort ausgebessert würden, könnte die Brücke «unnütz» [unpassierbar] werden[179], zweimal wird die «Notdurft» [Dringlichkeit] von Reparaturen betont[180]. Nach einem Hochwasser drohten zwei Gewölbe einzustürzen, und der Rat überlegte, wie die Überfahrt während der «Restauration» sicherzustellen sei[181]. 1744 ist von einem *Wiederaufbau* und von einer *Verbesserung* der Brücke die Rede, auch von einer *hölzernen Notbrücke*[182], ohne daß man Genaueres über Art und Schwere der Beschädigung vernimmt.

Viele Auslagen sind einfach für den *Bau* oder die *Verbesserung* der Brücke gebucht, andere sind genauer und nennen *Löhne* für Arbeiten an den Bögen, am Pfeiler, an der Brustwehr, am Schlagbaum, für den Abbruch einer hölzernen Notbrücke und für Fuhrungen, oder sie sind *Preise* für Lieferungen von Material wie Tuff, Bretter, Holz für eine Wasserstube, Leder zur Pumpe, Eisenklammern, auch für Verköstigung und «Geliger» [Nacht-

[177] RM 169 13. Hornung 1618; RM 175 30. Sept., 17. Okt. und 12. Dez. 1624; RM 201 28. Mai 1650; RM 202 12. Dez. 1651; RM 203 5. Sept. 1652; RM 217 23. Juli 1666; RM 218 27. Sept. 1667; RM 231 3. Sept. 1680; RM 240 28. April 1689; RM 242 1. Juni 1691; RM 246 11. Aug. 1695; RM 248 5. Juli und 1. Okt. 1697; RM 259 12. Juli 1708; RM 290 22. Dez. 1739; RM 292 6. März 1741; RM 309 27. Juli 1758; RM 329 17. Juli 1778.

[178] RM 242 1. Juni 1691; RM 243 4. Dez. 1692.

[179] RM 248 5. Juli und 26. Aug. 1697; Missivenbuch Freiburg 49, S. 466.

[180] RM 274 19. Juni 1723; RM 283 23. Okt. 1732.

[181] RM 290 22. Dez. 1739.

[182] RM 295 13. und 15. April und 14. Okt. 1744; SMR 540 1744, S. 31.

lager, Unterkunft] von Arbeitern beim Sensenwirt[183]. Zwischen 1600 und 1800 kostete der *Unterhalt* der Sensebrücke den Stand Freiburg insgesamt mindestens 13460 Pfund[184]. Für die Seckelmeister dieser Zeit sind die meisten Arbeiter namenlos, einfach «Werkleute». Nur zwei Brückenbauer sind in den Rechnungen mit ihrem Namen genannt, die Werkmeister Fasel und Zumwald[185].

Was zuweilen die Brücke gefährdete, zerstörte oftmals die *Uferverbauungen*, die Landwehren oder Schwellen. Sie waren wahrscheinlich schon damals im Innern mit Sensesteinen beschwerte Gebinde aus Rundhölzern, ähnlich den Tannliwalzen, wie sie noch vor einem halben Jahrhundert verwendet wurden, zum Schutz der Widerlager auch Mauern[186]. Jahrhundertelang baute man die Siedlungen in sicherer Hanglage und überließ den ganzen Talboden der Sense. Wenn sich das Hochwasser in die Auenwälder verströmt hatte, zog sie sich in einen neugebahnten «Runs» [Flußbett] oder auf mehrere Flußarme zurück und hinterließ in den Rißgründen morastige Tümpel. Nach 1470 sah sich die Obrigkeit gezwungen, das linke Widerlager und die Gebäude des Zollamtes mit einer

[183] SMR 418 1622^{II}, S. 35; SMR 421 1625^{I}, S. 97; SMR 422 1626^{II}, S. 29 und 92; SMR 448 1652^{II}, S. 21, 35, 49; SMR 450 1564^{II}, S. 35; SMR 539 1743^{I}, S. 39; SMR 540 1744^{II}, S. 31, 32, 37; SMR 544 A 1760, S. 3, 7, 8, 8v, 9, 13, 45; SMR 545 1765–1766, S. 188v; SMR 546 1770–1775, S. 11, 86, 118; SMR 547 C 1777, S. 81v; CT 557 11. Mai 1799.

[184] Vielleicht kostete er noch mehr; denn in den SMR sind die Ausgaben für Zollhaus, Brücke und Schwellen nicht immer klar auseinander gehalten. Die hier genannte Summe beruht auf einem Auszug, der nur eindeutige Brückenkosten berücksichtigt.

[185] SMR 541 E 1746, S. 181; SMR 543 III 1757/58, S. 135; SMR 545 1765/66, S. 88v; RM 292, S. 249 und Große Kartei des StAF: Hans Fasel war am 15. Mai 1741 als Nachfolger seines 1715 eingebürgerten Vaters Hans zum Steinmetz-Werkmeister ernannt worden. – Im HBLS, Bd. VII, S. 763 sind mehrere Zumwald als Zimmerleute und im Bürgerbuch als Hintersässen erwähnt. Im Besatzungsbuch kommt jedoch zur fraglichen Zeit keiner von ihnen als städtischer Werkmeister vor.

[186] Hans Beyeler, *Wir und die Sense,* in: At 48 (1973), S. 1136ff. Er beschreibt ihre Herstellung und auch die neueren Formen der Uferbauten: die Steinhutten, mit Steinen gefüllte Drahtgeflechte und die reihenweise an die Uferböschungen gelegten Betonblöcke. Heute bremst man die Wucht der Strömung auch mit *Querriegeln* aus Granitblöcken. Doch eine Überflutung der Auen vor wenigen Jahren beweist, daß auch die moderne Technik nicht jeder Sensengröße gewachsen ist. Vgl. auch Anm. 115.

Schwelle vor Hochwasserschäden zu bewahren[187]; diese blieb hier lange der einzige Uferschutz.

Im 16. Jahrhundert begannen die Bauern der Umgebung die Vegetation in den Rißgründen zu nutzen. Im Schwemmland, dem Rißgrund, entstanden kleine, magere Matten, die – mit oder ohne Bewilligung – häufig durch Rodungen im Auenwald erweitert wurden. Die Regierung verpachtete den bebauten Boden und ließ die Zinsen durch den Amtmann in Sensebrück einziehen[188].

Gleichzeitig stieg zu beiden Seiten der Sense der Bevölkerungsdruck und zwang manche Kleinbauern, Handwerker und Tauner, ihre Existenzgrundlage durch ein Stück Pflanzgarten oder eine kleine Behausung im vermeintlichen Niemandsland zu verbessern. Dies mißfiel den Gnädigen Herren in Bern und Freiburg und trug den Armen die Feindschaft der Bauern ein, die dem uralten Brauch der *allgemeinen Feldfahrt* gemäß berechtigt waren, nach der Ernte ihr Vieh in den Auen weiden zu lassen. Aber alle Nutznießer der Rißgründe waren sich einig im Bestreben, den Einbruch der Wildwasser zu verhüten.

Die ersten gingen aus eigenem Antrieb ans Werk, dann wurde der Schwellenbau 1603 unter Androhung der Konfiskation allen Rißgrundpächtern zur Pflicht gemacht[189]. Manche begnügten sich nicht mit Abwehr, sondern lenkten den Wasserlauf mit «offensiven» Schwellen, mit Sporen, Köpfen und weitvorspringenden Schüpfschwellen so wirksam auf die andere Seite, daß der Grenznachbar geschädigt wurde. Eine allgemeine Unzufriedenheit und ein diplomatischer Schwellenkrieg waren die Folgen. Unzählige Briefe gingen in dieser Sache zwischen Bern und Freiburg hin und her, Gesandte trafen sich zu Ortsbesichtigungen und «sensischen Konferenzen». Die Verträge von 1621, 1668, 1673 und 1678 vermochten die Mißbräuche nicht zu beseitigen. Erst 1748, nach langem Gezänk auf allen Ebenen, einigte man sich auf den gemein-

[187] CT 150 1477[II] Miss. com.: «une bastie desoree [oberhalb] le pont».

[188] Schuldanerkennungen und Verzeichnisse weggeschwemmter Grundstücke in den Sensebrück-Urbaren, von MUNAT 1633 fol. 34ff., von ZURTHANNEN 1738 und 1740 fol. 9ff. und von ZELLWEGER 1774 fol. 80ff

[189] Mandatenbuch 1575–1798 L–Z 31. Okt. 1603.

samen Vorschlag der Oberkommissare beider Stände dahin, alle schädlichen Verbauungen abzutun und nur noch parallel zu den Ufern errichtete Streichschwellen zu dulden, die von den Vertretern beider Stände genehmigt und durch vereidigte Schwellenmeister gebaut worden waren. 1754 gaben die beiden Städte gemeinsam eine Instruktion für die Schwellenmeister heraus[190].

Die drei von Freiburg angestellten Schwellenmeister unterstanden dem Zöllner, zeitweise dem Ratsherr und Oberschwellenmeister Carli Weck in Blumisberg und von 1757 an der Schwellenkammer, die für alle Uferverbauungen an Saane und Sense zuständig war[191]. Für die Schwellen am Unterlauf der Sense gab die Stadt zwischen 1600 und 1800 rund 6000 Pfund aus[192].

Schließlich gelangten Wasserfachleute und Politiker zur Überzeugung, Entwicklung, Friede und Wohl der Gegend seien am besten zu fördern, indem man die unberechenbare Sense in ein unveränderliches Bett zwinge. Diese Meinung liest man erstmals 1652, dann 1674. Erst 1748 folgte der Einsicht die entschiedene Tat. Nach gründlichen Studien und ausführlichen Besprechungen ihrer Oberkommissare einigten sich Bern und Freiburg im Vertrag vom 13. Juli 1748 auf ein rund 200 Schuh breites Flußbett; es sollte gemäß einem geometrischen, den örtlichen Verhältnissen angepaßten Plan verwirklicht werden[193]. Die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen der nächsten hundert Jahre hatten zur Folge, daß die *Begradigung* erst viel später und in kleinen Schritten gelang. Die Sicherung des Talbodens durch Hochwasserdämme wurde – mit Bundeshilfe – erst in den zwanziger Jahren unseres Jahrhunderts vollendet[194].

[190] Hermann Rennefahrt, *Die Rechtsquellen des Kantons Bern,* Zweiter Teil, Rechte der Landschaft, Fünfter Band, Aarau 1952: Das Recht des Amtsbezirks Laupen, S. 360ff.

[191] SMR 529 1733, S. 29; RM 257 6. Aug. 1706; Hilfsbuch der Verwaltung 29 1757–1796; RM 309 18. Aug. 1758.

[192] Auszug aus den SMR.

[193] RM 203 19. Dez. 1652; RM 225 25. und 27. Jan. 1674; Rennefahrt (wie Anm. 190), S. 359–361, 364. Oberkommissar war in Bern F. L. Lerber, in Freiburg F. R. Werro. Der Vertrag wurde ergänzt durch das Verbale vom 30. und 31. Juli und 1. Aug. 1753.

[194] Boschung, *Furten und Fähren* (wie Anm. 3), S. 21–23 und Textprobe des Verbals von 1753.

Von den vielen Verbauungen längs der Sense war keine so wichtig wie jene vor dem Widerlager am bernischen Ufer; widerstand sie dem Druck der Fluten nicht, war auch die Standfestigkeit der Brücke in Gefahr, mancher Brückenschaden begann denn auch mit ihrem Versagen. Mehrmals stellte der Rat diesen Sachverhalt fest und betonte, es sei Pflicht des Standes Bern, diese Schwelle zu erhalten[195]. Besonders kritisch war die Lage 1697, als Wassergrößen kurz nacheinander beide Widerlager schwer beschädigt hatten. Freiburg, das die Nachbarn nicht zum ersten Mal an die verbriefte Unterhaltspflicht erinnerte, drängte auf sofortige Instandstellung und wies darauf hin, daß auch für sie unbeschreiblicher Schaden entstünde, wenn die Sense bei Neuenegg jenseits der Brücke fließen würde[196]. Vom schlechten Zustand der eigenen «Schwelle und Landwehre» sowie der «Hauptschwelle» zeugen noch weitere Eintragungen[197].

Die Brücke bescherte den Grenzkantonen außer administrativen, technischen und finanziellen auch juristische Probleme. So entzündete sich z.B. an drei Vorfällen ein *Streithandel*, der die Rechtsgelehrten und Behörden beider Städte rund 100 Jahre lang entzweite. Zuerst zitierte der Landvogt von Laupen einen Wilhelm Nußbaumer, der einen bernischen Untertan verprügelt hatte, mit einem *Anschlag* auf der Brücke vor sein Gericht[198]. Dann hielt ein Berner Bäcker auf der Brücke unerlaubterweise *Brot* feil[199]. Später machten zwei Berner, so auch der Herr von Diesbach in Thörishaus, dem Zöllner Konkurrenz, indem sie Leute, die den Zoll umgehen wollten, mit ihrem *Weidling* übersetzten[200].

Daß aus den banalen Vorkommnissen eine Staatsangelegenheit wurde, daran war die unterschiedliche Auslegung des lapidaren Satzes im Grenzregelungsvertrag von 1467 schuld: die Mitte der

[195] RM 187 23. Mai 1636; RM 242 9. Juni 1691; RM 243 4. und 30. Dez. 1692; RM 246 4. Aug. 1695. Vgl. auch Anm. 61.

[196] RM 248 3. und 5. Juli, 6. und 26. Aug., 1. Okt. 1697; Missivenbuch Freiburg 49, S. 466.

[197] RM 256 12. Nov. 1705; RM 259 25. Aug., 4. Dez. 1708; RM 290 22. Dez. 1739.

[198] RM 200 25. Febr. 1649.

[199] RM 228 13. und 31. März 1677.

[200] RM 277 30. Dez. 1726; RM 283 23. Okt. 1732; RM 295 3. Juni 1744.

Sense bilde die rechte und ewige Landmarch. Zuverlässig zu erkennen war die Mitte nur unter der Brücke, dem einzigen Ort im Talboden, wo das Wasser seinen Lauf nicht bald rechts, bald links nehmen durfte. Doch gerade die Brücke wurde zum Zankapfel, weil die Rechtsgelehrten das Wort Landmarch in die Begriffe Souveränitätslinie und Jurisdiktionsgrenze aufspalteten. Freiburg hatte die Brücke allein gebaut, unterhielt sie allein, war auch nach dem Vertrag Alleineigentümerin und beanspruchte deshalb die Jurisdiktion über die Brücke in ihrer ganzen Länge. Bern vertrat die Meinung, Souveränität, Landesherrlichkeit und Jurisdiktion seien untrennbar, deshalb stehe die Jurisdiktion über die rechte Brückenhälfte ihm zu. Die Räte berieten sich über Verfahrensfragen (Modus procedendi), Boten trugen unzählige Briefe hin und wieder, und an den «sensischen Konferenzen» ereiferten sich die Gesandten. So wurden einfache konkrete Fälle unlösbar, weil die Theoretiker sich in der Grundsatzfrage nicht einigen konnten[201]. Wie die Sache schlußendlich geregelt wurde, habe ich weder aus den freiburgischen Ratsmanualen noch aus den bernischen Rechtsquellen erfahren. Vielleicht ist sie, weil kein neuer Zwischenfall sie schürte, in bösen Zeitläufen unter wichtigeren Geschäften ungelöst eingeschlafen.

Der gewaltsame Übergang vom Ancien Régime zum 19. Jahrhundert zwingt auch die Brückengeschichte in eine neue Richtung. Sie wird geprägt durch *politische und wirtschaftliche Veränderungen* und durch revolutionäre *Neuerungen im Verkehrswesen,* die nach der Invasion französischer Revolutionsarmeen und dem Untergang der Alten Eidgenossenschaft das Schweizervolk beschäftigten – und den Anfang vom Ende Sensebrücks einleiteten.

[201] RM 200 3., 13.und 19. Aug. 1649; RM 201 24. Nov. 1650; RM 202 13. Okt. 1651; RM 203 3. Jan., 29. Febr. und 26. April 1652; RM 204 18. Aug. 1653; RM 205 26. Febr., 21. und 22. April, 16., 19., 20., 24., 25., 27. Aug., 2., 3., 7., 15. Sept., 1., 8., 15. Okt. 1654; RM 206 5., 23. März, 8. April, 1., 4., 16., 24. Sept., 21.Okt. 1655; RM 209 28. Nov., 9. und 17. Dez. 1658; RM 210 6. März 1659; RM 211 19. Mai 1660; RM 222 12. Febr. und 2. Juni 1671; RM 228 13. und 31. März 1677; RM 229 21. April 1678; RM 230 18. Aug. 1679; RM 249 3.Mai 1698; RM 278 21. Juli 1727; RM 279 14. Mai 1728; RM 295 3. Juni 1744; RM 305 17. Dez. 1754; RM 306 8., 21., 23., 28. Juli, 1. Sept. 1755; RM 307 29. April 1756. Ein gleichartiger Konflikt beschäftigte die Behörden, jedoch kürzer, schon beim Bau der ersten Steinbrücke 1543. Siehe Anm. 85 und 86.

Ausgeplündert und in schweren Geldnöten, sieht sich der Kanton Freiburg gezwungen, Sensebrück wie die meisten andern «Nationalgüter» abzustoßen. Unter der *Helvetik* wird das große Gut mit Ausnahme der Kapelle vorerst *verpachtet*[202], dann unter der *Mediation versteigert*; Staatseigentum bleiben die Wohnung des Zolleinnehmers im Zoll-Wirtshaus, die Kapelle und der Schloßgarten, der Platz des Schlößchens, das am 3. Mai 1799 durch eine Feuersbrunst zerstört worden war[203], der Auenwald längs der Sense und das Allmendwäldchen[204]. Damit gab Freiburg einen politisch und wirtschaftlich bedeutenden Besitz, den es zu seinem wichtigsten Zollamt aufgebaut hatte, den Stützpunkt an der Grenze zu Bern, auf den die Gnädigen Herren stolz gewesen waren, für alle Zeiten aus der Hand.

Erster Privateigentümer wurde an der Versteigerung am 23. April 1804 der Notar Johann Peter Buchs in Freiburg[205], nach seinem Tod im gleichen Jahr der Sohn Niklaus. Zehnmal verschrieben Notare das verkleinerte Sensebrück-Gut neuen Eigentümern, bevor die Hauptgebäude, das Zollhaus und der nach 1818 neugebaute Herrenstock, 1878 an verschiedene Besitzer gingen und das große Heimwesen nach und nach parzellenweise verkauft wurde. Bezeichnend für den Wandel ist die *Umgestaltung des Wirtsbetriebs*, der im Platzwechsel des prächtigen, 1762 von Gottfried Locher bemalten Wirtshausschildes sichtbar wird. Seit 1878 lädt er nicht mehr in den herrschaftlichen *Gasthof* (Hotel) im Zollhaus ein, sondern in die *Pinte* im Herrenstock (heute Restaurant) auf der andern Straßenseite[206].

Wie war es zu diesem *Abstieg* gekommen? – Bis über die Jahrhundertmitte gedieh Sensebrück dank der günstigen Lage an einer schweizerischen Hauptverkehrsader auch als Privatbesitz. Seit dem Aufkommen pferdebespannter Reisewagen im 18. Jahrhundert

[202] StAF, Hilfsbuch der Verwaltung 125 Register der Lichenschaften und Titres de la Singine Nr. 95.

[203] RM 351 22. Mai 1799.

[204] Registre des arrêtés du Petit Conseil, Nr. 46, S. 201.

[205] Titres de la Singine Nr. 95.

[206] Die Namen der seitherigen Eigentümer in: Boschung, *Die Geschichte der Wirtschaft Sensebrück* (wie Anm. 10), S. 702–705 sowie At 56 (1981), S. 1483.

wurde der Verkehr über die Brücke immer lebhafter, und die guten Geschäfte des Wirts – Herbergsvater, Bauer, Postpferdehalter und Kutscher in einer Person – wurden nur kurz durch den Sonderbundskrieg (1847) unterbrochen. Als sich jedoch die Ablösung der Postkutsche durch die Eisenbahn ankündigte, ging die große Zeit für Sensebrück für immer zu Ende. Der kürzeste Weg zwischen den zähringischen Schwesterstädten hatte sich aus den Pfaden entwickelt, die schon die Siedlungen der Kelten, Keltoromanen und, nach der Landnahme, der Alemannen verbanden; er führte durch den Forst über Neuenegg–Wünnewil–Schmitten. Seit 1470 war die Sense kein Hindernis mehr[207]. Als Behinderungen wurden jedoch zunehmend die beträchtlichen Höhenunterschiede, Steigungen und Gefälle dieser Strecke empfunden. 1850 beschlossen Bern und Freiburg, die neue Kantonsstraße in das günstigere Gelände des Mühle- und des Wangentales zu verlegen und zwischen Flamatt und Thörishaus eine neue Brücke über die Sense zu schlagen[208]. Zum gleichen Schluß kamen sechs Jahre später nach langem Hin und Her die Eisenbahngesellschaften und die Politiker, welche die Ost–West-Verbindung der Schweiz planten[209].

Die dritte Steinbrücke von 1852–1854

Weil diese Brücke unter stark gewandelten politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen entstand und hinsichtlich Planung und Ausführung einen Teil des neuen, einvernehmlich erarbeiteten, fortschrittlichen Verkehrskonzepts der Nachbarkantone Bern und Freiburg bildete, hat sie ihre Eigenheiten. Anders als die bisherigen

[207] Peter Boschung, *Die Grenzverhältnisse am Unterlauf der Sense,* in: At 32 (1957), S. 653-659, sowie At 34 (1959), S. 703–705.

[208] Registre des arrêtés du Conseil d'Etat 6, Nr. 61; Staatsvertrag: Titres d'Etat Nr. 157; StAB BB X 2373.

[209] Victor Buchs, *La construction des Chemins de Fer dans le canton de Fribourg,* 1934, S. 29–47.

Brücken verband sie die beiden Ufer nicht an der alten Bern–Freiburg-Straße bei Neuenegg, sondern bildete als neuer, flußaufwärts angelegter Übergang einen Teil der neuen Kantonsstraße. Sie ist die erste Grenzbrücke am Senseunterlauf, die nicht von Freiburg allein, sondern in administrativer, technischer und finanzieller Zusammenarbeit mit Bern gebaut wurde. Sodann überspannt sie den Fluß, im Gegensatz zu den spätmittelalterlichen Stein-Bogen-Brücken nicht in Form eines Eselsrückens, sondern mit einer horizontalen Fahrbahn, gehört also zur Generation von Steinbrücken, die zwischen 1817 und 1860 in der Schweiz als modern galten[210]. All dies erklärt ihre lange *Vorgeschichte*.

1833 schrieb der Regierungsrat der Republik Bern dem Staatsrat des Standes Freiburg, «schon lange werde das Bedürfnis gefühlt, den unzweckmäßig angelegten Straßenzügen von Bern nach Murten und Freiburg eine bessere Richtung zu geben»[211]. Dies war der Anstoß zu einem mühsamen, zwei Jahrzehnte dauernden Lern- und Entwicklungsprozeß. Erst 1840 der zweite Schritt: Regierungsvertreter beider Stände trafen in Neuenegg zusammen, um Fragen der grenzüberschreitenden Straßen Bern–Murten und Bern–Freiburg zu erörtern. Freiburg äußerte Bedenken gegen den *gleichzeitigen* Ausbau. Man trennte sich in der Absicht, beide Projekte zu studieren und zu berechnen[212]. In den folgenden schriftlichen und mündlichen Verhandlungen gaben vor allem die Linienführung, die neue Brücke und die Finanzierung viel zu diskutieren. An der Aare stellte man sich auf den Standpunkt, da Freiburg in Sensebrück den Zoll beziehe, sei Bern nicht verpflichtet zu bauen. Dagegen schlug Freiburg vor, die Brücke gemeinsam zu schlagen und die Kosten dafür hälftig zu teilen[213].

[210] Pierre Delacrétaz, *Fribourg jette ses ponts,* Chapelle-sur-Moudon 1990, S. 107.

[211] StAB, Mappe Laupen-Thörishaus-Flamatt, BB X 2373, Nr. 22, Brief vom 27. Nov. 1833.

[212] StAB BB X 2373, Nr. 5175 25. Okt. 1837; Nr. 5226 11. Dez. 1838; Nr. 4437 Protokoll der Konferenz vom 7. Mai 1840.

[213] StAB BB X 2373, Nr. 3513 18. Sept. 1840; Nr. 4364 10. Okt. 1843 Procès verbal; Nr. 4564 31. Okt. 1843; Nr. 5227 3. Nov. 1843; Nr. 4655 17. Nov. 1843; Nr. 1845 23. Mai 1845.

Wie sehr der Bevölkerung an der Verbesserung der Verkehrswege gelegen war, kommt in zwei Eingaben an den bernischen Regierungsrat zum Ausdruck. Die erste war ein Schreiben der Einwohnergemeinde Laupen, die in Kenntnis der Straßenbaupläne der Regierung darauf aufmerksam machte, auch die Straße von Laupen nach Freiburg sei, vor allem im Riederberggraben [bei Bösingen], «unter aller Kritik»[214]. Die zweite war eine von 47 Männern der Gemeinden Köniz und Neuenegg in Thörishaus unterzeichnete «Bittschrift». Sie wiesen darauf hin, der Große Rat habe vor fünf Jahren eine neue Straße vom Wangenbrüggli über Thörishaus zur Sense beschlossen, um die auf der alten Bern–Freiburg-Straße [über Sensebrück] die für Handel und Verkehr hinderlichen, «beinahe unfahrbaren Stütze» [Steigungen] zu umgehen, und seither sei von bernischer Seite nichts mehr geschehen, obwohl mit bedeutendem Geldaufwand ein Plan ausgearbeitet und der Streckenverlauf abgesteckt worden sei. Dagegen leiste die neue, von der Freiburger Regierung auf ihrem Gebiete gebaute Straße dem Publikum schon seit zwei Jahren gute Dienste. Die Petenten baten, die beschlossene und abgesteckte Straße endlich zu bauen[215].

Die Verhandlungen der Straßen- und Brückenfachleute und der Politiker wurden unterbrochen durch die leidenschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen Konservativen und Radikalen, die im Sonderbundskrieg (1847) mit Waffengewalt entschieden wurden. Da sich die neuen Machthaber zu Freiburg mit den Gesinnungsgenossen in Bern gut verstanden, kam das Gespräch bald wieder in Gang. Die strittigen Fragen wurden bereinigt, und 1850 wurde der Wille zur gemeinsamen Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in Bern mit einem Staatsvertrag bekräftigt. Geeinigt hatten sich die Vertreter beider Stände am 28. August 1850 in Neuenegg und am 21. Dezember in Bern. Der Vertrag wurde von den Gesetzgebenden Gewalten ratifiziert, in Bern am 6. März, in Freiburg am 8. Mai 1851. Zur endgültigen Fassung gab der Staatsrat in

[214] StAB BB X 2373, Nr. 4437, Brief vom 17. Sept. 1842.
[215] StAB BB X 2345, Bittschrift vom 15. Juni 1845.

Freiburg am 3., der Regierungsrat in Bern am 6. Oktober 1851 die Zustimmung[216].

Hauptziel der Vereinbarung war, die gleichzeitigen, auf fünf Jahre befristeten Arbeiten an den Straßen Murten–Bern und Freiburg–Bern über Thörishaus zweckmäßig aufeinander abzustimmen. Für die *neue Sensebrücke* zwischen Flamatt und Thörishaus galten folgende *Bestimmungen:* Sie sollte an der Neuhausfluh zu stehen kommen, gemeinsam gebaut, samt den Zufahrtsstraßen bis in drei Jahren fertiggestellt und anschließend gemeinsam unterhalten werden; dann sollte die alte Brücke bei Neuenegg nicht mehr Freiburg zur Last fallen, sondern, je nach dem Entscheid der Kantone, den Anstößergemeinden überlassen oder abgebrochen werden.

Bei der *Finanzierung* kamen altes und neues Zollrecht ins Spiel. Im Grenzregelungsvertrag von 1467 hatte Bern Freiburg das Recht gewährt, gegenüber von Neuenegg eine Brücke zu bauen und davon Zoll zu erheben[217]. 1848 hatte die Bundesverfassung die kantonalen Zölle abgeschafft. Für den Verlust dieser Einnahmen wurden die Kantone von der Eidgenossenschaft finanziell entschädigt[218]. Der Stand Bern pochte darauf, daß das Betreffnis Freiburgs der neuen Brücke – und ihm selbst – zugute komme. Erst nachdem Freiburg seinen Erlös aus dem «Zollrückkauf» an die neue Brücke beigesteuert habe, sollten die Baukosten hälftig auf beide Stände verteilt werden[219].

[216] StAF Rv 24.3 Titres de l'Etat Nr. 157, Convention; StAB BB X 2373. Hier gibt es zwei französische Fassungen, die in der Reihenfolge der Artikel und in einzelnen Daten nicht übereinstimmen. StAB Tagblatt des Großen Rates des Kantons Bern, S. 399 6. März 1851; StAF Bulletin officiel des séances du Grand Conseil du Canton de Fribourg (BOGC) GC IV 17, S. 359, 8. Mai 1851.

[217] Boschung (wie Anm. 1), S. 77–80.

[218] BV 1848, Art. 28; Beschluß der Bundesversammlung vom 20. und 24. Juli 1853 über die Entschädigung oder Abgeltung, in: *Sammlung der Gesetze, Dekrete, Beschlüsse und anderer öffentlicher Verhandlungen der Regierung des Kantons Freiburg* (GS) 1855, S. 69.

[219] Wie Anm. 216, Convention Art. 1; StAF CE I 1853, S. 251, 394, 410, 577.

Sofort nach Abschluß der Konvention begann man die Vorbereitungen. Der aus Hamburg stammende Berner Ingenieur Stuckart verfaßte das *Projekt.* Im Sommer 1852 billigte der Freiburger Staatsrat das Pflichtenheft der Unternehmer und den Kostenvoranschlag und nahm das Angebot, Leitung und Überwachung des Bauvorhabens gegen angemessene Entschädigung und ohne Präjudiz für sein Mitspracherecht der bernischen Baudirektion zu übertragen, mit Dank an und beschloß gleichzeitig die Ausschreibung der Arbeiten[220].

Das *Pflichtenheft* geht an Hand der Pläne umfassend ein auf die Lage und Bauart der Brücke, auf Art, Herkunft, Qualität, fachgerechtes Bearbeiten und Versetzen der vorgeschriebenen Baustoffe, auf Rechte und Pflichten der Unternehmer gegenüber Baubehörden und Arbeitern. Im Rückblick auf unsere bisherige Brückengeschichte erweckt das interessante Dokument den Eindruck, es verwerte, um Mißverständnisse und Mißbräuche zu verhüten, uralte Erfahrungen der Baubehörden mit Bauunternehmern.

Für die *Ausführung* des Projekts wurde der Tessiner Baumeister Carlo Colombara aus Lignoretto [Ligornetto TI] verpflichtet, der 1844 bis 1850 die Tiefenaubrücke bei Bern gebaut hatte, mit der Leitung und Oberaufsicht wurde der Ingenieur G. Wehren in Bern betraut[221]. Für die Zufuhr der Baumaterialien war man rechtsufrig auf die Straße zwischen Niederwangen und der Neuhausfluh angewiesen, ab dem Dorf Thörishaus war sie neu zu bauen. Für diese Aufgabe kam man – erst Ende 1853 – mit dem Unternehmer Johann Bürgi aus Lyss überein[222]. An der Brücke wurde gearbeitet vom Spätherbst 1852 bis Mitte Mai 1854. Dies geht aus sieben *«Situations-Etats»* hervor, in denen jeweils die ausgeführten Arbeiten, die verwendeten Baustoffe und die Kosten übersichtlich dargestellt sind[223].

[220] StAB BB X 2373, Nr. 2557 Vorschriftenheft 28. Juni 1852; Kostenvoranschlag 21. August 1852; Nr. 652 Brief von Staatsrat Bielmann 16. Juli 1852.
[221] StAB BB X 1753, Brief der Baudirektion Bern vom 15. Okt. 1852.
[222] StAB BB X 1753, 24. Dez. 1853.
[223] StAB BB X 1753, Nr. VII.

Gebaut wurden zwei Flußpfeiler, auf jedem Ufer ein Widerlager, zwischen ihnen ausgespannt drei langgestreckte Bogengewölbe und der Oberbau mit Fahrbahn und Brüstungen. Der Plan von Stuckart sah vor, die Pfeiler und die Widerlager auf Pfahlroste zu setzen. Diese hätten aus sechs Reihen zu 18, vier Meter langen Eichenpfählen bestehen sollen. Daß dies nicht geschah, begründete der freiburgische Baudirektor Frédéric Bielmann nachträglich wie folgt: «Der bewegliche Grund der Sense gestattete kein Pfahlfundament, sondern erheischte die unmittelbare Grundlegung auf den Felsen. Die Abräumung [Ausbaggerung], Gebrauch von Tuf, Werkeisen, Mauerwerk, machten bei der Tiefe des Felsens bedeutende Arbeiten nöthig.» Dies verursachte nicht nur eine Verzögerung, sondern eine Kostensteigerung von 112 000 (im Voranschlag) auf 130 960 Franken[224]. Darauf angesprochen[225], antwortete der bernische Baudirektor Jakob Dähler seinem Kollegen, laut den Gutachten des leitenden Ingenieurs, des Oberingenieurs und eines unbeteiligten Experten sei die Planänderung unbedingt notwendig gewesen, hätte allerdings neu berechnet und der Baudirektion Freiburg unaufgefordert mitgeteilt werden müssen[226].

Im Schutz von Spundwänden wurden neuartige Fundamente geschaffen. Diese Träger der Pfeiler und des linken Widerlagers – das rechtsufrige konnte direkt auf die Neuhausfluh gesetzt werden – bestanden aus ein bis zwei Meter hohen, dem Felsen unter dem Flußbett aufliegenden Betonplattformen, auf denen ein Mauerwerk aus Tuff- und Sandsteinquadern aufgeschichtet war[227].

Auch dieser Brückenbau war nicht frei von *Komplikationen.* Verzögert und um 3200 Franken verteuert wurde das Unternehmen durch die unvorhergesehene Tatsache, daß der Sandstein aus der nahen Hundsfluh in der Gemeinde Überstorf den Brückenbauern für die Pfeiler und Gewölbe nicht widerstands-

[224] StAF Rechenschaftsbericht über die Verwaltung des Staatsrates des Kantons Freiburg (VBF), 1853. CE IV a 9, S. 106. Frédéric Bielmann war Staatsrat-Baudirektor von 1850 bis 1857.

[225] StAB BB X 2313, Nr. 2724, Brief vom 27. Juli 1853.

[226] StAB BB X 2373, Nr. 2724, Brief vom 1. Aug. 1853.

[227] StAB BB X 2373, Zeichnung vom 8. Febr. 1854: «Projektierte und ausgeführte Fundation.»

fähig genug war, so daß – mit dem Einverständnis Freiburgs – viele Quadern aus der Stockerenfluh ob Bolligen und von Ostermundigen an die Baustelle transportiert werden mußten[228].

Im Sommer 1853 behinderte eine alte Schwelle unter dem neu zu bauenden linken Widerlager den Gang der Arbeit, dann stürzte aus der Neuhausfluh ein Felsbrocken nahe dem rechten Pfeiler in die Sense. Der Unternehmer Colombara forderte und erhielt deswegen als Entschädigung 2000 Franken. Und ein Durchbruch der Sense erforderte zum Schutz der Straße und des Pfahlwerks auf der linken Brückenseite den Bau eines starken Dammes, der 6000 Franken kostete[229]. Trotzdem waren Ende 1853 «Pfeiler und Pfahlwerk fast vollendet, die Gewölbe begonnen», und Freiburg rechnete mit dem Abschluß des Brückenbaus im Frühjahr 1854[230].

Am 13. Juli 1854 *übergab* der Unternehmer Colombara seine Brücke den Behörden beider Stände. Kurz darauf schlug Freiburg dem Nachbar vor, diese dem Verkehr sofort zu öffnen. Doch Bern, stark mit andern Straßenprojekten und mit den Unterhandlungen wegen des Eisenbahnbaus durch das Wangental beschäftigt, war mit seiner Kantonsstraße über Thörishaus im Rückstand. Mit dem Hinweis auf das bedeutende und kostspielige Gemeinschaftswerk, auf dessen Wichtigkeit für den interkantonalen Verkehr, auf den Nutzen für beide Stände und ihre Hauptstädte, drängte Freiburg, das diesmal voraus war, ungeduldig auf eine raschere Gangart der bernischen Straßenbauarbeiten[231].

Drei Jahre später veranlaßten Klagen von Reisenden Freiburg nochmals, Bern daran zu erinnern, daß es sich 1850 verpflichtet habe, die Strecke Thörishaus–Bern auf Ende 1853 fertigzustellen, worauf die Baudirektion die Erfüllung auf das Jahresende 1857 zusicherte[232]. Der Vorsprung im Straßenbau rührte daher, daß

[228] StAB BB X 2373, Brief vom 15. Juli 1853; StAF CE IV a 9, VBF, S. 106. Karl Ludwig Schmalz, *Bolligen*, Bern 1982, S. 317ff. Die Stockeren.

[229] StAF CE IV a 9, VBF 1853, S. 93; StAB BB X 2373 Nr. 2872, Brief vom 29. Juli, 8. und 17. Aug. 1854.

[230] StAF CE IV a 9, VBF 1853, S. 106.

[231] StAB BB X 2373, Brief der freiburgischen Baudirektion vom 23. Juli 1854.

[232] StAF CE IV a 11, VBF 1857, S. XII.

Freiburg schon vor der gemeinsamen Absichtserklärung (1840) begonnen hatte, die schlimmsten Geländehindernisse zu umgehen: den Bager zwischen Berg und Schmitten sowie die Steilhänge zwischen Schmitten und Pfaffenholz, Sensebrück und Wünnewil. Man wich ihnen zwischen Lustorf und Sensebrück mit einer neuen Linienführung über Berg–Mühletal–Flamatt aus, was eine bessere Straße zwischen Flamatt und Sensebrück mit einer stärkeren Brücke über die Taverna unterhalb der Mühlen und zum Schutz der Straße einen neuen Damm am linken Senseufer erforderte. Diese ausgeglichenere Strecke wurde in den Jahren 1838 bis 1843 vom Unternehmer Rosazza, zum Teil mit Zuchthaussträflingen (Schellen- oder Schallenwerkern), als *Staatsstraße* gebaut, das heißt: Finanziell war sie Sache des Kantons, der davon profitierte, daß die Gemeinden des Senseunterlandes die Materialtransporte besorgten und auch sonst viel Fronarbeit leisteten[233], dafür hatten sie keine Beträge in Geld zu zahlen. – Rechtzeitig war dann auch das letzte Stück der Kantonsstraße bereit, das Verbindungsstück von Flamatt zur Baustelle zwischen der Herrenmatt und der Neuhausfluh.

Laut der sieben Situations-Etats waren folgende *Baustoffe* verwendet worden: Eichenbohlen, Leitpfähle und Eisenklammern für die Spundwände der Wasserstuben, Pfahlschuhe, Kalk und Zement, Beton, Tuff (ohne Angabe der Herkunft) und Sandstein zu den Fundamenten der beiden Pfeiler und des linken Widerlagers – für das rechte mußte die Neuhausfluh abgeschrotet werden –, sodann für den Oberbau verschiedene Sandsteinarten; namentlich genannt sind: Ostermundigenstein für die Gewölbebögen und das Gesichtsmauerwerk, Solothurnstein für die Pfeilerkappen und Gesimse. Hundsfluhstein war zu gebrauchen als Füllmaterial bei der Hintermauerung sowie für die Eckverkleidungen und die Flügelmauern[234].

[233] StAF CE IV a 3, VBF 1838, S. 43, 1839, S. 45, 1840, S. 45 und 47, 1841, S. 49 und 51, 1842, S. 48 und 50, 1843, S. 46 und 47.
[234] StAB BB X 1753, Nr. VII.

Die *Schlußabrechnung* mit der bernischen Regierung zeigt folgendes Ergebnis:

«Der Unternehmer lieferte Arbeit für	Fr. 141 804.46
Berns Vorschuß für Aufsichtskosten bringt	2 990.16
Gesamtbetrag der Baukosten	144 794.22
Loskaufskapital des Brückengeldes auf der alten Brücke zur Last Freiburgs	17 400.–
Bleibt unter den zwei Ständen zu theilen	127 394.22
Antheil eines jeden	63 697.11
Mit dem besagten Loskaufskapital von	17 400.–
ist *der ganze Antheil zur Last Freiburgs*	81 097.11
Dem Unternehmer Ende 1854 bezahlt	73 088.36
so bleibt Freiburg schuldig	8 008.75
Auf Abschlag bezahlt 1855	2 972.50
so ist der von Freiburg nach endlicher Abnahme der Brücke [nach der Garantiezeit] 1856 zu bezahlende Rückstand	5 036.25»[235].

Auch die jüngste Steinbrücke überstand die alljährlichen Angriffe der Sense nicht unbeschadet. 1937 meldete die Baudirektion Freiburg «wichtige *Verstärkungsarbeiten* des [linken] Pfeilers der Straßenbrücke von Thörishaus», welche Kosten in der Höhe von 24 499.80 Franken verursachten[236]. Bei Niederwasser stellt man fest, daß der Unterbau an beiden Pfeilern durch einen Mantel aus Hausteinen und darunter durch eine Reihe eingeschlagener Eisenschienen ringsum geschützt ist.

Die moderne Bauweise hatte der Brücke eine lange Lebensdauer verheißen, doch schon in den 1970er Jahren war ihr Dienst nicht mehr gefragt, nicht etwa wegen Baufälligkeit, sondern infolge *der neuen Verkehrsordnung*, die dem *Fernverkehr* der Motorfahrzeuge – im Straßendorf Flamatt eine wahre Plage und selbst vielfach behindert – fortan auf den Nationalstraßen freie Fahrt gab. Die

[235] StAF CE IV a 10, VBF 1855, S. 72.

[236] StAF CE IV 90, VBF 1937, S. 7 und 20.; StAB BB X 2376: Nach dem Ausführungsplan Nr. 504/8 von Losinger & Co. AG Bern und Edm. Weber, Freiburg, waren Fundamentsicherungen an beiden Pfeilern notwendig.

N12 machte hier zwei neue Kunstbauten notwendig: die unauffällige Flußbrücke am Senseknie bei Thörishaus und die unerwünschte, das Landschafts- und Ortsbild störende Hochbrücke über die Köpfe der Flamatter hinweg. Dem *Regionalverkehr* stehen die 1968/69 gebaute Sensebrücke bei Neuenegg und der Autobahnzubringer bei Flamatt zur Verfügung. Die massive Steinbrücke darf nur noch von Fußgängern und Radfahrern benützt werden.

Der Brückenkenner Pierre Delacrétaz sieht in ihr ein gelungenes Beispiel zweckmäßiger Verwendung verschiedener Gesteinsarten, rühmt sie als eindrückliches Bauwerk und architektonisch bedeutende Leistung, stellt aber auch die beginnende Zerstörung der Brüstungen durch die unaufhaltsame Vegetation fest[237].

Nach diesem Zwischenakt, dem Abstecher zur dritten Steinbrücke, nochmals zurück zur zweiten am Standort der früheren freiburgischen Brücken!

Was wir heute über die *Bauart* und die *Gestalt* von Abraham Cottis Brücke wissen, kennen wir nur zu einem kleinen Teil aus den Quellen ihrer Entstehungszeit. Einzelheiten und technische Daten haben uns *Bilder* und vor ihrer Zerstörung verfaßte *Augenzeugenberichte* überliefert. Sie bestand aus Tuffgestein und überquerte den Fluß in Form eines Eselsrückens mit vier, zwischen den Widerlagern und drei mächtigen Flußpfeilern ungleich weit gespannten Gewölbebögen. Die beiden äußern Bögen waren elliptisch, die beiden mittleren kreisförmig, und ihre Spannweiten betrugen, von links nach rechts gesehen, 17.9, 12.2, 12.2 und 11.6 Meter. Die Pfeiler hatten eine Stärke von 3.5 Metern. Die fünf Meter breite Fahrbahn erlaubte das Kreuzen zweier Wagen. Gewisse Befunde beim Abbruch (1892) lassen vermuten, dies sei nicht das Verdienst Cottis, sondern durch eine spätere Verbesserung zustande gekommen; ein Stempel mit der Jahrzahl 1744 auf einer schmiedeisernen Steinklammer deutet darauf hin, es könnte anläßlich der damaligen großen Reparatur geschehen sein.

[237] Delacrétaz, (wie Anm. 210), S. 107, 108: Le pont désaffecté de la Singine, à Flamatt.

Zur Fahrbahn hinauf führte beidseits eine steile Rampe. Über die Steigung der Anfahrten liest man verschiedene Zahlen. A. Gremaud nennt für die rechte 6%, für die linke 11%, der bernische Baudirektor spricht von 9 und 10.5% Gefälle. Die Maße der Quadern finde ich nirgends angegeben[238].

Eine genaue Vorstellung vermitteln uns die *Bilder*. Das älteste, das ich kenne, das bekannte Aquarell von Aloys Müller, stellt den Beginn der Schlacht bei Neuenegg am 5. März 1798 dar: Die Franzosen stürmen über die Kantonsgrenze, die Fußtruppe auf, die Reiterei neben der Brücke[239]. Auf einem Situationsplan des Senseverbauungsprojekts von 1811 sind Brücke, Ufer und Gebäude von Sensebrück zu sehen[240]. Genauer als dieser zeigt ein Steindruck, der dem Zürcher Heinrich Keller zugeschrieben wird, Brücke (1598), Zollhaus (1529), Kapelle (1602) und Herrenstock (nach 1818) und ein kleines Nebengebäude[241]. Wie die Brücke tatsächlich aussah, beweisen uns die Photographien, die Alois Nußbaumer von Bagewil bei Wünnewil kurz vor ihrer Zerstörung aufgenommen hat[242].

[238] A. Gremaud, *Le pont de Neuenegg,* in: Nouvelles Etrennes Fribourgeoises 27 (1893), S. 19–24; StAB, Staatsverwaltungsbericht Bern (StVBB) 1891, S. 189; Delacrétaz (wie Anm. 210), S. 92: Le vieux pont de Neuenegg.

[239] Aquarellierte Radierung im Museum für Kunst und Geschichte (Ratzehof) zu Freiburg. Inventarnummer 8891. Mitteilung von lic. phil. Raoul Blanchard; HBLS, Bd. 5, 1929, S. 185: François Aloys Müller, geb. 1774, Kunstmaler.

[240] StAF, Bauplan Nr. 645. Zur Verfügung gestellt von Dr. phil. Hermann Schöpfer, Inventar der Kunstdenkmäler.

[241] *Album Ansichten der Schweiz und der Grenze von Italien*, Zürich, um 1821. Kopie, erhalten von Dr. med. Stefan Häcki in Bösingen.

[242] Laut Mitteilung von Frau Marie Boschung-Spicher, Altschloß bei Wünnewil, lebte er von 1859 bis 1933. Von Beruf Uhrmacher, nebenbei Erfinder, war er weitherum bekannt als erster Photograph der Gegend. Seine Glasplattensammlung (Porträts, Gruppenbilder, Landschaften), lange verschollen, wurde von Josef Noth in Sensebrück wieder entdeckt und weiterverwertet. Sie befindet sich heute im Medienzentrum der Kantons- und Universitätsbibliothek Freiburg.

1892: Das Ende der Brücke von Abraham Cotti

Die Geschichte läßt keinen Zweifel aufkommen: Die Geschicke aller hiesigen Brücken wurden durch die Sense bestimmt, ihr waren alle ausgeliefert. Die schmerzlichen Erfahrungen, die der Stand Freiburg jahrhundertelang mit ihr machte, faßte der Staatskanzler Dr. med. Jean-Nicolas-Elisabeth Berchtold[243] 1848 in folgende Sätze zusammen:

> «Von allen Zuflüssen der Saane ist keiner unlenksamer als dieser. In seinen ungestümen Launen duldet er keinen Widerstand. Kaum achtet er die erhabene Macht der Natur, die seiner Wuth unerschütterliche Felswände entgegenthürmt. Alle Anstrengungen der Menschen aber, um seine verderblichen Güsse zu mäßigen, macht er zunichte. Es ist ein fortwährender, alle Jahre erneuerter Kampf. Die Sense durchfrißt und reißt die stärksten Dämme nieder. Sie flutet über die Straßen hin und richtet häufig große Verwüstungen an den nahe gelegenen Ländereien und Wäldern an»[244].

Doch Abraham Cottis Brücke ist nicht dem Ungestüm des Bergstroms zum Opfer gefallen, sie wurde von Menschenhand zerstört – absichtlich und planmäßig. Den Anstoß dazu gab 1888 ein von den Nachbargemeinden Laupen, Mühleberg, Dicki und vom Regierungsstatthalter des Amtsbezirks Laupen unterstütztes *Gesuch* der Einwohnergemeinde Neuenegg.

Sie brachten gewichtige wirtschaftliche Argumente vor. Einer beträchtlichen bäuerlichen Bevölkerung beidseits der Sense – schätzungsweise 12 000 Seelen – stand als einzige Eisenbahnstation Flamatt zur Verfügung, nur hier konnten sie ihre Landesprodukte verladen. Für die meisten Bewohner des Amtsbezirks Laupen war sie nur über die Brücke von Neuenegg erreichbar, was zur Folge hatte, daß der größte Teil des Verkehrs in Flamatt von den rechtsufrigen Ortschaften herrührte. Tag um Tag sollen 30 bis 40 Fuhr-

[243] HBLS, Bd. II, S. 106; F. Brülhart, *Etude historique sur la littérature fribourgeoise,* Fribourg 1907, S. 192–194.
[244] StAF CE IV a 8, VBF 1848, S. 41.

werke, dazu sechs Mal täglich die Postkutsche Laupen–Flamatt die Brücke überquert haben. Deren starke Wölbung und die steilen Anfahrten – das Gesuch gibt für die rechte Rampe 10, für die linke 10.7% Gefälle an – waren für alle fortschrittlichen Leute das große Ärgernis, zumal die bucklige, gepflästerte Fahrbahn bei Nässe, Schnee und Glatteis für schwer beladene Fuhrwerke sehr beschwerlich, für Mensch und Tier gefährlich war. Kurz: sie war den Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs nicht gewachsen. Da zudem die Widerlager höher lagen als das benachbarte Land und dieses tiefer als das Flußbett, das infolge der vor den Pfeilern gestauten Steine – siehe Bild – allmählich noch höher wurde, war bei jeder Wassergröße eine Überschwemmung zu befürchten.

Den bernischen Gemeinden ging es in erster Linie darum, das berüchtigte Verkehrshindernis zu beseitigen, sei es mit einem Neubau oder durch einen Umbau der alten Brücke mit Entfernung der Wölbung und der steilen Rampen, jedenfalls wollte man eine horizontale Fahrbahn und bequemere Zufahrten. Die Gesuchsteller fanden Gehör bei ihrer Obrigkeit. Deren Verhandlungen mit den Gemeinden und dem Staat Freiburg endeten mit dem *Todesurteil* für die alte Brücke.

Freiburg überließ Bern seine jahrhundertelang mit hohen Kosten unterhaltene Brücke, war mit ihrem Abbruch einverstanden, schenkte Bern die entfernten Tuffquadern, zahlte 5000 Franken als Beitrag an die Kosten der Abbrucharbeiten und stellte es dem initiativen Nachbarn anheim, wie er den neuen Senseübergang, der als Verbindung zum Bahnhof Flamatt unentbehrlich war, gestal en wolle[245].

Nach dem Bau einer hölzernen Notbrücke wurde das Werk Cottis im Winter 1891/92 größtenteils abgebrochen. Entfernt wurden die gewölbte Fahrbahn und der mittlere der drei Pfeiler, die beiden andern sollten zusammen mit den beiden Widerlagern die

[245] StAB BB X 2384, Nr. 2129, Gesuch der Einwohnergemeinde Neuenegg an den Regierungsrat des Kantons Bern, 19. Mai 1888; Nr. 2695, Brief des Gemeinderates von Neuenegg an die Baudirektion, 19. April 1891: Nr. 2693 und Nr. 1071, Briefe des freiburgischen Staatsrates an den bernischen Exekutivrat vom 21. Okt. 1890 und vom 10. Juli 1891.

Nachfolgebrücke tragen[246]. Eine harte Knacknuß gaben den Zerstörern die *Gewölbe* auf; sie waren durch Eisenklammern so stark verfestigt, daß sie noch einige Jahrhunderte länger gehalten hätten[247]. Ends 1892 war auch der Ersatz, die von Bern *allein* geplante und gebaute *eiserne Fachwerkbrücke* fertiggestellt. Ihr Unterhalt wurde durch einen Staatsvertrag geregelt, in dem Freiburg auch sein Einverständnis zum Abbruch der alten Brücke bestätigte[248].

Das Verhalten der Freiburger Regierung in dieser Angelegenheit ist nicht ohne weiteres verständlich; es verrät Verständnislosigkeit und Gleichgültigkeit gegenüber dem Staatseigentum in Sensebrück. Die Erklärung dafür findet man nicht in den amtlichen Akten, sondern in den Zeitumständen und in der Mentalität der kulturell und politisch maßgeblichen Kreise in der Hauptstadt. Der in früheren Jahrhunderten wichtigste Außenposten des Standes Freiburg war seit vielen Jahrzehnten ohne jegliche politische Bedeutung, für die Herren an der Macht Grund genug, keine Zeit mit den dortigen Baudenkmälern zu verlieren, zumal sie für die städtische Fremdenindustrie keine Rolle spielten und zudem in der Alten Landschaft, zuäußerst im deutschen Kantonsgebiet lagen. Wie wenig Deutschfreiburg damals galt, bezeugt mit aller Deutlichkeit die 1831 und 1848 eingeführte, nach 1857 nur widerstrebend gemilderte Minderheiten-, Sprachen- und Schulpolitik[249]. Schon vor 100 Jahren war Sensebrück für die Freiburger keine geschichtlich bedeutsame, erinnerungswürdige Stätte, kein «lieu de mémoire» mehr, nicht einmal für die Historiker.

Das amtliche Freiburg hatte Sensebrück schon nach der *Privatisierung des Zollhauses und des Herrengutes* (1804) und vollends und endgültig nach der *Abschaffung des Grenzzolls* (1848) *abgeschrieben*, kam aber nicht darum herum, weiterhin den Auenwald zu bewirtschaften und sich um den von Schwellenkorporationen

[246] StAB BB X 2384, StVBB 1891, S. 189; 1892, S. 12.
[247] Gremaud (wie Anm. 238), S. 23; Delacretaz (wie Anm. 210), S. 92.
[248] StAB BB X, StVBB 1891, S. 189: 1892, S. 11 und 12; 1893, S. 48; StAF Registre des Délibérations du Conseil d'Etat, CE I 93, S. 62 24. Jan. 1893.
[249] Dazu Peter Boschung, *Die freiburgische Sprachenfrage. Leidensgeschichte und Aufbruch einer Minderheit,* Freiburg 1989, S. 5–78.

betriebenen Uferschutz zu kümmern. In andern Dingen ging die Fahrlässigkeit des Eigentümers Staat so weit, daß er zum Beispiel das kleinere Werk Cottis am Ort, die schmucke Sankt-Beats-Kapelle, zu einem Unterschlupf für Mäuse, Ratten und Fledermäuse verkommen ließ. Sie wurde erst gesäubert und notdürftig wieder in Stand gesetzt, als Joseph Schmutz, seit 1908 Pfarrer in Wünnewil, sie für ihren ursprünglichen Zweck beanspruchte und fortan für die Diasporakatholiken in Flamatt, Neuenegg und Thörishaus an Sonn- und Feiertagen Gottesdienst feierte[250].

Als die Legislative 1851 den Staatsvertrag betreffend die neue Brücke an der Neuhausfluh ratifizieren sollte und als bekannt wurde, die Beseitigung der alten Brücke bei Neuenegg werde in Erwägung gezogen, erklärte der Baudirektor Bielmann diese Lösung für unwahrscheinlich, und zwei Großräte sprachen sich entschieden dagegen aus[251].

Von diesem Erhaltungswillen war um 1890 nichts mehr zu spüren. Andere Sorgen und Aufgaben beschäftigten die damalige Regierung: Auseinandersetzungen mit parteipolitischen Gegnern, der Kampf um die Alleinherrschaft der Konservativen Partei, der Ausbau der 1889 gegründeten Universität, aber auch zahlreiche andere Straßen- und Brückenprojekte, sowohl im welschen Kantonsteil wie im freiburgisch-bernischen Grenzgebiet (Düdingen–Bösingen–Laupen, Albligen–Überstorf–Flamatt, Schwarzenburg–Sodbach–Heitenried, Schwarzseeschlund).

Das geringe Interesse Freiburgs an der alten und neuen Brücke bei Neuenegg verrät sich (und ist zwischen den Zeilen zu lesen) durch Einzelheiten in den vorwiegend schriftlich geführten Verhandlungen. Im Herbst 1890 teilte die Regierung dem bernischen Exekutivrat mit, der Staat Freiburg *habe kein Interesse an der Restauration der Brücke als Verbindungsstraße* (comme voie de communication), weil sie zur Zeit die Straße Albligen–Flamatt baue, die vor allem den Bernern von Nutzen sein werde; sie sei jedoch geneigt, darauf einzutreten, sofern diese Restauration *die*

[250] Mündliche Mitteilung des Augenzeugen Michele Bottinelli, Baumeister in Flamatt; Boschung, *Zollamt und Kapelle* (wie Anm. 10), S. 90.
[251] StAF BOGC (wie Anm. 216), GC V 16, 27. Jan. 1851.

Verhältnisse an der Sense [oder bei Sensebrück?] *verbessere* (en tant que la restauration du pont améliorera le régime de la Singine). Hier ist zu bedenken, daß die wichtigste und bequemste Verbindung zwischen Freiburg und Bern seit 1854 die neue Kantonsstraße durch das Mühle- und das Wangental war. In den Belegen fällt zudem ein unterschiedlicher Sprachgebrauch auf, der auf eine verspätete Klärung der Grundsatzfrage hinzudeuten scheint. Freiburg sprach noch von einem Wiederaufbau (reconstruction), als der Abbruch und der Ersatz durch eine eiserne Fachwerkbrücke in Bern schon beschlossene Sache war[252].

Bern, das den Brückenwechsel von Anfang an als *sein* Unternehmen betrieben hatte, stellte seine *Dokumentation* darüber auch Freiburg zur Verfügung, so auf Bitte von Staatsrat Alphonse Théraulaz zwei Photographien der neuen Brücke. Das Überlassen des bernischen Plans der freiburgischen Brücke von 1598 verdankte der Kantonsingenieur Amédée Gremaud persönlich, nicht ohne nachträglich zu bedauern, daß das historisch wertvolle Baudenkmal nicht erhalten werden konnte[253].

Obwohl die Modernisierung des Senseübergangs bei Neuenegg laut bernischer Beweisführung auch der Bevölkerung des Senseunterlandes zugute kam, findet man in den hiesigen Zeitungen kein Anzeichen, daß die freiburgische Öffentlichkeit sie zur Kenntnis genommen hätte. Gleichgültigkeit also nicht nur der Politiker, sondern auch der Presse, vielleicht auch der Bevölkerung, mit Ausnahme der nächsten Nachbarn[254]. Historisch interessierte Kreise vernahmen davon durch einen nostalgischen *Nachruf* auf die alte und eine sachliche Vorstellung der neuen Brücke, verfaßt vom Kantonsingenieur Amédée Gremaud[255]. Ein ähnlicher Artikel Gremauds in der «Bauzeitung» enthielt die Bemerkung, zu den Kosten dieses Umbaus wäre es möglich gewesen, das «Profil» der

[252] StAB BB X 2384, Brief vom 21. Okt. 1890 und vom 10. Juli 1891.

[253] StAB BB X 2384, Brief vom 16. Jan. und vom 16. Febr. 1892.

[254] StAB BB X 2384, Gesuch vom 19. Mai 1888 und Brief vom 19. April 1891; StAF «La Liberté», Jahrgang 1893; «Freiburger Zeitung» 1893 laut mündlicher Mitteilung von Redaktor Anton Jungo.

[255] Gremaud (wie Anm. 238), S. 19–25; Delacrétaz (wie Anm. 210), S. 92, 93.

Brücke zu verbessern und sie weiterbestehen zu lassen. Diesem Vorwurf begegnete der bernische Bezirksingenieur von Graffenried mit der Feststellung, ein anderes Projekt als das ausgeführte sei nicht in Frage gekommen und von seiten Freiburgs seien nie andere Vorschläge gemacht worden[256].

Damit ist die Brückengeschichte nicht zu Ende. Den Unterlauf der Sense, soweit sie die natürliche und gleichzeitig die politische Grenze zwischen Bern und Freiburg bildet, kann man heute auf acht Brücken überqueren; sechs davon sind *nach 1893* gebaut worden. Ihre Geschichte zu schreiben, muß einer späteren Arbeit überlassen werden.

Zusammenfassung

Brücken entstanden aus den Bedürfnissen von Handel und Wandel auf vielbegangenen Straßen zwischen politisch und wirtschaftlich bedeutenden Siedlungen. Bei der Weiterentwicklung der Zivilisation wurden Bau und Unterhalt von Brücken zu einer *Aufgabe der Öffentlichkeit*, zu einer selbstverständlichen *Dienstleistung*, nützlich, notwendig, unentbehrlich für die eigenen Leute wie für die Fremden auf Reisen. Für das Gemeinwesen war eine Brücke *Wohltat und Last* zugleich, oft eine schwere finanzielle Last. Trotz der Zolleinnahmen war sie nie selbsttragend, geschweige denn gewinnbringend, aber sie schaffte Arbeit, Brot und Verdienst – und sie ermöglichte Begegnungen zwischen Nachbarn und Völkern.

Die Geschichte der Sensebrücken widerspiegelt in verkleinertem Maßstab *das unbeständige Verhältnis* zwischen Freiburg und Bern, das wir aus der allgemeinen Geschichte kennen: den Wechsel von Freundschaftsbündnissen und Kriegen, eine jeweils von neuen Konstellationen und Interessenlagen bestimmte Politik, bald Rivalität, bald Zusammenspiel. Stolz auf sein Zollamt, baute Freiburg die Brücken lange allein, war aber doch gelegentlich froh

[256] StAB BB X 2384, Brief vom 14. Nov. 1892.

um kleinere freundnachbarliche Hilfeleistungen. Die *Abkehr vom Alleingang* bahnte sich an, als Bern und Freiburg im 18. Jahrhundert zur Einsicht gelangten, daß nur mit vereinten Kräften die Sense zu bändigen, der Talboden bewohnbar zu machen sei. Aber erst im 19. Jahrhundert, kurz nach der Gründung des Bundesstaates, gelang ihnen 1852–1854 das erste Gemeinschaftswerk, die dritte Steinbrücke.

Damit wird deutlich, daß Brückengeschichte – wie jede Geschichtsschreibung – *Entwicklungsgeschichte* ist. Sie legt eine ganze Reihe vielfach vernetzter Entwicklungsstränge frei, Wandlungen der Zivilisation, der Mentalität, der Kultur, wirtschaftliche, soziale, politische Veränderungen, technische Anwendungen neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse und Erfindungen, und sie erlaubt Einblicke in einzelne Menschenschicksale, wie sie, durch Leistung oder Versagen auffallend, unter den verschiedensten Umständen so oder ähnlich zu allen Zeiten vorkommen. Die Sensebrückengeschichte ist vom Strom der Welt- und Schweizergeschichte getragene und bewegte Kantons-, Orts- und Personengeschichte.

Dank

Diese Abhandlung widme ich meiner lieben Frau Else zum Dank für ein halbes Jahrhundert treuer Mitarbeit, zuerst während 35 Jahren als fachkundige Gehilfin in unserer Landpraxis und seither für unzählige, oft anspruchsvolle Schreibarbeiten.

Herzlich danke ich auch allen, die mir irgendwie behilflich waren, so für die Beschaffung von Quellen und Belegen, in Freiburg namentlich dem allzeit dienstbereiten Stellvertretenden Staatsarchivar Herrn lic. phil. Hubert Foerster, Herrn Dr. phil. Hermann Schöpfer vom Inventar der Kunstdenkmäler und Herrn lic. phil. Raoul Blanchard, Museum für Kunst und Geschichte, im Staatsarchiv Bern den Herren lic. phil. Nicolas Barras, Hans Hostettler und Peter Gsteiger, sodann für wertvolle Hinweise Herrn Dr. med. Stefan Häcki, Herrn Redaktor Anton Jungo, Frau Marie Spicher-Boschung und für technische Hilfe Herrn Dr. med. vet. Heinrich Boschung.