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

Artikel: Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück
Autor: Boschung, Peter
Kapitel: Zwischenzeit : 1599-1892
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

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.