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

Artikel: Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück
Autor: Boschung, Peter
Kapitel: Die dritte Steinbrücke von 1852-1854
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

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.