

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

Artikel: Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück
Autor: Boschung, Peter
Kapitel: 1892 : Das Ende der Brücke von Abraham Cotti
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: 24.01.2026

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

1892: Das Ende der Brücke von Abraham Cotti

Die Geschichte läßt keinen Zweifel aufkommen: Die Geschieke aller hiesigen Brücken wurden durch die Sense bestimmt, ihr waren alle ausgeliefert. Die schmerzlichen Erfahrungen, die der Stand Freiburg jahrhundertlang mit ihr machte, faßte der Staatskanzler Dr. med. Jean-Nicolas-Elisabeth Berchtold²⁴³ 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 WassergröÙe eine Überschwemmung zu befürchten.

Den bernischen Gemeinden ging es in erster Linie darum, das berückigte 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, gestalten wolle²⁴⁵.

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 Neueneegg an den Regierungsrat des Kantons Bern, 19. Mai 1888; Nr. 2695, Brief des Gemeinderates von Neueneegg 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 tragen²⁴⁶. Eine harte Knacknuß gaben den Zerstörern die *Gewölbe* auf; sie waren durch Eisenklammern so stark verfestigt, daß sie noch einige Jahrhunderte länger gehalten hätten²⁴⁷. Ende 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 bestätigte²⁴⁸.

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 Baudenkmalern 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 Schulpolitik²⁴⁹. 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.

betriebeben 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 feierte²⁵⁰.

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 Biemann diese Lösung für unwahrscheinlich, und zwei Großräte sprachen sich entschieden dagegen aus²⁵¹.

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 war²⁵².

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 konnte²⁵³.

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 Nachbarn²⁵⁴. Historisch interessierte Kreise vernahmen davon durch einen nostalgischen *Nachruf* auf die alte und eine sachliche Vorstellung der neuen Brücke, verfaßt vom Kantonsingenieur Amédée Gremaud²⁵⁵. 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 worden²⁵⁶.

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.