Zeitschrift: Freiburger Geschichtsblätter
Herausgeber: Deutscher Geschichtsforschender Verein des Kantons Freiburg
Band: 74 (1997)

Artikel: Die neuen Brücken am Unterlauf der Sense
Autor: Boschung, Peter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-340943

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

DIE NEUEN BRÜCKEN AM UNTERLAUF DER SENSE

PETER BOSCHUNG

Einleitung

Auf ihrem 33.50 km langen Weg durchfließt die Sense – bald ein zahmes Rinnsal, bald ein wilder Bergstrom – drei ganz verschiedene Geländestufen, auf der untersten, mit einem jähen Richtungswechsel von Norden nach Westen, zwischen Thörishaus und der Vereinigung mit der Saane unterhalb Laupen, ein Trogtal mit mehr oder weniger breiter Sohle. Im 14. und 15. Jahrhundert war diese letzte Stufe unter dem Namen Siebenfurten bekannt. Nicht nur als Standes- und Zollgrenze, auch in kriegerischen Auseinandersetzungen spielte das Sensetal eine bedeutende Rolle, so im Laupenkrieg 1339–1341, während des Sempacher- und Näfelserkrieges 1386 und 1388, im Savoyerkrieg 1447–1448, beim Einfall der Franzosen 1798, im Sonderbundskrieg 1847, zuletzt, vorsorglich mit zahlreichen Tanksperren, während des Zweiten Weltkrieges 1939–1945[1].

Neu nenne ich in dieser Studie jene Brücken, die im 19. und 20. Jahrhundert gebaut wurden, also in den Zeiten, da der Schienenweg die Naturstraße, die Eisenbahn die Postkutsche ablöste und dann auf Asphaltstraßen vom Automobil überholt wurde.

[1] Abkürzungen siehe S. 365. – Zur Erklärung der Bezeichnung Siebenfurten sowie zur Geographie und Geschichte des Unterlaufs siehe Peter BOSCHUNG, *Die Grenzregelung von 1467 zwischen Bern und Freiburg*, in: FG 47 (1955/56), S. 63–108; Peter BOSCHUNG, *Die Entstehung des Zollamtes Sensebrück*, in: FG 48 (1957/58), S. 15–26; Peter BOSCHUNG, *Furten und Fähren am Unterlauf der Sense*, in: BHkSb 51 (1981), S. 23–26.

Die *früheren*, im Spätmittelalter entstandenen Brücken sind letztes Jahr in den «Freiburger Geschichtsblättern»[2] vorgestellt worden, dazu – vorweggenommen – eine *neue*, die 1852–1854 als Teil der neuen, ins Mühle- und Wangental verlegten Kantonsstraße zwischen Flamatt und Thörishaus gebaut worden war. Zuvor, zwischen 1470 und 1854, war die Brücke bei Neuenegg an der alten Freiburg–Bern-Straße der einzige gebaute Übergang am Unterlauf des Gewässers, soweit es die natürliche und politische Kantonsgrenze zugleich bildet[3]. Dieses in der Mitte des 19. Jahrhunderts neuartige Bauwerk wurde anschließend an die alten Brücken behandelt, weil es architektonisch den Übergang zwischen alter und neuer Bauweise, zwischen den spätmittelalterlichen, gewölbten Bogenbrücken aus Natursteinquadern und den Brücken aus neuartigen Baustoffen mit horizontaler Fahrbahn bildet.

Zeitlich verteilen sich die neuen Brücken über die Spanne zwischen 1858 und 1996, *örtlich* – mit einer Häufung zwischen Neuenegg und Thörishaus – über den ganzen Unterlauf. Mit Ausnahme der letzten vier haben sie nicht bis heute gehalten; sie mußten durch Neubauten ersetzt werden, die ich jeweils anschließend an ihre chronologisch angeordneten Vorgängerinnen behandle.

Die Reihe der neuen Brücken eröffnet die Eisenbahnbrücke am Senseknie. Damit ihre Geschichte nicht im Leeren hange, ist es notwendig, sie in einen Bericht über das schweizerische und freiburgische Eisenbahnwesen einzubetten.

Kurzfassung der Eisenbahngeschichte

Dampfbetriebene Eisenbahnen wurden – um 1825 – zuerst in England gebaut. Zehn Jahre später eroberte das neue Verkehrsmittel

[2] Peter BOSCHUNG, *Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück*, in: FG 73 (1996), S. 7–69.

[3] Unterhalb Noflen trennt sich nämlich die politische Grenze von der natürlichen, bricht nach Süden aus und umgreift im Winkel zwischen Sense und Saane bernisches Gebiet, das von altersher zur Stadt Laupen gehört.

das Festland, nach weiteren zehn Jahren auch die Schweiz. Zusammen mit der Schaffung des Bundesstaates hat der Eisenbahnbau die Schweizer Geschichte des 19. Jahrhunderts entscheidend geprägt. Politische und wirtschaftliche Bestrebungen gingen Hand in Hand und beflügelten einander. Die Eisenbahn wurde zum Wahrzeichen des Jahrhunderts[4]. Die Bundesverfassung von 1848 hatte die schlimmsten Behinderungen von Handel und Verkehr beseitigt: die kantonalen Grenzzölle, die vielen Geldsorten, Maße und Gewichte, die an Private verpachteten Posten[5]. Doch die Mentalität des Staatenbundes, das Pochen auf die kantonale Souveränität, behauptete sich in breiten Kreisen lange über 1848 hinaus. Sie behinderte und verzögerte die Verwirklichung Kantonsgrenzen übergreifender Werke von allgemeinem Interesse. In der Eisenbahnfrage entzündete sich der Streit der Politiker an der Frage «Staatsbahn oder Privatbahnen?» und dann im Wettbewerb um die Linienführungen.

Dem Eisenbahnbau war eine allgemeine Verbesserung des Transportwesens durch eine lebhafte Straßenbautätigkeit vorausgegangen, bei uns zum Beispiel durch die etappenweise Verlegung der Kantonsstraße Freiburg–Bern ins Mühle- und ins Wangental[6]. Dann wandten die wirtschaftlich und technisch interessierten Kreise ihre Aufmerksamkeit und ihre Investitionen vorbehaltlos den Eisenbahnen zu. Die ersten wurden mit ausländischer Hilfe von privaten Bahngesellschaften gebaut. Im Gegensatz zu den meisten Kantonen, die sich früh um eine Bahnkonzession bemühten, zeigte sich Freiburg anfänglich zaghaft-zurückhaltend, während der Kan-

[4] *Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes* (JW), Band I, 1947, S. 3ff.: Hans Bauer, *Die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen.*

[5] JW (wie Anm. 4), S. 11ff.; Annelies Hüssy, *Die Geschichte der Fischerpost 1798–1832*, in: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde 58 (1996), S. 132ff.; Peter F. Kopp, *Die tapferen Frauen von der Plaffeier Post*, in: Freiburger Volkskalender 1997, S. 85: «... und bei uns.»

[6] Die Geschichte der neuen Linienführung ist beschrieben in: Boschung (wie Anm. 2), S. 52–59. In der ersten Etappe (1838–1843) wurde von Lustorf über Berg–Lanthen und durch das Mühletal eine neue Straße gebaut und nach Flamatt in Sensebrück an die alte Strecke angeschlossen. In den Jahren 1852–1857 bewerkstelligte Bern die Verlegung ins Wangental, was eine neue Sensebrücke nötig machte. Diese befindet sich an der Neuhausfluh zwischen Flamatt und Thörishaus und heißt im Volksmund «die steinige Brücke» ; sie ist im genannten Artikel vor S. 33 abgebildet.

ton Waadt seine Interessen rücksichtslos und mit allen Mitteln zu verfechten verstand. Lange schien es, als sollte es im schweizerischen Eisenbahnnetz keinen Platz für Freiburg geben, einesteils, weil man sich anfänglich nur eine einzige West–Ost-Verbindung vorstellen konnte, der Kanton Waadt schon früh die Konzession für eine Strecke Morges–Ifferten (Yverdon) erteilt hatte und eigensinnig beabsichtigte, diese über Stäffis (Estavayer)–Peterlingen (Payerne)–Murten–Solothurn weiterzuführen, andernteils nicht zuletzt deshalb, weil die vom Bund zuerst zugezogenen Gutachter die Überwindung der Saaneschlucht durch eine Bahnbrücke für unmöglich erachteten[7]. Durch diese Lösung wären die Städte Lausanne, Freiburg und Bern vom Durchgangsverkehr abgeschnitten und lediglich mit Zufahrtslinien abgespeist worden.

Verhältnismäßig spät erkannten unsere Politiker die Bedeutung der Bahn für die Zukunft des Kantons. Doch dann setzten sich die radikalen Staatsräte Julien Schaller und Frédéric Bielmann, Baudirektor, auf dem diplomatischen Parkett mit bewundernswerter Energie und Hartnäckigkeit für eine bessere Berücksichtigung des Kantons und vor allem der Hauptstadt ein, schließlich mit aller Entschiedenheit für die West–Ost-Verbindung über die Hauptstadt und längs durch die Mitte des Kantons. Unbeirrt vom Gezänk mit dem Kanton Waadt, trieben sie auch die Vorbereitungen für den Bau voran: die *technischen Studien* und, gemeinsam mit dem städtischen Gemeinderat, die *Finanzierung*, für den Bauernkanton ein ungeheures, waghalsiges Unternehmen[8]. Den unrühmlichen Streit zwischen den Kantonen Waadt und Freiburg entschied schließlich die Bundesversammlung, der Nationalrat am 18., der Ständerat am 23. September 1856. Sie genehmigten die von Freiburg heißbegehrte Linie Lausanne–Oron–Freiburg–Thörishaus–Bern. Angesichts des Konflikts mit Preußen (Neuenburger Handel) hatten vor allem die strategischen Überlegungen von General Guillaume-Henri Dufour dazu beigetragen, die Bundesbehörden umzustimmen[9].

[7] Victor Buchs, *La construction des chemins de fer dans le canton de Fribourg*, Freiburg 1934, S. 22.
[8] Buchs (wie Anm. 7), S. 29–61.
[9] Buchs (wie Anm. 7), S. 70ff.

Freiburg hatte den Bundesentscheid nicht untätig abgewartet. Schon vorher hatte es auf Grund der Vorarbeiten seiner Ingenieure, die seit 1852 an der Arbeit waren[10], wichtige Entscheide getroffen, so unter anderem im November 1855, die Bahn selber zu bauen[11], und am 9. Juni 1856 wurde der vom Oberingenieur Blotnitzki vorgelegte Plan für die Strecke Freiburg–Thörishaus über Düdingen und das Tavernatal samt dem Kostenvoranschlag im Betrag von Fr. 5 867 060 genehmigt[12]. Nach dem Entscheid der Bundesversammlung im September 1856 übertrug der Kanton seine Konzession für Bau und Betrieb der neugegründeten «Eisenbahngesellschaft von Lausanne über Freiburg an die bernische Grenze», womit sich der Bundesrat am 28. Januar 1857 einverstanden erklärte[13].

Kurz nach der günstigen Wende für Freiburg wurde das radikale Regime gestürzt. In den Großratswahlen vom 7. Dezember 1856[14] und in den Staatsratswahlen vom 4. Juni 1857[15] übernahmen die Konservativen die Macht und das Ruder. Auch die neue Regierung hatte mit vielen technischen und politischen Schwierigkeiten zu kämpfen und schwere finanzielle Krisen der beteiligten Bahngesellschaften zu meistern[16]. Doch auch unter den Staatsräten Hubert Charles, Rodolphe de Weck de Bussy und nach dessen Tod unter Louis Weck-Reynold ging die Arbeit tatkräftig voran, besonders von 1858 an. Verzögert durch den schwierigen Bau der Grandfeybrücke, konnte am 27. Juni 1860 vorerst nur die Strecke Bern–Thörishaus–Balliswil eingeweiht und vom 2. Juli an fahrplanmäßig befahren werden. Zwischen Balliswil und Freiburg wurden die Reisenden mit Pferdewagen befördert. Der durchgehende Betrieb auf der Strecke Bern–Freiburg–Lausanne wurde am 2. September 1862 aufgenommen[17]. In der Freude über das gelungene

[10] Buchs (wie Anm. 7), S. 23, 25, 31, 33, 50, 67.
[11] Buchs (wie Anm. 7), S. 43, Dekret des Großen Rates vom 27. Nov. 1855.
[12] AGS 1856, Dekret des Großen Rates vom 9. Juni 1856.
[13] Buchs (wie Anm. 7), S. 74ff.; Gaston Castella, *Histoire du Canton de Fribourg*, Freiburg 1922, S. 571ff.
[14] Castella (wie Anm. 13), S. 587.
[15] Buchs (wie Anm. 7), S. 86.
[16] StVBF 1856, 1857, 1858, 1859, 1860, 1861, 1862; Buchs (wie Anm. 7), S. 86ff.
[17] StVBF 1860, S. XXII; Buchs (wie Anm. 7), S. 115.

Jahrhundertwerk wurden Energie, Wagemut und Ausdauer der freiburgischen Behörden allgemein anerkannt, am Fest in Lausanne sogar von einem Waadtländer Staatsrat gelobt[18].

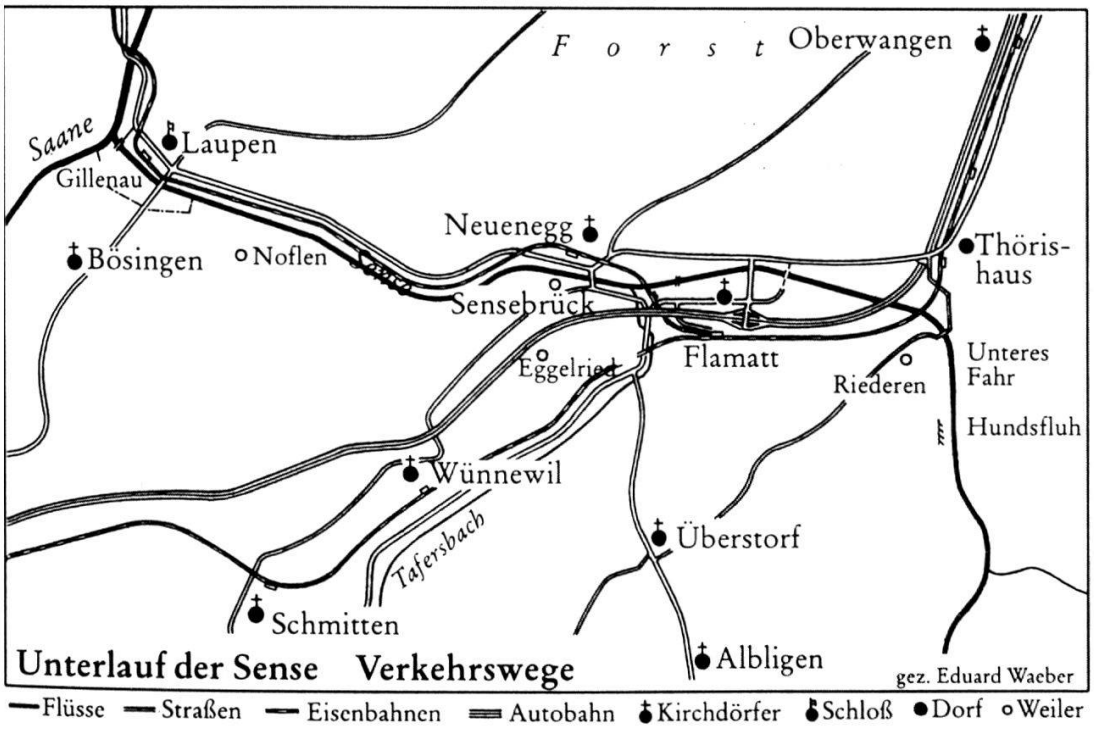
Von den vielen Hochbauten der Strecke Bern–Lausanne fällt nur die Sensebrücke bei Thörishaus in unser Thema. Doch ist hier zunächst eine kurze Erläuterung über Eisenbahnbrücken im allgemeinen am Platz.

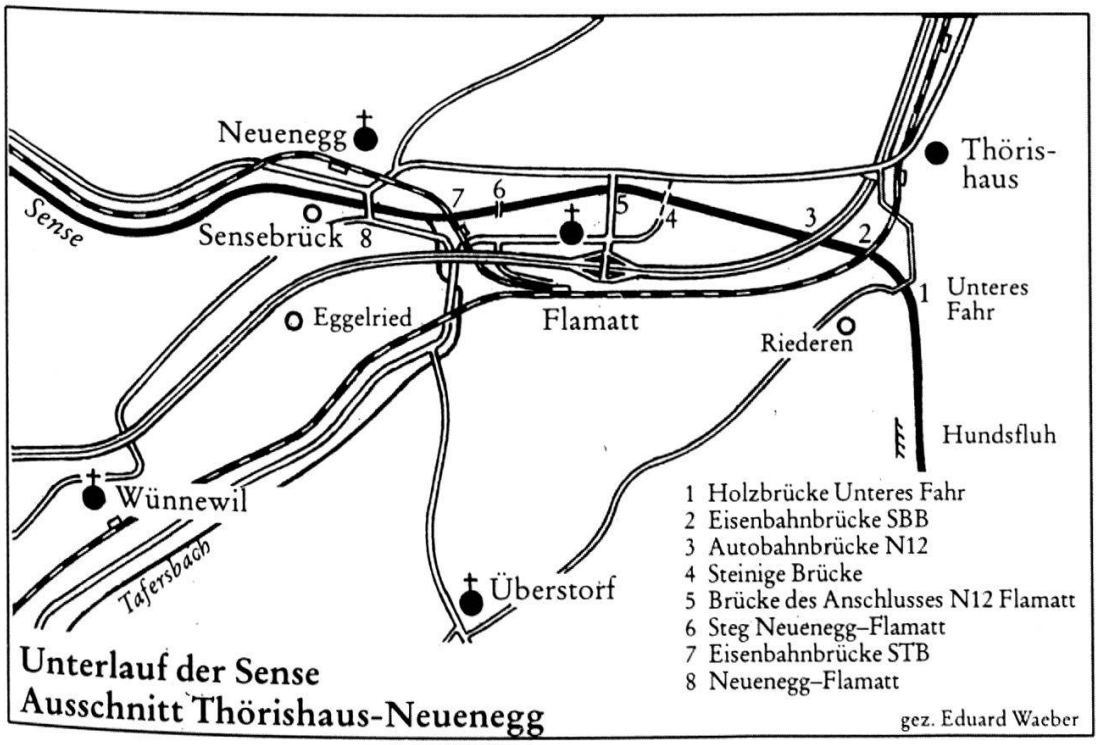
Eisenbahnbrücken

Anfänglich überwanden die Eisenbahnen Flußhindernisse ausnahmslos auf *Gewölbebrücken* aus Natursteinmauerwerk. Gewölbe, Gesimse und Abdeckplatten bestanden aus Quadern und Hausteinen, die Füllungen aus Bruchsteinen. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts kamen nach ausländischen Vorbildern die *Stahlbrücken* auf, die im Straßenbau schon seit Jahrzehnten in Mode waren. Eine reine Eisenbrücke (Flußpfeiler und Oberbau) war zum Beispiel die erste, 1857 bis 1862 erbaute Grandfeybrücke[19]. Für lange Viadukte bevorzugte man schon bald die *gemischte Bauweise*, die oft ohne Flußpfeiler auskam. Ein weitgespanntes Stahltragwerk verband die auf den Ufern stehenden Mauerwerke, beidseits eine Reihe von massiven Gewölben. Von den schwerfälligen und unwirtschaftlichen eisernen Vollwandträgern ging man bald zu den technisch vorteilhafteren und ästhetisch gefälligeren *Fachwerkkonstruktionen* über. Nichts hat die Brückenbautechnik und den Stahlbau stärker gefordert und gefördert als die steigenden Anforderungen der Eisenbahnen.

[18] StVBB 1860, S. 384; Buchs (wie Anm. 7), S. 115. Die Kurzfassung dieser Vorgeschichte darf nicht darüber hinwegtäuschen, daß die schwierige, mühsame Entwicklung sich länger als ein Jahrzehnt hinzog. Sie wird von Hans Bauer in: JW (wie Anm. 4), S. 81–83 kurz und treffend, von Buchs (wie Anm. 7) weitläufig mit allen ihren Phasen dargestellt.

[19] Buchs (wie Anm. 7), S. 103–105.


Forst
Oberwangen
Saane
Laupen
Gillenau
Neuenegg
Bösingen
Noflen
Thöris-
haus
Sensebrück
Flamatt
Eggelried
Riederen
Unteres
Fahr
Hundsfluh
Wünnewil
Tafersbach
Überstorf
Schmitten
Albligen
Unterlauf der Sense Verkehrswege
gez. Eduard Waeber
Flüsse Straßen Eisenbahnen Autobahn Kirchdörfer Schloß Dorf Weiler


Neuenegg
Thöris-
haus
Sense
Sensebrück
Eggelried
Flamatt
Riederen
Unteres
Fahr
Hundsfluh
Wünnewil
Tafersbach
Überstorf
1 Holzbrücke Unteres Fahr
2 Eisenbahnbrücke SBB
3 Autobahnbrücke N12
4 Steinige Brücke
5 Brücke des Anschlusses N12 Flamatt
6 Steg Neuenegg–Flamatt
7 Eisenbahnbrücke STB
8 Neuenegg–Flamatt
Unterlauf der Sense
Ausschnitt Thörishaus-Neuenegg
gez. Eduard Waeber

Günstiger als die Eisenkonstruktionen erwiesen sich auf die Dauer die *Massivbrücken*, zumal der *Stahlbetonbau* mit dem immer vollkommeneren Zement als Bindemittel eine bedeutend bessere Dauerhaftigkeit, aber auch ein vorteilhafteres Verhältnis zwischen Eigengewicht und Nutzlast gewährleistet[20]. Obwohl massiv, ermöglichen gerade die Brücken aus *vorgespanntem Beton* große Spannweiten ohne Flußpfeiler, leicht gewölbt wirken sie zudem elegant.

Die *Sicherheit* der Brücken ist nur um den Preis ständiger *Überwachung* und *regelmäßigen Unterhalts* zu erkaufen. In früheren Jahrhunderten ließ man sich von Schäden und Katastrophen überraschen, heute sorgt man vor. Das Bahnwesen im allgemeinen regelte die Eidgenossenschaft 1852, 1872 und 1897 (Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen) mit *Eisenbahngesetzen*, um die Sicherheit der Brücken kümmerte sie sich mit besonderen *Verordnungen* in den Jahren 1892, 1913 und 1935[21]. Ein spezialisierter Überwachungsdienst untersucht alle fünf Jahre sämtliche Eisenbahnbrücken und besorgt den nötigen Unterhalt[22].

Die Eisenbahnbrücken am Senseknie

Aus der finsteren Schlucht des nordwärts zielenden Mittellaufes bricht die den Voralpen entsprungene Sense vor Thörishaus jäh nach Westen aus, durchfließt ein offenes, anmutiges, am linken Steilufer größtenteils bewaldetes Tal und vereinigt sich unterhalb Laupen mit der Saane. Jahrhundertelang sah die abgelegene Gegend um das Flußknie nur einen bescheidenen Nahverkehr, heute führen dort zwei Verkehrswege von schweizerischer und internationaler Bedeutung über die Sense: eine Eisenbahnlinie und eine Autobahn. Zuerst war die Eisenbahn.

[20] JW (wie Anm. 4), Bd. II, S. 102–112: Otto Wichser, *Brücken, Viadukte und Durchlässe.*
[21] JW (wie Anm. 4), Bd. I, S. 66, 101, 133, 143; Bd. II, S. 102, 103, 114.
[22] JW (wie Anm. 4), Bd. II, S. 114ff.: Otto Wichser, *Unterhalt.*

Die Eisenfachwerkbrücke von 1858/1860

In die *Bauherrschaft* und die *Kosten* teilten sich die Schweizerische Centralbahn (SCB) und die Freiburgische Eisenbahngesellschaft. Die erstgenannte war für die Strecke Bern–Thörishaus zuständig, die andere für die Strecke Thörishaus–Freiburg verantwortlich. Eine *Übereinkunft* über die Aufgabenteilung und Zusammenarbeit kam erst im Laufe des Jahres 1857 zustande, wobei mit dem Bau des Verbindungsstücks, des Senseübergangs, «mit gleichmäßiger Kostenbeteiligung», die Freiburgische Gesellschaft beauftragt wurde[23].

Plan und *Vorprojekt* hatte der Chefingenieur *W. Nordling* schon am 21. Februar 1857 vorgelegt[24]. Die Vertragspartner hatten ein 80 Fuß hohes, 270 Fuß langes Misch-Bauwerk mit steinernen Widerlagern, zwei steinernen Wasserpfeilern und einem eisernen Gitterwerk als Oberbau vorgesehen. Beide Kantonsregierungen hatten dem Projekt im April 1858 zugestimmt[25], ohne sich über den Zustand des Baugrundes zu vergewissern, und darum verlief nicht alles planmäßig.

Als man in den ersten Oktobertagen 1858 die Fundierung des rechtsseitigen Pfeilers in Angriff nahm, stellte man «gegen alles Erwarten» fest, daß der Molassefelsen unter dem Flußbett sich gegen das rechte Ufer hin unter eine Kiesbank absenkte, so daß die linke Hälfte des Pfeilerfundaments auf Felsen zu stehen gekommen wäre, die rechte Hälfte aber auf Pfähle hätte gesetzt werden müssen, eine Lösung, die nicht zu verantworten war. Auf den Vorschlag des Freiburger Oberingenieurs entschloß man sich, statt zweier nur *einen* Pfeiler zu bauen und diesen in der Flußmitte auf sicheren Felsen zu stellen. Der bernische Regierungsrat genehmigte die Änderung am 19. Oktober 1858[26] und nahm die ungewollte Verzögerung zum Anlaß, «den Rückstand der Sensebrücke und der

[23] StVBB 1857, S. 91ff.
[24] StAB, Mappe BB X 5437, S. 106. Centralbahn: Situationspläne.
[25] StVBB 1858, S. 301.
[26] StAB, Mappe BB X 5444 / 81 013, Nr. 3774: Brief des Direktoriums der Centralbahn an den bernischen Regierungsrat vom 8. Okt. 1858, und Nr. 4475: Brief des Regierungsrates; StVBB 1858, S. 301.

Freiburger Strecke» zu tadeln[27]. Im Spätherbst waren jedoch die Widerlager, der Pfeiler und die Zufahrten, auf der Flamatter Seite größtenteils im felsigen Einschnitt, von Thörishaus her auf einem hohen Erddamm, soweit beendet, daß der eiserne Brückenteil hoch über dem Fluß in Angriff genommen werden konnte[28]. Unter der *Oberleitung* der Ingenieure von Muttach und von Werdt hatten die *Bauunternehmer* Studer-Wirth (Bern?) und Gribi & Herzog (Burgdorf) die *Maurerarbeiten* ausgeführt; das *Eisenfachwerk* hatte die Firma Derosne et Cail in Paris geliefert und montiert[29].

Bei der technischen Probefahrt am 23. Juni 1860 fand der bernische Oberingenieur Ganguillet «Unter- und Oberbau in allen Theilen gut». Die feierliche Einweihung, für Bern «die amtliche Collaudation», fand am 27. Juni statt, regelmäßig befahren wurde die Strecke Bern–Balliswil vom 2. Juli an. – Die *Kosten* der Brücke, Fr. 315 000, hatten die Freiburgische Eisenbahngesellschaft und die SCB zu gleichen Teilen zu tragen[30].

Zwei *Bilddokumente*, ein Plan und ein kleines Foto mit kaum leserlicher Legende, bestätigen, daß das Bauwerk aussah, wie man es nach den Akten erwarten durfte. Beide zeigen als geleisetragenden Oberbau ein horizontales Gitterwerk, das auf hochgemauerten Widerlagern und einem einzigen steinernen Flußpfeiler ruht[31].

Diese Mischbauweise löste keine allgemeine Begeisterung aus, vor allem trauten viele Leute dem hierzulande noch ungewohnten eisernen Mittelstück der Brücke nicht; an Wirtshaustischen wurden Gerüchte laut, es sei zu schwach für Eisenbahnzüge, sogar Ingenieure hätten Angst vor der Probefahrt. Der Regierungsstatthalter Rufener in Laupen fühlte sich verpflichtet, seine Vorgesetzten in Bern auf die Bedenken der Bevölkerung hinzuweisen, was zur Folge hatte, daß die Centralbahn unverzüglich um eine Stellung-

[27] StVBB 1859, S. 389.
[28] Buchs (wie Anm. 7), S. 92.
[29] Buchs (wie Anm. 7), S. 106.
[30] StAB, BB X 5444, Nr. 2546; StVBF 1860, S. XXII und 22; StVBB 1860, S. 379; Buchs (wie Anm. 7), S. 102 und 106.
[31] StAF, Baudepartement, Baupläne, Rv 23.3/6, Bd. V, Nr. 401.5. Unsigniert, undatiert. Legende: Chemins de fer Lausanne–Fribourg–Berne, Viaduc de la Singine. Longueur entre les culées 68.86 m. Hauteur au-dessous de l'Etage 15.63 m.

nahme ersucht wurde[32]. In der Antwort vom 18. Mai 1860 verwahrte sich das Direktorium gegen die Kritik inkompetenter Laien, bestätigte sein Vertrauen in die freiburgischen Ingenieure, welche die Ausführung besorgt hatten, versicherte, die Konstruktion biete eine vollkommen hinreichende Garantie, ließ aber doch die Traggitter verstärken, worauf die beschwichtigte Berner Regierung die Brücke als «ein richtig solid konstruiertes Bauwerk» verteidigte. Nach der technischen Untersuchung und der Probefahrt, wobei ihr Oberingenieur Ganguillet «Unter- und Oberbau» – also auch die Eisenbrücke über die Sense – «in allen Theilen gut» befunden hatte, konnte die Regierung die Betriebseröffnung «für ihr Gebiet» mit gutem Gewissen gestatten, wollte aber die Ver-antwortung dafür nicht allein übernehmen. Sie schrieb der Centralbahn am 29. Juni 1860, «hinsichtlich der Solidität der Sensenbrücke» verlasse sie sich nun auf ihre Angaben, empfehle ihr jedoch, deren Zustand weiterhin zu kontrollieren[33].

Die Stahlbrücken erreichten kein hohes Alter[34]. Abgenützt durch immer längere, schwerere und schnellere Züge, genügten sie den steigenden Anforderungen immer weniger. Als die Kontrollorgane der SBB – Rechtsnachfolgerin der privaten Eisenbahngesellschaften – zu Beginn der 1920er Jahre die Sensebrücke untersuchten, fanden sie jedoch auch Mängel und Fehler, die sie den Erbauern zur Last legten; die Aufzählung liest sich wie eine verspätete Mängelrüge: Schon die Herstellung der Eisenteile sei nicht einwandfrei gewesen, das Material mit 8 mm zu dünn, die Hauptträger schlecht montiert, die Nieten vielfach zuwenig angezogen. Die «statische Nachrechnung» ergebe, daß die Spannung der Gurten und der Fahrbahnteile in unzulässigem Maße überschritten

[32] StAB, BB X 5444 / 81 013, Nr. 1917: Brief Rufeners vom 8. Mai 1860 an den Regierungsrat in Bern; Nr. 6313: Brief vom 10. Mai an das Direktorium der Centralbahn.

[33] StAB, BB X 5444, Nr. 6463: Brief vom 29. Juni 1860.

[34] Im Archiv der SBB trifft man nach 1900 mehrere Akten (SBAB E 8300 [A] Bd. 1, 2, 4, 7, 20, 22, 24, 38, 64) mit Titeln wie: Verstärkung und Ersatz von eisernen Brücken, Normen für Brückenverstärkungen, Umbau von Blechbalkenbrücken durch Betonkonstruktionen, Ersatz eiserner Brücken. Als Beispiele werden hier auch der Grandfeyviadukt, die Toggelilochbrücke bei Düdingen und die Sensebrücke bei Thörishaus erwähnt.

werde. Ganz grundlos waren die Zweifel der Bevölkerung 1860 also nicht gewesen. Ein Glück, daß das Blech so lange gehalten hat!

Schon 1922 hatten die Bahningenieure eine *Verstärkung* erwogen. Doch einige andere gewichtige Gründe sprachen dafür, die 60-jährige Brücke durch einen Neubau zu ersetzen. Seit 1860 hatte sich die Flußsohle um 2.50 m gesenkt, der unterwaschene Pfeiler war neu zu unterfangen, sein Fuß neu mit Tuffsteinen zu verkleiden, zu verbessern waren auch die Linien- und die Geleiseführung, namentlich die Übergangskurven vor und nach der schräg über die Sense geführten Brücke. Zudem standen die *Elektrifizierung* und der *Umbau auf Doppelgeleise* auf dem Programm, doch dafür war der Oberbau nicht geschaffen. Diese Überlegungen liest man im Begleitschreiben vom 22. Dezember 1925 zum Gesuch um Ge-nehmigung des Projektes für den Umbau der Sensebrücke bei Thörishaus[35].

Die Betonbrücke der SBB von 1925/1927

Dieses Gesamtprojekt genehmigte die Generaldirektion der SBB am 24. Dezember 1925. Es war zuvor vom Eidgenössischen Bahninspektorat, vom Chefingenieur Mittelland und von den Behörden der Kantone Bern und Freiburg vorbehaltlos gutgeheißen worden. Am gleichen Tag erhielt die Kreisdirektion I in Lausanne den Auftrag, alle administrativen und technischen Vorkehren für die Ausführung zu treffen[36]. Gewitzigt durch die Fundierungsschwierigkeiten auf der Berner Seite, ließ die Bauherrschaft – anders als jene von 1858 – den geologischen Zustand des Baugeländes von der Tiefbohr- und Baugesellschaft Zürich und Bern AG mit *Sondierungen* untersuchen[37].

Die öffentliche *Ausschreibung* zeitigte 25 Offerten. Den *Zuschlag* erhielten die Baufirmen A. Fischer-Reydellet (in Bern?) und

[35] SBAB, E 8300 (A) 24, Nr. 201 / 9 / 40.
[36] SBAB (wie Anm. 35).
[37] SBAB, E 8300 (A) 24. Sondierungen für die Sensebrücke bei Thörishaus, rechtes Widerlager. T und B Nr. 613. Zürich 27. März, Lausanne 1. Mai 1925. Schematischer Grundriß.

Edmond Weber Ingenieur, Entrepreneur in Freiburg. Den *Vertrag* mit ihnen schloß die Kreisdirektion I am 5. März 1926 ab. Für den Neubau schrieb er eine massive Gewölbebrücke mit zwei Öffnungen von 28.50 m Weite und zwei Durchlässe für die Uferwege zwischen Flamatt und Thörishaus vor. Der alte Pfeiler sollte vollständig abgetragen und durch einen neuen, 3.50 m tiefer in den gesunden Felsen eingepflanzten ersetzt werden. Nach Art. 12 sollte die *Arbeit* sofort nach der Vertragsunterzeichnung begonnen werden und am 1. Mai 1927 abgeschlossen sein. Die *Auflagen* für die Unternehmer waren sehr streng. So war als Bindemittel einzig eine bestimmte Art Zement (Ciment Portland artificiel à prise lente) zugelassen, Sensewasser war für die Betonzubereitung nicht gestattet, Quellwasser nur nach anspruchsvollen chemischen Analysen erlaubt. Die Qualität des Betons, vor allem das richtige Mischverhältnis von Kies, Sand und Zement, mußte vor und während der Arbeit geprüft werden. Auch der *Ablauf* jedes Arbeitsgangs war bis in alle Einzelheiten vorgeschrieben[38]. Die ausgeklügelten Messungen der *Belastungsproben*, ausgeführt am 27. Oktober 1926, ergaben voll befriedigende Werte[39].

Die *Kosten* waren Ende 1925 auf Fr. 520 000 veranschlagt[40]. In den mir zugänglichen Akten ist mir keine Schlußabrechnung zu Gesicht gekommen. Im Verwaltungsbericht des Jahres 1927 stellte der Freiburger Staatsrat mit Genugtuung fest, auf dem Kantonsgebiet seien bedeutende Arbeiten zu Ende geführt worden: die Elektrifizierung der Linie Lausanne–Freiburg–Bern, der Umbau des Grandfey-Viadukts, der Toggelilochbrücke und der Eisenbahnbrücke über die Sense zwischen Flamatt und Thörishaus[41]. – Auf das Rätsel, wie der Fahrbetrieb während des Neubaus vor sich ging, fand ich in meinen Quellen keine Antwort.

[38] SBAB, E 8300 (A) 24 Reg. 42 1926, Nr. 7403: Vertrag vom 5. März 1926.
[39] SBAB, E 8300 (A) 24 AKz. 1990/11, Mäppchen 1021/11. Meßprotokolle der Belastungsprobe vom 27. Okt. 1926 mit Plan.
[40] SBAB, E 8300 (A) P Nr. 603 / 14.
[41] StVBF 1927, S. 51.

Die Eisenfachwerkbrücke von 1891/1892 zwischen Neuenegg und Sensebrück

Auf der Zeittafel folgt sie der Eisenbahnbrücke von 1858–1860, an ihrem Standort war sie die Nachfolgerin der vier spätmittelalterlichen Brücken zwischen dem freiburgischen Zollamt Sensebrück und dem bernischen Kirchdorf Neuenegg an der alten Freiburg–Bern-Straße, aber ihre Entstehung verdankte sie der Eisenbahn.

Nach dem Bau der neuen Kantonsstraße (1838–1843, 1852–1857)[42], die über der Brücke zwischen Flamatt und Thörishaus vom Mühletal ins Wangental führte[43], diente die von Abraham Cotti 1598/99 erbaute Bogenbrücke, die 1744 bei einer großen Reparatur verstärkt worden war[44], nur noch dem kleinen Grenzverkehr unter Nachbarn. Ungeahnt zu neuer Bedeutung gelangte sie nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Rorschach–Zürich–Bern–Freiburg–Lausanne–Genf.

Mit seinen günstigen Tarifen zog das neue Verkehrmittel sofort den ganzen Warentransitverkehr an sich. Was vorher umständlich und mit großen Zeitverlusten auf den Straßen verfrachtet wurde, fuhr nun rasch von der Produktionsstätte an eine Station im Netz und konnte dort von den Kunden mit Pferdezug abgeholt werden. Umgekehrt konnten Industrieerzeugnisse und Landesprodukte, Vieh, Käse, Früchte und Getreide, auf der nächsten Station verladen werden. Für die Bauerngemeinden beidseits des Senseunterlaufs – rund 12 000 Seelen – war seit 1860 Flamatt die nächste Bahnstation. Von den freiburgischen Gemeinden Bösingen, Wünnewil, Überstorf, Heitenried und dem nordöstlichen Teil der Gemeinde Düdingen (heute Gemeinde Schmitten) her war sie auf den Gemeindestraßen erreichbar, wer aus dem unteren Teil des Laupenamtes der Station Flamatt zustrebte, mußte die alte Sensebrücke überqueren. Und diese war in den Augen aller Fortschrittlichen ein vorsintflutliches Ungetüm. Man verstand nicht mehr, warum man

[42] Boschung (wie Anm. 2), S. 52, 58, 59.
[43] Boschung (wie Anm. 2), S. 52–61.
[44] Boschung (wie Anm. 2), S. 45.

diese Brücke so hoch gebogen und mit so steilen Anfahrtsrampen gebaut hatte. Eine Steigung von 10% war schon für Fuhrwerke ein Hindernis, die gepflästerte Fahrbahn bei Regen, Schnee und Glatteis für schwerbeladene Wagen, für Menschen, Tiere und Ware ein *gefährliches* Hindernis, zudem drohte bei jeder Wassergröße eine Überschwemmung, denn vor den wuchtigen Pfeilern stauten sich immer mehr angeschwemmte Rollsteine, hier war das Flußbett höher als die Widerlager – und Bagger waren noch unbekannt.

Schon zu Beginn der 1880er Jahre hatte die Brückenbaufirma Ott & Cie in Bern einen bequemeren Übergang vorgeschlagen und geplant – ohne Erfolg. Von der Gemeindeversammlung am 2. April 1888 beauftragt, nahm sich schließlich der Einwohnergemeinderat Neuenegg des allgemeinen Anliegens an. Er richtete am 19. Mai 1888 ein Gesuch an die Baudirektion des Kantons Bern. In wohlgesetzten Worten legte er dar, die ganze Gegend sei für die Benützung der Eisenbahn einzig auf die Station Flamatt angewiesen, und deshalb habe der Verkehrsfluß auf der Sensebrücke bei Neuenegg stark zugenommen, sie werde täglich von rund 30 bis 40 Fuhrwerken und sechs Mal von der Pferdepost Laupen–Flamatt–Laupen befahren. Aus den oben genannten Gründen genüge sie den neuen Anforderungen nicht mehr, eine Änderung sei dringend notwendig. Unterstützung erhielt das Gesuch durch die Gemeinderäte von Laupen, Mühleberg und Dicki (heute Kriechenwil) und vom Regierungsstatthalter des Amtes Laupen[45]. In einem späteren Schreiben betonte die Einwohnergemeinde Neuenegg nochmals die Notwendigkeit der Verkehrsverbesserung durch «die Herabsetzung» der Brücke auf eine ebene Fahrbahn, diesmal mit dem Hinweis, Flamatt sei neben Romont «die am stärksten frequentierte Station» der Linie Bern–Freiburg–Lausanne, und wenigstens zwei Drittel der in Flamatt verladenen Waggons Obst würden aus dem Kanton Bern geliefert, und zwar gezwungenermaßen über die Sensebrücke, deren Überfahrt sehr beschwerlich und gefährlich sei[46].

[45] StAB, Mappe BB X 2384, Nr. 2129. Hinsichtlich Inhalt, Form und Ton, Begründung, Darstellung und Handschrift ist dieser Brief das Muster einer Petition an die Obrigkeit.

[46] StAB, BB X 2384, Nr. 2695: Brief vom 19. April 1891.

Dieser Druck von unten bewog die Berner Regierung, die Angelegenheit als *ihre* Sache in die Hand zu nehmen, wozu sie freilich der Zustimmung des Brückeneigentümers bedurfte, des Staates Freiburg. Dessen damalige Regierung verhielt sich merkwürdig. Auf das Ansinnen Berns, den Senseübergang zeitgemäß zu verbessern, trat sie nur widerwillig ein, um das Los ihres Baudenkmals am ehemals wichtigen und prestigeträchtigen Außenposten kümmerte sie sich kaum, die Gestaltung der neuen Brücke überließ sie ohne Bedenken dem Nachbarn. Man bekommt den Eindruck, sie sei geradezu erleichtert gewesen, das belastende historische Erbe an der fernen Grenze billig loszuwerden[47].

Einen Plan für den Umbau der Brücke hatte Bern schon 1889 bereit[48]. Nach der Vernehmlassung bei den interessierten Gemeinden genehmigte ihn der Große Rat samt dem Kostenvoranschlag am 26. Mai 1891[49]. Der Regierung in Freiburg war das Projekt am 18. September 1889 unterbreitet worden. Daß sie – wenn auch zurückhaltend – auf den Handel einging, geht aus Zuschriften des Staatsratspräsidenten und Baudirektors Alphonse Théraulaz hervor; Ratsbeschlüsse dazu sucht man in den freiburgischen Quellen freilich umsonst[50].

Vereinbart wurde in mündlichen und schriftlichen Verhandlungen ein Umbau der Bogenbrücke von 1598/1599: Der mittlere der drei Pfeiler und die vier Bögen sollten vollständig beseitigt werden. An Stelle des großbuckligen Oberbaus sollte ein ebenes Eisenfachwerk auf die bestehenden Widerlager und die restlichen Pfeilerstümpfe gesetzt werden. Die abgebrochenen Tuffsteinquadern gingen als Geschenk zur freien Verfügung an den Staat Bern über. An die Kosten des Umbaus versprach Freiburg einen Beitrag von Fr. 5000[51].

[47] Boschung (wie Anm. 2), S. 63ff.: Das Ende der Brücke von Abraham Cotti.

[48] StAB, BB X 2384, Nr. 613, Nr. 2129, Nr. 2693.

[49] StAB, BB X 2384, Nr. 2693a.

[50] StAB, BB X 2224, Nr. 2693, Briefe vom 21. Okt. 1890, 10. Juli 1891, 8. Jan. 1892. In den Protokollen des Staatsrates, des Großen Rates und in der AGS der Jahre 1890, 1891 und 1892 ist die Sensebrücke dagegen kein Thema.

[51] StAB, BB X 2384, Nr. 2129 und Nr. 2695.

Auf die *Ausschreibung* gingen fünf Angebote ein. Den *Auftrag* erhielt die Maschinenfabrik Bern, die für den *Pauschalbetrag* von Fr. 40 000 das *Gesamtwerk* (Abbruch, Unterbau und Eisenkonstruktion) übernahm; für die *Maurerarbeiten* verständigte sie sich mit dem Baumeister Bürgi in Bern[52]. Vor dem Beginn des Abbruchs fand der zuständige Bezirksingenieur IV, C. von Graffenried, «es wäre schade, diesen monumentalen, sowohl in technischer als historischer Beziehung interessanten Bau verschwinden zu lassen, ohne ein Bild davon zurückzubehalten». Seinem Vorschlag entsprechend, wurde das Baudenkmal fotografiert, und mit den Bildern und einem Plan auch die freiburgische Baudirektion bedient[53].

Nach dem Bau einer hölzernen *Notbrücke* begann im November 1891 der zerstörerische Teil des Unternehmens. Im Februar 1892 mühten sich die Arbeiter ab, die durch zahlreiche Eisenklammern verfestigten Bogengewölbe in die einzelnen Tuffquadern zu zerlegen; viele wurden dabei zerstört und in den Fluß geworfen[54]. Mitte Juni 1892 war auch der metallene *Oberbau* soweit fertiggestellt, daß die Brücke dem Verkehr geöffnet werden konnte. Die *Belastungsprobe* fand allerdings erst am 4. Juli, die Übernahme durch die Kantonsingenieure C. von Graffenried und A. Gremaud am 17. Juli 1892 statt[55].

Ein halbes Jahr später einigten sich die beiden Kantone mit einem *Staatsvertrag* über den *Unterhalt* der vom Stand Bern allein geplanten und gebauten Brücke. Den eisernen Teil hatte Bern allein zu unterhalten. Beiden Kantonen gemeinsam oblag die Sorge für den Zustand der Widerlager, der Pfeiler und der Fahrbahn. Bei *Reparaturen* hatte Bern die Pläne und Voranschläge zu erstellen, nach der Genehmigung durch Freiburg die Ausführung zu überwachen und die Unterlagen für Verrechnung und Kostenteilung zu liefern. Unterzeichnet wurde das Abkommen vom 11. Januar 1893 in Freiburg am 24. Januar, in Bern am 1. Februar 1893[56].

[52] StAB, BB X 2384, Nr. 3369.
[53] StAB, BB X 2384, Nr. 5273.
[54] StAB, BB X 2384, Nr. 364, 368, 404, 797.
[55] StAB, BB X 2384, Nr. 3536.
[56] StAB, BB X 2884, Nr. 466; Registre des déliberations du Conseil d'Etat, CE I 93, p. 62: séance du 24 janvier 1893.

Über die *Bauart* des neumodischen Senseübergangs sind wir unterrichtet durch einen *Plan*[57], durch den bernischen *Staatsverwaltungsbericht*[58] und durch eine *Beschreibung* des freiburgischen Kantonsingenieurs[59], über sein *Aussehen* durch mehrere fotografische Aufnahmen. Laut dem Bericht der Baudirektion war die Brücke 68.8 m lang, 4 m hoch über dem Flußbett, die *Fahrbahn* (wie die alte) 5 m breit, jedoch nicht genau horizontal, sondern zwischen den beiden Pfeilern 30 cm höher als die Widerlager. Die *Öffnungen* maßen (vom linken zum rechten Ufer gesehen) 16 m – 31.6 m – 21 m. Die Geländer bestanden aus Reihen von quadratisch angeordneten, diagonal verstrebten Eisenbalken. Die Eisenkonstruktion wog 61, die Brücke insgesamt 77 Tonnen. Die Tragfähigkeit war auf 350 kg je Quadratmeter berechnet.

Der Bau war veranschlagt auf		Fr. 40 000.–
Die tatsächlichen *Kosten* beliefen sich auf		37 833.–
Davon trug	der Kanton Bern	24 500.–
	die Gemeinde Neuenegg	8 333.–
	der Kanton Freiburg	5 000.–[60]

Laut Gremaud, der auf eine Gesamtsumme von Fr. 37 518 kommt, waren die Kosten durch folgende *Leistungen* verursacht:

Notbrücke	Fr. 2 000.–
Abbruch des Mittelpfeilers und des Oberbaus	3 000.–
Anpassung des verbleibenden Mauerwerks	1 200.–
Eisenkonstruktion	30 120.–
Zufahrten	1 138.–[61]

[57] StAB, BB X 2384, Plan Nr. 236a der Baudirektion: Neueneggbrücke, Neubau. Zeichnung der Kunstbauten im Maßstab 1:200, 1889, vom Großen Rat genehmigt am 26. Mai 1891.

[58] StVBB 1891, S. 189.

[59] Amédée GREMAUD, *Le pont de Neuenegg*, in: Nouvelles Etrennes Fribourgeoises 27 (1893), S. 24 und 25. Die Maßangaben stimmen nicht genau mit den bernischen Zahlen überein.

[60] StVBB 1892, S. 11; StVBF 1892, S. 15; Comptes généraux de l'administration des finances 1892, p. 15: Dépenses du service extraordinaire, Pont sur la Singine à Neuenegg, subside à l'Etat de Berne frs. 5000.

[61] GREMAUD (wie Anm. 59), S. 24.

Nachträglich beanstandete die Gemeinde Neuenegg, der Bauunternehmer Bürgi habe das Fundament des Mittelpfeilers pflichtwidrig nicht vollständig entfernt, der Rest behindere den Durchfluß, auch seien die Geländeröffnungen zu weit, so daß schon Kinder durchgeschlüpft und in die Sense gefallen seien. Beide Mängel wurden rasch behoben[62]. Schon 1896 war «ein Neuanstrich nebst Untersuchung und Ersetzen schadhafter Nieten» notwendig, was eine Auslage von Fr. 1200 zur Folge hatte[63].

Über die Lösung, welcher die Freiburger Regierung unbekümmert, beinahe gleichgültig zugestimmt hatte, war der Kantonsingenieur keineswegs glücklich. Dies kommt in mehreren schriftlichen Äußerungen zum Ausdruck. Im Brief, mit dem er der bernischen Baudirektion für den Plan der alten Brücke dankte, rühmte er, diese habe den beiden Republiken vor und nach 1798 gute und treue Dienste geleistet, er persönlich bedaure, daß sie nicht erhalten werden konnte[64]. Als dann in der Schweizerischen Bauzeitung vom 27. August 1892 ein Bericht Gremauds mit der Bemerkung erschien, mit dem Kostenaufwand für den Neubau wäre es möglich gewesen, «das Profil» der Brücke zu verbessern und sie weiter bestehen zu lassen, empfand der bernische Kollege Carl von Graffenried dies als Vorwurf, er habe nicht sein Bestmögliches getan. Seinen Vorgesetzten gegenüber rechtfertigte er sich mit der Feststellung, ein anderes als das ausgeführte Projekt sei nicht in Frage gekommen, und von Seiten Freiburgs seien nie andere Vorschläge gemacht worden. Obwohl dies offiziell kein Thema war, verfehlte der bernische Baudirektor Marti nicht, diese Tatsache seinem Kollegen Théraulaz gegenüber zu betonen[65]. In einer kleinen historischen Arbeit bestätigte Gremaud, die neue Brücke sei für den Verkehr vorteilhaft, aber nachteilig für das malerische Ortsbild, und kam zum Schluß: «Ce n'est plus le Neuenegg historique»[66].

[62] StAB, BB X 2384, Nr. 4009: Brief vom 26. Okt. 1895 und Anweisungen der Baudirektion.

[63] StAB, BB X 2384: Sitzung des Regierungsrates vom 16. Sept. 1896.

[64] StAB, BB X 2384: Brief vom 16. Febr. 1892.

[65] StAB, BB X 2384, Nr. 4557: Notiz Graffenrieds vom Nov.; Nr. 4689: Brief vom 18. Nov. 1892.

[66] Gremaud (wie Anm. 59), S. 25.

Auch die Nachfahren waren auf die prosaische Eisenbrücke durchaus nicht stolz. Ein Ortsansässiger schrieb, sie verderbe den historischen Charakter von Neuenegg. Für einen Historiker des Amtes Laupen war die «solide steinerne Bogenbrücke eine Zierde der Landschaft» gewesen. «Bequem war sie nicht gerade, aber die Eisenbrücke, durch die sie ersetzt wurde, ist so unschön wie möglich.»[67] Die den Einheimischen und den Geschichtsfreunden vertraute bauliche Einheit von Zollhaus, Kapelle, Wirtshaus, Landjägerposten und Bogenbrücke war durch das banale Eisenfachwerk für immer zerstört.

Liest sich die Geschichte dieser Brücke nicht wie ein Operationsbericht? Zum Beispiel über einen Eingriff an einem Hüftgelenk, durch den der arthrotisch vergröberte Oberschenkelkopf amputiert und durch eine Chromstahlprothese ersetzt wird? Auch Prothesen und ihre Umgebung sind der Abnützung und Alterung unterworfen. So auch die 1892 neue Brücke. Dazu waren die schmale Fahrbahn und die enge Kurve in Sensebrück besonders für große Fahrzeuge zu einem Verkehrshindernis geworden. Doch nicht nur die Absicht, beim Ausbau der Hauptstraßen in erster Linie Gefahrenquellen zu sanieren[68], sondern auch der schlechte Zustand der Brücke selbst veranlaßte die Berner Regierung, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bei Neuenegg ins Auge zu fassen, wie dies im Staatsvertrag vom 11. Januar 1893 vereinbart worden war. Im Winter 1966 teilte der Oberingenieur des Kreises II der Einwohnergemeinde Neuenegg mit, die Eisenbrücke über die Sense sei *baufällig*, im Einvernehmen mit dem Kanton Freiburg sei das Ingenieurbüro Thomann und Scheidegger in Bern beauftragt worden, ein Projekt für einen *Neubau* auszuarbeiten[69]. Nach dem Urteil der Fachleute war sie in einem derartigen Zustand, «daß sie mit Rücksicht auch auf die künftig erhöhten Nutzlasten nicht mehr überholt und verstärkt werden konnte»[70].

[67] Hans Beyeler, *Die Betonbrücke von 1968/1969*, in: At 44 (1969), S. 1019; Hugo Balmer, *Führer von Laupen* (1923), S. 36.

[68] StVBB 1966, S. 172: Beschluß der Ständigen Straßenbaukommission des Großen Rates vom 7. Juni 1966.

[69] GAN, Brief vom 14. Nov. 1966.

[70] Bericht Thomann und Scheidegger.

Die Betonbrücke von 1968/1969 zwischen Neuenegg und Flamatt[71]

Als *Bauherrschaft* zeichneten die Baudirektionen der Kantone Bern und Freiburg. Die *Oberbauleitung* hatte der Oberingenieur Kreis II gemeinsam mit der Straßen- und Brückenverwaltung des Kantons Freiburg inne. Das *Projekt* wurde vom obengenannten Ingenieurbüro ausgearbeitet, das auch die *Arbeiten* leiten sollte. Federführend nahm die bernische Baudirektion im März 1966 mit dem Projektverfasser Kontakt auf, und im Juni wurden Standort und Brückenachse festgelegt. Das Jahr 1967 war Vorarbeiten, Studien, Berechnungen und den Ausschreibungen vorbehalten. Das Eidgenössische Amt für Straßen- und Flußbau genehmigte das Projekt im März 1968. Im Hinblick auf die Fundierung der tragenden Elemente wurde der Untergrund geologisch untersucht. Demnach kamen die beiden Pfeiler und das linke Widerlager auf gesunden Molassefels zu stehen, das rechte Widerlager auf eine 3.50 m tiefe Kiesbank über der Molasse. Seine Zustimmung zum bernischen Vorgehen erteilte der Staatsrat am 11. Juni 1968, den Auftrag für den Bau der linken Zufahrtsstraße vergab er am 11. April 1969[72].

Am 16. Juli 1968 begann man die Arbeiten. Im Oktober wurden die Pfeiler und Widerlager sowie das Lehrgerüst für den Überbau erstellt, im November die Spannkabel verlegt und der Überbau betoniert, im Dezember die Vorspannung ausgeführt. Im März 1969 fand die Injektion der Spannkabel statt, am 28. April begann man, die Zufahrt auf der Flamatter Seite, am 7. Juli jene auf der Neuenegger Seite zu bauen. Am 24. Juli führte die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt EMPA Zürich die *Belastungsprobe* durch, am 26. August 1969 wurde die Brücke dem Verkehr übergeben. Nach den letzten Fertigstellungsarbeiten und

[71] Dieses Kapitel der Brückengeschichte stützt sich größtenteils auf die fünfseitige Dokumentation, die mir das Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau Thomann und Scheidegger Dipl. Ing. ETH SIA Bern am 28. Aug. 1969 samt den Plänen großzügig zur Verfügung gestellt hat, wofür ihm ein besonderer Dank gebührt.

[72] StVBF 1970, S. 18.

Uferverbauungen war das Werk im Frühjahr 1970 fix und fertig. Soweit der Kurzbericht über den Gang der vielfältigen und komplizierten Arbeiten gemäß der Dokumentation der Baufirma, der ich auch die *technischen Daten* entnehme.

Diese beweisen, daß Bauherrschaft und Planer sich die neuesten Erkenntnisse der Bautechnik zunutze gemacht hatten. Die Brücke in *vorgespanntem Beton*[73] ruht auf den beidseitigen Widerlagern und zwei schlanken Pfeilern mit längsovalem Querschnitt. Diese tragenden Elemente stehen nicht im Wasser, sondern in den Vorländern, behindern also den Durchfluß nicht und sind normalerweise den zerstörerischen Angriffen der Strömung nicht ausgesetzt. Die Öffnungen zwischen ihnen messen, von links nach rechts gesehen, 18.50 – 39.60 – 30.90 Meter. Die Brücke ist 89.00 m lang und 11.50 m breit, wovon 7.00 m auf die Fahrbahn und 2 x 2.25 m auf die Gehwege beidseits von ihr entfallen. Der fahrbahntragende Oberbau besteht aus einem 1.24 m tiefen Betonhohlkasten, der, im Querschnitt vierkammerig, sich längs in drei Felder gliedert. Dank neuartiger Brückenlager ist der neue Übergang – im Gegensatz zu allen früheren – kein starres, unelastisches Gebilde. Nur der rechts stehende Pfeiler ist steif mit dem Überbau verbunden und bildet so das feste Lager, die Verbindungen zu beiden Widerlagern und zum linken Pfeiler sind als Teflon-Gleitlager ausgebildet. Im Querschnitt hat die Brücke ein Gefälle von 3% flußabwärts. Günstiger sind auch die Anfahrten, die Steigung beträgt rechts 5.6%, links 1.8%.

[73] *Schweizer Lexikon*, 1991, Bd. 1, S. 535ff.: *Beton*: Gemenge aus grobkörnigen Zuschlagstoffen, hydraulischen Bindemitteln (meist Zement) und Wasser, das nach seiner Vermischung *verformbar* ist, nach einer gewissen Zeit *abbindet* und durch chemische Reaktionen zwischen Bindemittel, Wasser und Zuschlagstoffen *erhärtet*.[...] Als Zuschlagstoffe dienen Sand, Kies, Splitt und Schotter usw., auch Glas und Polyphenfasern. Zur Erhöhung der Zugfestigkeit werden Stahleinlagen so eingelegt, daß sie die Zugkräfte aufnehmen. Beim *Spann-Beton* werden die Stahleinlagen in gespanntem Zustand eingelegt, wodurch nach dem Abbinden eine besonders hohe Zugfestigkeit erreicht wird. Die Erfindung des Eisenbetons erwies sich für den Brückenbau als sehr fruchtbar. – Bd. 6, S. 724: *Zement*: Zur Herstellung von Beton und Mörtel verwendetes, auch unter Wasser erhärtendes (hydraulisches) *Bindemittel*, das durch Brennen von Kalk und Ton bzw. von Mergel mit geeigneter Zusammensetzung und anschließendes Vermahlen erhalten wird.

Laut Angaben des Ingenieurbüros waren die *Bauarbeiten* den folgenden Unternehmen zugeteilt:

Brückenbau	Kessler+Co., Thörishaus und Bern
Vorspannsystem	Element AG, Tafers
Brückengeländer	Züllig & CO. AG, Goldach
Geländer der Zufahrten	Oppliger L. Söhne, Sensebrück
Brückenzufahrt Seite Neuenegg	H. Stucki AG, Bern
Brückenzufahrt Seite Flamatt	H. Schmidt SA, Freiburg.

Die *Baukosten* für die Brücke, die Zufahrten und die Senseverbauungen in der Umgebung beliefen sich auf insgesamt Fr. 1 110 000. Ein Quadratmeter der Brückenfläche kostete Fr. 622.50. Die Brükkenkosten trugen Bern und Freiburg zu gleichen Teilen. Gestützt auf die Dekrete vom 22. Mai 1963 und vom 19. November 1965 über den Ausbau der Kantonalstraßen hatte der freiburgische Große Rat am 15. Dezember 1967 einen Kredit im Betrag von 15 Millionen und am 11. November 1971 einen solchen von 24 Millionen beschlossen[74]. Daraus wurde auch der Pflichtanteil für die neue Sensebrücke bestritten: 1969 Fr. 486 711.40, 1970 Fr. 190 229.90, 1971 Fr. 15 446.60, 1972 Fr. 6689[75]. Der Stand Bern bezahlte seine Schuld aus dem Kredit, den der Große Rat 1968 zu Gunsten des Zweijahresprogramms für den Straßenbau genehmigt hatte[76].

Der Brücke von 1968/69 sind außer den *technischen Neuerungen* auch *Besonderheiten* eigen, die für die Orts- und die Brückengeschichte bedeutsam sind. Sie verbindet die Ufer nicht als Fortsetzung der alten Freiburg–Bern-Straße am Standort aller bisherigen Brücken seit 1470, sondern weiter flußaufwärts, so daß man diesmal keine Notbrücke benötigte. Wann genau und von wem die Eisenbrücke abgebrochen wurde, fand ich nirgends erwähnt. In der Absicht, das untere Laupenamt mit der Kantonsstraße durchs Mühletal, mit der Bahnstation Flamatt und mit der Autobahn N12 zu verbinden, überquert die Betonbrücke die Sense nicht senkrecht, sondern *schräg* in Richtung Flamatt; ihr bernischer Brückenkopf befindet sich südöstlich der Wirtschaft «Sternen» rund 70 m

[74] AGS 1967, S. 129 und AGS 1971, S. 228.
[75] StVBF 1969, S. 4; 1970, S. 4; 1971, S. 4; 1972, S. 5.
[76] StVBB 1968, S. 169.

flußaufwärts vom Widerlager der früheren Eisenbrücke. So wird auf der freiburgischen Seite der Engpaß mit der scharfen Kurve beim Zollhaus umgangen, doch der Fortschritt ist nicht ohne Schattenseite: Das historische Sensebrück mit seinen Sehenswürdigkeiten, dem Zollhaus von 1529, der spätgotischen Beatskapelle von 1602, dem Wirtshaus mit dem von Gottfried Locher 1762 bemalten Schild – das schönste weit und breit – und dem ehemaligen Landjägerposten von 1832, sind dadurch soweit ins Abseits gerückt, daß die Durchreisenden das einzigartige Ortsbild nicht mehr zu Gesicht bekommen.

Und schließlich vernimmt man erstmals, daß die Eröffnung eines Bauwerks von öffentlichem Interesse sich hier nicht als trockene Amtshandlung im geschlossenen Kreise von Magistraten und Fachleuten abspielte, sondern als Einweihungsfeier gestaltet wurde. Am 26. August 1969 spielte auf der beflaggten Brücke die Musikgesellschaft «Sternenberg» von Neuenegg, eingerahmt von Trachtenmädchen würdigten Regierungsrat Erwin Schneider, Bern, und Staatsrat Arnold Waeber, Freiburg, die Geschichte des Brückenortes und die Bedeutung des neuen Übergangs, Pfarrer Erich Haldemann, Neuenegg, und Pfarr-Rektor Heribert Gruber, Flamatt, gaben dem Werk die religiöse Weihe, bevor das Band über der Kantonsgrenze durchschnitten wurde. Ein Volksfest kam freilich wegen mangelhafter Bekanntmachung und Regenwetter nicht in Gang. Immerhin berichtete die Presse in Wort und Bild über das Ereignis[77].

Die Eisenfachwerkbrücke der STB von 1902 zwischen Flamatt und Neuenegg

Die Eisenbahntransversale Rorschach–Genf über Bern–Freiburg ist seit 1862, die Bern–Neuenburg-Bahn seit 1901 im Betrieb. Die

[77] *Freiburger Nachrichten*, 30. Aug. 1969, S. 17; *Der Bund*, 20. Aug. 1969, S. 7; 27. Aug. 1969, S. 9; Hans Beyeler, *Die Betonbrücke von 1968/69*, in: At 74 (1969), S. 1019.

Querverbindung zwischen ihren Stationen Flamatt und Gümmenen entstand in den Jahren 1902–1904. Seit 1896 hatte sich die Eisenbahnkommission Laupen bemüht, ihre Gegend an das schweizerische Netz anzuschließen. Am 1. Juli 1898 gewährte der Bund den Gemeinden Laupen, Dicki und Neuenegg die Konzession für Bau und Betrieb einer normalspurigen, eingleisigen, dampfbetriebenen Bahn, wofür am 5. Oktober 1901 die Sensetalbahn-Aktiengesellschaft STB gegründet wurde. Die Ausführung des Projekts, Unter- und Oberbau, vergab der Verwaltungsrat am 31. August 1902. Trotz mehrmaliger Behinderung durch die hochgehende Sense und ungünstige Bodenverhältnisse unterhalb der Station Flamatt konnte der Betrieb am 20. Januar 1904 mit einem Volksfest aufgenommen werden[78].

Die Bahnlinie hatte zwischen Flamatt und Neuenegg die Sense zu überqueren. Die *Pläne* der Pfeiler und Widerlager der Brücke wurden von der bernischen Eisenbahndirektion und vom Eidgenössischen Eisenbahndepartement, das *Projekt* in einer Vereinbarung der Nachbarkantone genehmigt[79]. Mit der *Ausführung* der Pläne von K. Dörflinger wurde am 31. August 1902 die Firma Albert Buss in Basel betraut, die den Auftrag vor Jahresende zu Ende führte[80].

Hinsichtlich *Stil und Bauart* war die neue Brücke eine Schwester der Straßenbrücke von 1891/92 zwischen Neuenegg und Sensebrück: eine *eiserne Fachwerkkonstruktion*. Getragen von den Widerlagern und je drei Steinpfeilern in den Vorländern, überspannte sie die Sense, 44.76 m lang und, wie vom Oberbauingenieur angeordnet, in der Höhe der beidseitigen Hochwasserdämme, ohne stützenden Mittelpfeiler im Fluß[81].

Weil die Zuschüsse des Kantons Bern ohne genaue Zweckbestimmung in die Betriebskasse flossen und die Geschäftsberichte nicht auseinanderhalten, wieviel für die Saane-, die Sensebrücke

[78] GB der STB 1–3, 1902–1904; Emil Freiburghaus, *Fünfzig Jahre Sensetalbahn, 1904–1954*; Samuel Bürki (?), *75 Jahre Sensetalbahn. 1904–1979*; At 29 (1954), S. 578; At 54 (1979), S. 1353.

[79] Archiv der STB in Laupen: undatierte und unsignierte lose Blätter.

[80] Erster GB der STB AG, 1902, S. 2.

[81] Archiv der STB. Entwurf des Vertrags mit der Firma Buss; Freiburghaus (wie Anm. 78), S. 13.

und für die Durchlässe verwendet wurde, entzieht sich die *Kostenfrage* einer genau bezifferten Rechnung. In der Offerte der Firma Buss vom 10. Juni 1902 ist von Fr. 51 350, im undatierten Vertragsentwurf von Fr. 59 000 die Rede, zahlbar in drei Raten[82]. In diesem Schriftstück, in dem es um ein Gesuch des Verwaltungsrates an die bernische Regierung geht, heißt es, die *Kostenüberschreitung* sei vornehmlich durch die vermehrten Ausgaben für die Sensebrücke bei Neuenegg verursacht, die man beidseits mit Flutöffnungen habe versehen müssen[83]. Am 1. Januar 1904 hatte die Vorschußrechnung des Staates Bern für die Sensetalbahn den Stand von Fr. 645 760 erreicht[84]. In dieser Summe verbergen sich auch die tatsächlichen Kosten für die erste Sensebrücke der STB.

Auch diese neue Bahnbrücke wurde von *Hochwassern* der Sense erschüttert, 1948 so stark, daß das linke Widerlager unverzüglich ausgebessert und die Uferverbauung zum Schutz eines Pfeilers auf 18 m Länge mit Drahtsteinsäcken und Faschinen repariert und verstärkt werden mußte[85]. Ein Jahrzehnt später äußerten die Kontrollorgane Bedenken, ob die Brücke von 1902 den gestiegenen und immer noch steigenden *Anforderungen an ihre Tragfähigkeit* noch gewachsen sei. Ihr Eigengewicht war 1937 bei der Elektrifizierung durch die Fahrleitungsmasten vermehrt worden, neue Triebwagen und schwerere Gütertransporte belasteten sie mehr, als ihr vor einem halben Jahrhundert rechnerisch zugetraut worden war[86]. Entscheidungsreif wurde die Frage in den 1960er Jahren, als der Art. 56 des Eisenbahngesetzes zu einer *allgemeinen technischen Erneuerung* verpflichtete. Der bernische Große Rat sprach dafür am 10. November 1964 einen Kredit von Fr. 2 192 000, der Bund hatte einen Beitrag von Fr. 2 300 000 zugesagt[87]. Zwei Jahre zuvor hatte der Vater der Brücke, der Ingenieur K. Dörflinger in Bern, an

[82] Archiv der STB: Offerte und Vertragsentwurf.
[83] Archiv der STB: Briefentwurf vom 20. März 1906.
[84] StVBB 1903, S. 186.
[85] Archiv der STB: Briefe der Bauunternehmer Bottinelli und des Schwellenmeisters Johann Roos, beide in Flamatt, beide Briefe vom 9. Aug. 1948.
[86] Archiv STB: Brief vom 12. Aug. 1954 des Eidg. Amtes für Verkehr, Dienst für Technik und Betrieb, der Chef Hirzel; Bericht des Dienstchefs STB vom 1. Sept. 1958.
[87] StVBB 1964, S. 248.

Plänen für eine Verstärkung der metallenen Trägerelemente gearbeitet[88]. Doch Ende 1962 stand für die Führung der STB AG fest, daß die alte Eisenbrücke einem *Neubau in Vorspannbeton* weichen müsse[89].

Die Betonbrücke der STB von 1964 zwischen Flamatt und Neuenegg

Als *Bauherrschaft* amtete die Direktion der Sensetalbahn, die im Februar 1963 ein Vorprojekt in Auftrag gegeben hatte. Die auf den 15. Februar 1964 befristete *Ausschreibung* sah das Erstellen «der gesamten Brückenkonstruktion im Rohbau» vor, ohne Dammschüttung, Schotterung, Geleise, Fahrleitung, Geländer, Isolierung und Entwässerung. Diese Arbeiten wurden anscheinend getrennt vergeben. Nachdem das Ausführungsprojekt vom Eidgenössischen Amt für Verkehr genehmigt war, konnten am 19. Mai 1964 die Aufträge erteilt werden: die *Bauleitung* dem Ingenieurbüro Hartenbach und Wenger, Bern, das die *Pläne* verfaßt hatte, die *Ausführung* der Baufirma Kästli & Spycher in Bern[90]. Um den großen Auftrag hatten sich auch die Gemeinschaftsunternehmung Kessler Thörishaus und Milani Laupen, sowie das Unternehmen Losinger & Co Bern und Freiburg bemüht[91].

Der *Gang der Arbeiten* läßt sich in groben Zügen aus den Geschäftsberichten der Bahndirektion erschließen. Daß die neue Brücke am gleichen Ort zu stehen kommen mußte, stellte die Bauleitung vor ein schwieriges organisatorisches Problem, denn der Fahrbetrieb sollte möglichst kurz unterbrochen werden, der Transport der Bahnkunden mit Autobussen nicht länger als unbedingt

[88] Archiv STB: Pläne, Berechnungen und Nachrechnungen, Mai und Nov. 1962.
[89] GB 61 (1962), S. 2.
[90] Schriftliche Mitteilungen des ehemaligen Präsidenten der STB AG, Dr. Willi Märki, vom 10. Mai 1980 und vom 27. Jan. 1997.
[91] Märki (wie Anm. 90); Archiv STB: Mappe mit Plänen.

nötig dauern. Darum wurde im Mai 1964 zunächst die bestehende Eisenfachwerkbrücke flußaufwärts verschoben, so daß sie als Not-, Dienst- und Umfahrungsbrücke benutzt werden konnte. Die Betonbrücke wurde auf dem eigens dazu verbreiterten Erddamm am rechten Ufer zwischen der Linkskurve der Bahn und der Sense gebaut. Sie wurde Mitte Juni 1964 in die Strecke eingefügt und konnte am 15. Dezember 1964 auf dem zwischen Flamatt-Dorf und Neuenegg verstärkten Geleise erstmals befahren werden. Die Belastungsprobe fand am Sonntag, den 4. April 1965 statt. Offiziell eingeweiht wurde die Bahnbrücke erst am 30. Juni 1966 in einer «gediegenen Feier», die auch «die neuen Stations-, Gleis- und Sicherungsanlagen der Station Neuenegg» einbezog[92].

Was sich so einfach liest, bestand in Wirklichkeit aus einer langen Reihe minutiös auf einander abgestimmter Verrichtungen, von denen ich die wichtigsten aus dem Arbeitsprogramm einer Offerte zitiere: «Bauplatzinstallation und Absteckung, Pfählung für die Fundamente der Dienstbrücke und deren Verschiebung, Rammen der Spundwände, Bau der Fundamente, Rammen für das Lehrgerüst, Schalung für den Oberbau, Armierung, Einlegen der Vorspannkabel, Schließen der Fugen, erste und zweite Vorspannung, Ausschalen, Demontage des Lehrgerüsts, Nachspannen der Stahlelemente, Schließen der Ankerköpfe» und immer wieder Betonieren. Dann werden erwähnt umfangreiche Erdarbeiten und Dammschüttungen und schließlich der Bau der Fahrbetriebsanlagen, die nicht Sache der Brückenbauer waren. Beim Fahrleitungsbau wurde ein Arbeiter vom Strom getötet[93].

Besondere Geschicklichkeit und Geduld erforderte das Einschieben, Anpassen und Befestigen des neuen Senseübergangs in die Bahnstrecke, anschließend mußte das Geleise umgebaut werden. Das knifflige Unternehmen dauerte vom Freitag, den 12. Juni 1964 19 Uhr bis am Sonntag, den 14. Juni 1964. Am 15. Juni, morgens um 05 Uhr 40 wurde der Bahnbetrieb wieder aufgenommen[94].

[92] Märki (wie Anm. 90); GB 62 (1963), S. 2; GB 63 (1964), S. 3; GB 65 (1966), S. 1; mündliche Mitteilung von Dr. Willi Märki am 28. Febr. 1997.
[93] Archiv STB: Mappe Sensebrücke 1964; GB 63 (1964), S. 3.
[94] Archiv STB: Programm des Betriebschefs Blumenstein vom 5. Juni 1964.

Über die *Länge* der neuen Brücke sind sich die Berichterstatter nicht einig; eine Quelle nennt 88 m (km. 0.837–0.925), eine andere 92.30 m[95].

Die Tatsache, daß die zweite Brücke im Rahmen des allgemeinen Erneuerungsprogramms gebaut wurde, kompliziert nicht nur die Quellenlage, sie erschwert auch die Antwort auf die Frage nach den *Kosten*. Immerhin steht fest: Am 10. November 1964 hatte der Berner Große Rat für die technische Erneuerung der STB einen Kredit von Fr. 2 192 000 gesprochen, der Bund dafür Fr. 2 308 000 zugesichert[96], wovon eine Million Franken für den Neubau der Sensebrücke vorgesehen war[97]. Bis Ende 1964 waren für diesen Zweck Fr. 623 088.50 ausgegeben worden, aber Ende 1965 beliefen sich die Aufwendungen dafür auf Fr. 909 909.65[98]. Darin scheint auch die Rechnung der Baufirma Kästli und Spycher, lautend auf Fr. 616 123.10, enthalten zu sein[99]. Genauere Auskunft über die Verwendung des Kredits gibt eine von der Bauleitung am 20. Oktober 1965 erstellte «Zusammenstellung der Bauarbeiten ohne Geleise und Fahrleitung»:

«Hauptarbeiten	
Sondierbohrungen	
Rollen und Kipplager	
Vorspannkabel	
Bauarbeiten	Fr. 745 119.80
Nebenarbeiten	
Brückenisolation	
Geländer und Schutzgitter	
Abläufe, Kanalisation	Fr. 50 376.50
Projektierung und Bauleitung	
Ingenieurhonorar	
Planpausen, Vervielfältigungen	Fr. 96 022.80
Total der Baukosten	Fr. 891 519.10»

[95] GB 63 (1964), S. 9; Bürki (wie Anm. 78), S. 39.
[96] StVBB 1964, S. 248.
[97] Archiv STB: Mappe Erledigte Bauobjekte 1965–1968.
[98] GB 63 (1964), S. 3; GB 64 (1965), S. 7.
[99] Archiv STB : Rechnung.

Anschließend wird darauf hingewiesen, daß gegenüber dem Voranschlag die Summe von Fr. 58 480.90 gespart worden sei[100]. Am Ende beliefen sich die Brückenkosten jedoch auf Fr. 909 904; vielleicht sind hier die Ausgaben für das neue Geleise und die Fahrleitung mitgerechnet. Dagegen nennt der ehemalige Präsident der STB AG für die Abrechnung im Dezember 1965 als budgetierte Bausumme Fr. 950 000, als tatsächliche Kosten – ohne die Eigenleistugen der STB – Fr. 891 000[101]. Aus betriebseigenen Mitteln zahlte die STB an den Bau Fr. 163 578.20[102].

Im Zusammenhang mit der Finanzierung der Brücke könnten die hier – ausnahmsweise – erwähnten *Stundenlöhne* Bauleute und Gewerkschafter anregen, heutige und frühere Lohn- und Preisverhältnisse zu vergleichen: Der Lehrling ging leer aus; Handlanger und Erdarbeiter erhielten Fr. 4.35, Schlosser, Maschinist, Maurer, Zementer und Zimmermann Fr. 5.15, ein Eisenleger Fr. 5.45, der Vorarbeiter verdiente Fr. 6.50, der Polier Fr. 8.50[103].

Der Fußgängersteg von 1961/1962 zwischen Neuenegg und Flamatt

Als die Wirtschaft sich nach dem Zweiten Weltkrieg so gut erholte, daß um 1960 Hochkonjunktur herrschte, genügten die vor allem in Laupen, Neuenegg und Flamatt angesiedelten Industrie-, Gewerbe- und Handwerksbetriebe nicht mehr, die nichtbäuerliche Bevölkerung zu ernähren. Zur Hochkonjunktur trugen auch die rege Bautätigkeit und das Wachstum der Wohnbevölkerung bei.

[100] Archiv STB: Ingenieurbüro Hartenbach & Wenger Bern, 20. Okt. 1965.

[101] GB 64 (1965), S. 9; Archiv STB (wie Anm. 97); Märki (vgl. Anm. 90), Mitteilung vom 21. Jan. 1997.

[102] Dieser Betrag wird in den Geschäftsberichten der STB von 1967 an unter der Rubrik «Finanzierung der Sensebrücke» als «nicht aktivierbare Kosten» vermerkt.

[103] Archiv STB: Mappe Sensebrücke 1964, Offerte der Firma Losinger, S. 27.

Das Dorf Neuenegg wuchs vorwiegend ostwärts längs der Austraße. Viele Einwohner verdienten ihr Brot in Bern und Umgebung. Als öffentliches Verkehrsmittel stand ihnen einzig die Eisenbahn zur Verfügung; ihre nächste Station war Flamatt an der SBB-Linie, gleichzeitig die Kopfstation der Sensetalbahn. Diese Station erreichten die rechts der Sense wohnenden Pendler nur auf dem langen Umweg über die oben beschriebene Sensebrücke bei Neuenegg.

Begreiflich, daß schon früh der Wunsch nach einem kürzeren und direkten Zugang zum Bahnhof erwachte, also nach einem neuen Senseübergang. Viele wären mit einem einfachen Notbehelf, mit einem an der Eisenbahnbrücke der STB angehängten Steg zufrieden gewesen. Direktion und Eidgenössisches Amt für Verkehr waren zuerst nicht grundsätzlich abgeneigt, äußerten aber Bedenken und stellten Bedingungen[104]. Im Lauf der Jahre verstärkten sich die Bedenken und gaben schließlich den Ausschlag für einen ablehnenden Bescheid. Über die 1902 erstellte, für geringere Anforderungen berechnete Brücke rollten zunehmend schwerere Triebwagen und Warenzüge, seit der Elektrifizierung im Jahre 1937 hatte sie auch die Fahrleitungsmasten zu tragen. Ein angehängter Steg hätte ihr Eigengewicht vermehrt und die Statik gestört[105].

Den Stein ins Rollen brachte 1958 ein aus Bürgern von Neuenegg und Flamatt gebildetes Komitee unter der Führung von Gemeinderat Hans Schüpbach und Notar Robert Bill. Am 11. Juni 1958 reichte es dem Gemeinderat von Neuenegg, am 20. Juni 1959 auch jenem in Wünnewil, ein *Initiativbegehren* ein mit dem Vorschlag, «es sei über die Sense bei der Eisenbahnbrücke sofort ein Steg in genügender Breite zu erstellen, der von Fußgängern, sei es allein oder durch Mitnahme von Velo oder Kinderwagen, jederzeit und ohne Gefahr begangen werden könne...» Das wichtigste Argument der Begründung lautete: «Ein großer Teil unserer Einwohner arbeitet in Bern und Umgebung und benützt täglich die

[104] GAN, Antwort vom 12. Aug. 1954 des Dienstes für Technik und Betrieb des Eidg. Amtes für Verkehr auf die Anfrage der Betriebsleitung STB vom 6. Aug. 1954.

[105] GAN, Brief des Dienstchefs der STB vom 1. Sept. 1958 an den Gemeinderat von Neuenegg.

Zugsverbindungen der SBB ab Station Flamatt, weil diejenigen der Sensetalbahn ab Station Neuenegg ungenügend sind ... so müssen diese Leute immer den weiten Umweg über die Sensebrücke machen und verlieren so pro Arbeitstag 1–2 Stunden Zeit.» Wünnewil gegenüber wurde betont, der Steg werde auch Flamatt wirtschaftlichen Nutzen bringen[106]. Federführend nahm die Gemeinde Neuenegg die Angelegenheit an die Hand.

Die Gemeindeversammlung vom 23. Mai 1959 entschied, vorerst sei mit der STB weiterzuverhandeln und, wenn die neuen statischen Berechnungen es gestatteten, sei der Steg der Eisenbahnbrücke anzuhängen. Das Initiativkomitee solle dies und alle einschlägigen Fragen hinsichtlich Standort, Kosten und Belastung der Gemeinde klären, auch die nötigen Vorarbeiten besorgen[107]. An Orientierungsversammlungen, am 2. Mai 1960 in Neuenegg, eine Woche später in Flamatt, wurde der Bevölkerung mitgeteilt, die Verhandlungen mit der STB seien erfolglos verlaufen, in Betracht komme nur ein *selbständiger Senseübergang*; das Einverständnis der Kantonsregierungen sei sicher, Projekt und Kostenberechnungen seien bereit[108]. Niemand bestritt das Bedürfnis, und so bewilligte die Gemeindeversammlung von Neuenegg am 18. Juni 1960 einhellig den Antrag des Komitees, für den Bau des vorgeschlagenen Steges einen Beitrag von Fr. 25 000 zu sprechen. Über den Kredit durfte allerdings nicht verfügt werden, bevor die ganze Finanzierung des Vorhabens gesichert und die Pläne vom Gemeinderat gebilligt seien[109].

Die *Bewilligung*, über die Sense bei km 6.840 einen Fußgängersteg in Spannbeton zu erstellen, erteilte der Regierungsrat des Kantons Bern, soweit es sein Gebiet betraf und vorbehältlich der Zustimmung des Kantons Freiburg, der Gemeinde Neuenegg am 24. Februar 1961; sie war an *Bedingungen* geknüpft, die in der Folge beiden beteiligten Gemeinden Kopfzerbrechen verursachten. Dem Gesuch Neueneggs um einen Beitrag von Fr. 5 000 entsprach der

[106] GAN, Initiativbegehren vom 11. Juni 1958. GAW, Initiativbegehren vom 20. Juni 1959.
[107] GVPN, Bd. 1948–1972, S. 136.
[108] GAN, Aufruf und Einladungen des Initiativkomitees.
[109] GVPN (wie Anm. 107), S. 149.

Gemeinderat von Wünnewil-Flamatt am 30. November 1960, die Gemeindeversammlung, «um die guten Beziehungen zu Neuenegg zu bekräftigen», am 9. Januar 1961[110]. An der Gemeindeversammlung vom 12. August 1961 in Neuenegg vernahmen die Teilnehmer, der Bau werde im Lauf des Monats September begonnen und solle Mitte Dezember beendet sein[111].

Geplant und gebaut wurde der Steg von der Baufirma Losinger & Cie Bern. Sie war darauf bedacht, die Pfeiler im Winter, während der geringen Wasserführung der Sense, zu fundieren. Doch der damalige Arbeitsmarkt war so ausgetrocknet, daß ihr einheimische Arbeitskräfte fehlten und sie sich – ein Zeichen der Zeit – gezwungen sah, ein Gesuch für die Einreise von Fremdarbeitern zu stellen; sie benötigte vier Zimmerleute, drei Maurer, zwei Eisenleger und acht Handlanger[112].

Gefällig in die Auenlandschaft eingefügt, überspannt der Steg die Sense in einem leichten, eleganten Bogen; er ist 82.5 m lang, die Betonplatte ist 1.80 m breit, die Gehbahn zwischen den Geländern mißt in der Breite 1.54 m. An den Umgebungsarbeiten waren beteiligt die Firmen Johann Roos, Max Burren AG und Wyss, das Geländer erstellten die Schlosser Hurni und Kilchenmann. Feierlich *eingeweiht* und von der Bevölkerung mit einem Strandfest begrüßt wurde die langersehnte, kürzere Verbindung am Sonntag, den 19. August 1962[113].

Zu den *Kosten*:

Die Firma Losinger & Cie stellte Rechnung für	Fr. 48 000.–
Das Ingenieurhonorar betrug	6 500.–

Die Zwischenabrechnung am 19. Januar 1962 hatte einen Fehlbetrag von Fr. 5 734.25 ergeben[114]. Doch 1963 lautete die Endabrechnung für den Steg:

[110] GAW, GRPW vom 30. Nov. 1960; GVPW vom 9. Jan. 1961.
[111] GVPN (wie Anm. 107), S. 164.
[112] Gesuch vom 24. Jan. 1961 an das kantonale Arbeitsamt in Bern.
[113] Robert Bill, *Der Sensesteg in Neuenegg*, in: At 37 (1962), S. 801.
[114] GAN, Rechnung des Initiativ- und Baukomitees.

Einnahmen	Fr. 64 787.20
Ausgaben	63 797.40

Der Einnahmeüberschuß von Fr. 990.80 sollte «für eine bessere Gestaltung der Umgebung» verwendet werden[115].

Wie das Initiativ- und Baukomitee die *Finanzierung* organisierte, zeigt die folgende Aufstellung:

Beitrag Einwohnergemeinde Neuenegg		Fr. 25 000.–
Dorfgemeinde Neuenegg		5 000.–
Gemeinde Wünnewil		6 501.20
SEVA Lotterie		5 000.–
Loterie Romande		2 000.–
Freiwillige Spenden:	Neuenegg und Laupen	4 886.–
	Flamatt	1 291.–
Strandfest Ertrag	August 1960	9 494.05
	August 1962	4 295.20
Verschiedene Einnahmen, Sparheftzinsen		651.35
Summe		Fr. 64 118.80[116]

Ein allgemeines Fahrverbotssignal an beiden Zufahrten erinnerte die Benützer daran, daß das Brücklein ausschließlich als *Fußgängersteg* gedacht war. Allen Motorfahrzeugen, auch Velos mit Hilfsmotor, war das Befahren unter Strafandrohung verboten. Von den Radfahrern verlangten Initiativkomitee und Gemeinderat, daß sie «beim Steg absteigen und das Velo hinüberstoßen». Frauen mit Kinderwagen durften «von Velofahrern nicht gestört werden»[117]. Zum Leidwesen alter und behinderter Fußgänger ist das Verbot seither gänzlich in Vergessenheit geraten.

Man kann dieses Brückenkapitel nicht abschließen, ohne zu berichten, wie die strengen *Bedingungen* in der *Bewilligung* des bernischen Regierungsrates eingehalten wurden. Sie erwecken den Eindruck, sie seien aufgrund früherer Erfahrungen und in vorbeugender Absicht gestellt worden. Da stand geschrieben: «Die Anpassungsarbeiten am Ufer und am Hochwasserdamm sind im

[115] GVPN (wie Anm. 107), S. 196, Gemeindeversammlung Neuenegg am 28. Dez. 1963.

[116] Bill (wie Anm. 113), S. 801.

[117] GRPW vom 3. Juni 1960; GRPW vom 7. April 1962.

Einvernehmen mit dem Amtsschwellenmeister zu unternehmen. Die Pfeiler sind so zu fundieren, daß bei einem allfälligen Uferanbruch oder einer Kolkbildung die Sicherheit des Steges gewährleistet bleibt. Die Bauarbeiten und -installationen sind so einzurichten, daß die Hochwassermengen ungehindert abfließen können. Der Fußgängersteg geht nach Beendigung der Bauarbeiten in das *Eigentum der Gemeinden Neuenegg und Wünnewil* über. Für das Gebiet des Kantons Bern ist die Gemeinde Neuenegg *unterhaltungspflichtig*. Die Gemeinde Neuenegg ist auf dem Gebiet des Kantons Bern für alle Schäden, die infolge des Baues oder aus dem Bestehen des Fußgängersteges entstehen können, haftbar. Der Staat übernimmt keine Haftung für allfällige Beschädigungen am Steg infolge Hochwassern oder aus irgend einem anderen Grunde. Der allfällige Ausbau und Unterhalt der Zugänge zum Fußgängersteg ist Sache der Gemeinde Neuenegg»[118].

Diese Bedingungen waren teils bautechnischer, teils rechtlicher Natur, die einen richteten sich an die Erbauer des Stegs, die andern, mit Wirkung auch für Wünnewil-Flamatt, an die Gemeinde Neuenegg. Da die Kantonsgrenze in der Mitte der Sense und des Stegs verläuft, war es rechtstheoretisch nicht falsch, das Eigentumsrecht auf die Anstößergemeinden zu verteilen und damit die vom Eigentum abgeleiteten Verbindlichkeiten hinsichtlich Verantwortung und Unterhalt auf das eigene Kantonsgebiet zu beschränken[119].

Wie sehr die wörtliche Auslegung allgemeiner Grundsätze das Alltagsleben vergällen kann, weiß niemand besser als Gemeindebehörden, welche sie an Ort und Stelle praktisch vollziehen müssen. Streng genommen hätte zum Beispiel bei Glatteis Neuenegg die rechte, Wünnewil-Flamatt die linke Steghälfte sanden oder salzen müssen. Die Betroffenen fanden eine einfachere Lösung. Auf Vorschlag der Neuenegger Baukommission überließ der Gemeinderat von Wünnewil den Nachbarn das Brücklein «voll und ganz

[118] GAN, Auszug Nr. 1165 aus dem Protokoll des Regierungsrates, Sitzung vom 24. Febr. 1961.

[119] Die auf die Grenze bezogenen Bestimmungen gehen möglicherweise auf Erinnerungen an Streitigkeiten wegen der Souveränitäts- und Jurisdiktionsgrenze bei früheren Bauten zurück. Siehe BOSCHUNG (wie Anm. 2), S. 27, Anm. 85, 86 und S. 49, Anm. 198–201.

zu Eigentum». Als Gegenleistung verpflichtete sich die Gemeinde Neuenegg, für die Brückengänger und Anstößer eine Haftpflichtversicherung abzuschließen und im Winter das Sanden oder Salzen zu besorgen. Gleich wie für die elektrische Beleuchtung, sollte Neuenegg zwei Drittel, Wünnewil einen Drittel der Kosten für den Winterunterhalt tragen[120]. Bedenkt man, daß nur Neuenegg den Steg nötig hatte, ihn bauen ließ und fünfmal mehr dafür bezahlte als Wünnewil, erscheint diese pragmatische Lösung durchaus annehmbar. Anscheinend machte man in dieser Sache beidseits der Sense von der Gemeindeautonomie Gebrauch. Jedenfalls bin ich in keinem der beiden Gemeindearchive einem Schriftstück begegnet, welches das Einverständnis der kantonalen Behörden für die Eigentumsübertragung bestätigte oder auch nur zum Thema hatte.

Die Initianten von 1958 bis 1962 hatten sich gezielt für die Pendler aus Neuenegg eingesetzt, für die Arbeiter, Lehrlinge und Schüler. Doch benützten den Steg bald auch andere Nichtmotorisierte, und dies nicht nur als Bahnkunden. Mit seinen zahlreichen Ladengeschäften entwickelte sich Flamatt in den folgenden Jahren zum Einkaufszentrum der Region, das auch von der rechtsufrigen Bevölkerung rege besucht wird. Geschätzt wird das Brücklein auch von den Spaziergängern, Wanderern und Laufsportlern. Heute erfreuen sich die Nachbarn rechts der Sense zudem eines neuen Fortschritts: Fahrplanmäßig im Halbstundentakt halten alle Züge auf der STB-Strecke in Flamatt-Dorf. Dadurch ist ihr Weg zur nächsten Bahnstation um fast einen Kilometer kürzer geworden.

Dieses Kapitel der Brückengeschichte handelt von keinem berühmten Bauwerk, aber menschlich leistet der Steg keinen geringeren Dienst als eine große Brücke, und er ist ein *staatsbürgerliches Exempel.* Er zeigt, wie eine Aufgabe über natürliche und politische Grenzen hinweg gut demokratisch gelöst werden kann, wenn die Betroffenen nicht wehleidig alles von oben erwarten, sondern die Gemeinschaft klug überlegt zum Handeln bewegen und beim Planen, Organisieren und Finanzieren tatkräftig vorangehen.

Auch die Brücken am nächsten Standort entstanden vorwiegend aus wirtschaftlichen Bedürfnissen der Anwohner.

[120] GAW, GRPW vom 30. Jan. 1962.

Der uralte Übergang am Senseknie

In der Nordostecke des Kantons und in der Beuge des Senseknies liegt die Gemeinde Überstorf. Vieles spricht dafür, ihr größtenteils von der Sense und vom Tafersbach begrenztes Gebiet sei von Bümpliz und von Köniz her gerodet und besiedelt worden. Überstorf war von Anfang an eine Pfarrei des Dekanates Köniz[121]; die Kollatur ging bei der Reformation an den Staat Bern über, der 1889 aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids darauf verzichtete[122]. Im Gegensatz zu den verwandtschaftlichen und kirchlichen Banden brachen die *wirtschaftlichen Beziehungen* nie ganz ab, schon deshalb, weil Bern auf kürzerem und bequemerem Weg zu erreichen war als Freiburg, nämlich auf dem Weg von Überstorf über Riederen nach Thörishaus, der beim Unteren Fahr über die Sense setzt.

Die Fähre, die dem Ort über ihr Bestehen hinaus den Namen gibt, wird in den freiburgischen Quellen unter der Bezeichnung «das Fahr» oder «der Riedernfahrt» oftmals genannt, so von 1496 an in den Ratsmanualen und Seckelmeisterrechnungen, auch in den Urbaren von Sensebrück (1633, 1738, 1774), denn der von der städtischen Obrigkeit bestellte Fährmann unterstand dem dortigen Zöllner und Amtmann. Von 1783 an wurde etwa einen Kilometer flußaufwärts eine zweite Fähre betrieben, das «Obere Fahr an der Hundsfluh», wo lange Sandstein gebrochen wurde, zum Beispiel auch für die 1852–1854 gebaute Sensebrücke der neuen Kantonsstraße durchs Mühle- und Wangental[123].

1892 nahm der Gemeinderat von Überstorf zur Kenntnis, daß die Bevölkerung mit dem privat betriebenen, wackeligen, bei Wassergrößen gefährlichen oder unbrauchbaren Gefährt nicht mehr zufrieden sei. Die Bahndirektion war auf Anfrage einverstanden, am

[121] Pierre DE ZURICH, *Les origines du décanat de Fribourg*, in: Festschrift zu Prof. Albert Büchis 60. Geburtstag, Freiburg 1924, S. 3.

[122] Apollinaire DELLION, *Dictionnaire historique et statistique des paroisses catholiques du Canton de Fribourg*, vol. XI, Freiburg 1901, S. 241ff; Moritz BOSCHUNG und Beat HAYOZ, *Überstorf*, Gemeindebroschüre, 1996.

[123] Ausführlicher Bericht über den Fährbetrieb siehe BOSCHUNG, *Furten und Fähren* (wie Anm. 1), S. 29ff: Augenzeugenberichte; BOSCHUNG (wie Anm. 2), S. 52ff.

Fuße der 1858–1860 etwas flußabwärts gebauten Eisenbahnbrücke einen Fußgängersteg errichten zu lassen, der um die Fr. 2000 gekostet hätte. In der Hoffnung, es werde in den nächsten Jahren gemeinsam von beiden Kantonen eine Fahrbrücke und eine bessere Straße beschlossen, lehnte die Gemeindeversammlung 1896 diese Lösung ab. Doch 1911 nahm das Übersetzen mit dem Kahn ein plötzliches Ende. Nun wichen viele Leute, die trockenen Fußes ans andere Ufer gelangen wollten, auf die Eisenbahnbrücke aus, riskierten längs des Geleises ihr Leben – und wurden streng gebüßt. Nun sah sich die *Gemeinde* gezwungen, im Interesse ihrer Einwohner einzugreifen und als Bauherrschaft aufzutreten[124].

Der Fußgängersteg von 1911 am Unteren Fahr

Sobald die Exekutivbehörden in Bern und Freiburg den Plan gebilligt hatten[125], ließ der Gemeinderat durch den Schwellenmeister von Känel in Thörishaus einen auf Eisenpfosten abgestützten, 32 m langen, 1.35 m breiten *hölzernen Steg* aufrichten. Nach Prüfung und Belastung durch den Berner Ingenieur C. von Erlach wurde das Brücklein Mitte September 1911 «unter gewisssen Vorbehalten» dem Verkehr übergeben. Ein zweisprachiger Anschlag an beiden Ufern machte das Reglement mit den Vorbehalten bekannt. Über den Steg zu springen, darauf zu schaukeln oder stehen zu bleiben, war untersagt. Nachts, während Gewittern und bei Hochwasser war das Betreten verboten. Der Steg durfte nicht von mehr als 10 Personen gleichzeitig benützt werden. Jede Zuwiderhandlung sollte mit einer Buße von 10 bis 20 Franken bestraft werden. Im Gegensatz zur privat betriebenen Fähre war die Benützung unentgeltlich. Da beim Fährbetrieb mehrmals Menschen ertrunken waren und das Untere Fahr für die Bevölkerung im Osten der Gemeinde der einzige Übergang zur nahen Bahnstation

[124] Boschung, *Furten und Fähren* (wie Anm. 1), S. 33: Das Ende der Fähren.

[125] StVBF, Beschluß vom 12. Aug. 1911.

Thörishaus und zu den Arbeitsplätzen im Bernbiet war, galt diese *Notlösung* zunächst als *Fortschritt*[126].

Doch bald machte sich wieder Unzufriedenheit breit. Es stellte sich heraus, daß der schwache Steg der Gemeinde fast jedes Jahr schwer zu schaffen machte, weil jede Wassergröße ihn wegschwemmte oder doch beschädigte und damit *Verkehrsunterbrüche* verursachte. Schon 1915 mußte er um einen Schuh verbreitert und mit Eisenbalken verstärkt werden. 1918 wurde er «wieder hergestellt», 1923 «neu erstellt», und im gleichen Jahr war im Amtsblatt zu lesen, das Brücklein sei für Fußgänger, nicht für Kühe und Pferde gedacht und gemacht[127]. Mündlich und schriftlich, sogar mit einer Petition, bestürmten Benützer den Gemeinderat mit unterschiedlichen Vorschlägen. Die einen wären mit der Verbreiterung oder Verstärkung zufrieden gewesen, andere forderten energisch eine Fahrbrücke[128].

Das Bemühen um eine bessere Lösung führte mehrmals Ingenieure und Baudirektoren auf den Platz[129] und hatte geologische Untersuchungen des Geländes zur Folge. Dabei stieß man 1916 rechtsufrig noch in einer Tiefe von sieben Metern nicht auf Fels, was bestätigte, was man von früheren Brückenbauunternehmen wußte: Fundierungen waren an der Sense besonders schwierig, ihre Dauerhaftigkeit ungewiß, weil das rechte Ufer aus einer mehr oder weniger mächtigen Kiesbank bestand. Die Bohrungen, ausgeführt von den Gebrüdern Brunschwyler, kosteten Fr. 1932.05, wovon die Hälfte zu Lasten Überstorfs ging, in die andere Hälfte teilten sich die rechtsufrigen Nachbargemeinden Köniz und Neuenegg[130]. Die Vorstöße aus den Bevölkerungskreisen, die für ihren Broterwerb auf den sicheren Übergang angewiesen waren, bewogen sogar die kantonalen Behörden, sich der Angelegenheit anzunehmen. Am 26. Oktober 1924 nahm der Gemeinderat zur Kennt-

[126] Die Vorgeschichte und die Begleitumstände dieser Errungenschaft sind beschrieben bei BOSCHUNG, *Furten und Fähren* (wie Anm. 1), S. 32, 35–38.
[127] GRP Überstorf, Bd. 1913–1925, S. 69, 133, 172, 175, 236, 277.
[128] GRPÜ, Bd. 1913–1925, S. 19, 69, 133, 172, 175, 236, 243, 287, 294.
[129] GRPÜ, S. 19 und 24 (1913), S. 78 (1915).
[130] GRPÜ, 1916, S. 93 und 108; 1918, S. 149.

nis, daß die Baudirektionen in Freiburg und in Bern dem Bau einer «*Fahrbrücke mit beschränkter Belastung*» zugestimmt hatten[131].

Die Fahrbrücke von 1924 am Unteren Fahr

Die technische *Ausführung* des Planes sollte im Einverständnis mit dem Oberingenieur des II. bernischen Kreises erfolgen. Die Gemeinde Überstorf hatte «die Verantwortung betreffend die Haltbarkeit [des Baues] und der Gefährdung des Wasserlaufes» zu übernehmen. Über die Ausführung einigte sich der Gemeinderat am 2. November 1924 mit dem Bauunternehmer Fritz Weibel in Thörishaus. Trotz einer Meinungsverschiedenheit mit der Eidgenössischen Wasserbaukommission[132], war der Bau um Neujahr 1925 vollendet. Die *Kosten* beliefen sich auf Fr. 10 528. Lastwagen, Traktoren und Kiesfuhrwerken war das Befahren zum Leidwesen der Bauern verboten; ihnen drohten Bußen von 30 bis 100 Franken[133].

Aus den Gemeindeprotokollen vernimmt man nichts über die *Bauart* der Fahrbrücke; nichtamtliche Berichte beschreiben sie rund drei und sechs Jahrzehnte nach der Entstehung wie folgt: Die 3 m breite hölzerne Fahrbahn wurde getragen von gebrauchten Eisenbahnschienen, die auf drei im Flußbett stehenden «Betonsockeln» lagen, Eisenröhren dienten als Geländer[134]. Der Übers-

[131] GRPÜ, 1924, S. 243, 287, 288, 294, 309, 312, 313, 324.

[132] In Zeit- und Finanznot setzte sich der Gemeinderat über ihre Einsprache hinweg und verscherzte sich damit in späteren Nöten das Anrecht auf eidgenössische und kantonale Subventionen. Als Überstorf 1929 für die Verstärkung der Fahrbrücke um einen Staatsbeitrag bat, begründete der Baudirektor Viktor Buchs seinen abschlägigen Bescheid mit dem Urteil des Eidg. Oberbauinspektorates, so wie diese Brücke in einem mit Bundesbeitrag verbauten Wasserlauf errichtet worden sei, könne es sie nicht annehmen. Er (Buchs) habe persönlich zweimal versucht, Bern umzustimmen – ohne Erfolg. Deshalb komme auch ein Beitrag des Kantons nicht in Frage. Der Staatsrat könne mit dem besten Willen nicht anders handeln. GRPÜ, S. 328, 330; GAÜ, Brief vom 8. Febr. 1929.

[133] GRPÜ, 1925, S. 324, 325, 328, 330, 333, 342.

[134] Unsignierter Kurzbericht mit Bild in: At 27 (1952), S. 522; Lorenz Schmutz, *Das «Riedernbrüggli» wird repariert*, in: Freiburger Nachrichten, 23. Sept. 1982.

torfer Chronist Lorenz Schmutz berichtet ferner, diese primitive Brücke habe dem damaligen Verkehr jahrelang genügt, sei jedoch, weil stürmische Fluten 1936 und Anfang der 1940er Jahre einen Pfeiler unterspült hatten, in eine schiefe Lage geraten[135].

Die *Instandstellung* durch das Bauunternehmen Umbert Stoll und Sohn in Überstorf verursachte 1936 Auslagen von rund 2 400 Franken, zu deren Bezahlung Neuenegg und Köniz je Fr. 300 beitrugen und der Bund – ausnahmsweise – Fr. 500 versprach, wogegen der Staat Freiburg, weil die linksufrige Brückenzufahrt nicht als Gemeindestraße, sondern als Flurweg galt, keine eigentliche Subvention leisten durfte, aber einen Beitrag von Fr. 480 an die «Notstandsarbeit» spendete[136].

Nach den Unwettern am 1. September und vom 7. auf den 8. Dezember 1944 war es nicht zu verantworten, die *große Reparatur* noch länger hinauszuschieben. Sie wurde behindert durch neue Hochwasser, zudem verzögert durch die vom Bund rationierte Zuteilung der kriegsbedingt verknappten Baustoffe Zement und Eisen. Zwischen Mitte Juni und Ende Oktober 1945 sanierte die Bauunternehmung Umbert Stoll und Söhne in Überstorf zum Preis von Fr. 9 928.60 die drei Betonsockel und die Fahrbahn, das Holz wurde durch einen Karbolanstrich besser geschützt. Das Höchstgewicht einer Fuhre wurde auf anderthalb Tonnen beschränkt. Doch schon bald gingen Klagen ein, eine auswärtige Firma erdreiste sich, die schwache Brücke mit Lasten von vier und mehr Tonnen zu befahren[137]. Zur großen Freude und Erleichterung der Überstorfer spendete der Staatsrat aus dem Kantonsanteil der Loterie Romande den *Beitrag* von Fr. 3 000, Köniz half mit Fr. 1 600, Neuenegg mit Fr. 500[138].

Schon 1950 war die Brücke nach heftigen Regenfällen wiederum teilweise zerstört und vorübergehend unpassierbar[139]. Auf einen

[135] Schmutz (wie Anm. 134).
[136] GRPÜ, 1936, S. 132, 134, 135, 147, 151, 153, 154, 157, 159.
[137] GRPÜ, Bd. 1942–1946, S. 128, 138, 142, 146, 149, 154, 176, 178, 180, 188, 193, 194, 200; Rechnung Stoll vom 30. Nov. 1945.
[138] GRPÜ, 14. März, 13. Aug. und 4. Sept. 1945.
[139] *Freiburger Nachrichten*, 20. Nov. 1950.

sicheren Senseübergang war Überstorf je länger desto mehr angewiesen, weil ein großer Teil der Bevölkerung wirtschaftliche Beziehungen zum Kanton Bern unterhielt; viele der bei bernischen Betrieben angestellten Pendler überquerten die Brücke zweimal täglich. Zeitweise sollen es 50 bis 70 Personen gewesen sein. Der immerwiederkehrenden Verkehrsunterbrüche und kostspieligen Flickarbeiten müde, aber auch in der Erkenntnis, als abgelegene Gemeinde nie aus eigenen Kräften einen dauerhaften Bau verwirklichen zu können, war die Gemeindebehörde auf der Suche nach einer zweckmäßigeren und erschwinglichen Lösung fast dauernd im Gespräch mit kantonalen und eidgenössischen Instanzen und erhoffte nun 1950 schließlich die *Hilfe der Armee*.

In den vielen Verhandlungen wurden zuletzt zwei Möglichkeiten erwogen, zwischen denen die außerordentliche Gemeindeversammlung vom 24. Februar 1951 die Wahl zu treffen hatte: zwischen einer vom Ingenieur Hefti in Freiburg geplanten, von der Gemeinde zu finanzierenden *Betonbrücke* mit einer 3.12 m breiten Fahrbahn und 8 Tonnen Nutzlast zum Preis von Fr. 62 000 – und einer von der Armee kostenlos zu erstellenden *Holzbrücke*. Obwohl der Betonbau eine längere Lebensdauer versprach und bedeutend tragfähiger gewesen wäre, entschied sich die Versammlung für die Holzkonstruktion und bewilligte anschließend den Baukredit von Fr. 35 000. Den Ausschlag gab außer den organisatorischen und finanziellen Vorteilen die Gewißheit, daß der Neubau *schon im gleichen Jahr verwirklicht* werden konnte. Dem Gemeinderat war vor allem daran gelegen, den Verkehr von Fußgängern, Radfahrern, leichten Fuhrwerken und Personenautos im bisherigen Ausmaße aufrechtzuerhalten und zu gewährleisten. Gegen einen Ausbau für den Schwerverkehr sprach ohnehin der Zustand der engen und steilen Riedernstraße, die, als Flurweg eingestuft, nicht subventionsberechtigt war[140]. Eine Betonbrücke hätte unweigerlich den gleichzeitigen Ausbau der Gemeindestraße zwischen Überstorf und dem Unteren Fahr nach sich gezogen.

[140] GVPÜ, Bd. 1951–1983, S. 2ff.

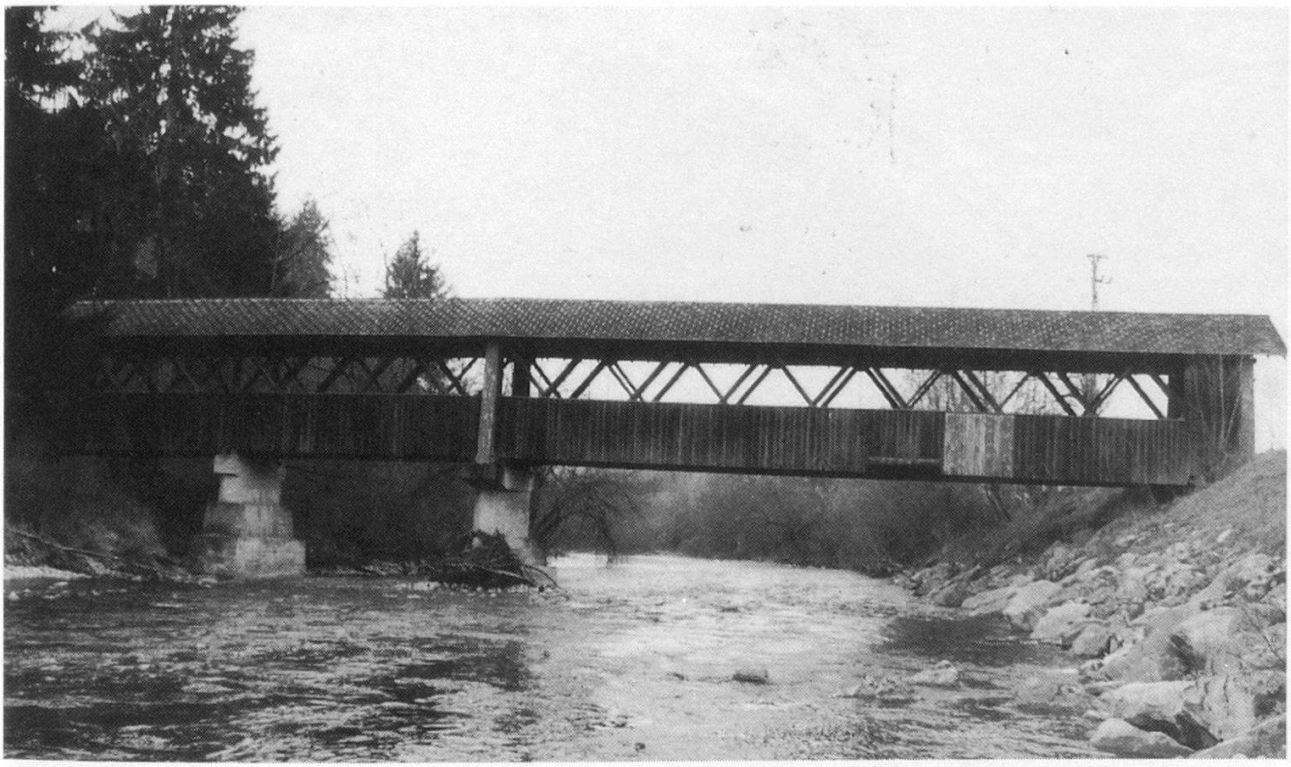


Abb. 1: Die 1982 umgebaute Holzbrücke von 1951 am Unteren Fahr. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 2: Die Gewölbebrücke der SBB von 1925/1927 am Senseknie. Im Hintergrund Teilstück der Holzbrücke. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 3: Die Betonbrücke der N12 von 1971/1972 am Senseknie. Im Hintergrund Teilstück der Eisenbahnbrücke. Foto Heinrich Boschung.

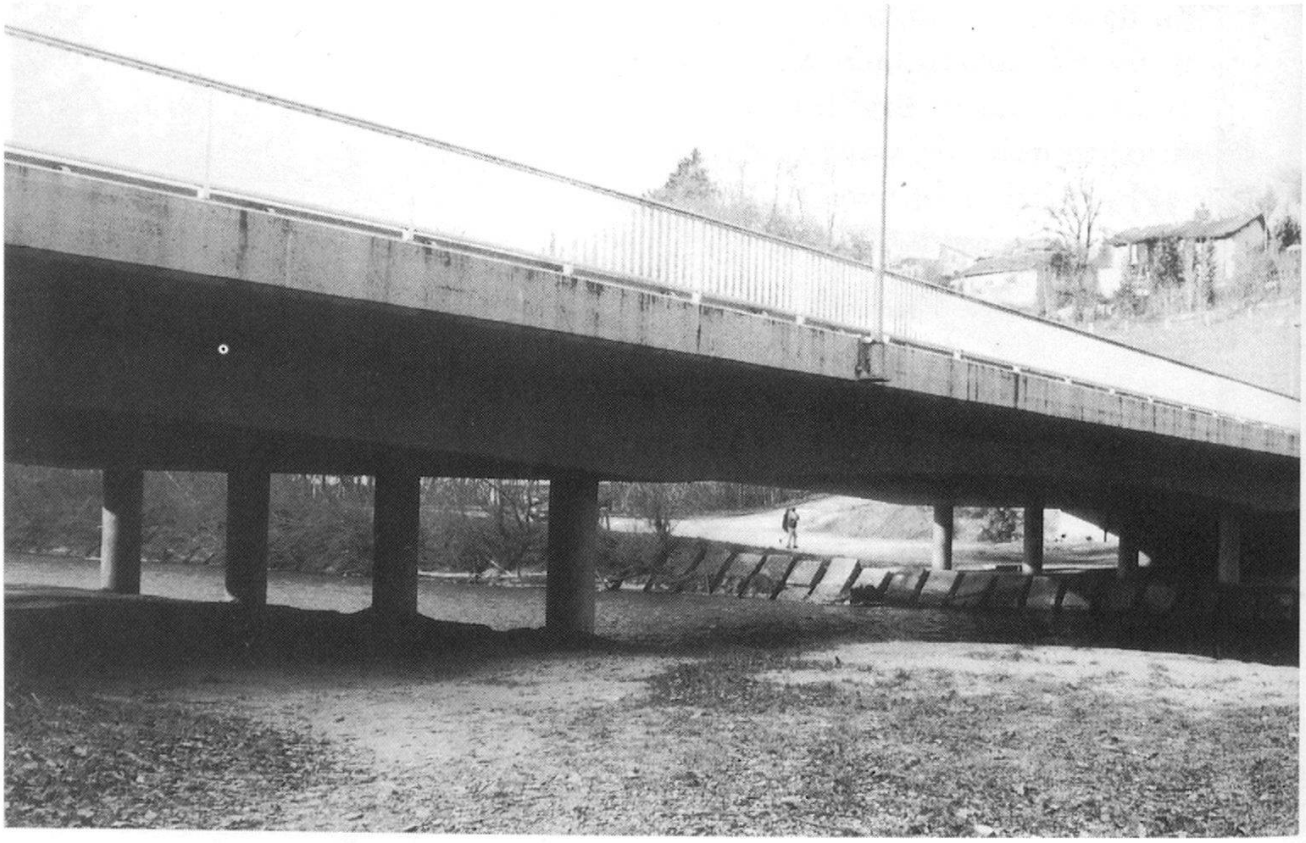


Abb. 4: Die Betonbrücke des Anschlußwerks der N12 von 1971/1972 bei Flamatt. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 5: Der Fußgängersteg von 1961/1962 zwischen Neuenegg und Flamatt. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 6: Die Betonbrücke der STB von 1964 zwischen Flamatt und Neuenegg. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 7: Die Eisenfachwerkbrücke von 1891/1892 bei Sensebrück. Foto Josef Noth.

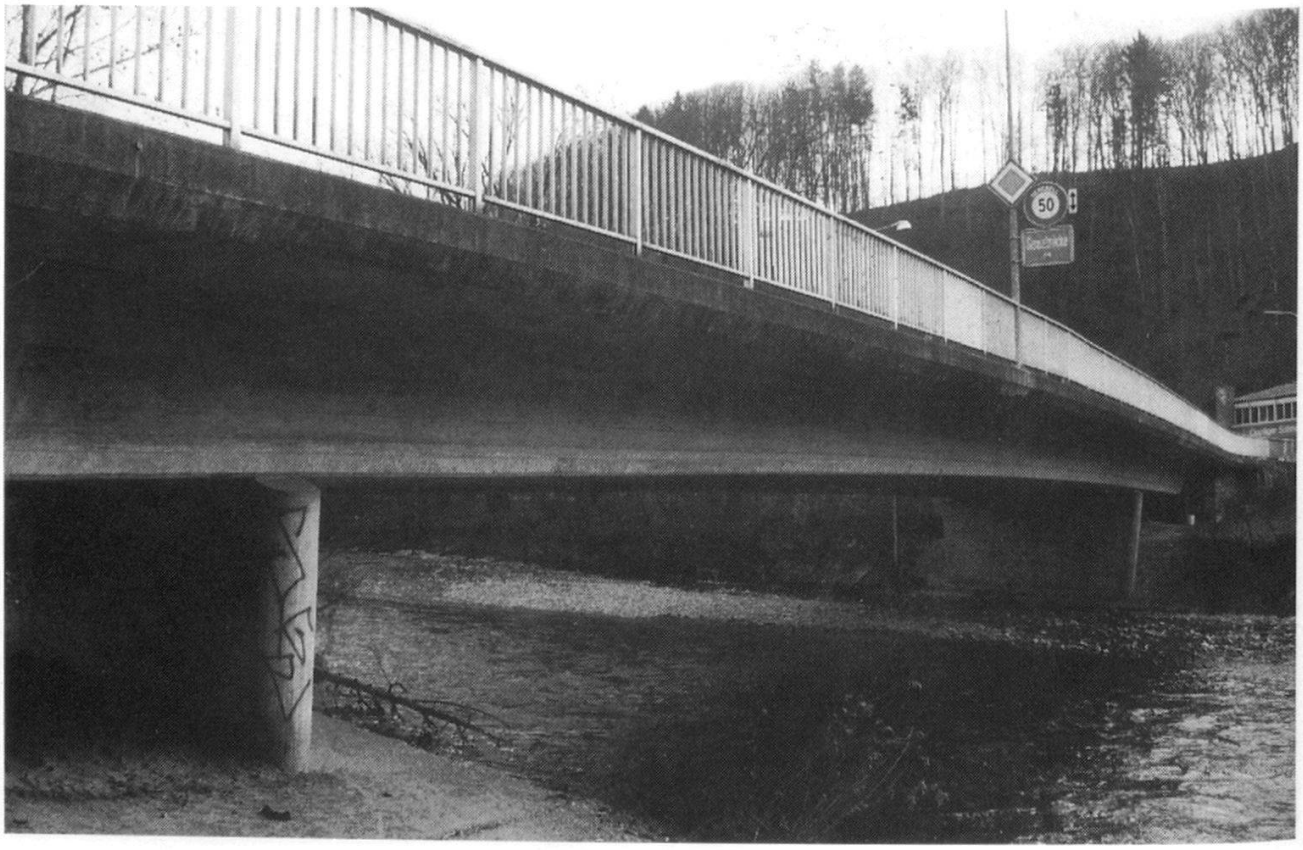


Abb. 8: Die Betonbrücke von 1968/1969 zwischen Neuenegg und Flamatt. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 9: Die Holzbrücke um 1798 in Laupen. Foto der aquarellierten Umrißradierung von Heinrich Füssli. Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.

Abb. 10: Die Holzbrücke von 1861/1862 in Laupen. Holzschnitt von Ernst Ruprecht, in: Hugo BALMER, *Führer von Laupen,* (1923), S. 36.

Abb. 11: Die 1978 umgebaute Betonbrücke von 1908/1909 in Laupen. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 12: Der Eisensteg von 1995/1996 in Laupen. Foto Heinrich Boschung.

Die Holzbrücke von 1951 am Unteren Fahr

Die *Pläne*, für welche die Gemeindeversammlung sich entschieden hatte, waren von einem Ingenieur Frutiger aus Oberhofen BE zum Preis von Fr. 200 angefertigt worden. Wenige Tage nach dem Volksentscheid legte der Rat sie den Regierungen in Freiburg und Bern und dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat zur *Genehmigung* vor. Keine Amtsstelle erhob Einwände, doch persönlich bedauerte der freiburgische Kantonsingenieur Desbiolles die geringe Breite und Nutzlast der Fahrbahn[141].

Der Neubau wurde im Frühjahr 1951 von der Mot. Sap. Kp. III/3 während ihres Wiederholungskurses unter dem Kommando von Hptm. Frutiger in zwei Wochen aufgerichtet. Der gleiche Mann, der als Ingenieur in Zivil das *Projekt* verfaßt hatte, war als Genieoffizier für die *Ausführung* verantwortlich[142]. Die kurze *Bauzeit* erklärt sich durch die Tatsache, daß die Sappeure in drei Schichten oft bis weit in die Nacht hinein am Werk waren. Das *Bauholz* wurde von den Sägereien Hofstetter in Oberwangen und Mäder in Neuenegg geliefert, die *Erd- und Maurerarbeiten*, namentlich an den Pfeilern, verrichtete das Bauunternehmen Umbert Stoll und Sohn in Überstorf, das *Dach* deckten die Brüder F. und A. Bäriswyl in Ried/Plaffeyen[143]. Die *Fahrbahn* der mit Eternit gedeckten, 3.50 m hohen *Holzkonstruktion* im traditionellen Stil war 47 m lang und 2.80 m breit, die Tragkraft für 3 Tonnen berechnet. Der rechtsufrige Landsockel [Widerlager] wurde auf festen Grund gesetzt, der am meisten gefährdete Pfeiler gesprengt und ausgeschaltet, die beiden andern saniert[144].

Bauarbeiten und Fuhrungen wurden von der Truppe *unentgeltlich* geleistet, die Gemeinde hatte lediglich die *Baustoffe* – vorwiegend Holz – zu liefern. Am 10. Mai 1951 konnte Hptm. Frutiger das vollendete Werk der Gemeinde übergeben. Weil in dieser Jahreszeit kein luftgetrocknetes Bauholz erhältlich war und mit frischgeschnittenem Holz gearbeitet werden mußte, händigte er dem Rat

[141] GAÜ, Riedernbrücke, Akten vom 27. Febr., 14. und 28. März 1951.
[142] GVPÜ (wie Anm. 140), S. 2v.
[143] GAÜ, Akten vom 7., 15. und 19. März 1951.
[144] GVPÜ (wie Anm. 140), S. 2v.

eine Anweisung für den Unterhalt der Brücke aus, einen Plan für das periodische Anziehen der Schrauben. Anschließend sprach der Rat der Armee und ganz besonders den fleißigen Soldaten in einer *schlichten Feier* die Anerkennung der dankbaren Bevölkerung aus[145].

Hinsichtlich der *Kosten* besteht eine Unklarheit. Die *Baubewilligung* erwähnt einen *Voranschlag* von Fr. 41 362.15. Den gleichen Betrag nennt eine Aufstellung, der man wegen formeller Mängel nicht ganz traut; ihre Glaubwürdigkeit beruht einzig auf der Tatsache, daß sie die Gesamtausgabe mit folgenden Posten belegt, die aber vielleicht Offerten entnommen sind:

Holz	Fr. 15 500.–
Eisenwerk	5 000.–
Eternit	4.000.–
Miete von Gerüstmaterial	2 000.–
Mauerwerk	5 362.15
Verstärkung von zwei Pfeilern	5 500.–
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	4 000.–
Total	Fr. 41 362.15

Die Gemeinderechnung verzeichnet jedoch für den Brückenbau eine Ausgabe von Fr. 38 897.10. Demnach ist die Holzbrücke anscheinend Fr. 2 465.05 *unter dem Voranschlag* zu stehen gekommen. Sie wurde für Fr. 70 000 brandversichert[146].

Wie kam Überstorf mit dieser Last zurecht? Von der Gemeindeversammlung am 24. Februar 1951 beauftragt, nahm der Rat bei der Raiffeisenkasse am Ort ein *Darlehen* in der Höhe von Fr. 35 000 zu 3% Zins auf, eine beträchtliche Schuld für die Gemeinde! Die ber-

[145] GRPÜ, 2. und 10. Mai 1951; At 27 (1952), S. 523 ohne Angabe des Verfassers, *Die neue Holzbrücke in Thörishaus*. Ein Bild stellt die Fahrbrücke von 1924 während des Hochwassers am 10. Mai 1936 dar, das andere die Holzbrücke von 1951. Ein Bild der neuen Brücke findet man auch in: *Freiburger Nachrichten*, 23. Sept. 1982.

[146] GRPÜ, 15. März 1951: Bewilligung durch den Kantonsingenieur Desbiolles; GAÜ: Undatierte, unsignierte «Kostenzusammenstellung der Material-Lieferung»; GAÜ: Gemeinderechnung Überstorf 1951: Ausgaben; GRPÜ, 23. Aug. 1951.

nischen Nachbargemeinden unterstützten Überstorf gutwillig mit *Beiträgen*, Köniz mit Fr. 8 000, Neuenegg hatte Fr. 800 zugesagt, erhöhte aber den Betrag «in Anbetracht der gut nachbarlichen Beziehungen» von sich aus auf 1 000 Franken. Schwieriger war es, vom eigenen Kanton Hilfe zu erhalten. Ein erstes Gesuch hatte die Baudirektion abgewiesen mit der Begründung, diese Brücke sei «im Rahmen des Straßengesetzes nicht subventionsberechtigt», weil der Zugang zu ihr «den Charakter eines Flurweges aufweise». Hartnäckig schickte Überstorf mehrere eindringliche Bittgesuche nach Freiburg, und an die Meldung, die Brücke sei vollendet, schloß der Rat – vorsichtig-aufmüpfig – einen Vergleich zwischen der bernischen Hilfsbereitschaft und dem «Desinteresse» der eigenen Behörden gegenüber der finanzschwachen Gemeinde an. Gerechterweise ist zu sagen: An der Zurückhaltung des Staatsrates war nicht Gleichgültigkeit schuld. Gesetzesgemäß helfen konnte er in diesem Falle nur mit Zuwendungen aus dem Ertrag der Loterie Romande, über den er – ein- oder zweimal jährlich – frei verfügen konnte. Hier zeigte er sich großzügig. An die Baukosten für die Holzbrücke spendete er im Baujahr zweimal je Fr. 3 000 und 1952 nochmals Fr. 3 000, also insgesamt Fr. 9 000[147].

Die 1982 umgebaute Holzbrücke von 1951 am Unteren Fahr

Daß die Errungenschaft von 1951 die Probleme des Flußüberganges nicht ein für allemal lösen würde, stand für jeden, der den Charakter der Sense kennt, zum vornherein fest. Die Hochwasser wurden nicht seltener, und die unvermeidliche Abnützung wurde beschleunigt durch den zunehmenden motorisierten Verkehr. Immerhin wurden die Zeitabstände zwischen schlimmen Schadenmeldungen länger. Doch das Bedürfnis, hier auch mit schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Lastwagen durchzufahren, mündete – wie nicht anders zu erwarten – in die Forderung, die

[147] GVPÜ (wie Anm. 140), S. 4; GAÜ, Brief des Kantonsingenieurs Desbiolles vom 1. März 1951 und Gemeinderechnungen 1951 und 1952: Außerordentliche Einnahmen; Briefe vom 25. Mai, 4. Febr. und 5. Aug. 1952.

Brücke zu *verstärken*. Im Bestreben, auch den Bauern und Gewerbetreibenden entgegenzukommen, ließ man diese Verbesserungsmöglichkeit 1975 durch das Ingenieurbüro Kurt Messerli in Bern prüfen. Die Antwort des Gemeinderates auf Messerlis Vorschlag lautete allerdings, die Finanzlage erlaube es zur Zeit nicht, ein Projekt ausarbeiten zu lassen, noch weniger, bedeutende Veränderungen auszuführen oder gar eine neue Brücke zu bauen[148].

Überstorf hatte die hilfreichen Brückenbauer von 1951 nicht vergessen und entschloß sich, das Bundesamt für Genie und Festungen des Eidgenössischen Militärdepartements noch einmal um *Truppenhilfe* zu bitten, diesmal für die *Verstärkungs- und Erhaltungsarbeiten* an der Sappeurbrücke. Die *Einwilligung* wurde schon am 27. Januar 1981 erteilt, doch verschiedene Umstände verhinderten die sofortige Ausführung[149]. Inzwischen hatte die genaue Nachkontrolle der Statik durch die Ingenieur-AG Kissling und Zbinden 1982 ergeben, daß die gewünschte Belastungsfähigkeit von 6 Tonnen ohne Neubau nur zu erreichen sei, wenn der Großteil der Tragkonstruktion ersetzt werde. Für das Auswechseln der Längsbalken und der Querträger sowie des Holzbelages, der zu imprägnieren sei, sah der Planer Kosten zwischen Fr. 12 000 und 17 500 voraus[150].

Bewerkstelligt wurde der langersehnte *Umbau* von einem Detachement der I. Kp. der Genie-RS 257 in Bremgarten AG unter der Leitung von Lt. Rohner, unterstützt von Lt. Gilgen, in der kurzen Zeit vom 27. September bis zum 1. Oktober 1982; die Rekruten arbeiteten in drei Schichten. Auch diesmal war die ganze Arbeit ein *Geschenk* der Armee, die benötigten *Baustoffe* wie Holz, Eisen, Beton, Teer, Spritzmaterial usw. stellte die Gemeinde Überstorf zur Verfügung. Behörden und Bevölkerung waren dankbar und voll des Lobes über den vorbildlichen Einsatz der jungen Wehrmänner[151].

[148] GAÜ, Bericht Messerli vom 11. Sept. 1975; Brief des Gemeinderates vom 15. Okt. 1975.

[149] GAÜ, Bewilligung vom 27. Jan. 1981, Vorschlag des Gemeinderates vom 19. April 1982 für eine Ortsbesichtigung durch Vertreter des Ingenieurbüros Kissling und Zbinden und des Kommandos der Genie RS in Bremgarten.

[150] GAÜ, Gutachten Kissling und Zbinden vom 6. April 1982.

[151] GAÜ, Dankesschreiben des Gemeinderates an den Schul- und den Kp. Kommandanten sowie an das Eidg. Militärdepartement; Lorenz SCHMUTZ, *Das «Riedernbrüggli» wird repariert*, in: Freiburger Nachrichten, 23. Sept. 1982; DERS., *«Riederenbrüggli» saniert*, in: Freiburger Nachrichten, 14. Okt. 1982.

Der *Voranschlag* für den *Umbau* hatte auf Fr. 35 100 gelautet, die *tatsächlichen Kosten* beliefen sich auf Fr. 39 904.15. Die Schlußabrechnung nennt als wichtigste Unternehmen und Auslagen:

Kissling und Zbinden, Ingenieure, Plan und Bauleitung	Fr. 4 800.–
Mäder AG Neuenegg, Holzlieferant	29 400.–
Eisenhandlung J.P. Saner Flamatt	1 468.–
Bauunternehmer Paul Schmutz Überstorf, Maurerarbeiten	2 908.–

Die *Kosten* wurden nach dem gleichen Schlüssel aufgeteilt wie 1952: Überstorf kam für die eine Hälfte auf, in die andere teilten sich Neuenegg und Köniz, ihr Viertel machte je Fr. 9 976 aus[152].

Auch verstärkt blieb die Brücke auf Pfeilern im Flußbett ein Hindernis, gegen das die unberechenbare Sense von Zeit zu Zeit mit wütenden Wogen ankämpfen mußte. Ein Jahr nach dem Umbau unterspülte sie den Pfeiler auf der Berner Seite. Der Schaden wurde in den ersten Tagen November 1983 von der Hoch- und Tiefbaufirma Costrava in Flamatt behoben. Dank günstiger Wetterverhältnisse und «guter Aufsicht», wofür der Gemeinderat von Neuenegg dem von Überstorf ausdrücklich dankte, blieben die Kosten von Fr. 7 144 beträchtlich unter dem Voranschlag[153].

Im September 1985 war der Pfeiler auf der Überstorfer Seite an der Reihe, mittels Betonierung unterfangen zu werden. Einige Monate später bedurfte der mittlere Pfeiler der gleichen Behandlung. Vor der ersten Kur hatte Überstorf die Nachbargemeinden rechtzeitig benachrichtigt, die zweite ordnete der Gemeinderat, weil dringend, eigenmächtig an, wodurch sich die *Kosten*, die anfänglich auf Fr. 10 800 voranschlagt waren, auf Fr. 15 563 erhöhten; nach Abzug von 3% Rabatt und 2% Skonto betrug die Schuld noch Fr. 14 795. Ohne Murren beglichen Neuenegg und Köniz ihren erhöhten Viertel: Fr. 3 698.75[154].

[152] GAÜ, Brief vom 30. Dez. 1982 an den Gemeinderat Köniz.

[153] GAÜ, Meldung am 5. Okt., Ortsbesichtigung am 18. Okt., Rechnung der Costrava am 14. Nov. 1983, Brief vom 17. Jan. 1984.

[154] GAÜ, Brief vom 18. Sept. 1985, Bankanweisung vom 19. März 1986, Schlußrechnung der Costrava vom 9. Okt., Brief vom 1. Dez. 1986.

Am 29. Juli 1990 hatte ein «mörderliches Unwetter»[155] im Gantrisch- und Gurnigelgebiet die Sense zum reißenden Strom anschwellen lassen, der rechts ober- und unterhalb der Brücke auf einer Länge von insgesamt 80 m mehrere Hundert Kubikmeter Land wegschwemmte und das rechte Widerlager beschädigte. Der rechte Brückenkopf wurde unter der Leitung des Ingenieurbüros Kissling + Zbinden von der Bauunternehmung Weibel AG repariert. Die *Kosten*, welche die drei Anstößergemeinden nach dem gewohnten Schlüssel zu teilen hatten, beliefen sich nach Abzug von Rabatt und Skonto und Fr. 3 866 an Subventionen – von wem wird nicht gesagt – auf Fr. 9 682.05[156].

Leser, die Brücken nur nach ihrem Nutzen im Straßennetz oder rein nach ihren technischen und ästhetischen Qualitäten beurteilen, fragen sich vielleicht, warum dem problematischen, bloß lokal wichtigen Übergang hier so viel Aufmerksamkeit zuteil wird. Es rechtfertigt sich, wenn man auch das Alltagsgeschehen im Leben der einfachen Leute und eines bescheidenen Gemeinwesens als Geschichte gelten läßt. Wirtschaftshistoriker und Soziologen werden zunächst wissen wollen, wer die *Grenzgänger* waren, welche darauf angewiesen waren, das nasse Hindernis zu überwinden. Die spärlichen spätmittelalterlichen Quellen wissen nichts von vornehmen Reisenden, sie nennen einzig *Köhler* und *Verkäufer von Gerbrinden*. Holzkohlen und Lohrinden von jungen Fichten und Eichen waren begehrte Handelswaren; Überstorfer hielten sie mit Vorliebe den Schmieden und Gerbern im nahen Bern feil, wenn die Obrigkeit im fernen Freiburg die Ausfuhr nicht gerade verboten hatte, weil die eigenen Handwerker daran Mangel litten[157]. An die ausgedehnten mittelalterlichen Eichenwälder und den Kohlenmeiler erinnern nur noch Flur- und Siedlungsnamen[158].

[155] GRPÜ, 22. Aug. 1990.

[156] GRPÜ, Bd. 1986–1991, S. 504; 21. Nov. 1990; GAÜ, Aktennotiz vom 30. Juli und vom 3. Aug. 1990, undatierte Kostenaufstellung der Ingenieur-AG Kissling + Zbinden.

[157] Beispiele: Ratsmanuale (RM) 79, 12. Jan., 9. Febr., 1., 13. und 14. März 1559; RM 88, 29. Okt. 1563; RM 104, 29. Dez. 1571.

[158] Susanne Gapany-Moser, *Die Siedlungs- und Flurnamen der Gemeinde Überstorf*, in: FG 57 (1970/71): Eichholz, Eichholzacker und Eichmatt S. 117, Langlod [Langloo] S. 101, Lohweg und Lohmatte S. 117, Löhliacker S. 118, (Loo = Gehölz), Kohlholz S. 102 und S. 127.

Sodann erzählen alte Zeitgenossen von *Eier- und Gemüsefrauen* und andern *Marktgängern*, die ihre Waren zu Fuß oder von Thörishaus an mit der Eisenbahn, zuletzt mit dem eigenen Auto nach Bern brachten. Mit der Industrialisierung nahm das *Pendlerwesen* überhand. Je nach Jahreszeit sollen zeitweise 50 bis 70 Personen morgens und abends das Sensebrücklein überschritten haben[159], Bauarbeiter und Arbeitskräfte aller Art in den verschiedensten Betrieben in und um Bern, Viehhändler und Hausierer, Leute im östlichen Gemeindegebiet, die ihre Einkäufe in Thörishaus besorgen, Bauern, die ihre Milch in die dortige Käserei bringen und Kinder, die dort zur Schule gehen, sind als Grenzgänger anzutreffen.

Indem die Gemeinde Überstorf die privaten Fährleute ablöste und die Bewältigung des Grenzverkehrs als öffentliche Aufgabe übernahm, lud sie sich auf viele Jahrzehnte hinaus eine Last auf, der sie allein nicht gewachsen war. Sie mußte es entgelten, daß es nicht einmal im Verein mit den Grenzkantonen gelang, die vorhandenen technischen Mittel einzusetzen, um beizeiten eine solide, genügend breite Fahrbrücke zu bauen, die den zunehmenden Bedürfnissen auf weite Sicht genügt hätte. Darum ist der Senseübergang seit bald einem Jahrhundert ein Sorgenkind der Gemeinde, die Brückengeschichte eine wahre Leidensgeschichte, ein Beispiel dafür, wie Armut die Entwicklung einer Gemeinde behindern, ja verhindern kann. Am stärksten eingeengt war Überstorf lange durch die Aufgabe, als Bürgergemeinde ihre zahlreichen auswärtigen Armen und Chronischkranken zu unterhalten. Besonders schlimm war die Lage bedürftiger Gemeinden in der Wirtschaftskrise während der 1930er Jahre. Höchstwahrscheinlich gehörte auch Überstorf zu jenen Gemeinden, von denen es 1915 hieß, sie seien gezwungen, «mehr als die Hälfte, sogar zwei Drittel ihrer Einnahmen für die Armenfürsorge zu verwenden», und «für ihre notwendigen Aufgaben bleibe nichts mehr übrig»[160].

[159] GAÜ, Brief vom 14. Dez. 1944 und vom 25. Mai 1951.

[160] Hugo Baeriswyl, *Das öffentliche Armenwesen des Kantons Freiburg*, in: BHkSb 29 (1958), S. 96, Gesetz vom 2. Mai 1928; S. 99, Gesetz vom 17. Juli 1951; es entlastete die Bürgergemeinden und verpflichtete grundsätzlich die Wohnsitzgemeinden zur Armenfürsorge; S. 134, Rechenschaftsbericht des Staatsrates 1915.

Der oberflächliche Eindruck, der Kanton habe die bedrängte Gemeinde zuäußerst im geringgeschätzten Sensebezirk mit ihren Brückenproblemen allein gelassen, täuscht. Der Staat Freiburg war nicht in der Lage, mehr für sie zu tun, weil er selbst tief in Finanznöten steckte; den guten Willen bewies er mit der Beratung durch seine Fachleute und durch die Zuwendungen aus der Loterie Romande. Das ändert nichts an der bedauerlichen, beinahe tragisch anmutenden Tatsache, daß man hier immer nur von Tag zu Tag *flicken* mußte, was zusammengezählt mehr kostete, als wenn man sich beizeiten eine währschafte, breite Betonbrücke ohne Flußpfeiler hätte leisten können. Der Kantonsingenieur L. Desbiolles traf den Nagel auf den Kopf, als er 1951 schrieb, das Billige sei manchmal das Teurere[161].

In unserer Brückengeschichte gibt es keinen größeren *Kontrast* als jenen zwischen der Leidensgeschichte des Übergangs am Unteren Fahr und dem Triumph der Planung und Technik im Nationalstraßenbau; dessen nächster Vertreter befindet sich wenige hundert Meter flußabwärts und ist von der nahen Eisenbahnbrücke[162] aus zu sehen. Auf engem Raum überqueren hier am Senseknie drei Übergänge die Sense, einer im alten, zwei im modernen Baustil.

Der Nationalstraßenbau im Sensegebiet

Als in den 1950er Jahren der motorisierte Verkehr dermaßen überhandnahm, daß er für die Menschen und ihre Siedlungen zur unerträglichen Plage[163] wurde und an sich selbst zu ersticken drohte, entschloß sich die Schweiz – wie das Ausland schon geraume

[161] GAÜ, Brief vom 14. März 1951: «... que le meilleur marché est quelquefois le plus cher.»

[162] Erster Bau 1858–1860, zweiter 1925–1927.

[163] Behinderung und Gefahr für alle anderen Straßenbenützer, Umweltschäden, vor allem Luftverschmutzung, Krankheiten der Atemwege, Zerstörung von Gebäudefassaden, zum Beispiel des Sandsteins der Sankt-Niklaus-Kathedrale.

Zeit –, dem Übel mit breiteren, richtungsgetrennten und kreuzungsfreien Straßen abzuhelfen, die dem Motor allein vorbehalten waren. Daß dabei unzählige Hektaren fruchtbaren Bodens unter Beton und Asphalt begraben wurden, war nicht der geringste Teil des unermesslichen Preises, zumal der unabsehbaren Kosten.

Das Unternehmen des Jahrhunderts kam nicht ohne *gesetzliche Grundlagen* und eine *einheitliche Großplanung* aus; beide sind seit der eidgenössischen Volksabstimmung vom 6. Juli 1958 in der Bundesverfassung verankert:
«Art. 36bis: Der Bund wird auf dem Wege der Gesetzgebung die Errichtung und Benützung eines Netzes von Nationalstrassen sicherstellen... Die Kantone bauen und unterhalten die Nationalstrassen nach den Anordnungen und unter der Oberaufsicht des Bundes... Der wirtschaftlich nutzbare Boden ist nach Möglichkeit zu schonen... Die Kosten der Erstellung, des Betriebes und des Unterhaltes der Nationalstrassen werden auf den Bund und die Kantone verteilt; dabei sind die Belastung der einzelnen Kantone durch die Nationalstrassen sowie ihr Interesse und ihre Finanzkraft zu berücksichtigen... Die Nationalstrassen stehen unter Vorbehalt der Befugnisse des Bundes unter der Hoheit der Kantone. Art. 37: Der Bund übt die Oberaufsicht über die Strassen und Brücken aus, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat.»[164]

Die *Ausführung* ist geregelt durch Gesetze und Verordnungen des Bundes[165]. Der Staat Freiburg, der sich unverzüglich ans Werk machte, organisierte seinen Teil des Riesenunternehmens am 14. Februar 1961 im Ausführungsgesetz zum Bundesgesetz vom 8. März 1960. Er regelte die Hoheits- und Eigentumsverhältnisse («Art. 1: Die auf Kantonsgebiet gelegenen Nationalstrassen sind kantonales Gemeingut»), bestimmte die ausführenden Behörden und Organe, die Verfahren zur Genehmigung der Pläne und der

[164] BV von 1874, Stand am 1. April 1996, S. 23 und 66. Eine ausführliche und überzeugende Begründung für das große Gemeinwerk gab der Bundesrat am 5. Febr. 1960 in seiner Botschaft an die Bundesversammlung über die Festlegung des Nationalstraßennetzes. Bundesblatt Nr. 7 vom 18. Febr. 1960, S. 617–660.

[165] Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstraßen, S. 1ff., Art. 1–48; Bundesbeschluß vom 21. Juni 1960 über das Nationalstraßennetz, S. 5; Verordnung vom 24. März 1964 über die Nationalstraßen.

Entschädigungen, die Baubeschränkungen, den Landerwerb und die Maßnahmen im Interesse der Bodennutzung[166]. Der *Gang der Arbeiten* läßt sich anhand der Angaben der Baudirektion und des Autobahnbüros in den Jahresberichten des Staatsrates über seine Verwaltung nur in groben Zügen verfolgen.

Für den westschweizerischen Teil der Ost-West-Transversale sah das beschlossene Nationalstraßennetz von Bern an zwei Linien vor, die beide durch den Kanton Freiburg führen: die N1 von Bern über Kerzers–Murten–Yverdon–Lausanne nach Genf, und die N12 von Bern über Freiburg nach Vevey, eine Autobahn zweiter Klasse mit zwei Fahrbahnen von je 7.5 m Breite, getrennt durch einen 2 m breiten Mittelstreifen. In der ersten Bauetappe wurde die N12 gebaut.

Der erste Schritt bestand darin, ein kantonales *Autobahnbüro* einzurichten. Dann war die vorgesehene Bauzone vom geologisch-technischen Dienst zu untersuchen; jahrelang saßen die Ingenieure über den Plänen[167]. 1966 war das *generelle Projekt* bereit, zur Genehmigung dem Bundesrat vorgelegt zu werden, gleichzeitig wurde für die *Viadukte* über den Richterwilbach und über das Dorf Flamatt ein *Wettbewerb* ausgeschrieben. Sofort nach der Genehmigung des *Ausführungsprojekts* durch das Eidgenössische Departement des Innern wurden 1968 die Kunstbauten (Brücken, Durchlässe, Über- und Unterführungen) in Angriff genommen, so auch der Viadukt über Flamatt. 1969 waren dessen Widerlager und Pfeiler erstellt, so daß die Metallbalken von der Seite her eingeschoben werden konnten[168]. 1970 waren die *Kunstbauten* im Rohbau fertig, nun beschäftigte man sich intensiv mit *Erdbewegungen* und *Trasseearbeiten* (Geländeeinschnitte und Erddämme, Zufahrten und Ausfahrten, Verlegen von Straßen und Leitungen) zwischen Düdingen und Flamatt, gleichzeitig eröffnete der Kanton Bern Baustellen zwischen Bern und Thörishaus. Am Viadukt über Flamatt war der Einbau der Eisenbalken beendet, und die Platten für die Straßendecke waren vorfabriziert. In Flamatt mußte vom Oktober 1969 an der Hang zwischen dem Bahndamm und dem

[166] AGS 1961, S. 14ff.
[167] StVBF 1960, S. 1; 1961, S. 2; 1962 S. 2; 1963, S. 23, 24.
[168] StVBF 1966, S. 22; 1967, S. 20; 1968, S. 25, 26; 1969, S. 26.

Autobahntrassee mit 224 Betonpfählen gesichert werden[169]. Nach der Eröffnung des Abschnitts Corpataux–Düdingen (1971) wurden die Arbeiten am Abschnitt Düdingen–Flamatt beschleunigt, so daß Anfang 1972 am großen Viadukt über Flamatt nur noch der Fahrbahnbelag und die Leitplanken anzubringen waren.

Vorgeschichte und Begleitumstände dieses Viadukts brachten der betroffenen Dorfschaft so viel Unerfreuliches, daß es hier nur angedeutet werden kann. Dreizehn Projekte standen zur Wahl. Als ruchbar wurde, daß das Eidgenössische Amt für Straßenbau und der Kanton Bern die Linienführung durch Thörishaus und über Flamatt hinweg begünstigten, organisierte ein von Nationalrat Dr. iur. Franz Hayoz beratenes Komitee unter der Führung von Hans Fauser mit Volksversammlungen und Eingaben vorbeugend den Widerstand. An einer Versammlung beschwichtigte der Vertreter des Autobahnbüros Freiburg die Bevölkerung mit der Aussage, eine Einsprache habe erst einen Sinn, wenn ein Projekt öffentlich aufgelegt worden sei. Nach langem Zögern entschied der Bundesrat überraschend – ohne vorherige Planauflage in der Gemeinde – zugunsten einer langen, vom Talboden gegen Eggelried hinauf 3.9% ansteigenden Hochbrücke, die auf zwölf Pfeilerpaaren (die obersten drei in halber Höhe quer verbunden) den Westteil des Straßendorfes Flamatt, den Tafersbach, die Kantonsstraße Freiburg–Bern, das Geleise der Sensetalbahn und die Straße zwischen Dorfkern und SBB-Bahnhof überspannt. Zu ihrer Länge gibt es widersprüchliche Angaben, eine schreibt 701 m, eine andere 684 m[170].

Rund zwanzig Jahre später stellte Großrat Elmar Perler als Vertreter der Standortgemeinde Wünnewil-Flamatt fest: «Kostengründe, politische Sachzwänge und ein blinder Fortschrittsglaube haben seinerzeit eine andere, menschenfreundlichere und das Ortsbild schonendere Linienführung verhindert.» Der Staatsrat rechtfertigte

[169] StVBF 1970, S. 32, 35, 37; StVBB 1971, S. 178, 179.

[170] ABbF, *Das Teilstück Düdingen–Flamatt der N 12*, in: At 45 (1970), S. 1051; von Herrn Dr. Willi Märki, Neuenegg, geschenkte, undatierte Dokumentation des ABbF (wahrscheinlich 1973): 701 m; Elmar Perler, *Schriftliche Anfrage an den Staatsrat betreffend den Autobahnviadukt Flamatt vom 16. Sept. 1987*, in: TbGRF 1987, S. 2000: 684 m.

sich mit dem Hinweis, diese Linienführung sei Freiburg vom Bundesamt für Straßenbau und vom Kanton Bern «quasi aufgezwungen» worden, und die Bauart sei durch die damalige Vergebungspolitik bestimmt worden, derzufolge man das Billigste habe wählen müssen[171]. Tatsache ist: Die Hochbrücke wurde gebaut, zum Leidwesen der Flamatter und zum Schaden der darunter Wohnenden, und sie steht bis heute. Technisch mag sie eine Sehenswürdigkeit sein, menschlich und politisch ist sie eine grandiose Fehlleistung, eine Beeinträchtigung der Umwelt und der Lebensqualität, eine Verschandelung des Orts- und Landschaftsbildes, deren sich das Eidgenössische Amt für Straßen- und Flußbau schon bald schämte[172].

Nach vierjähriger Bauzeit wurde der Abschnitt Düdingen–Flamatt am 27. September 1973 feierlich eingeweiht und dem Verkehr übergeben. Über das Anschlußwerk Flamatt fanden auch die bernischen Kantonsstraßen von Bern und von Neuenegg-Laupen her Zugang zur neuen Autobahn. Der Zusammenschluß der bernischen und freiburgischen Teilstrecke bei Thörishaus kam erst im Frühjahr 1978 zustande. In ganzer Länge vollendet war die N12 Bern–Vevey erst 1981. An der Einweihung am 23. November wurde sie als erste Autobahnverbindung zwischen der deutschen und der französischen Schweiz begeistert gefeiert[173].

Mit dieser Übersicht sind die beiden Sensebrücken, über die nun zu berichten ist, in die Entstehungsgeschichte der N12 eingeordnet.

Die Sensebrücken der N12 Bern–Vevey von 1971/1972

Zwei Brücken schlägt die N12 über die Sense, bei Thörishaus die Hauptbrücke, beim Anschlußwerk Flamatt eine Neben- oder Zubringerbrücke. Beide ähneln einander wie Schwestern, was sie unterscheidet, ist bedingt durch ungleiche Funktionen und Ortsverhältnisse, auch durch verschiedene Planer.

[171] PERLER (wie Anm. 170), Antwort des Staatsrates vom 3. Nov. 1987, in: TbGRF 1987, S. 2001.

[172] Persönlich gehörte Aussage eines Beamten, der seinen Chef zitierte: «So etwas würden wir nie mehr machen.»

[173] StVBF 1973, S. 31, 34; StVBB 1973, S. 277; 1977, S. 314; 1978, S. 334; StVBF 1981, S. 37; 1982, S. 26.

Gemeinsam ist beiden die *Bauherrschaft*, die *Bauart*, die *Bauzeit* und die *Finanzierung*. Für beide war das Autobahnbüro der kantonalen Baudirektion Freiburg zuständig, beide sind aus armiertem und vorgespanntem Beton konstruiert, beide haben einen durchlaufenden Träger, an beiden wurde vom März 1971 bis im Juni 1972 gebaut[174].

Die Betonbrücke der N12 am Senseknie

Sie befindet sich, von der Eisenbahnbrücke aus gut sichtbar, zwischen km 70.888 und 70.977. *Geplant* wurde sie vom Ingenieurbüro B. Clément + J. Bongard Freiburg, *gebaut* von der Firma Marti AG Bern. Sie überquert die Sense in einem Winkel von 45 Grad schräg zur Flußachse. Was oberflächlich betrachtet, wie ein einheitlicher Übergang aussieht, besteht in Wirklichkeit aus *zwei unabhängigen, parallelen Brücken*, deren 7.50 m breiten, von Leitplanken und Geländern begrenzten Fahrbahnen in einem Abstand von einem Meter in entgegengesetzte Richtungen führen. Die Doppelbrücke ist 84 m lang und 20.40 m breit, die Öffnungen zwischen den Widerlagern und Pfeilern messen 24.50 m – 35.00 m – 24.50 m[175].

Jede Fahrbahn bildet einen 1.20 m hohen, in ein Hohlsystem von Betonkästen gegliederten starren Balken, der mittels zweier aufgesetzter Lager auf den Pfeilern sitzt und mit dem Widerlager auf Berner Seite fest, mit jenem auf Freiburger Seite durch eine Dilatationsfuge beweglich verbunden ist. Der Baugrund besteht aus einer Schicht von angeschwemmtem groben Kies über Molasse. Deshalb stehen die Pfeiler auf Fundamenten, die mit Hilfe von je sechs Bohrpfählen, 6 m lang und 90 cm im Durchmesser, 1.50 bis 2.50 m tief in der gesunden Molasse verankert sind. Die Widerlager dagegen lie-

[174] ABbF, *Technische Beschreibung der Brücken über die Sense, National- und Kantonalstraße*, von Dr. André Piller freundlicherweise zur Verfügung gestellt am 13. Nov. 1996. Laut StVBF 1971, S. 45, wurde am Rohbau der Hauptbrücke vom Mai bis Ende Dez. 1971 gearbeitet.

[175] ABbF (wie Anm. 174); SBAB, E 3211 (B) Nr. 1992 / 15: RN 12 Pont sur la Singine, Mémoire technique. Nach der Dokumentation des ABbF von 1973 (vgl. Anm. 170), S. 10, ist die Brücke 89 m lang.

gen «einfach, ohne Einstieg, auf Flachgründungen» (semelles) aus Beton in die Vorländer zurückversetzt. Zum Schutz der Pfeiler waren ausgedehnte steinerne Uferverbauungen notwendig[176].

Die Betonbrücke des N12-Anschlußwerks bei Flamatt

Diese untere Brücke unterscheidet sich von der oberen, der Hauptbrücke, durch folgende Eigenheiten: Sie ist kleiner, kürzer und schmäler, und sie erfüllt eine doppelte Aufgabe. Sie verbindet das bernische Kantonsstraßennetz am Senseunterlauf mit dem freiburgischen, und als Bestandteil des Anschlußwerks führt sie, nachdem sie die mit Fußgängerunterführungen ausgestattete freiburgische Kantonsstraße im Kreisel gekreuzt hat, den Verkehr von der Neuenegg- und der Thörishausstraße den N12-Fahrbahnen in Richtung Bern und Freiburg zu. Über die Folgen dieser Besonderheit hatten Bern und Freiburg sich schon 1970 verständigt[177]. Die Zusammenarbeit der Grenzkantone wurde durch die Oberaufsicht des Bundes keineswegs überflüssig gemacht oder gar verunmöglicht.

Im Auftrag des Autobahnbüros Freiburg *plante* der Ingenieur Jacques Gicot in Freiburg die Straßenstrecke, das Ingenieurbüro Claude Von der Weid die Brücke des Anschlußwerks. Das Amt für Straßen- und Flußbau genehmigte den Brückenplan am 21. August 1969, den Straßenplan am 25. Juni 1970[178]. *Ausgeführt* wurde der Bau von der Firma Routes Modernes Freiburg. Er überquert die

[176] SBAB (wie Anm. 175), Mémoire technique, unsigniert und undatiert, wahrscheinlich vom Büro Clément + Bongard; ABbF (wie Anm. 174); StVBF 1972, S. 45.

[177] SBAB (wie Anm. 175): Brief des Autobahnamtes des Kantons Bern an das Autobahnbüro Freiburg: «Diese Brücke wird zwar im Rahmen des Nationalstraßenbaus erstellt, dient aber einer Staatsstraßenverbindung. Seitens des Kantons Bern liegt deshalb die Aufsicht über dieses Bauwerk in straßenbaulicher, brückentechnischer und wasserbaulicher Hinsicht bei Herrn Freudiger, Oberingenieur des II. Kreises. Unser Amt wirkt in diesem Falle lediglich als Koordinationsstelle und besorgt den Rechnungsdienst für die Nationalstraßen-Kosten. Der Kantonsoberingenieur stimmt dem Projekt zu. Mit ihm gehen wir davon aus, daß die Brücke voll zu Lasten des Autobahnbaus erstellt wird.»

[178] SBAB (wie Anm. 175).

Sense in einem Winkel von 10 Grad leicht schräg zur Flußachse, ist 64 m lang, 19.50 m breit und umfaßt zwei 7 Meter breite, von Leitplanken flankierte Fahrbahnen, dazwischen einen 1 m breiten Mittelstreifen und beidseits einen 1.40 m breiten Gehweg. Der beidseits 3.25 m überkragende, durchlaufende Träger bildet im Längsprofil einen flachen Bogen, der auf beiden Ufern von einer Gruppe von vier, auf einem erhöhten Betonsockel stehenden Pfeilern getragen wird. Die Spannweiten zwischen Widerlagern und Pfeilern betragen 16 m – 32 m – 16 m. Nicht nur die Pfeiler, auch die Widerlager dieser Brücke gründen auf je vier 90 cm dicken Bohrpfählen, die durch das Geschiebe hindurch tief in die Molasse hinab gerammt worden waren[179]. Die vom Kanton Bern dem freiburgischen Autobahnbüro übertragenen Arbeiten am rechten Brückenkopf wurden zweifach erschwert: Zuerst beim Gerüstbau für die Brücke durch den hohen Grundwasserspiegel, sodann beim Bau der Zufahrt durch die Enge des Platzes vor der hohen Stützmauer unterhalb der Streiten-Siedlung. Kurz vor der Inbetriebnahme mußte «die geometrische Gestaltung» der Kreuzung der Neuenegg- mit der Streitenstraße neu überdacht und geändert werden, damit auch Signalisierung und Markierung[180]. Eigentlich hätten die Platzverhältnisse es gestattet, die Widerlager unmittelbar auf die Uferböschungen zu setzen und so die Sense mit einer Spannung von 38 m zu überbrücken. Auf Verlangen des bernischen Forstamtes und der Anstößergemeinden Neuenegg und Wünnewil-Flamatt wurden sie jedoch in die Vorländer versetzt, so daß zwischen ihnen und den Pfeilerreihen Durchlässe für die Uferwege geschaffen wurden; auf sie ist man zur Pflege der Auenwälder, zumal für den Abtransport des Holzes angewiesen, auch die Spaziergänger und Fischer schätzen die so gewährte Bewegungsfreiheit[181].

Das Aussehen der unteren Sensebrücke entspricht ihrem Charakter als Zubringerin. Dem Gelände angepaßt, schwebt sie weniger hoch über dem Wasser und kommt mit kürzeren Pfeilern und für die Zufahrten mit niedrigeren Erddämmen aus als die Haupt-

[179] ABbF (wie Anm. 174).
[180] StVBF 1973, S. 34.
[181] SBAB, Mappe E 3211 (B) Nr. 1992 / 15: Akten und technische Berichte, datiert vom 30. Jan., 6. und 27. April und 25. Juni 1970.

brücke, rechtsufrig zur nahen bernischen Kantonsstraße mit einem kurzen, links, in Richtung Autobahn mit einem längeren Damm, der in den Talboden ausläuft. Der freiburgische Brückenkopf ist nicht ganz befriedigend gestaltet. Der Durchlaß für den Uferweg zwischen der Pfeilerreihe und dem Betonsockel, der das linke Widerlager trägt, ist zu niedrig geraten, auch haben die Brückenbauer den dortigen Hochwasserdamm nicht mehr instandgestellt. Hier brach die hoch angeschwollene Sense am 29. Juli 1990 durch und setzte den Auenwald weithin unter Wasser; das gleiche Hochwasser richtete bei Laupen großen Schaden an[182].

Das Anschlußwerk dient nicht nur der Autobahn, sondern als Staatsstraße gleichzeitig auch dem bernisch-freiburgischen Grenzverkehr, der bis 1973 über die flußaufwärts in Sichtweite gelegene, altehrwürdige, 1852–1854 von Bern und Freiburg gemeinsam erbaute «Steinige Brücke»[183] lief. Der schmale Bindestrich zwischen den Kantonsstraßen vermochte den Verkehrsstrom kaum mehr zu bewältigen und hätte nächstens ersetzt werden müssen. Die neue Verkehrsregelung ließ auch den Abbruch erwägen. Doch die verantwortlichen Stellen widerstanden der Versuchung und hätten das für den Fahrverkehr nicht mehr benötigte, in den Ruhestand versetzte Bauwerk am liebsten den Standortgemeinden überlassen. Aber Neuenegg war daran nicht interessiert und verzichtete. Mit dem Einverständnis beider Kantone wurde die Gemeinde Wünnewil-Flamatt Eigentümerin der ganzen Brücke und mußte sich verpflichten, sie auf eigene Kosten zu unterhalten. Der Abbruch hätte damals voraussichtlich Fr. 74 000 gekostet. Diese Summe, gedacht als Abgeltung des Brückenanteils, als Grundkapital und einmaliger Beitrag an die zukünftigen Unterhaltskosten, wurde der neuen Eigentümerin von den Autobahnbüros beider Kantone «nach langwierigen Verhandlungen» vertraglich zugesichert. Freiburg zahlte seine Hälfte (Fr. 37 000) nicht aus, sondern verrechnete sie mit einem Guthaben aus Arbeiten an den

[182] Toni Beyeler, *Jahrhunderthochwasser der Sense*, in: At 65 (1990), S. 1788; Hans Peter Beyeler, *Das Jahr*, in: At 65 (1990), S. 1802; *Laupen-Chronik 1990*, S. 1804.

[183] Boschung (wie Anm. 2), S. 52ff.: Die dritte Steinbrücke von 1852–1854.

Fußgängerunterführungen und Gehwegen im Anschlußwerk Flamatt[184].

Seit 1973 wird die «Steinige Brücke» nur noch von Fußgängern und Radfahrern benützt. Auf den bedenklichen Zustand ihres Oberbaus hat schon 1990 der Kenner Pierre Delacrétaz aufmerksam gemacht[185]. Geschichtskenner und Brückenfreunde freuen sich, daß das architektonisch bedeutende Baudenkmal aus dem 19. Jahrhundert uns bis heute erhalten geblieben ist. Sie hoffen aber auch, daß es der Eigentümerin gelingen wird, dem zerstörerischen Zugriff der Vegetation möglichst bald Einhalt zu gebieten.

Ein *Jahrhundertwerk* ist der Nationalstraßenbau auch *in finanzieller Hinsicht*, zumal für den Kanton Freiburg. Schon 1976 nannte das Autobahnbüro Freiburg für die N1 und N12 zusammen eine Nettoausgabe von Fr. 90 914 586.90[186], in der Schlußabrechnung buchte es für die Hauptbrücke der N12 Fr. 1 900 000, für die Nebenbrücke Fr. 1 060 000. Der Nationalstraßenbau wurde und wird größtenteils von der Eidgenossenschaft getragen. Für den Kanton Bern leistete der Bund 84%, für den Kanton Freiburg 90% der Gesamtkosten. Die Kantonsbeiträge an die Sensebrücken bezahlten Bern und Freiburg zu gleichen Teilen[187].

Welche finanzielle Riesenlast der Staat Freiburg mit dem Nationalstraßenbau auf seinem Gebiet zu bewältigen hatte, läßt sich an den Krediten ermessen, die der Große Rat in dieser Zeit bewilligte:
Dekret vom 13. Februar 1968: Kredit von Fr. 7 760 000 zur Finanzierung des Anteils an die Studienkosten, den Landerwerb und den Bau;

[184] GAW: Brief des Gemeinderates von Neuenegg vom 25. Sept.1973; GRPW vom 1. Okt. 1973; Brief der Gemeindeverwaltung Wünnewil-Flamatt an das Autobahnbüro Freiburg vom 3. Okt. 1973; Brief der Straßen- und Brückenverwaltung Freiburg vom 17. Sept 1979; Auszug Nr. 2315 aus dem Protokoll des Freiburger Staatsrates vom 9. Okt 1979; Vereinbarung Nr. 311 / 4280 vom 5. Nov. 1979 mit dem Straßen- und Brückendepartement Freiburg; Brief des Autobahnamtes Bern an das Autobahnbüro Freiburg vom 3. Sept. 1981. Eine Eigentumsübertragung hatte auch 1962 nach dem Bau des Stegs zwischen Neuenegg und Flamatt stattgefunden. Damals wurde die Gemeinde Neuenegg Eigentümerin.

[185] Pierre DELACRÉTAZ, *Fribourg jette ses ponts*, Chapelle-sur-Moudon 1990, S. 61.

[186] StVBF 1976, S. 45.

[187] ABbF (wie Anm. 174): «Kostenbeteiligung je 50% durch die Kantone Freiburg und Bern».

Dekret vom 1. Juli 1970: Kredit von Fr. 7 250 000 zum gleichen Zweck;
Dekret vom 16. Mai 1972: Verpflichtungskredit von 30 000 000, davon 27 300 000 gedacht als 10%iger Kantonsanteil an die veranschlagten Baukosten von Fr. 273 000 000;
Dekret vom 18. Mai 1972: Verpflichtungskredit von Fr. 276 000. Am gleichen Tag Eröffnung eines Verpflichtungskredits von Fr. 4 270 000.
Der Bau des Werkhofs für die N12 (Freiburg Nord) und die Kantonsstraßen sowie des Einsatzzentrums der Polizei kostete Fr. 15 000 000. Der Kantonsanteil machte 38% davon aus und wurde bezahlt aus dem Baukredit von Fr. 4 270 000;
Dekret vom 18. September 1975: Weil der Bund den Bau der N12 beschleunigte, war ein zusätzlicher Kredit von Fr. 7 778 000 nötig, der Kanton hatte dazu Fr. 778 000 zu bewilligen;
Dekret vom 14. Mai 1976: Verpflichtungskredit für 1977–1979 von Fr. 30 000 000;
Dekret vom 15. September 1976: Zusätzlicher Kredit von Fr. 5 500 000[188].

Nach diesen Belegen machen die 10 Prozent, die der Staat Freiburg zwischen 1968 und 1976 an die Kosten seiner Autobahnen aufzubringen hatte, die Summe von Fr. 92 564 000 aus, wobei zu bedenken ist, daß er, wie alle andern Kantone, indirekt auch die übrigen 90 Prozent mitfinanzierte. Seine tatsächliche Leistung ermißt man erst, wenn man sich Rechenschaft gibt, daß er zwischen 1953 und 1975 – von allen andern Aufgaben abgesehen – allein für das Kantonsstraßennetz Fr. 158 400 000 bereitzustellen hatte[189].

Soviel zu den *Gestehungskosten*. Sie legen die Frage nach der *Dauerhaftigkeit der Bauten* und nach dem *Aufwand* für ihren *Unterhalt* nahe. Kein gefreutes Kapitel, wenn man zugesehen hat, wie die Zubringerbrücke seit 1972 schon zweimal überholt wer-

[188] AGS 1968, S. 35; 1970, S. 84; 1972, S. 110 und 119; 1975, S. 237; 1976, S. 187 und 252.

[189] AGS 1953, S. 71: Fr. 10 000 000; 1956, S. 18: Fr. 15 000 000; 1959 S. 93: Fr. 20 000 000; 1965, S. 203: Fr. 20 000 000; 1967, S. 129: Fr. 15 000 000; 1969, S. 64: Fr. 35 000 000; 1971, S. 228: Fr. 24 000 000; 1975, S. 32: Fr. 400 000, S. 111: Fr. 19 000 000.

den mußte. Die größte Belastung verursacht jedoch der Viadukt über Flamatt. Dies geht aus der oben erwähnten Schriftlichen Anfrage von Großrat Elmar Perler und aus der Antwort des Staatsrats hervor. Schon 1987 betrugen die Kosten für *Studien von Sanierungsprojekten* Fr. 200 000. Das kantonale Autobahnbüro prüfte damals drei *«Sanierungslösungen»*: Den einfachen Unterhalt, die Verbesserung der Festigkeit der Brüstungsmauern, sodann (im Interesse der Verkehrssicherheit und der Unterhaltsmannschaften) die Verbreiterung der Haltestreifen mit Einbau von Lärmschutzwänden; voraussichtliche Kosten je nachdem : drei, neun oder 13 Millionen Franken. Der in der Standortgemeinde Wünnewil-Flamatt wohnhafte Abgeordnete fand die Informationspolitik der Regierung mangelhaft, er war staatsbürgerlich besorgt um die Kantons- und Bundesfinanzen, nicht zuletzt aber ging es ihm darum, die *Verbreiterung der Hochbrücke* zu verhindern. Sie wird von Anfang an als unzumutbar empfunden, die Verbreiterung hätte sie zum unerträglichen Monstrum gemacht. Schließlich regte Perler an, *das Trassee zu verlegen*, worauf der Staatsrat das Bundesamt für Straßenbau ersuchte, die Möglichkeit einer andern Linienführung abzuklären[190]. Wie es weitergehen wird, bleibt angesichts der allgemeinen Finanznot völlig ungewiß.

Die Hochbrücke hatte 1971 Fr. 8 032 000 gekostet. Für die erste Sanierungsetappe (1994–1996) sind Fr. 11 800 000 ausgegeben worden, für die nächste (1997) sind weitere 5 Millionen vorgesehen. So ist damit zu rechnen, daß die vielseitige Problematik des Viadukts Bevölkerung, Kanton und Bund noch lange beschäftigen und belasten wird[191].

[190] Perler (wie Anm. 170), S. 2000/2001.

[191] ABbF, Brief vom 28. Jan. 1997 an alt Großrat Elmar Perler. Die heutigen Fachleute sind der Ansicht, der Viadukt sei «eine Todsünde des schweizerischen Autobahnbaus» und «ein Schandfleck». Das sofortige Verlegen der Strecke in einen Tunnel wird jedoch durch mannigfache, vor allem finanzielle Schwierigkeiten verunmöglicht. (dg), *Schandfleck muß verschwinden*, in: Freiburger Nachrichten, 24. März 1990; (ja), *Viadukt wird saniert*, in: Freiburger Nachrichten, 21. Jan. 1993; (ja), *Wann verschwindet der Viadukt von Flamatt?*, in: Freiburger Nachrichten, 15. Mai 1996; Willi Wottreng; *Langes Warten auf den Rückbau*, in: Neue Zürcher Zeitung, 12./13. April 1997; (ja), *Stahlkonstruktion des Viadukts wird zurzeit saniert*, in: Freiburger Nachrichten, 6. Juni 1997.

Dies soll uns nicht abhalten, nach den *technischen und finanziellen Leistungen* des Bundes und des Kantons auch die *ästhetischen Qualitäten* der neuen Sensebrücken zu würdigen. Wie schön moderne Brückenarchitektur sein kann und wie gut es den Planern gelungen ist, sie in die Landschaft am Senseunterlauf zu integrieren, nehmen vermutlich die wenigsten der eilfertig und bequem darüber getragenen Reisenden wahr, dazu muß man zu einem Lokalaugenschein die Uferwege in den Auen unter die Füße nehmen. Überrascht ist man jedesmal vom Anblick der monumentalen SBB-Brücke von 1925–1927. Ein mächtiger Mittelpfeiler, der auf eckigem Grundriß im linken Flußrand steht, und zwei kühne Bögen tragen den Oberbau mit den Geleisen. Der rechtsseitige Bogen überspannt den Senselauf, der linke den Uferweg am freiburgischen Ufer. Die Widerlager sind in riesige Erddämme eingebaut, die auf den Stirnseiten von hochragenden, weitausladenden Flügelmauern gehalten werden. Das Mauerwerk zwischen den Bögen und den Flügelmauern türmt sich über einem Unterbau aus Granit auf, läßt beidseits einen gewölbten Durchlaß für den Uferweg frei und weist lineare Oberflächenstrukturen auf, die auf den ersten Blick einen Bau aus Sandsteinquadern vortäuschen. Sollten sich die damaligen Brückenbauer gescheut haben, große Betonflächen roh zu zeigen?

Eindrücklich sind auch die Brücken der N12, namentlich die obere, die Doppelbrücke. Sie fällt schon durch die elegante Gestalt ihrer Pfeiler auf. Schmal, auf längselliptischen Grundflächen stehen sie zu zweit unterhalb der mit Steinblöcken verstärkten Uferböschungen, leicht gegeneinander versetzt, quer zur Längsachse der Brücke, aber parallel zur Strömung, links im Rande des Gewässers, rechts im angeschwemmten Kies. Auf beiden Ufern steht unter jeder Brücke ein solcher schlanker Betonpfeiler, der oben die Fahrbahn in ganzer Breite trägt und sich nach unten verjüngt. Technisch wie ästhetisch eine bestechende Lösung!

Nicht nur durch die Maße, auch im Aussehen wirkt die untere Brücke bescheidener. Dem Gelände angepaßt, schwebt sie weniger hoch über der Sense, und für die Zufahrten benötigt sie niedrigere Erddämme. Am stärksten unterscheiden sich die beiden Brücken durch die Form ihrer Pfeiler. Hier haben sie einen kreisrunden

Querschnitt und stehen beidseits des Flußes in einer Reihe von vier stämmigen Säulen auf einem erhöhten, gemeinsamen Betonsockel, der die Uferböschung ersetzt. Zusammen mit dem zu niedrigen linken Durchlaß geben die acht gedrungenen Betonzylinder der Brücke etwas Gedrücktes, was die angestrebte Einheit von nüchterner Zweckmäßigkeit und ansprechender Form nicht voll zur Geltung kommen läßt.

Auf Weisung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements werden die schweizerischen Autobahnen vom 9. Dezember 1996 an nicht mehr mit N, sondern, wie in ganz Europa üblich, mit A bezeichnet, die unsrigen also mit A1 und A12. Für die Geschichtsschreibung bleiben jedoch die Bezeichnungen in den Quellen maßgebend.

Die Sensebrücken in Laupen

Zwei gebaute Übergänge zuunterst am Unterlauf überqueren wohl den Fluß, nicht aber die politische Grenze. Denn hier ist auch das linke Ufer bernisch, und es bildet das jenseitige Gebiet der Gemeinde Laupen im Winkel zwischen Sense und Saane, seit wann, weiß niemand, wahrscheinlich schon seit der Gründung der Burg oder dann der Stadt. Diese Zusammengehörigkeit findet sich 1467 in einem Staatsvertrag ausdrücklich bestätigt. Damals trat Bern die linksufrigen Senseauen von der Herrschaft Grasburg an abwärts an Freiburg ab und erhielt gegen einen mehrteiligen Preis Gümmenen und Mauss; gleichzeitig erklärten die Zähringerstädte die Mitte der Sense zur «ewigen Landmark», doch Standesgrenze wurde der Unterlauf nicht in ganzer Länge, sondern nur «bis da, wo die Rechtsame der Leute von Laupen anfängt und endet, nämlich bis da, wo jenseits der Sense, dem Schloß Laupen gegenüber, Marksteine stehen, und von der Sense dieser Grenze nach bis in die

Saane». Der gleiche Vertrag bestätigt das alte Gewohnheitsrecht der Freiburger, *zollfrei über die Brücke von Laupen zu fahren*[192].

Als noch ein Jahrhundert weiter zurückreichende Zeitmarke galt bisher ein Schreiben Kaiser Karls IV., das freilich in einem wesentlichen Punkt allzu kühn ausgelegt wurde. Das Reichsoberhaupt war über Bern und Lausanne zu einem Papstbesuch nach Avignon geritten und forderte am 18. Juni 1365 den Rat zu Bern auf, er möge dafür sorgen, daß die Brücke in Lötz [Laupen] bis zu seiner Rückkehr in einigen Tagen «gemacht» sei[193]. Diese Episode läßt – wie die ganze kaiserliche Welschlandfahrt – mancherlei Fragen offen[194]. Das Wort «gemacht» ist zweideutig; es kann sowohl für eine Reparatur wie für einen Neubau stehen. Die zur Verfügung stehende kurze Frist läßt eher auf eine Besserung schließen. Da der Brief *keinen Flußnamen* nennt, könnte gerade so gut *die Saanebrücke* gemeint sein, die Bern nach dem Erwerb Laupens (1324) in der Nähe gebaut haben soll[195]. Auf ihr wäre es dem Kaiser aus Böhmen möglich gewesen, sowohl die habsburgische Stadt Freiburg als auch die freiburgische Fähre bei Gümmenen zu umgehen und Lausanne auf der altbekannten, bequemeren Broyestraße zu erreichen. Die Tatsache, daß Freiburg im kaiserlichen Itinerar nicht vorkommt, wäre damit eindeutig erklärt. – Daß neu eine Saanebrücke gebaut wurde, schließt nicht aus, daß zuvor schon eine Brücke über die Sense führte. Davon war der Laupner Historiker Balmer überzeugt, und die politischen Verhältnisse um 1324 sprechen eindeutig zugunsten seiner These[196].

[192] Hermann RENNEFAHRT, *Der Grenzregelungsvertrag vom 12. Febr. 1467*, in: Die Rechtsquellen des Kantons Bern IV/1, Das Stadtrecht von Bern, 1955, S. 364 und 366; BOSCHUNG, *Grenzregelung* (wie Anm. 1), S. 78 und 79: Wiedergabe und Kommentar des Vertrags und Widerlegung irrtümlicher Interpretationen.

[193] *Die Berner-Chronik des Conrad Justinger*, hrsg. von G. STUDER, Bern 1871, S. 125; FRB, Bd. VIII, S. 628, 18. Juni 1365.

[194] Ernst TREMP, *Kaiser, Fürsten und Päpste in Freiburg*, in: FG 68 (1991), S. 13.

[195] BALMER (wie Anm. 67), S. 3: «Als Gümmenen in freiburgischem Besitz war und gesperrt werden konnte, baute Bern kurz nach der Erwerbung Laupens (1324) hier *die erste Saanebrücke*.» Quellenangaben fehlen.

[196] BALMER (wie Anm. 67), S. 36: «Die *Sensebrücke* bestand von altersher, obschon sie erst 1365 erwähnt wird. [...] Bern verbesserte damals [nach 1324] viele Straßen. [...] Die Sensebrücke, welche dem Verkehr von Genf über Freiburg, Bern, Burgdorf usw. diente, bestand fortan fast ohne Unterbrechung.»

Sei dem, wie es wolle, auch die *Siedlungsgeschichte* spricht dafür, daß hier schon lange zuvor, schon in römischer Zeit, ein Flußübergang bestand. Auf der beherrschenden Anhöhe im Süden ist eine gallorömische Villa nachgewiesen[197], und unterhalb der Vereinigung von Sense und Saane überquerte die Straße von Aventicum nach der Engehalbinsel mit einer Pfahljochbrücke die Saane[198]. Eine Verbindung zwischen der Siedlung und der wichtigen Straße war nur an einem Senseübergang möglich, am günstigsten hier mit einer Brücke.

In den Wehen der Völkerwanderung gingen ehemals römische Besitztümer an die jeweils neuen Machthaber, in der Westschweiz schließlich an die hochburgundischen Könige[199]. Das gleiche Herrscherpaar, von dem man annimmt, es habe die Burg Laupen gebaut, soll im 10. Jahrhundert zu Bösingen die Sankt-Syrus-Kirche gestiftet und mit nahe gelegenen Ländereien ausgestattet haben, die zum Königsgut in Peterlingen (Payerne) gehörten[200]. Bösingen war älter – eine seit kelto-römischen Zeiten ununterbrochene Besiedlung ist aufgrund der archäologischen Befunde höchst wahrscheinlich –, und die königliche Eigenkirche war lange das einzige Gotteshaus der Gegend, also ihr kirchlicher Mittelpunkt, und dies wohl auch für das nahe Laupen, so wie Bern anfänglich von Köniz, Murten von Muntelier und Schwarzenburg von Wahlern aus seelsorgerlich betreut wurde[201].

[197] Hanni SCHWAB, *Bösingen*, in: Freiburger Archäologie, Archäologischer Fundbericht 1985, S. 29–32; François GUEX, *Bösingen, Cyrusmatte*, in: Archäologischer Fundbericht 1994, S. 17 und 18.

[198] Hugo BALMER, *Laupen* , in: Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Bd. IV, S. 617; Hugo BALMER, *Die Römerbrücke*, in: At 5 (1930), S. 42.

[199] Carl PFAFF, *Vom Früh- zum Hochmittelalter*, in: Geschichte des Kantons Freiburg, Freiburg 1981, Bd. 1, S. 112, S. 123: Königsgut; Regula FREI-STOLBA, *Das Christentum in den Reichen der Völkerwanderung*, in: Ökumenische Kirchengeschichte der Schweiz, 1994, S. 26ff.

[200] E. P. HÜRLIMANN, *Burg und Festung Laupen*, 1938, S. 14; Moritz SCHWALLER, *Die zwei Kirchen von Bösingen*, in: BHkSb 45 (1975), S . 10ff.; Moritz SCHWALLER und Pius KÄSER, *Bösingen in Vergangenheit und Gegenwart*, 1979, S. 84ff.

[201] Peter BOSCHUNG, *Die Grenzverhältnisse am Unterlauf der Sense*, in: At 32 (1957), S. 653ff.

Die *kirchlichen Verhältnisse* der Region sind meines Wissens bisher nie wissenschaftlich erforscht worden. Unklarheit herrscht vor allem hinsichtlich Laupens. Während Hugo Balmer annimmt, Laupen habe bis zum Bau der Kirche von Neuenegg, vielleicht noch länger, kirchlich zu Bösingen gehört, schreibt E. P. Hürlimann: «Laupen war ursprünglich nach Neuenegg kirchgenössig»[202]. Immerhin beweisen Urkunden, die in Laupen ausgestellt wurden, für die Zeit um 1300 ein enges Verhältnis zu den Priestern im nahen Bösingen[203]. Es bedarf keiner besonderen Kühnheit, um aus diesen Schriftstellen auf eine kirchliche Zusammengehörigkeit von Bösingen und Laupen zu schließen.

Wer von Urkunden des Bistums Lausanne eine Klärung dieser Verhältnisse erwartet, wird enttäuscht. Das Kartular von 1228 erwähnt weder unter der Pfarrei Bösingen noch unter jener von Neuenegg ein Gotteshaus oder einen Priester in Laupen[204]. Der Visitationsbericht von 1416/1417 verwechselt offensichtlich die Namen Laupen und Neuenegg. Die der Komturei Köniz unterstehende Pfarrkirche wird Laupen zugeschrieben, Neuenegg selbst ist mit keinem Wort genannt[205]. Glaubwürdig wirkt dagegen der Visitationsbericht von 1453. Die Visitatoren besuchten am 30. August die dem Deutschritter-Haus Köniz gehörende Pfarrkirche Neuenegg und am gleichen Tag «die Kirche oder Kapelle in Laupen, Tochter und Glied der Pfarrkirche in Neuenegg». Der Bericht

[202] Hugo Balmer, *Bösingen und seine Kirchen*, in: At 7 (1932), S. 82; Emil Peter Hürlimann, *Die Kirche von Laupen und ihre Vorgänger (1734–1934)*, in: At 9 (1934), S. 109.

[203] FRB, Bd. III, S. 290 Nr. 303, 29. Juni 1280: ... sigillum domini Jacobi curati [Pfarrer] nostri de Basens [Bösingen]; Bd. IV, S. 290 Nr. 235, 1. März 1307: ... domini Wilhelmi, curati de Loyes [Laupen]; S. 379 Nr. 350, 18. Okt. 1309: ... domini Wilhelmi de sancto Syro, curati de Louppen; S. 457 Nr. 431, 8. März 1311: ... domini Wilhelmi curati de Loyes.

[204] FRB, Bd. II, S. 88 Nr. 77: Dompropst Cuno (von Estavayer) läßt das Verzeichnis aller Dekanate, Pfarreien und übrigen Gotteshäuser des Bistums Lausanne aufnehmen. 15. Sept. 1228, S. 92: Basens [Bösingen] und Nuneca [Neuenegg].

[205] François Ducrest, *La visite des églises du diocèse de Lausanne en 1416–1417* (= Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande. 2e série, t. XI), Lausanne 1921.

bestätigt, daß Laupen bereits einen Taufstein und einen Friedhof besaß[206].

Auch die *politischen Verhältnisse* jener Zeit haben keine schriftlichen Zeugnisse über Verkehrswege oder gar Brücken hinterlassen. Solche waren aber unentbehrlich bei den damaligen Beziehungen Laupens zum Stadtstaat Freiburg und zu dessen Schirmherrn Rudolf von Habsburg, der in seinen Auseinandersetzungen mit Savoyen auf die militärischen Stützpunkte am Unterlauf der Saane angewiesen war. 1267 hatte Graf Rudolf den Freiburger Ritter Ulrich von Maggenberg mit der Burghut von Laupen betraut und ihn 1279, unterdessen selbst zum deutschen König erhoben, durch den Edlen Ulrich von Venringen (heute Fendringen), Burger von Freiburg und von Laupen, abgelöst; dieser bestimmte in der Folge gemeinsam mit seinem Schwiegersohn Otto von Helfenstein die Geschicke Laupens[207]. 1283 verpfändete König Rudolf dem gleichen Maggenberger die nördlich von Laupen ob der Saane gelegene Feste Gümmenen samt der Fähre und dem Bauerndorf Mauss[208], und 1285 ernannte er ihn zum erblichen Reichskastellan dieser strategisch wichtigen Herrschaft; 1319 verkauften Rudolfs Söhne sie der Stadt Freiburg[209]. Das bürgerliche Gemeinwesen am Fuße des Burgfelsens zu Laupen hatte 1275 die Würde einer freien Reichsstadt erlangt. Schon seit kiburgischer Herrschaft mit Freiburg verbündet, erneuerte es 1294 den Bundesvertrag[210]. Aus dieser Zeit stammt wahrscheinlich das im Grenzregelungsvertrag von 1467 bestätigte Privileg und Gewohnheitsrecht der Freiburger, mit ihrem Gut zollfrei über die Sensebrücke in Laupen zu fahren[211]. Braucht es mehr, um glaubhaft zu machen, daß an der Straße von Laupen nach Bösingen und Freiburg schon vor 1300 eine Brücke über die Sense nicht fehlen durfte?

206 Ansgar WILDERMANN et Véronique PASCHE, *La visite des églises du diocèse de Lausanne en 1453* (= Mémoires et documents... 3e série, t. XIX–XX), Lausanne 1993, hier t. XX, S. 214 Nr. 161 und S. 215 Nr. 162.

207 Albert BÜCHI, *Die Ritter von Maggenberg*, in: FG 15 (1908), S. 89ff.

208 BÜCHI (wie Anm. 207), S. 94.

209 *Recueil diplomatique du Canton de Fribourg* (RD), Bd. I, S. 125; Bd. II, S. 71ff.

210 FRB III, S. 287; RD (wie Anm. 209), Bd. I, S. 162.

211 RENNEFAHRT (wie Anm. 192), S. 364; BOSCHUNG, *Grenzregelung* (wie Anm. 1), S. 79.

Das gute Verhältnis der beiden Städte ging jäh zu Ende, als Laupen, 1310 von König Heinrich VII. verpfändet, dann von verschiedenen Herren in Geldnöten weiter verschachert und auch von Freiburg heiß begehrt, 1324 endgültig an Bern fiel. Freiburgs Enttäuschung trug dazu bei, daß die weitverbreitete Mißgunst gegen das erfolgreiche Bern sich 1331 im Gümmenen-, 1339/1341 im Laupenkrieg entlud[212].

Es muß die Feindschaft zwischen Siegern und Besiegten gewesen sein, die das kirchliche Band zwischen Laupen und Bösingen für immer zerriß. Nicht seelsorgerliche Notwendigkeit, sondern politische Berechnung teilte Laupen der viel weiter entfernten Kirche Neuenegg zu, keine Urkunde verrät, wann genau. *Eine* Erleichterung des weiten Kirchgangs wurde den Laupnern zugestanden: Sie durften ihre Kinder in der «Filialkirche» am Ort, in der Sankt-Pankratius-Kapelle taufen lassen, ein Privileg, das der Bischof von Lausanne, Aymo de Cossonay, auf Bitten einer bernischen Ratsabordnung 1356 bestätigte[213].

Lange vernimmt man nichts von einer Sensebrücke. Dann soll 1562 ein alter Bau abgebrannt und unverzüglich durch einen neuen ersetzt worden sein; an die Kosten habe Bern 50 Pfund beigetragen. Als die Brücke 1778 von der Sense weggeschwemmt worden sei, habe Bern großzügig die Schäden der Überschwemmung übernommen, die neue Brücke jedoch habe Laupen allein berappen müssen. Auch diese wurde 1860 von einem Hochwasser zerstört[214].

Seltsamerweise melden Niklaus Anton Rudolf Holzer und Chr. Wehren, die Chronisten des 18. und 19. Jahrhunderts, nichts von den Verkehrswegen und Brücken ihrer Zeit[215]. Erst durch die wissenschaftliche Auswertung von Holzers Werk erfahren wir Genaueres über zwei Sensebrücken im 18. Jahrhundert, nicht von Holzer selbst, sondern durch die Bilder (gemalt 1764 und 1798)

[212] Richard FELLER, *Geschichte Berns*, Bd. I, Bern 1946, S. 117ff., S. 129ff.
[213] FRB VIII, S. 149.
[214] Dies berichtet, ohne Quellen und Einzelheiten zu nennen, Hugo BALMER (wie Anm. 67), S. 37.
[215] Rudolf HOLZER, *Beschreibung des Amtes Laupen*, 1779; Chr. WEHREN, *Der Amtsbezirk Laupen*, 1840.

und Bildlegenden in der Bearbeitung von Hans A. Michel[216]. Die vier Ansichten sind von verschiedenen Standpunkten aus aufgenommen worden, keine zeigt die Brücken in ganzer Länge. Gemeinsam ist diesen die *Bauart,* beide sind *Holzbrücken auf gemauerten Widerlagern,* die erste wurde durch mehrere *Pfahljoche,* die zweite durch ein *einziges Joch* in der Flußmitte gestützt.

Frühere Sensebrücken als die hier genannten kann ich nicht urkundlich nachweisen. Es sind allein die *Zeitumstände*, die uns erlauben, eine lange, stumme Brückengeschichte als höchst wahrscheinlich anzunehmen. Zwischen den behördlich begünstigten Übergängen zu Gümmenen und Sensebrück gelegen, können sie allerdings nach 1500 keinen großen Durchgangsverkehr gesehen haben. Dafür wurden sie mit zunehmender Bevölkerungsdichte immer wichtiger für den kleinen Grenzverkehr mit der freiburgischen Nachbarschaft, der von altersher von den wirtschaftlichen Beziehungen lebte; heute ist Laupen für viele Bösinger Arbeitsplatz und Einkaufszentrum. Amtlich aktenkundig sind die hiesigen Sensebrücken erst seit dem 19. Jahrhundert.

Die Holzbrücke von 1861/1862 in Laupen

Die «theilweise Demolierung der alten Brücke durch die angeschwollene Sense» am Abend des 12. Septembers 1860 bewog den Gemeinderat zu den Beschlüssen, sofort die unterbrochene Wasserleitung zu flicken, den Übergang für Fußgänger und leichte Fuhrwerke wiederherzustellen und dann einen Techniker mit dem Studium der weiteren Vorkehren zu beauftragen[217]. Dann zog sich die Angelegenheit über ein Jahr hin. In der Meinung, es sei Sache des Staates Bern, die *Wiederherstellung* der «Kuhbrücke»[218] oder

[216] Niklaus Anton Rudolf HOLZER, *Beschreibung des Amtes Laupen 1779*, hrsg. und kommentiert von Hans A. MICHEL, Bern 1984 (= Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, 68), S. 183, Erläuterungen zu den Bildern.

[217] GAL, GRPL, Bd. 1852–1862, S. 529 13. Sept. 1860.

[218] So wurde die Sensebrücke allgemein genannt, vermutlich deshalb, weil die Bauern im Städtchen ihre Rinder jenseits der Sense weideten. Gebräuchlich war auch der Name «Bösingenbrücke».

einen *Neubau* auf seine Kosten an die Hand zu nehmen, richtete die Einwohnergemeinde zunächst eine Petition an den Großen Rat[219]. Eingangs Januar 1861 wurden der Einwohnergemeindeversammlung drei eigene Pläne und Kostenberechnungen vorgelegt. Da aber der Große Rat noch nicht über der Petition gesessen hatte, konnte sie sich nicht entscheiden[220]. Erst im Frühjahr erfuhr der Gemeinderat, der Staat Bern werde unter bestimmten Bedingungen einen Kostenbeitrag von Fr. 7000 an einen *Neubau* leisten, und er beschloß, die Arbeit im Sommer bei niedrigem Wasserstand mit dem Bau eines Pfeilers zu beginnen, bis dahin die Landfesten (Widerlager) zu erstellen, die Anfahrten zu reparieren, das Holz zu rüsten und die großen Arbeiten auszuschreiben[221].

Doch dann gaben *Meinungsverschiedenheiten und Bedenken*, vor allem wegen der *Kosten*, im Rat und in den Wirtshäusern viel zu reden und führten zu einander widersprechenden Beschlüssen. Die Aprilversammlung beschloß, den Brückenbau einstweilen zu *verschieben*, die Juniversammlung war dafür, den Bau *sofort auszuführen*, den zugesagten «Staatszuschuß mit dem aufgegebenen Plan nebst den übrigen Bedingungen» mit Dank an den Regierungsrat *anzunehmen*, die Arbeiten auszuschreiben und «zur Deckung der Deficite und zur Bestreitung der Kosten des Brückenbaues ein *Anleihen* aufzunehmen». Die eingegangenen Kostenvoranschläge wirkten jedoch so abschreckend, daß die Septemberversammlung beschloß, «*vom Neubau ... dermal zu abstrahieren*», die Angelegenheit an den Gemeinderat zurückzuweisen und ihn zu beauftragen, er solle untersuchen, «ob nicht eine *Reparatur der alten Brücke* vorgenommen werden könnte». «Zur Besorgung des Interesses der Gemeinde» wurden Regierungsstatthalter Rufener und der Gemeinderat Joh. Fr. Ruprecht beauftragt, Pläne und Kosten zu prüfen und «den oberen Behörden den *Rücktritt* vom Beschluß für den Neubau anzuzeigen». Ferner sollten sie klären, «ob der Neubau nicht vom Staat zu übernehmen oder ob zur Reparatur der Brücke ein Staatsbeitrag zu erhalten sei», auf jeden

[219] GRPL, S. 535 26. Okt., S. 536 22. Nov., S. 538 22. Dez. 1860.
[220] GVPL, S. 540 3. Jan. 1861.
[221] GRPL, S. 557 9. März 1861.

Fall «sei dahin zu wirken, daß die Communikation über die Sense möglichst billig für die Gemeinde hergestellt werden könne»[222].

Obwohl der Regierungsrat nicht gewillt war, Flickwerk finanziell zu unterstützen, zog der Gemeinderat den Baumeister Gribi in Burgdorf zu Rate, wie die Brücke «repariert und hergestellt» werden könne[223]. Nach gründlicher Prüfung stellte der Rat der Gemeindeversammlung den Antrag, den Neubau gemäß den Plänen des Staates mit dem von Gribi vorgeschlagenen Änderungen für die Fundation des Pfeilers auszuführen und – die Einwilligung des Regierungsrates vorausgesetzt – auf das Angebot von Gribi einzutreten. Diesen Antrag erhob die Oktoberversammlung einhellig zum Beschluß[224]. Die Einwilligung der Baudirektion für die Abänderung der Pfeilerfundierung traf im November ein; sie war begleitet von der Mahnung, die Arbeit «kunstgerecht» nach den Weisungen des Bezirksoberingenieurs Schärer auszuführen. Die Gemeindeversammlung vom 23. November gab ihr Einverständnis zum Projektvertrag mit dem Bauunternehmen Gribi und Herzog in Burgdorf, billigte die begonnenen Arbeiten und beschloß, die alte Brücke um Fr. 1500 den Bauunternehmern zu überlassen[225].

Die Pläne dieses Baus waren weder in Laupen noch in Bern zu finden, hingegen melden die Protokolle der Einwohnergemeinde einige Einzelheiten des Brückenunternehmens. Die Burgergemeinde Bern spendete dazu acht Tannen, zu den Grabarbeiten wurde das *Gemeinwerk* aufgeboten, während der Bauzeit wurde der Verkehr über eine *Notbrücke* geführt, der Neubau bedurfte neuer Landfesten und Anfahrten. Die *Bauart* ist nirgends beschrieben, man muß sie aus der Erwähnung eines Pfeilers und der Bestellung von 5000 Ziegeln erraten[226]. Demnach war der Neubau eine mit einem *Ziegeldach* gedeckte *Holzbrücke* auf einem *Pfeiler* in der Flußmitte, ähnlich wie die obengenannte von 1798. Dem

[222] GVPL, S. 561 31. April, S. 571 19. Juni, S. 579 10. Aug. und S. 583 14. Sept. 1861.

[223] GRPL, S. 585 3. Okt. 1861.

[224] GRPL, S. 587 28. Okt. 1861; GVPL, S. 588 30. Weinmonat 1861.

[225] GRPL, S. 592 21. Nov. 1861; GVPL, S. 594 23. Nov. 1861; GRPL, S. 598 7. Dez. 1861.

[226] GRPL, S. 557 9. März 1861, S. 587 28. Okt 1861; GVPL S. 611 29. Jan. 1862; GRPL S. 618 13. März 1862, S. 620 24. März 1862, S. 625 15. März 1862.

entspricht das meines Wissens einzige Bild, das die Brücke in ganzer Länge zeigt[227]. Angaben über die *Bauzeit* fehlen. Wahrscheinlich wurden die eigentlichen Brückenarbeiten im Spärherbst 1861 begonnen. Mitte Juli 1862 war der Rat bereit, die Brücke zu übernehmen. Doch an der Gemeindeversammlung verlangten mißtrauische Bürger, zuvor seien die Pläne und Kostenvoranschläge zu jedermanns Einsicht in der Gemeindeschreiberei aufzulegen und anhand von ihnen sei der Bau durch den sachverständigen Oberingenieur zu untersuchen. Der Bericht des Oberingenieurs Ganguillet war noch im Oktober ausstehend, er ist auch später nirgends protokolliert. Laut dem Seckelmeisterbericht wurde die Brücke erst 1863 übernommen[228].

Daß die *Finanzierung* der Baukosten den Steuerzahlern und der Gemeindeverwaltung schwere Sorgen bereitete, beweist schon die anfängliche Zickzackpolitik um den Brückenbau. Der Voranschlag im Angebot der Bauunternehmer Gribi und Herzog stellte Kosten von Fr. 18 000 in Aussicht. Vom Staat Bern hatte Laupen einen Beitrag von Fr. 7000 zu erwarten, für den Verkauf der alten Brücke rechnete man mit Fr. 1500[229]. Über Einnahmen und Ausgaben der Brückenbaukommission führte deren Verwalter und Kassier, Regierungsstatthalter Rufener, «eine *besondere Rechnung*»[230]. Im Archiv der Einwohnergemeinde Laupen ist sie nicht mehr zu finden, auch die Burgergemeinde besitzt kein Doppel davon, das Schlußergebnis ist in keinem Protokoll und in keiner Seckelmeisterrechnung aufgeführt. Sicher ist nur, «daß der Sensenbrückenbau über die devisierte Summe hinaus beträchtliche Mehrkosten» verursacht hat[231].

Zur Deckung ihrer Ausgaben hatte die Gemeinde bei der Amtsersparniskasse am Ort ein *Darlehen* von Fr. 12 000 aufgenommen.

[227] Balmer (wie Anm. 67), S. 36: Holzschnitt von Ernst Ruprecht, Legende: Alte Sensenbrücke; Balmer, S. 37: «... die viel solidere sog. Chüebrugg an der gleichen Stelle gebaut mit einem starken steinernen Joch».

[228] GRPL, S. 592 21. und 23. Nov. 1861, S. 618 13. März, S. 629 10. Juli 1862; GVPL, S. 631 30. Juli 1862; GRPL, S. 639 10. Sept., S. 640 21. Sept., S. 641 16. Okt. 1862; SMRL 1863, Vorbericht.

[229] GVPL, S. 514 23. Nov. 1861.

[230] Worauf die SMRL 1862 ohne nähere Angaben verweist.

[231] Balmer (wie Anm. 67), S. 37, nennt als Bausumme Fr. 19 000.

Von der anfänglich befürchteten Erhöhung der Telle (Gemeindesteuer) ist später nicht mehr die Rede. Mitgetragen wurde die finanzielle Last von der Burgergemeinde Laupen; sie hatte das nötige Holz im Wert von Fr. 5800 unentgeltlich geliefert und 100 Franken an die Fuhrungen geleistet. In die bernische Brandversicherungsanstalt wurde die neue Brücke zu einer Schatzung von Fr. 12 500 aufgenommen[232].

Die Betonbrücke von 1908 in Laupen

Die Holzbrücke von 1861/1862 «war noch so gut wie neu, als sie 1904 [sic!] des Bahnbaues wegen der gegenwärtigen [1923] hübschen Bogenbrücke weichen mußte»[233]. Die Sensetalbahn (STB), die Verbindung zwischen den Linien Bern–Freiburg und Bern–Neuenburg, nahm ihren Betrieb am 23. Januar 1904 auf. Schon im Jahr zuvor hatte der Gemeinderat von Laupen beschlossen, «bei den staatlichen Behörden den *Umbau der Sensebrücke* dahier in *eine Brücke mit nur einer Spannung* nachzusuchen, dies *in Verbindung mit der Schwellengemeinde* und der *Sensetalbahn*»[234].

Was bewog ihn zu diesem Schritt? Der Wunsch nach einer Brücke mit einer einzigen Spannung läßt Schwierigkeiten mit dem Flußpfeiler vermuten, doch kein Protokoll verrät uns den wahren Grund. Da indessen auch die STB im Spiel war, spricht nichts gegen die Annahme, der Rat habe befürchtet, die unvermeidlichen Funkenwürfe aus der Dampflokomotive könnten die Holzbrücke gefährden, an deren Eingang die Bahnlinie ganz nahe vorbei führte[235]. Obwohl der Rat die administrativen und technischen Vorbereitungen unverzüglich an die Hand nahm, vergingen fünf Jahre, bis die gegen Funken gefeite Brücke stand.

[232] GRPL, S. 535 20. Okt. 1860; GVPL, S. 565 25. Mai, S. 580 10. Aug. 1861; GRPL, S. 598 7. Dez. 1861; SMRL 1863, S. 3 Vorbericht, S. 66 Vermögens-Etat; StVBB 1863, Tabelle nach S. 328.

[233] Balmer (wie Anm. 67), S. 37.

[234] GRPL, S. 84/85 7. März 1903.

[235] Laut mündlicher Mitteilung von Frau Anita Gosteli, Saanebrücke bei Laupen, sollen Funkenwürfe in Laupen nahe der Bahnstrecke tatsächlich mehrere kleinere Brände entzündet haben.

A. Schärer, der Ingenieur der STB, wurde beauftragt, die neue Brücke zu planen. Die zeitgenössischen Vorbilder vor Augen, die Straßenbrücke bei Neuenegg (1892), die Bahnbrücke zwischen Flamatt und Neuenegg (1902) und einen Neubau bei Bätterkinden, dachte er zunächst an eine *Eisenfachwerkbrücke*. Dagegen äußerte der Verkehrsverein Bedenken. Ihm war daran gelegen, «daß für die neu zu erstellende Sensebrücke eine gefällige Form gewählt werde, die das Bild der Ortschaft nicht entstelle»[236]. Doch Rat und Gemeindeversammlung entschieden sich für die Metallbrücke[237].

In den zwei nächsten Jahren liefen vor allem Verhandlungen über die Kostenteilung zwischen Einwohner- und Burgergemeinde, und am 5. März 1907 genehmigte der Bundesrat, am 27. März der Regierungsrat, am 23. Mai der Große Rat das Projekt[238], ein Projekt, das nie verwirklicht wird. Denn einige Wochen später schlägt die Baufirma Gribi, Hassler & Cie in Burgdorf ein noch moderneres Projekt vor, für das sich auch die kantonale Baudirektion einsetzt, für eine *Brücke aus armiertem Beton*[239]. Mit diesem Vorschlag beschäftigt sich der Gemeinderat erstmals am 3. August 1907 und beschließt, die Guggersbachbrücke zu besichtigen. Nun nimmt das Unternehmen unter der *Bauherrschaft* des Staates Bern, vertreten durch den Baudirektor Könitzer und den Bezirksingenieur von Erlach, Gestalt an. Viel zu diskutieren gibt die Breite der Fahrbahn und der Gehwege, am Ort selbst die Lieferung des Gerüstholzes; da die Burgergemeinde ablehnt, muß sich die Einwohnergemeinde selbst dazu entschließen. Nachdem der Regierungsrat am 11. Januar 1908 das von der Baudirektion vorgelegte Projekt der Firma Gribi, Hassler & Cie für eine neue Sensebrücke in armiertem Beton samt dem mit dieser Firma abgeschlossenen Bauvertrag für

[236] GRPL, S. 94 1. Mai, S. 98 16. Mai, S. 105 20. Juni 1903, S. 232 4. März (Verkehrsverein), S. 242 5. April, S. 252 19. Mai 1905.

[237] GRPL, S. 266 27. Juli, S. 267 31. Juli 1905; GVPL, Bd. 1879–1908, S. 244 31. Juli 1905.

[238] GRPL, S. 275 13. Sept., S. 295 16. Dez. 1905; RRPB, Sitzung vom 27. März 1907; GRPL, S. 334 4. Mai 1906, S. 439 1. Juni 1907; TbGRB, 1907, S. 468 23. Mai.

[239] Eine Brücke dieser Art war 1901 in Semsales gebaut worden, StVBF 1901, S. 48; 1906 Bau der Guggersbachbrücke über die Sense durch die Firma Gribi, StVBF 1906, S. 31.

eine Summe von Fr. 50 000 genehmigt hat, stimmt am 30. Januar 1908 auch die Einwohnergemeindeversammlung der Standortgemeinde dieser Lösung einhellig zu[240].

Da der Neubau vor dem Freiburgtor in der gleichen Achse wie die hölzerne Vorgängerin zu stehen kam, war man während der Bauzeit auf eine *Notbrücke* angewiesen; wer sie baute und wegräumte und wieviel sie kostete, vernimmt man nicht. Das Holz der alten, abgebrochenen Brücke wurde zum *Lehrgerüst* für die neue verwendet. Der Betonbau erforderte stärkere Widerlager; die Fundierung des linksufrigen erwies sich als schwierig und verursachte 3 300 Franken Mehrkosten. Da der Staat Bern Bauherr war, hatten die Ortsbehörden sich diesmal mit der Abnahme der Brücke nicht zu befassen[241].

Die in einem flachen Bogen über die Sense gespannte Betonbrücke wies eine offene [ungedeckte], 5 m breite *Fahrbahn* und beidseits davon einen 1.40 m breiten *Gehweg* auf. Sie diente auch als Trägerin der Wasser- und Gasleitung, die auf Kosten der Eigentümer längs der Brücke angebracht worden waren[242].

In den mir zugänglichen Akten habe ich keine Gesamt- oder Schlußabrechnung angetroffen, aber doch wichtige Anhaltspunkte zur Finanzierung der neuen Brücke. Der Kreditbeschluß des Großen Rates vom 23. Mai 1907 stellte auf einen *Kostenvoranschlag* von 58 000 ab und sah folgende *Kostenverteilung* vor :

Bundesbeitrag	Fr. 19 400
Beitrag des Kantons Bern	8 000
Laupen	8 000
Sensetalbahn	5 000
Summe	40 400

[240] GRPL, S. 449 3. Aug., S. 459 23. Okt., S. 466 25. Nov., S. 469/470 20. Dez. 1907, S. 484 13. Jan. 1908; RRPB 1908, Sitzung vom 11. Jan. 1908; GVPL, S. 286/287 30. Jan. 1908.

[241] GRPL, S. 470 2. Dez. 1907, S. 484 13. Jan 1908; GRPL, Bd. 1904–1912, S. 360 24. Jan. 1910: «Der Präsident teilt mit, daß die definitive Übergabe der Sensenbrücke stattgefunden hat und daß in dieser Sache ein Beschluß nicht mehr nötig sei.»

[242] GRPL, S. 470 28. Nov. 1907, S. 484 13. Jan. 1908; GVPL, S. 286 30. Jan. 1908.

Der vom Regierungsrat am 11. Januar 1908 zusammen mit dem Ausführungsprojekt genehmigte Bauvertrag nennt noch Fr. 50 000 als Bausumme[243].

In Protokollen und Berichten sind folgende *Beiträge* erwähnt:

Bund	Fr. 19 400.–
Kanton Bern 1908	5 730.70
1909	5 106.–
Einwohnergemeinde Laupen	5 000.–
Burgergemeinde Laupen	3 000.–
Sensetalbahn	5 000.–
Summe der Beiträge	43 236.70

Mit Fr. 10 836.70 leistete der Kanton Bern Fr. 2836 mehr, als der Große Rat bewilligt hatte[244]. Da die tatsächlichen Kosten nicht bekannt sind, stelle ich die Summe der Beiträge der bewilligten Bausumme (Fr. 50 000) gegenüber. Dieser keineswegs zuverlässige Vergleich ergibt eine Differenz von Fr. 6763.30. Wer dafür aufkam, verraten auch die Rechnungen der Einwohnergemeinde Laupen nicht[245].

Die 1978 umgebaute Betonbrücke von 1908 in Laupen

Dieses Werk verdankt sein Entstehen nicht einer Hochwasserkatastrophe, sondern der Sorge des Staates Bern um den guten Zustand seiner Verkehrswege. Ende Januar 1977 teilte der Kreisoberingenieur Freudiger dem Einwohnergemeinderat Laupen schriftlich mit, die kantonale Baudirektion beabsichtige, die dortige Sensebrücke zu *sanieren*, zu *verstärken* und zu *verbreitern*; die Arbeiten seien bereits ausgeschrieben[246], im April wolle man damit anfan-

[243] RRPB 1907, Sitzung vom 27. März 1907; TbGRB, Beschluß vom 23. Mai 1907; RRPB, Sitzung vom 11. Jan. 1908.

[244] GVPL, S. 246 14. Sept. 1905; S. 286 30. Jan. 1908; StVBB, 1908, S. 210; 1909, S. 120.

[245] Weder in der Verwaltungsrechnung 1908, noch in der Seckelmeisterrechnung sind Ausgaben für die Brücke gebucht.

[246] GRPL, Sitzung vom 27. Jan. 1977.

gen. Während der Ausführung könne der Fahrverkehr nur die halbe Fahrbahn benützen, und für die Fußgänger müsse ein Steg errichtet werden. Da gleichzeitig die Mühlestraße ausgebaut wurde, war – zum Mißfallen der Bevölkerung – eine Häufung von Verkehrsbehinderungen vorauszusehen. Um die monatelangen Belästigungen zu verhüten, schlug der Rat unter dem Vorsitz von Dr. Alfred von Grüningen dem Oberingenieur Freudiger vor, die Brückensanierung *um ein Jahr zu verschieben*, und fand Gehör[247].

Laupen ließ die Wartezeit nicht ungenutzt. Die Gemeindebehörde, obwohl von der Eile der Baudirektion eingermaßen überrascht, machte von ihrem Mitspracherecht Gebrauch, vertrat die Interessen der privaten Anstößer, organisierte bei dieser Gelegenheit die infolge der gesteigerten Bedürfnisse ohnehin fälligen Anpassungen der Wasserversorgung über die Sense hinweg und traf Vorbereitungen für eine bessere Beleuchtung der Brücke[248].

Über den *Gang der Arbeiten*, früher immer verbunden mit Angaben zu personellen und technischen Einzelheiten, lassen uns die Quellen, die lokalen und die staatlichen, völlig im Stich. Die Gemeinderatsprotokolle dieser Zeit schweigen sich aus, die Bauakten sind dem Staatsarchiv entweder noch nicht abgegeben worden oder sie befinden sich im noch nicht aufgearbeiteten Zwischenarchiv. Nicht einmal der Achetringeler nahm die Sanierung des wichtigen Flußübergangs zur Kenntnis.

Fest steht trotzdem das Wesentliche: Die Sensebrücke zu Laupen an der Kantonsstraße Nr. 179 Düdingen–Bösingen–Laupen wurde in der Zeit vom April bis September 1978 von der Baufirma Kessler & Co in Bern *umgebaut, verstärkt und verbreitert*. Seither ist die Fahrbahn 6 m, die Gehwege beidseits davon sind je 2 m breit. Die *Umbaukosten* betrugen für die *Bauherrschaft*, den Staat Bern, Fr. 249 813.35, die *Nebenkosten* (Beleuchtung, Zufahrten) für die Einwohnergemeinde Laupen Fr. 33 020.75[249].

[247] GRPL, 22. Febr., 22. März, 21. April 1977.

[248] GRPL, 22. Febr., 10. und 22. März, 21. April, 9. Aug. und 30. Nov. 1977, 5. Jan., 21. Febr., 9. und 21. März 1978.

[249] Telefonische und schriftliche Auskünfte von Herrn Max Berset, Projektleiter, Oberingenieur-Kreis II Bern; GAL, Ordner Gemeinderechnung 1978, Kontrollblätter.

Der Fußgänger- und Radfahrersteg von 1995/1996 in Laupen

Der jüngste Übergang am Unterlauf der Sense ist durch drei *Eigenheiten* gekennzeichnet:

- Er ist, wie schon der Name andeutet, ausschließlich den *schwächsten Verkehrsteilnehmern vorbehalten;*
- seine außergewöhnliche Erscheinung macht ihn zum Sonderling in der hiesigen Brückenlandschaft;
- seine Beschreibung kann sich nicht auf amtliche Akten berufen, sie waren noch gar nicht zugänglich. Was ich über ihn berichten kann, gründet voll und ganz auf den *Unterlagen,* die mir Herr Hans Rudolf Balmer freundlicherweise zur Verfügung stellte[250] und die ich der Einfachheit halber stellenweise wortgetreu zitiere.

Das Bedürfnis nach diesem Steg war entstanden und laut geworden, nachdem die Gemeinde Laupen auf ihrem linksufrigen Gebiet, im Winkel zwischen Sense und Saane, *öffentliche Sportanlagen*, den Fußballplatz und das Schwimmbad Gillenau, und Bösinger jenseits der nahen Kantonsgrenze das *Tenniszentrum* gebaut hatten. Diese Anziehungspunkte waren für alle rechtsufrig Wohnenden nur über die Sensebrücke vor dem Freiburgtor erreichbar – für sie und vor allem für die Benützer aus Kriechenwil und Gurmels, von Gümmenen und Rizenbach ein beträchtlicher Umweg!

Schon 1985 war die Rede von einem *Vorprojekt* für einen Steg. Eine allseits befriedigende Lösung hinsichtlich *Standort* und *Zufahrten* gelang erst nach langwierigen Verhandlungen. Den *Auftrag,* ein *Bauprojekt* auszuarbeiten, erteilte der Gemeinderat am 7. April 1994. Am 7. Dezember 1994 beschloß die Einwohner-Gemeindeversammlung die *Ausführung* und den *Kredit* dafür. Das *Baugesuch* wurde Ende April 1995 eingereicht, im Juli wurden die *Arbeiten öffentlich ausgeschrieben;* sie konnten alle an *Gewerbe-*

[250] Ingenieurbüro Rösti, Nachfolger H. R. Balmer, Laupen, Dokumentation: Bauprojekt, Pläne, technischer Bericht, Kostenberechnung, Bericht über den Bauablauf.

betriebe der Gegend vergeben werden, nur das Pfählen und das Versetzen mittels eines 350-Tonnen-Krans blieben *Spezialfirmen* vorbehalten.

Am meisten Kopfzerbrechen hatte den Brückenbauern die Standortfrage verursacht. Besonders mühsam war die Suche nach dem rechtsufrigen Zugang; denn von ihm hing die Wahl der Baustelle ab. Seinen Zweck, eine direkte Verbindung zur Gillenau herzustellen, erfüllte nur ein Steg, der unterhalb des Städtchens von der Murtenstraße her zugänglich war. Als Zugang bot sich hier einzig ein schmaler Freiraum zwischen dem Direktionsgebäude der STB am unteren Ende des langgestreckten Bahnhofareals und der Schreinerei Peter Käser an. Gegen diesen Zugang sprach, daß der Platz davor vom Industriegeleise und die Murtenstraße vom Streckengeleise in Richtung Gümmenen gekreuzt wurde. Zu verantworten ist diese Lösung erst, seitdem der Personenverkehr zwischen Laupen und Gümmenen mittels Busbetrieb besorgt wird[251].

Die jüngste Brücke überrascht durch ihre ungewohnte *Bauart*. Sie ist eine *Stahlkonstruktion*, die als «einfacher Balken», ohne Stützpfeiler, auf den Widerlagern liegt, links verbunden durch ein festes, rechts durch ein bewegliches Lager (Dilatationsfuge). Beide *Widerlager* sind aus Beton und gründen auf fünf Mikropfählen, die 5.1 m lang und 70 mm dick sind. So originell sie aussieht, eine neue Erfindung ist sie nicht[252]. Die Fachleute bezeichnen derartige Brücken als *«Dreigurtfachwerke»*. Unter «Gurten»[253] sind hier die drei durchgehenden Längsträger zu verstehen. Der obere Gurt ist mit den beiden unteren durch fächerartig angeordnete Stahlstreben verbunden, wobei die Basen der so entstandenen Dreiecke die Geh- und Fahrbahn zu tragen haben. Besser als Worte erklärt die

[251] Hans Peter BEYELER, *Das Jahr*, in: At 70 (1995), S. 1981. Nach zweijährigem Versuch ist der Busbetrieb endgültig eingeführt.

[252] Laut der Dokumentation befindet sich eine gleiche beim Kraftwerk Beznau. Und ähnliche Übersetzhilfen sind unter dem Namen «Bocksteg» und «Dreieckbock» bei der Schweizer Armee seit langem bekannt, nur werden diese auf Stützen ins Flußbett gestellt. Reglement der Schweiz. Genietruppen, Flußübergänge mit Notmaterial, 1910, S. 122ff.

[253] Gerhard WAHRIG, *Deutsches Wörterbuch*, Gütersloh 1980, S. 593: «Gurt (m), (arch.) waagrechte, bandartige Unterteilung der Fassade; die äußeren Stäbe einer Fachwerkkonstruktion bei Brücken und Dachbindern».

Abbildung die Eigenschaften des hierzulande außergewöhnlichen Stegs. Diese *Bauart* «ist leicht und doch nicht schwingungsempfindlich». Die feuerverzinkte Oberfläche des Stahls verspricht einen wenig aufwendigen *Unterhalt*. Sie hat zudem den Vorteil, daß der Steg am Ufer zusammengefügt und mit Hilfe eines Krans in wenigen Minuten auf die Widerlager gesetzt werden kann. Der *Brückenboden*, die Geh- und Fahrbahn, besteht aus druckimprägnierten Eichenbohlen. Der Steg ist rund 30 Tonnen schwer, 41.25 m lang, 5 m hoch und 5.22 m breit, die Nutzbreite für Fußgänger beträgt 2.0 m.

Unter der *Bauherrschaft* der Einwohnergemeinde Laupen waren folgende *Betriebe* am Werk beteiligt:

«Projekt/Bauleitung:	Ingenieurbüro Rösti, Nachfolger H. R. Balmer, Laupen
Stahlbauingenieur:	Josef Meyer, Stahl & Metall AG., Emmen
Stahlkonstruktion:	Klopfstein Stahl und Metallbau AG., Laupen
Holzkonstruktion:	Hans Streit AG., Zimmerei Landstuhl, Neuenegg
Pfählungsarbeiten:	Meier + Jäggi AG., Laupen
Baumeister:	Milani AG., Hoch- und Tiefbau, Laupen
Versetzarbeiten :	Senn AG., Kranvermietung, Oftringen»

Die *Arbeiten* wurden programmgemäß in folgenden Schritten *ausgeführt*:

«Vorbereitung des Werkplatzes und der Zufahrt zum Montageplatz,

Aushub des Fundaments,

Pfählungsarbeiten,

Betonieren und Hinterfüllen der Widerlager. Gleichzeitig wurden Stahl- und Holzkonstruktion vorbereitet.

Montage der Stahlkonstruktion,

Versetzen der Brücke mit dem 350-Tonnen-Kran in Gegenwart einer großen Volksmenge am 15. Dezember 1995.

Montage des Bohlenbelages und des Brückengeländers.

Erstellen der Zugangswege und der Signalisation.»

Die *Bauzeit* dauerte von Mitte Oktober 1995 bis Ende Januar 1996. Die offizielle Eröffnung fand im Mai 1996 statt.
«*Kosten-Abrechnung* vom 8. Oktober 1996:

1. Bewilligungen und Gebühren	Fr.	2 438.60
2. Provisorische Zufahrt und Montageplatz		39 709.65
3. Zugänge, Dammerhöhung		32 070.25
4. Pfählung		15 457.20
5. Betonwiderlager		25 227.10
6. Brückenbelag Eichenbohlen roh		20 299.90
7. Stahlkonstruktion feuerverzinkt		137 123.50
8. Versetzen der Brücke		7 902.30
9. Landentschädigungen		682.–
10. Honorare Ingenieur, Geometer		55 635.55
11. Unvorhergesehenes		37 311.30
Gesamtkosten		373 857.35»

Der Steg, der ursprünglich nur als Zugang zu den Sportplätzen gedacht war, dient nun auch als Verbindung zwischen den kantonalen Wander- und Radfahrwegen.

Zusammenfassung

Was vor fünf bis sechs Jahrhunderten *Siebenfurten* genannt wurde, könnte heute *Zehnbrücken* heißen. Geschichte verwandelte die *Einöde* am Unterlauf der Sense in eine *Kultur- und Brückenlandschaft*.

Brücken werden nicht zum Vergnügen gebaut. Immer haben sie handfeste *Bedürfnisse* zu befriedigen, Bedürfnisse sozialer, wirtschaftlicher, politischer, oft auch militärischer Art. Sie dienen einzelnen Interessenten, Gemeinden, Gegenden, Kantonen, Ländern.

Auch Brücken sind *verletzlich und vergänglich*. Kein bisher bekannter Baustoff widersteht den Naturgewalten jahrhundertelang, keiner bleibt vom Zahn der Zeit verschont. Aber der zivilisierte Mensch in seinem Bewegungsdrang ist nicht bereit, vor

Naturgewalten zu kapitulieren. Wo eine Brücke zerstört wurde, baut er eine neue. Lernfähig, erkennt er die Schwächen seiner Werke und sucht sie mit neuen Baustoffen zu verbessern, erfinderisch weicht er den Gefahren aus und sucht die Naturgewalten mit neuen Techniken zu überlisten. So wandeln sich von Jahrhundert zu Jahrhundert auch die Brücken, im Zuge der allgemeinen *Entwicklung* macht auch der Brückenbau *Fortschritte*. Hans Stechli (1470) und Hans Jantzlin (1488) vertrauten auf die Standfestigkeit ihrer *Pfahljoche* aus Eichenholz, Paulin Pfister (1543–1546) und Abraham Cotti (1598–1599)[254] trotzten den Wassergrößen mit wuchtigen *Steinpfeilern*. Ihre Nachfolger, die modernen Ingenieure, halten sich an die *Erkenntnis*, daß die «Lebensaussichten» einer Brücke umso besser sind, je weniger Hindernisse man den Fluten in den Weg stellt, denn *Hindernisse* sind auch *Angriffsflächen*. Sie bemühen sich, ihre Werke nicht dem ständigen Kontakt mit dem Wasser auszusetzen, wenn immer möglich stellen sie die Pfeiler aufs Land und nicht ins Flußbett, die Widerlager setzen sie uferfern auf festen Boden und schützen sie vorsorglich durch erhöhte und verstärkte Uferböschungen. Dies gelingt vor allem, weil der Spannbeton größere Spannweiten zwischen den tragenden Elementen, den Pfeilern und Widerlagern, ermöglicht. Ein anderer Fortschritt: Die heutigen Brücken sind nicht völlig starre Gebilde, sondern sind infolge beweglicher Lager zwischen Pfeilern und Oberbau, zwischen der Fahrbahn und einem Widerlager, als Ganzes leicht elastisch. Dilatationsfugen lassen den unvermeidlichen Materialschwankungen infolge Hitze und Kälte den notwendigen Spielraum. Und heute läßt man sich nicht mehr von Katastrophen überraschen; mit regelmäßigen Messungen *überwacht* man den Zustand der Brücken und ihrer Teile, ihr *systematischer Unterhalt* ist selbstverständliche Pflicht der Eigentümer.

Auch *politisch* haben die Brückenbauer eine *Wandlung* durchgemacht. Die spätmittelalterlichen Grenzbrücken baute Freiburg nach eigenem Gutdünken und auf eigene Kosten, war aber mehr als ein Mal froh um Berns freundnachbarliche Hilfeleistungen. Ein Übergang aufgrund einvernehmlich organisierter technischer und

[254] Boschung (wie Anm. 2), S. 10, 12, 18ff., 35ff.

finanzieller *Zusammenarbeit* der Nachbarkantone kam erstmals nach der Gründung des Bundesstaates zustande: die «Steinige Brücke» von 1852–1854[255]. Beim Bau der ersten Eisenbahnbrücke (1858–1860) hatten die SCB und die freiburgische Eisenbahngesellschaft sich über den Zusammenschluß ihrer Strecken an der Kantonsgrenze bei Thörishaus zu verständigen, für die zweite (1925–1927) war die SBB allein zuständig. An den Sensebrücken der STB (1902 und 1964) war der Kanton Freiburg nicht beteiligt. Bei den andern neuen Brücken bestimmten das Interesse des Initianten und Bauherrn und die Vorteile für die Nachbarschaft die Regeln des Zusammenspiels. Der Umbau der alten Bogenbrücke bei Neuenegg in eine horizontale Eisenfachwerkbrücke (1892) war von den Gemeinden des Amtes Laupen verlangt worden; Freiburg kam entgegen, indem es Fr. 5000 an die Kosten beisteuerte und die abgebrochenen Tuffsteinquadern Bern überließ. Die Nachfolgerin (1968/1969), Teil der Kantonsstraße Neuenegg–Flamatt, sah die Kantone Bern und Freiburg als gleichberechtigte Bauherren. Der Fußgängersteg bei Flamatt (1961/1962) diente der rechtsufrigen Bevölkerung mehr als der linksufrigen. Auf den Übergang am Unteren Fahr (1911–1990) waren die Überstorfer mehr angewiesen als die Nachbarn in den Gemeinden Neuenegg und Köniz, die jeweils gemeinsam die zweite Hälfte der Kosten übernahmen. Die Ausgaben für die Autobahnen werden vom Bund und den Kantonen getragen; für Bern leistet die Eidgenossenschaft 84%, für Freiburg 90%. So lautet die Bilanz: Wichtiger als selbstherrliche und selbstgenügsame *Souveränität* ist die *Solidarität mit den Schwächeren* geworden.

In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß jeder Brückenbau für die Bauherrschaft eine *außerordentliche Herausforderung* organisatorischer, technischer und finanzieller Natur darstellt, besonders gefordert sind alle Verantwortlichen, die entscheidenden Behörden, die Planer und nicht weniger die Werkleute. Wie unterschiedlich die Gemeinwesen dafür ausgerüstet sind, zeigen die vorgestellten Unternehmen zur Genüge. Der Eidgenossenschaft stehen für die *Aufgabe* des Autobahnbaus genügend Köpfe zur

[255] Boschung (wie Anm. 2), S. 52–62.

Verfügung, die *Lasten* kann sie auf viele Schultern und Jahrzehnte verteilen. Eine wenig begüterte Randgemeinde stand ihren Brückenproblemen beinahe hilflos gegenüber. Dauernd überfordert, konnte sie sich keine teure, auf lange Sicht zweckmäßige Lösung leisten, sondern mußte sich von einem Hochwasser zum andern mit den dringendsten Flickarbeiten behelfen. Doch eine *Entwicklung* ist auch hier festzustellen.

Beim Gang über die Brücken, von den alten zu den neuen, von 1470 bis 1996, ist nicht zu übersehen, daß auch die *Geschichtsquellen* dem *Wandel* unterworfen sind, und nicht selten wird einem schmerzlich bewußt, wie sehr unsere Erkenntnisse und Urteile von der jeweiligen *Quellenlage* abhängig sind. Bekanntlich sind im Lauf der Jahrhunderte viele schriftliche Zeugnisse verloren gegangen, andere bei politischen Szenenwechseln als belastende oder «unnütze» Papiere vernichtet worden. Mit den Lücken in den alten Archivbeständen findet man sich leichter ab als mit der zunehmenden Abstraktheit der Quellen zur Zeitgeschichte. Die spätmittelalterlichen Ratsmanuale und Seckelmeisterrechnungen haben den Vorzug, Menschen und Dinge, auch Verdienste und Versagen, beim Namen zu nennen, Streiflichter auf gesellschaftliche Zustände zu werfen und nebenbei Einzelheiten zu erwähnen, ohne die manches unklar bleiben müßte. Zuviel wird heute grob schematisch zusammengefaßt und unanschaulich überliefert, namentlich genannt werden höchstens Behörden, Ämter, Dienststellen und Firmen, die tätigen Individuen bleiben anonym versteckt hinter den Kulissen von Bilanzen, Statistiken und Grafiken, die Berichte werden immer unpersönlicher, immer weniger menschlich, für die Personengeschichte fällt sozusagen nichts mehr ab.

Die neuen Quellen sind durchaus nicht vollständiger oder leichter zugänglich als die alten. Neueres Quellenmaterial liegt manchmal lange brach, weil es von Amtsstellen aus praktischen Gründen zurückbehalten und den Archiven verspätet abgeliefert wird. Einmal dort, muß es im «Zwischenarchiv» zuerst inventarisiert und katalogisiert werden, bevor ein Interessent es zu Gesicht bekommt. Die Unterlagen zu den konzentrierten Berichten werden häufig wegen Platzmangel nach zehn Jahren dem Reißwolf verfüttert. Vieles unterliegt – oft unbegreiflich – einer Sperrfrist von fünf-

zig Jahren, und bis das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Einsicht in Akten der SBB oder des Nationalstraßenbaus bewilligt, können zwei bis drei Monate verstreichen. Dagegen erhielt ich vom Autobahnbüro Freiburg auf gezielte Fragen innert nützlicher Frist punktuelle Antworten. Für die Zurückhaltung von Beamten, die in berechtigter Sorge um Persönlichkeits- und Datenschutz nur streng begrenzte Auszüge aus Protokollen zur Verfügung stellen, habe ich Verständnis, aber die Gefahr, daß dem Forscher Wichtiges vorenthalten wird, ist nicht zu übersehen. Kurz gesagt: Auch die Quellenlage hat sich verändert, aufs Ganze gesehen, nicht zugunsten der Geschichtsfreunde. Quellen sind und bleiben vielfach Glückssache.

Brückengeschichte ist Entwicklungsgeschichte, der Brückenbau, über Jahrhunderte betrachtet, ein dynamischer Prozeß, dessen treibende Kräfte Handel, Wirtschaft, Technik und Politik heißen.

In dieser Entwicklung, wo alles fließt, hat sich nur eines nicht geändert: das *Fließgewässer Sense.* Was schon die alten Brückenbauer wußten, bescheinigen ihr auch die modernen Ingenieure: «un régime torrentiel»[256], den Charakter eines Wildbachs. Was zeitweilig zwischen trockenen Kieseln als unschuldiges Wässerlein daherplätschert, schwillt in unregelmäßigen Abständen – aber immer wieder – unversehens zum tosenden, gewalttätigen Bergstrom an, den keine Querriegel zu bremsen, die erhöhten und verstärkten Uferböschungen nicht immer zu bändigen vermögen. Nie ist der Talboden vor Überflutungen sicher, und auch den neuen Brücken ist kein ewiger Friede versprochen. Daß auch die technisch modernsten, sogar die vor Wassergrößen sicheren, verletzlich und hinfällig sind, daran lassen die enorm hohen Unterhaltskosten keinen Zweifel aufkommen. Und beim Anblick der nach 2000 Jahren immer noch unverwüstlichen römischen Brückenbauten, des granitenen Aquädukts bei Segovia (Spanien) und des Pont du Gard (Südfrankreich), schmilzt der Stolz auf die Fortschritte der modernen Brückenbautechnik dahin wie Schnee unter Frühlingssonne und Föhn.

[256] SBAB, Mappe E 3211 (B) RN 12 Pont sur la Singine. Mémoire technique, Hydrographie.

Dank

Wie die letztjährige, widme ich auch diese Brückengeschichte meiner lieben Frau Else, meiner langjährigen, treuen Mitarbeiterin. Bei der Beschaffung von Belegen waren mir behilflich: im Staatsarchiv Freiburg lic. phil. Hubert Foerster; im Staatsarchiv Bern lic. phil. Nicolas Barras und Hans Hostettler; im Schweizerischen Bundesarchiv in Bern Martin Reber; im Autobahnbüro Freiburg Dr. André Piller; im Tiefbauamt des Kantons Bern Max Berset; privat alt Großrat lic. iur. Elmar Perler sowie Dr. Willi Märki und Prof. Dr. med. Urs Boschung; in den örtlichen Archiven Erich Scheidegger, Direktor der STB; sodann folgende Gemeindeschreiber: in Laupen Christoph Schori; in Neuenegg Hans Ulrich Gerber; in Überstorf Hans Brülhart-Roux; in Wünnewil Marius Glauser.

Gute Dienste leisteten mir auch die Pläne und technischen Berichte, die mir das Ingenieurbüro Thomann & Scheidegger, Bern, sowie Ingenieur Hans Rudolf Balmer, Laupen, freundlicherweise zur Verfügung stellten.

Die Planskizzen zeichnete Eduard Waeber, die meisten Fotografien stammen von Dr. med. vet. Heinrich Boschung, je eine von Josef Noth, von Christine Favre-Boschung und von der Zentralbibliothek Zürich; die Schreibarbeiten und Korrekturen besorgte, mit dem technischen Beistand von Dr. med. vet. Heinrich Boschung, wiederum meine Frau.

Allen Genannten danke ich herzlich für ihre wertvolle Mitarbeit.

Abkürzungen

ABbF	=	Autobahnbüro Freiburg
AGS	=	Amtliche Sammlung der Gesetze, Dekrete und Beschlüsse des Kantons Freiburg
At	=	Der Achetringeler. Silvesterblatt. Chronik der Gemeinden Laupen, Neuenegg und Mühleberg
BHkSb	=	Beiträge zur Heimatkunde des Sensebezirks
BV	=	Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 29. Mai 1874. Stand am 1. April 1996
FG	=	Freiburger Geschichtsblätter
FRB	=	Fontes Rerum Bernensium, Berner Geschichtsquellen
GAL	=	Gemeindearchiv Laupen
GAN	=	Gemeindearchiv Neuenegg
GAÜ	=	Gemeindearchiv Überstorf
GAW	=	Gemeindearchiv Wünnewil-Flamatt
GB	=	Geschäftsbericht
GRP	=	Gemeinderatsprotokoll
GVP	=	Gemeindeversammlungsprotokoll
JW	=	Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, 1947
RRPB	=	Protokoll des Regierungsrates des Kantons Bern
SBAB	=	Schweizerisches Bundesarchiv in Bern
SBB	=	Schweizerische Bundesbahnen
SCB	=	Schweizerische Centralbahn
SMR	=	Seckelmeisterrechnungen
SMRL	=	Seckelmeisterrechnungen der Einwohnergemeinde Laupen
StAB	=	Staatsarchiv Bern
StAF	=	Staatsarchiv Freiburg
STB	=	Sensetalbahn
StVBB	=	Bericht des Regierungsrates an den Großen Rat über die Staatsverwaltung des Kantons Bern
StVBF	=	Rechenschaftsbericht über die Verwaltung des Staatsrates des Kantons Freiburg
TbGRB	=	Tagblatt des Großen Rates des Kantons Bern
TbGRF	=	Tagblatt des Großen Rates des Kantons Freiburg