Zeitschrift: Freiburger Geschichtsblätter

Herausgeber: Deutscher Geschichtsforschender Verein des Kantons Freiburg

Band: 74 (1997)

Artikel: Die neuen Brücken am Unterlauf der Sense

Autor: Boschung, Peter

Kapitel: Die Eisenfachwerkbrücke von 1891/1892 zwischen Neuenegg und Sensebrück

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 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.