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 Betonbrücke von 1968/1969 zwischen Neuenegg und Flamatt
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 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.