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 der STB von 1902 zwischen Flamatt und Neuenegg

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: 10.12.2025

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

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.