**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 der STB von 1964 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:** 09.12.2025

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

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.