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: Der Fussgängersteg von 1961/1962 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

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.