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 uralte Übergang am Senseknie
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

Der uralte Übergang am Senseknie

In der Nordostecke des Kantons und in der Beuge des Senseknies liegt die Gemeinde Überstorf. Vieles spricht dafür, ihr größtenteils von der Sense und vom Tafersbach begrenztes Gebiet sei von Bümpliz und von Köniz her gerodet und besiedelt worden. Überstorf war von Anfang an eine Pfarrei des Dekanates Köniz[121]; die Kollatur ging bei der Reformation an den Staat Bern über, der 1889 aufgrund eines Bundesgerichtsentscheids darauf verzichtete[122]. Im Gegensatz zu den verwandtschaftlichen und kirchlichen Banden brachen die *wirtschaftlichen Beziehungen* nie ganz ab, schon deshalb, weil Bern auf kürzerem und bequemerem Weg zu erreichen war als Freiburg, nämlich auf dem Weg von Überstorf über Riederen nach Thörishaus, der beim Unteren Fahr über die Sense setzt.

Die Fähre, die dem Ort über ihr Bestehen hinaus den Namen gibt, wird in den freiburgischen Quellen unter der Bezeichnung «das Fahr» oder «der Riedernfahrt» oftmals genannt, so von 1496 an in den Ratsmanualen und Seckelmeisterrechnungen, auch in den Urbaren von Sensebrück (1633, 1738, 1774), denn der von der städtischen Obrigkeit bestellte Fährmann unterstand dem dortigen Zöllner und Amtmann. Von 1783 an wurde etwa einen Kilometer flußaufwärts eine zweite Fähre betrieben, das «Obere Fahr an der Hundsfluh», wo lange Sandstein gebrochen wurde, zum Beispiel auch für die 1852–1854 gebaute Sensebrücke der neuen Kantonsstraße durchs Mühle- und Wangental[123].

1892 nahm der Gemeinderat von Überstorf zur Kenntnis, daß die Bevölkerung mit dem privat betriebenen, wackeligen, bei Wassergrößen gefährlichen oder unbrauchbaren Gefährt nicht mehr zufrieden sei. Die Bahndirektion war auf Anfrage einverstanden, am

[121] Pierre DE ZURICH, *Les origines du décanat de Fribourg*, in: Festschrift zu Prof. Albert Büchis 60. Geburtstag, Freiburg 1924, S. 3.

[122] Apollinaire DELLION, *Dictionnaire historique et statistique des paroisses catholiques du Canton de Fribourg*, vol. XI, Freiburg 1901, S. 241ff; Moritz BOSCHUNG und Beat HAYOZ, *Überstorf*, Gemeindebroschüre, 1996.

[123] Ausführlicher Bericht über den Fährbetrieb siehe BOSCHUNG, *Furten und Fähren* (wie Anm. 1), S. 29ff: Augenzeugenberichte; BOSCHUNG (wie Anm. 2), S. 52ff.

Fuße der 1858–1860 etwas flußabwärts gebauten Eisenbahnbrücke einen Fußgängersteg errichten zu lassen, der um die Fr. 2000 gekostet hätte. In der Hoffnung, es werde in den nächsten Jahren gemeinsam von beiden Kantonen eine Fahrbrücke und eine bessere Straße beschlossen, lehnte die Gemeindeversammlung 1896 diese Lösung ab. Doch 1911 nahm das Übersetzen mit dem Kahn ein plötzliches Ende. Nun wichen viele Leute, die trockenen Fußes ans andere Ufer gelangen wollten, auf die Eisenbahnbrücke aus, riskierten längs des Geleises ihr Leben – und wurden streng gebüßt. Nun sah sich die *Gemeinde* gezwungen, im Interesse ihrer Einwohner einzugreifen und als Bauherrschaft aufzutreten[124].

Der Fußgängersteg von 1911 am Unteren Fahr

Sobald die Exekutivbehörden in Bern und Freiburg den Plan gebilligt hatten[125], ließ der Gemeinderat durch den Schwellenmeister von Känel in Thörishaus einen auf Eisenpfosten abgestützten, 32 m langen, 1.35 m breiten *hölzernen Steg* aufrichten. Nach Prüfung und Belastung durch den Berner Ingenieur C. von Erlach wurde das Brücklein Mitte September 1911 «unter gewisssen Vorbehalten» dem Verkehr übergeben. Ein zweisprachiger Anschlag an beiden Ufern machte das Reglement mit den Vorbehalten bekannt. Über den Steg zu springen, darauf zu schaukeln oder stehen zu bleiben, war untersagt. Nachts, während Gewittern und bei Hochwasser war das Betreten verboten. Der Steg durfte nicht von mehr als 10 Personen gleichzeitig benützt werden. Jede Zuwiderhandlung sollte mit einer Buße von 10 bis 20 Franken bestraft werden. Im Gegensatz zur privat betriebenen Fähre war die Benützung unentgeltlich. Da beim Fährbetrieb mehrmals Menschen ertrunken waren und das Untere Fahr für die Bevölkerung im Osten der Gemeinde der einzige Übergang zur nahen Bahnstation

[124] Boschung, *Furten und Fähren* (wie Anm. 1), S. 33: Das Ende der Fähren.

[125] StVBF, Beschluß vom 12. Aug. 1911.

Thörishaus und zu den Arbeitsplätzen im Bernbiet war, galt diese *Notlösung* zunächst als *Fortschritt*[126].

Doch bald machte sich wieder Unzufriedenheit breit. Es stellte sich heraus, daß der schwache Steg der Gemeinde fast jedes Jahr schwer zu schaffen machte, weil jede Wassergröße ihn wegschwemmte oder doch beschädigte und damit *Verkehrsunterbrüche* verursachte. Schon 1915 mußte er um einen Schuh verbreitert und mit Eisenbalken verstärkt werden. 1918 wurde er «wieder hergestellt», 1923 «neu erstellt», und im gleichen Jahr war im Amtsblatt zu lesen, das Brücklein sei für Fußgänger, nicht für Kühe und Pferde gedacht und gemacht[127]. Mündlich und schriftlich, sogar mit einer Petition, bestürmten Benützer den Gemeinderat mit unterschiedlichen Vorschlägen. Die einen wären mit der Verbreiterung oder Verstärkung zufrieden gewesen, andere forderten energisch eine Fahrbrücke[128].

Das Bemühen um eine bessere Lösung führte mehrmals Ingenieure und Baudirektoren auf den Platz[129] und hatte geologische Untersuchungen des Geländes zur Folge. Dabei stieß man 1916 rechtsufrig noch in einer Tiefe von sieben Metern nicht auf Fels, was bestätigte, was man von früheren Brückenbauunternehmen wußte: Fundierungen waren an der Sense besonders schwierig, ihre Dauerhaftigkeit ungewiß, weil das rechte Ufer aus einer mehr oder weniger mächtigen Kiesbank bestand. Die Bohrungen, ausgeführt von den Gebrüdern Brunschwyler, kosteten Fr. 1932.05, wovon die Hälfte zu Lasten Überstorfs ging, in die andere Hälfte teilten sich die rechtsufrigen Nachbargemeinden Köniz und Neuenegg[130]. Die Vorstöße aus den Bevölkerungskreisen, die für ihren Broterwerb auf den sicheren Übergang angewiesen waren, bewogen sogar die kantonalen Behörden, sich der Angelegenheit anzunehmen. Am 26. Oktober 1924 nahm der Gemeinderat zur Kennt-

[126] Die Vorgeschichte und die Begleitumstände dieser Errungenschaft sind beschrieben bei BOSCHUNG, *Furten und Fähren* (wie Anm. 1), S. 32, 35–38.
[127] GRP Überstorf, Bd. 1913–1925, S. 69, 133, 172, 175, 236, 277.
[128] GRPÜ, Bd. 1913–1925, S. 19, 69, 133, 172, 175, 236, 243, 287, 294.
[129] GRPÜ, S. 19 und 24 (1913), S. 78 (1915).
[130] GRPÜ, 1916, S. 93 und 108; 1918, S. 149.

nis, daß die Baudirektionen in Freiburg und in Bern dem Bau einer «*Fahrbrücke mit beschränkter Belastung*» zugestimmt hatten[131].

Die Fahrbrücke von 1924 am Unteren Fahr

Die technische *Ausführung* des Planes sollte im Einverständnis mit dem Oberingenieur des II. bernischen Kreises erfolgen. Die Gemeinde Überstorf hatte «die Verantwortung betreffend die Haltbarkeit [des Baues] und der Gefährdung des Wasserlaufes» zu übernehmen. Über die Ausführung einigte sich der Gemeinderat am 2. November 1924 mit dem Bauunternehmer Fritz Weibel in Thörishaus. Trotz einer Meinungsverschiedenheit mit der Eidgenössischen Wasserbaukommission[132], war der Bau um Neujahr 1925 vollendet. Die *Kosten* beliefen sich auf Fr. 10 528. Lastwagen, Traktoren und Kiesfuhrwerken war das Befahren zum Leidwesen der Bauern verboten; ihnen drohten Bußen von 30 bis 100 Franken[133].

Aus den Gemeindeprotokollen vernimmt man nichts über die *Bauart* der Fahrbrücke; nichtamtliche Berichte beschreiben sie rund drei und sechs Jahrzehnte nach der Entstehung wie folgt: Die 3 m breite hölzerne Fahrbahn wurde getragen von gebrauchten Eisenbahnschienen, die auf drei im Flußbett stehenden «Betonsockeln» lagen, Eisenröhren dienten als Geländer[134]. Der Übers-

[131] GRPÜ, 1924, S. 243, 287, 288, 294, 309, 312, 313, 324.

[132] In Zeit- und Finanznot setzte sich der Gemeinderat über ihre Einsprache hinweg und verscherzte sich damit in späteren Nöten das Anrecht auf eidgenössische und kantonale Subventionen. Als Überstorf 1929 für die Verstärkung der Fahrbrücke um einen Staatsbeitrag bat, begründete der Baudirektor Viktor Buchs seinen abschlägigen Bescheid mit dem Urteil des Eidg. Oberbauinspektorates, so wie diese Brücke in einem mit Bundesbeitrag verbauten Wasserlauf errichtet worden sei, könne es sie nicht annehmen. Er (Buchs) habe persönlich zweimal versucht, Bern umzustimmen – ohne Erfolg. Deshalb komme auch ein Beitrag des Kantons nicht in Frage. Der Staatsrat könne mit dem besten Willen nicht anders handeln. GRPÜ, S. 328, 330; GAÜ, Brief vom 8. Febr. 1929.

[133] GRPÜ, 1925, S. 324, 325, 328, 330, 333, 342.

[134] Unsignierter Kurzbericht mit Bild in: At 27 (1952), S. 522; Lorenz Schmutz, *Das «Riedernbrüggli» wird repariert*, in: Freiburger Nachrichten, 23. Sept. 1982.

torfer Chronist Lorenz Schmutz berichtet ferner, diese primitive Brücke habe dem damaligen Verkehr jahrelang genügt, sei jedoch, weil stürmische Fluten 1936 und Anfang der 1940er Jahre einen Pfeiler unterspült hatten, in eine schiefe Lage geraten[135].

Die *Instandstellung* durch das Bauunternehmen Umbert Stoll und Sohn in Überstorf verursachte 1936 Auslagen von rund 2 400 Franken, zu deren Bezahlung Neuenegg und Köniz je Fr. 300 beitrugen und der Bund – ausnahmsweise – Fr. 500 versprach, wogegen der Staat Freiburg, weil die linksufrige Brückenzufahrt nicht als Gemeindestraße, sondern als Flurweg galt, keine eigentliche Subvention leisten durfte, aber einen Beitrag von Fr. 480 an die «Notstandsarbeit» spendete[136].

Nach den Unwettern am 1. September und vom 7. auf den 8. Dezember 1944 war es nicht zu verantworten, die *große Reparatur* noch länger hinauszuschieben. Sie wurde behindert durch neue Hochwasser, zudem verzögert durch die vom Bund rationierte Zuteilung der kriegsbedingt verknappten Baustoffe Zement und Eisen. Zwischen Mitte Juni und Ende Oktober 1945 sanierte die Bauunternehmung Umbert Stoll und Söhne in Überstorf zum Preis von Fr. 9 928.60 die drei Betonsockel und die Fahrbahn, das Holz wurde durch einen Karbolanstrich besser geschützt. Das Höchstgewicht einer Fuhre wurde auf anderthalb Tonnen beschränkt. Doch schon bald gingen Klagen ein, eine auswärtige Firma erdreiste sich, die schwache Brücke mit Lasten von vier und mehr Tonnen zu befahren[137]. Zur großen Freude und Erleichterung der Überstorfer spendete der Staatsrat aus dem Kantonsanteil der Loterie Romande den *Beitrag* von Fr. 3 000, Köniz half mit Fr. 1 600, Neuenegg mit Fr. 500[138].

Schon 1950 war die Brücke nach heftigen Regenfällen wiederum teilweise zerstört und vorübergehend unpassierbar[139]. Auf einen

[135] Schmutz (wie Anm. 134).
[136] GRPÜ, 1936, S. 132, 134, 135, 147, 151, 153, 154, 157, 159.
[137] GRPÜ, Bd. 1942–1946, S. 128, 138, 142, 146, 149, 154, 176, 178, 180, 188, 193, 194, 200; Rechnung Stoll vom 30. Nov. 1945.
[138] GRPÜ, 14. März, 13. Aug. und 4. Sept. 1945.
[139] *Freiburger Nachrichten*, 20. Nov. 1950.

sicheren Senseübergang war Überstorf je länger desto mehr angewiesen, weil ein großer Teil der Bevölkerung wirtschaftliche Beziehungen zum Kanton Bern unterhielt; viele der bei bernischen Betrieben angestellten Pendler überquerten die Brücke zweimal täglich. Zeitweise sollen es 50 bis 70 Personen gewesen sein. Der immerwiederkehrenden Verkehrsunterbrüche und kostspieligen Flickarbeiten müde, aber auch in der Erkenntnis, als abgelegene Gemeinde nie aus eigenen Kräften einen dauerhaften Bau verwirklichen zu können, war die Gemeindebehörde auf der Suche nach einer zweckmäßigeren und erschwinglichen Lösung fast dauernd im Gespräch mit kantonalen und eidgenössischen Instanzen und erhoffte nun 1950 schließlich die *Hilfe der Armee*.

In den vielen Verhandlungen wurden zuletzt zwei Möglichkeiten erwogen, zwischen denen die außerordentliche Gemeindeversammlung vom 24. Februar 1951 die Wahl zu treffen hatte: zwischen einer vom Ingenieur Hefti in Freiburg geplanten, von der Gemeinde zu finanzierenden *Betonbrücke* mit einer 3.12 m breiten Fahrbahn und 8 Tonnen Nutzlast zum Preis von Fr. 62 000 – und einer von der Armee kostenlos zu erstellenden *Holzbrücke*. Obwohl der Betonbau eine längere Lebensdauer versprach und bedeutend tragfähiger gewesen wäre, entschied sich die Versammlung für die Holzkonstruktion und bewilligte anschließend den Baukredit von Fr. 35 000. Den Ausschlag gab außer den organisatorischen und finanziellen Vorteilen die Gewißheit, daß der Neubau *schon im gleichen Jahr verwirklicht* werden konnte. Dem Gemeinderat war vor allem daran gelegen, den Verkehr von Fußgängern, Radfahrern, leichten Fuhrwerken und Personenautos im bisherigen Ausmaße aufrechtzuerhalten und zu gewährleisten. Gegen einen Ausbau für den Schwerverkehr sprach ohnehin der Zustand der engen und steilen Riedernstraße, die, als Flurweg eingestuft, nicht subventionsberechtigt war[140]. Eine Betonbrücke hätte unweigerlich den gleichzeitigen Ausbau der Gemeindestraße zwischen Überstorf und dem Unteren Fahr nach sich gezogen.

[140] GVPÜ, Bd. 1951–1983, S. 2ff.

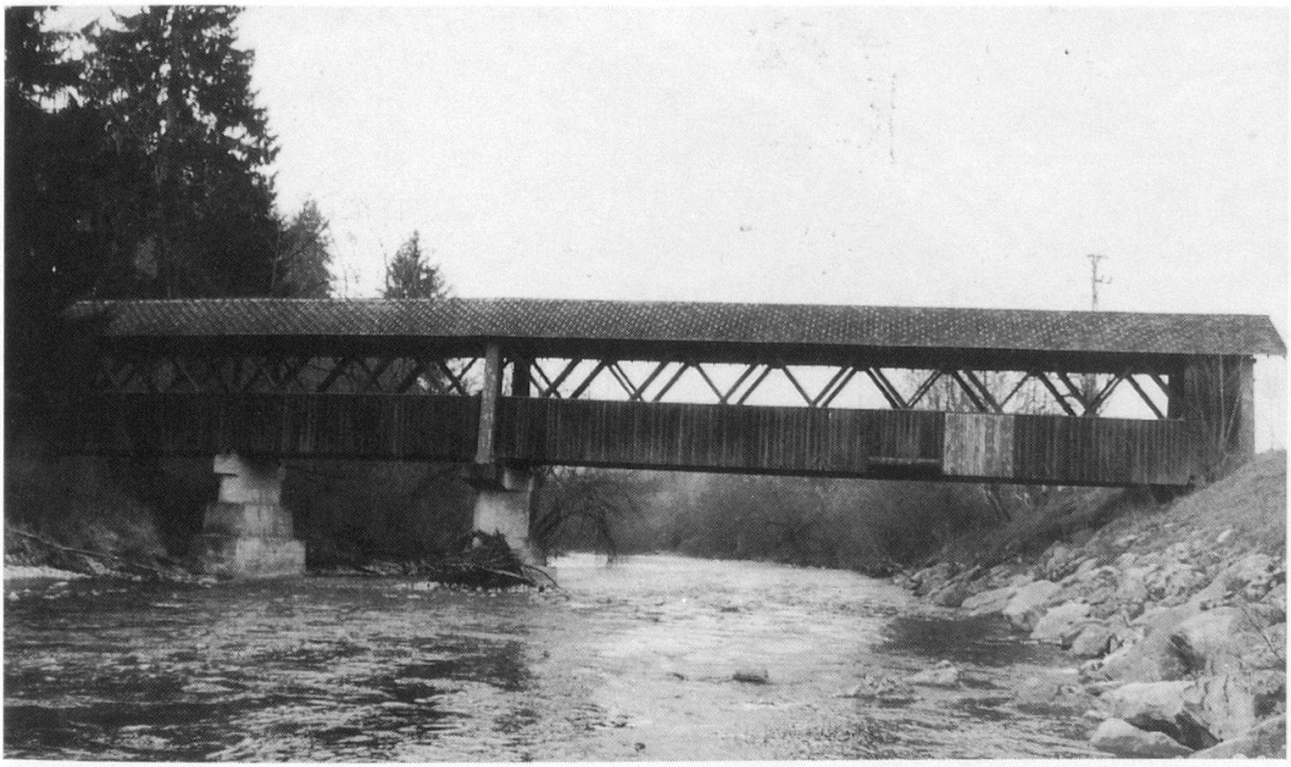

Abb. 1: Die 1982 umgebaute Holzbrücke von 1951 am Unteren Fahr. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 2: Die Gewölbebrücke der SBB von 1925/1927 am Senseknie. Im Hintergrund Teilstück der Holzbrücke. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 3: Die Betonbrücke der N12 von 1971/1972 am Senseknie. Im Hintergrund Teilstück der Eisenbahnbrücke. Foto Heinrich Boschung.

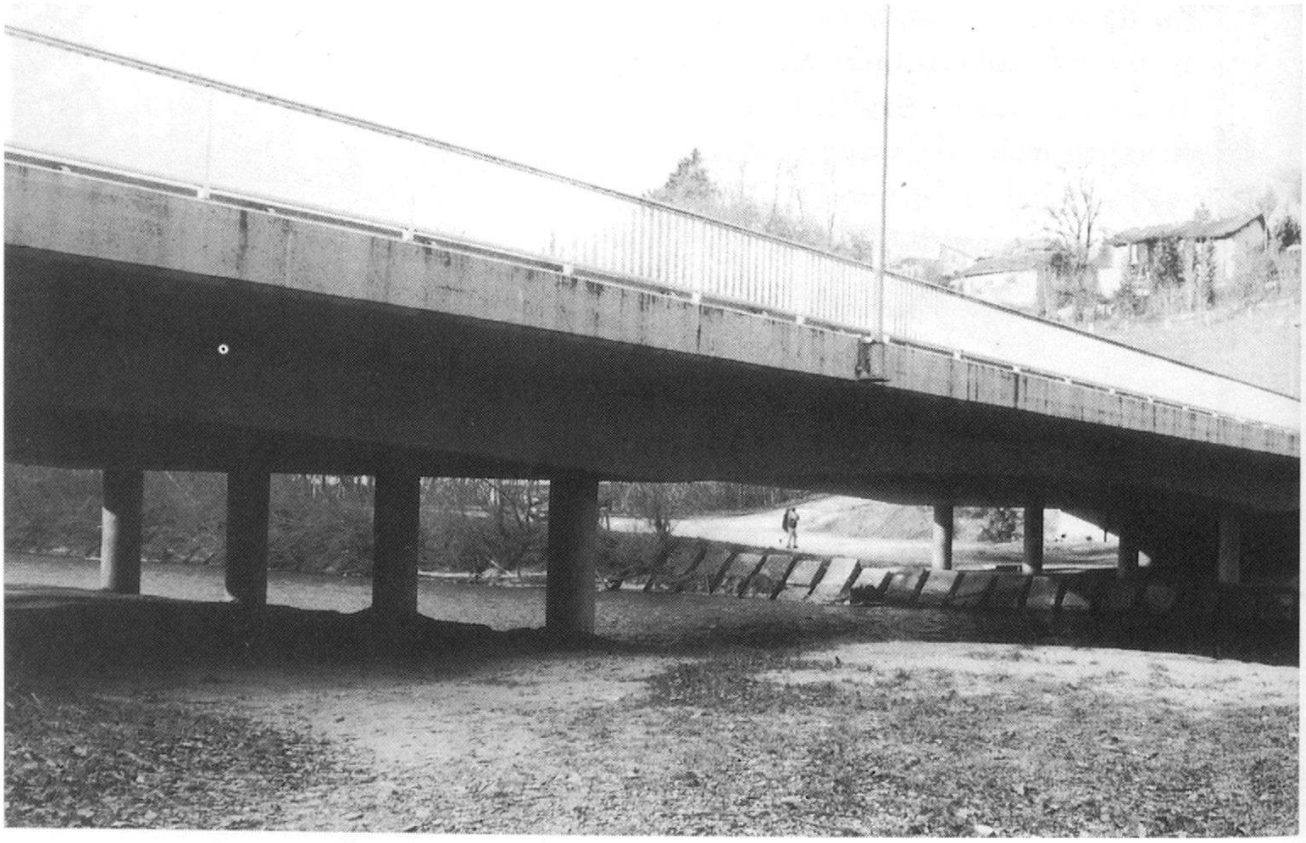

Abb. 4: Die Betonbrücke des Anschlußwerks der N12 von 1971/1972 bei Flamatt. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 5: Der Fußgängersteg von 1961/1962 zwischen Neuenegg und Flamatt. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 6: Die Betonbrücke der STB von 1964 zwischen Flamatt und Neuenegg. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 7: Die Eisenfachwerkbrücke von 1891/1892 bei Sensebrück. Foto Josef Noth.

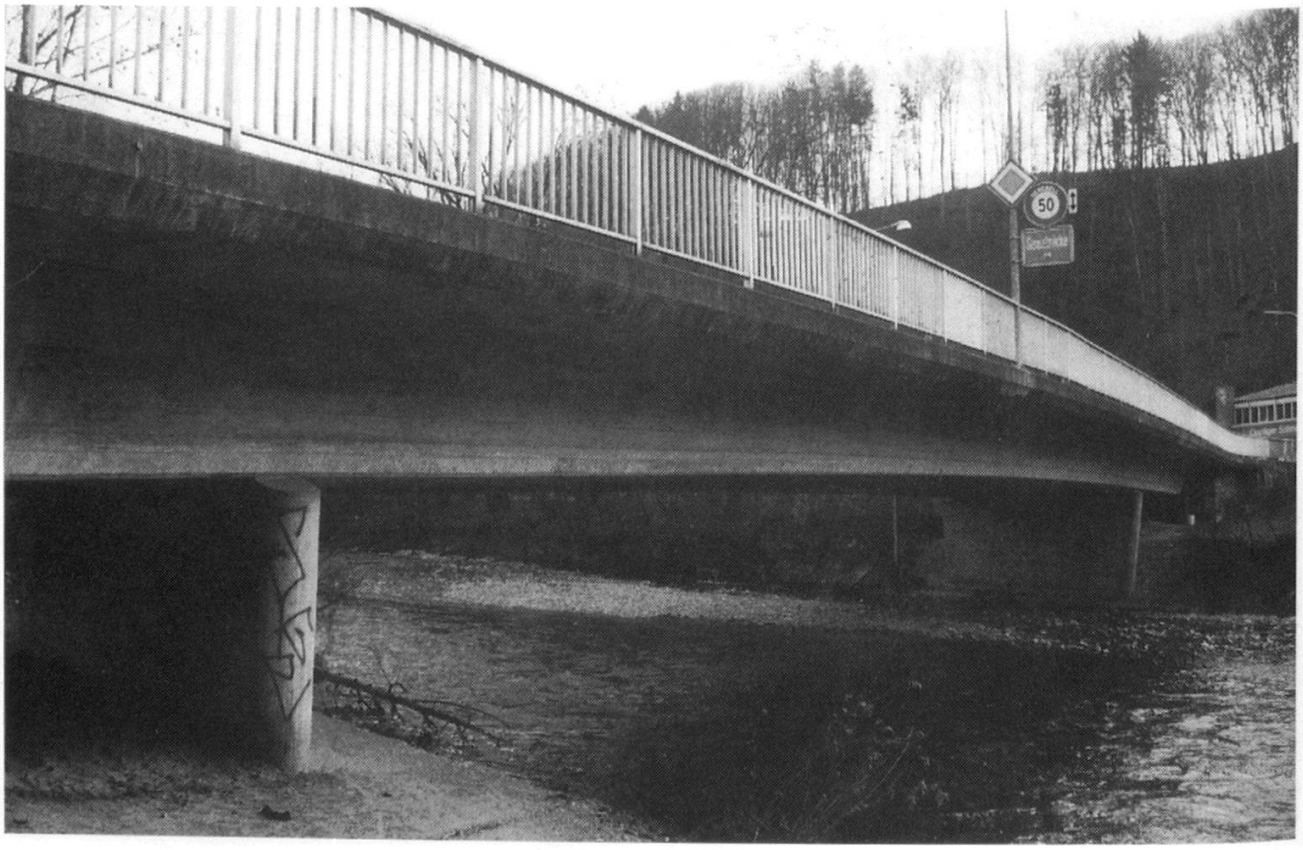

Abb. 8: Die Betonbrücke von 1968/1969 zwischen Neuenegg und Flamatt. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 9: Die Holzbrücke um 1798 in Laupen. Foto der aquarellierten Umrißradierung von Heinrich Füssli. Graphische Sammlung der Zentralbibliothek Zürich.

Abb. 10: Die Holzbrücke von 1861/1862 in Laupen. Holzschnitt von Ernst Ruprecht, in: Hugo BALMER, *Führer von Laupen,* (1923), S. 36.

Abb. 11: Die 1978 umgebaute Betonbrücke von 1908/1909 in Laupen. Foto Heinrich Boschung.

Abb. 12: Der Eisensteg von 1995/1996 in Laupen. Foto Heinrich Boschung.

Die Holzbrücke von 1951 am Unteren Fahr

Die *Pläne*, für welche die Gemeindeversammlung sich entschieden hatte, waren von einem Ingenieur Frutiger aus Oberhofen BE zum Preis von Fr. 200 angefertigt worden. Wenige Tage nach dem Volksentscheid legte der Rat sie den Regierungen in Freiburg und Bern und dem Eidgenössischen Oberbauinspektorat zur *Genehmigung* vor. Keine Amtsstelle erhob Einwände, doch persönlich bedauerte der freiburgische Kantonsingenieur Desbiolles die geringe Breite und Nutzlast der Fahrbahn[141].

Der Neubau wurde im Frühjahr 1951 von der Mot. Sap. Kp. III/3 während ihres Wiederholungskurses unter dem Kommando von Hptm. Frutiger in zwei Wochen aufgerichtet. Der gleiche Mann, der als Ingenieur in Zivil das *Projekt* verfaßt hatte, war als Genieoffizier für die *Ausführung* verantwortlich[142]. Die kurze *Bauzeit* erklärt sich durch die Tatsache, daß die Sappeure in drei Schichten oft bis weit in die Nacht hinein am Werk waren. Das *Bauholz* wurde von den Sägereien Hofstetter in Oberwangen und Mäder in Neuenegg geliefert, die *Erd- und Maurerarbeiten*, namentlich an den Pfeilern, verrichtete das Bauunternehmen Umbert Stoll und Sohn in Überstorf, das *Dach* deckten die Brüder F. und A. Bäriswyl in Ried/Plaffeyen[143]. Die *Fahrbahn* der mit Eternit gedeckten, 3.50 m hohen *Holzkonstruktion* im traditionellen Stil war 47 m lang und 2.80 m breit, die Tragkraft für 3 Tonnen berechnet. Der rechtsufrige Landsockel [Widerlager] wurde auf festen Grund gesetzt, der am meisten gefährdete Pfeiler gesprengt und ausgeschaltet, die beiden andern saniert[144].

Bauarbeiten und Fuhrungen wurden von der Truppe *unentgeltlich* geleistet, die Gemeinde hatte lediglich die *Baustoffe* – vorwiegend Holz – zu liefern. Am 10. Mai 1951 konnte Hptm. Frutiger das vollendete Werk der Gemeinde übergeben. Weil in dieser Jahreszeit kein luftgetrocknetes Bauholz erhältlich war und mit frischgeschnittenem Holz gearbeitet werden mußte, händigte er dem Rat

[141] GAÜ, Riedernbrücke, Akten vom 27. Febr., 14. und 28. März 1951.
[142] GVPÜ (wie Anm. 140), S. 2v.
[143] GAÜ, Akten vom 7., 15. und 19. März 1951.
[144] GVPÜ (wie Anm. 140), S. 2v.

eine Anweisung für den Unterhalt der Brücke aus, einen Plan für das periodische Anziehen der Schrauben. Anschließend sprach der Rat der Armee und ganz besonders den fleißigen Soldaten in einer *schlichten Feier* die Anerkennung der dankbaren Bevölkerung aus[145].

Hinsichtlich der *Kosten* besteht eine Unklarheit. Die *Baubewilligung* erwähnt einen *Voranschlag* von Fr. 41 362.15. Den gleichen Betrag nennt eine Aufstellung, der man wegen formeller Mängel nicht ganz traut; ihre Glaubwürdigkeit beruht einzig auf der Tatsache, daß sie die Gesamtausgabe mit folgenden Posten belegt, die aber vielleicht Offerten entnommen sind:

Holz	Fr. 15 500.–
Eisenwerk	5 000.–
Eternit	4.000.–
Miete von Gerüstmaterial	2 000.–
Mauerwerk	5 362.15
Verstärkung von zwei Pfeilern	5 500.–
Verschiedenes und Unvorhergesehenes	4 000.–
Total	Fr. 41 362.15

Die Gemeinderechnung verzeichnet jedoch für den Brückenbau eine Ausgabe von Fr. 38 897.10. Demnach ist die Holzbrücke anscheinend Fr. 2 465.05 *unter dem Voranschlag* zu stehen gekommen. Sie wurde für Fr. 70 000 brandversichert[146].

Wie kam Überstorf mit dieser Last zurecht? Von der Gemeindeversammlung am 24. Februar 1951 beauftragt, nahm der Rat bei der Raiffeisenkasse am Ort ein *Darlehen* in der Höhe von Fr. 35 000 zu 3% Zins auf, eine beträchtliche Schuld für die Gemeinde! Die ber-

[145] GRPÜ, 2. und 10. Mai 1951; At 27 (1952), S. 523 ohne Angabe des Verfassers, *Die neue Holzbrücke in Thörishaus*. Ein Bild stellt die Fahrbrücke von 1924 während des Hochwassers am 10. Mai 1936 dar, das andere die Holzbrücke von 1951. Ein Bild der neuen Brücke findet man auch in: *Freiburger Nachrichten*, 23. Sept. 1982.

[146] GRPÜ, 15. März 1951: Bewilligung durch den Kantonsingenieur Desbiolles; GAÜ: Undatierte, unsignierte «Kostenzusammenstellung der Material-Lieferung»; GAÜ: Gemeinderechnung Überstorf 1951: Ausgaben; GRPÜ, 23. Aug. 1951.

nischen Nachbargemeinden unterstützten Überstorf gutwillig mit *Beiträgen*, Köniz mit Fr. 8 000, Neuenegg hatte Fr. 800 zugesagt, erhöhte aber den Betrag «in Anbetracht der gut nachbarlichen Beziehungen» von sich aus auf 1 000 Franken. Schwieriger war es, vom eigenen Kanton Hilfe zu erhalten. Ein erstes Gesuch hatte die Baudirektion abgewiesen mit der Begründung, diese Brücke sei «im Rahmen des Straßengesetzes nicht subventionsberechtigt», weil der Zugang zu ihr «den Charakter eines Flurweges aufweise». Hartnäckig schickte Überstorf mehrere eindringliche Bittgesuche nach Freiburg, und an die Meldung, die Brücke sei vollendet, schloß der Rat – vorsichtig-aufmüpfig – einen Vergleich zwischen der bernischen Hilfsbereitschaft und dem «Desinteresse» der eigenen Behörden gegenüber der finanzschwachen Gemeinde an. Gerechterweise ist zu sagen: An der Zurückhaltung des Staatsrates war nicht Gleichgültigkeit schuld. Gesetzesgemäß helfen konnte er in diesem Falle nur mit Zuwendungen aus dem Ertrag der Loterie Romande, über den er – ein- oder zweimal jährlich – frei verfügen konnte. Hier zeigte er sich großzügig. An die Baukosten für die Holzbrücke spendete er im Baujahr zweimal je Fr. 3 000 und 1952 nochmals Fr. 3 000, also insgesamt Fr. 9 000[147].

Die 1982 umgebaute Holzbrücke von 1951 am Unteren Fahr

Daß die Errungenschaft von 1951 die Probleme des Flußüberganges nicht ein für allemal lösen würde, stand für jeden, der den Charakter der Sense kennt, zum vornherein fest. Die Hochwasser wurden nicht seltener, und die unvermeidliche Abnützung wurde beschleunigt durch den zunehmenden motorisierten Verkehr. Immerhin wurden die Zeitabstände zwischen schlimmen Schadenmeldungen länger. Doch das Bedürfnis, hier auch mit schweren landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Lastwagen durchzufahren, mündete – wie nicht anders zu erwarten – in die Forderung, die

[147] GVPÜ (wie Anm. 140), S. 4; GAÜ, Brief des Kantonsingenieurs Desbiolles vom 1. März 1951 und Gemeinderechnungen 1951 und 1952: Außerordentliche Einnahmen; Briefe vom 25. Mai, 4. Febr. und 5. Aug. 1952.

Brücke zu *verstärken*. Im Bestreben, auch den Bauern und Gewerbetreibenden entgegenzukommen, ließ man diese Verbesserungsmöglichkeit 1975 durch das Ingenieurbüro Kurt Messerli in Bern prüfen. Die Antwort des Gemeinderates auf Messerlis Vorschlag lautete allerdings, die Finanzlage erlaube es zur Zeit nicht, ein Projekt ausarbeiten zu lassen, noch weniger, bedeutende Veränderungen auszuführen oder gar eine neue Brücke zu bauen[148].

Überstorf hatte die hilfreichen Brückenbauer von 1951 nicht vergessen und entschloß sich, das Bundesamt für Genie und Festungen des Eidgenössischen Militärdepartements noch einmal um *Truppenhilfe* zu bitten, diesmal für die *Verstärkungs- und Erhaltungsarbeiten* an der Sappeurbrücke. Die *Einwilligung* wurde schon am 27. Januar 1981 erteilt, doch verschiedene Umstände verhinderten die sofortige Ausführung[149]. Inzwischen hatte die genaue Nachkontrolle der Statik durch die Ingenieur-AG Kissling und Zbinden 1982 ergeben, daß die gewünschte Belastungsfähigkeit von 6 Tonnen ohne Neubau nur zu erreichen sei, wenn der Großteil der Tragkonstruktion ersetzt werde. Für das Auswechseln der Längsbalken und der Querträger sowie des Holzbelages, der zu imprägnieren sei, sah der Planer Kosten zwischen Fr. 12 000 und 17 500 voraus[150].

Bewerkstelligt wurde der langersehnte *Umbau* von einem Detachement der I. Kp. der Genie-RS 257 in Bremgarten AG unter der Leitung von Lt. Rohner, unterstützt von Lt. Gilgen, in der kurzen Zeit vom 27. September bis zum 1. Oktober 1982; die Rekruten arbeiteten in drei Schichten. Auch diesmal war die ganze Arbeit ein *Geschenk* der Armee, die benötigten *Baustoffe* wie Holz, Eisen, Beton, Teer, Spritzmaterial usw. stellte die Gemeinde Überstorf zur Verfügung. Behörden und Bevölkerung waren dankbar und voll des Lobes über den vorbildlichen Einsatz der jungen Wehrmänner[151].

[148] GAÜ, Bericht Messerli vom 11. Sept. 1975; Brief des Gemeinderates vom 15. Okt. 1975.

[149] GAÜ, Bewilligung vom 27. Jan. 1981, Vorschlag des Gemeinderates vom 19. April 1982 für eine Ortsbesichtigung durch Vertreter des Ingenieurbüros Kissling und Zbinden und des Kommandos der Genie RS in Bremgarten.

[150] GAÜ, Gutachten Kissling und Zbinden vom 6. April 1982.

[151] GAÜ, Dankesschreiben des Gemeinderates an den Schul- und den Kp. Kommandanten sowie an das Eidg. Militärdepartement; Lorenz SCHMUTZ, *Das «Riedernbrüggli» wird repariert*, in: Freiburger Nachrichten, 23. Sept. 1982; DERS., *«Riederenbrüggli» saniert*, in: Freiburger Nachrichten, 14. Okt. 1982.

Der *Voranschlag* für den *Umbau* hatte auf Fr. 35 100 gelautet, die *tatsächlichen Kosten* beliefen sich auf Fr. 39 904.15. Die Schlußabrechnung nennt als wichtigste Unternehmen und Auslagen:

Kissling und Zbinden, Ingenieure, Plan und Bauleitung	Fr. 4 800.–
Mäder AG Neuenegg, Holzlieferant	29 400.–
Eisenhandlung J.P. Saner Flamatt	1 468.–
Bauunternehmer Paul Schmutz Überstorf, Maurerarbeiten	2 908.–

Die *Kosten* wurden nach dem gleichen Schlüssel aufgeteilt wie 1952: Überstorf kam für die eine Hälfte auf, in die andere teilten sich Neuenegg und Köniz, ihr Viertel machte je Fr. 9 976 aus[152].

Auch verstärkt blieb die Brücke auf Pfeilern im Flußbett ein Hindernis, gegen das die unberechenbare Sense von Zeit zu Zeit mit wütenden Wogen ankämpfen mußte. Ein Jahr nach dem Umbau unterspülte sie den Pfeiler auf der Berner Seite. Der Schaden wurde in den ersten Tagen November 1983 von der Hoch- und Tiefbaufirma Costrava in Flamatt behoben. Dank günstiger Wetterverhältnisse und «guter Aufsicht», wofür der Gemeinderat von Neuenegg dem von Überstorf ausdrücklich dankte, blieben die Kosten von Fr. 7 144 beträchtlich unter dem Voranschlag[153].

Im September 1985 war der Pfeiler auf der Überstorfer Seite an der Reihe, mittels Betonierung unterfangen zu werden. Einige Monate später bedurfte der mittlere Pfeiler der gleichen Behandlung. Vor der ersten Kur hatte Überstorf die Nachbargemeinden rechtzeitig benachrichtigt, die zweite ordnete der Gemeinderat, weil dringend, eigenmächtig an, wodurch sich die *Kosten*, die anfänglich auf Fr. 10 800 voranschlagt waren, auf Fr. 15 563 erhöhten; nach Abzug von 3% Rabatt und 2% Skonto betrug die Schuld noch Fr. 14 795. Ohne Murren beglichen Neuenegg und Köniz ihren erhöhten Viertel: Fr. 3 698.75[154].

[152] GAÜ, Brief vom 30. Dez. 1982 an den Gemeinderat Köniz.

[153] GAÜ, Meldung am 5. Okt., Ortsbesichtigung am 18. Okt., Rechnung der Costrava am 14. Nov. 1983, Brief vom 17. Jan. 1984.

[154] GAÜ, Brief vom 18. Sept. 1985, Bankanweisung vom 19. März 1986, Schlußrechnung der Costrava vom 9. Okt., Brief vom 1. Dez. 1986.

Am 29. Juli 1990 hatte ein «mörderliches Unwetter»[155] im Gantrisch- und Gurnigelgebiet die Sense zum reißenden Strom anschwellen lassen, der rechts ober- und unterhalb der Brücke auf einer Länge von insgesamt 80 m mehrere Hundert Kubikmeter Land wegschwemmte und das rechte Widerlager beschädigte. Der rechte Brückenkopf wurde unter der Leitung des Ingenieurbüros Kissling + Zbinden von der Bauunternehmung Weibel AG repariert. Die *Kosten*, welche die drei Anstößergemeinden nach dem gewohnten Schlüssel zu teilen hatten, beliefen sich nach Abzug von Rabatt und Skonto und Fr. 3 866 an Subventionen – von wem wird nicht gesagt – auf Fr. 9 682.05[156].

Leser, die Brücken nur nach ihrem Nutzen im Straßennetz oder rein nach ihren technischen und ästhetischen Qualitäten beurteilen, fragen sich vielleicht, warum dem problematischen, bloß lokal wichtigen Übergang hier so viel Aufmerksamkeit zuteil wird. Es rechtfertigt sich, wenn man auch das Alltagsgeschehen im Leben der einfachen Leute und eines bescheidenen Gemeinwesens als Geschichte gelten läßt. Wirtschaftshistoriker und Soziologen werden zunächst wissen wollen, wer die *Grenzgänger* waren, welche darauf angewiesen waren, das nasse Hindernis zu überwinden. Die spärlichen spätmittelalterlichen Quellen wissen nichts von vornehmen Reisenden, sie nennen einzig *Köhler* und *Verkäufer von Gerbrinden*. Holzkohlen und Lohrinden von jungen Fichten und Eichen waren begehrte Handelswaren; Überstorfer hielten sie mit Vorliebe den Schmieden und Gerbern im nahen Bern feil, wenn die Obrigkeit im fernen Freiburg die Ausfuhr nicht gerade verboten hatte, weil die eigenen Handwerker daran Mangel litten[157]. An die ausgedehnten mittelalterlichen Eichenwälder und den Kohlenmeiler erinnern nur noch Flur- und Siedlungsnamen[158].

[155] GRPÜ, 22. Aug. 1990.

[156] GRPÜ, Bd. 1986–1991, S. 504; 21. Nov. 1990; GAÜ, Aktennotiz vom 30. Juli und vom 3. Aug. 1990, undatierte Kostenaufstellung der Ingenieur-AG Kissling + Zbinden.

[157] Beispiele: Ratsmanuale (RM) 79, 12. Jan., 9. Febr., 1., 13. und 14. März 1559; RM 88, 29. Okt. 1563; RM 104, 29. Dez. 1571.

[158] Susanne Gapany-Moser, *Die Siedlungs- und Flurnamen der Gemeinde Überstorf*, in: FG 57 (1970/71): Eichholz, Eichholzacker und Eichmatt S. 117, Langlod [Langloo] S. 101, Lohweg und Lohmatte S. 117, Löhliacker S. 118, (Loo = Gehölz), Kohlholz S. 102 und S. 127.

Sodann erzählen alte Zeitgenossen von *Eier- und Gemüsefrauen* und andern *Marktgängern*, die ihre Waren zu Fuß oder von Thörishaus an mit der Eisenbahn, zuletzt mit dem eigenen Auto nach Bern brachten. Mit der Industrialisierung nahm das *Pendlerwesen* überhand. Je nach Jahreszeit sollen zeitweise 50 bis 70 Personen morgens und abends das Sensebrücklein überschritten haben[159], Bauarbeiter und Arbeitskräfte aller Art in den verschiedensten Betrieben in und um Bern, Viehhändler und Hausierer, Leute im östlichen Gemeindegebiet, die ihre Einkäufe in Thörishaus besorgen, Bauern, die ihre Milch in die dortige Käserei bringen und Kinder, die dort zur Schule gehen, sind als Grenzgänger anzutreffen.

Indem die Gemeinde Überstorf die privaten Fährleute ablöste und die Bewältigung des Grenzverkehrs als öffentliche Aufgabe übernahm, lud sie sich auf viele Jahrzehnte hinaus eine Last auf, der sie allein nicht gewachsen war. Sie mußte es entgelten, daß es nicht einmal im Verein mit den Grenzkantonen gelang, die vorhandenen technischen Mittel einzusetzen, um beizeiten eine solide, genügend breite Fahrbrücke zu bauen, die den zunehmenden Bedürfnissen auf weite Sicht genügt hätte. Darum ist der Senseübergang seit bald einem Jahrhundert ein Sorgenkind der Gemeinde, die Brückengeschichte eine wahre Leidensgeschichte, ein Beispiel dafür, wie Armut die Entwicklung einer Gemeinde behindern, ja verhindern kann. Am stärksten eingeengt war Überstorf lange durch die Aufgabe, als Bürgergemeinde ihre zahlreichen auswärtigen Armen und Chronischkranken zu unterhalten. Besonders schlimm war die Lage bedürftiger Gemeinden in der Wirtschaftskrise während der 1930er Jahre. Höchstwahrscheinlich gehörte auch Überstorf zu jenen Gemeinden, von denen es 1915 hieß, sie seien gezwungen, «mehr als die Hälfte, sogar zwei Drittel ihrer Einnahmen für die Armenfürsorge zu verwenden», und «für ihre notwendigen Aufgaben bleibe nichts mehr übrig»[160].

[159] GAÜ, Brief vom 14. Dez. 1944 und vom 25. Mai 1951.

[160] Hugo Baeriswyl, *Das öffentliche Armenwesen des Kantons Freiburg*, in: BHkSb 29 (1958), S. 96, Gesetz vom 2. Mai 1928; S. 99, Gesetz vom 17. Juli 1951; es entlastete die Bürgergemeinden und verpflichtete grundsätzlich die Wohnsitzgemeinden zur Armenfürsorge; S. 134, Rechenschaftsbericht des Staatsrates 1915.

Der oberflächliche Eindruck, der Kanton habe die bedrängte Gemeinde zuäußerst im geringgeschätzten Sensebezirk mit ihren Brückenproblemen allein gelassen, täuscht. Der Staat Freiburg war nicht in der Lage, mehr für sie zu tun, weil er selbst tief in Finanznöten steckte; den guten Willen bewies er mit der Beratung durch seine Fachleute und durch die Zuwendungen aus der Loterie Romande. Das ändert nichts an der bedauerlichen, beinahe tragisch anmutenden Tatsache, daß man hier immer nur von Tag zu Tag *flicken* mußte, was zusammengezählt mehr kostete, als wenn man sich beizeiten eine währschafte, breite Betonbrücke ohne Flußpfeiler hätte leisten können. Der Kantonsingenieur L. Desbiolles traf den Nagel auf den Kopf, als er 1951 schrieb, das Billige sei manchmal das Teurere[161].

In unserer Brückengeschichte gibt es keinen größeren *Kontrast* als jenen zwischen der Leidensgeschichte des Übergangs am Unteren Fahr und dem Triumph der Planung und Technik im Nationalstraßenbau; dessen nächster Vertreter befindet sich wenige hundert Meter flußabwärts und ist von der nahen Eisenbahnbrücke[162] aus zu sehen. Auf engem Raum überqueren hier am Senseknie drei Übergänge die Sense, einer im alten, zwei im modernen Baustil.

Der Nationalstraßenbau im Sensegebiet

Als in den 1950er Jahren der motorisierte Verkehr dermaßen überhandnahm, daß er für die Menschen und ihre Siedlungen zur unerträglichen Plage[163] wurde und an sich selbst zu ersticken drohte, entschloß sich die Schweiz – wie das Ausland schon geraume

[161] GAÜ, Brief vom 14. März 1951: «... que le meilleur marché est quelquefois le plus cher.»

[162] Erster Bau 1858–1860, zweiter 1925–1927.

[163] Behinderung und Gefahr für alle anderen Straßenbenützer, Umweltschäden, vor allem Luftverschmutzung, Krankheiten der Atemwege, Zerstörung von Gebäudefassaden, zum Beispiel des Sandsteins der Sankt-Niklaus-Kathedrale.