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 Sensebrücken in Laupen
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

Querschnitt und stehen beidseits des Flußes in einer Reihe von vier stämmigen Säulen auf einem erhöhten, gemeinsamen Betonsockel, der die Uferböschung ersetzt. Zusammen mit dem zu niedrigen linken Durchlaß geben die acht gedrungenen Betonzylinder der Brücke etwas Gedrücktes, was die angestrebte Einheit von nüchterner Zweckmäßigkeit und ansprechender Form nicht voll zur Geltung kommen läßt.

Auf Weisung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements werden die schweizerischen Autobahnen vom 9. Dezember 1996 an nicht mehr mit N, sondern, wie in ganz Europa üblich, mit A bezeichnet, die unsrigen also mit A1 und A12. Für die Geschichtsschreibung bleiben jedoch die Bezeichnungen in den Quellen maßgebend.

Die Sensebrücken in Laupen

Zwei gebaute Übergänge zuunterst am Unterlauf überqueren wohl den Fluß, nicht aber die politische Grenze. Denn hier ist auch das linke Ufer bernisch, und es bildet das jenseitige Gebiet der Gemeinde Laupen im Winkel zwischen Sense und Saane, seit wann, weiß niemand, wahrscheinlich schon seit der Gründung der Burg oder dann der Stadt. Diese Zusammengehörigkeit findet sich 1467 in einem Staatsvertrag ausdrücklich bestätigt. Damals trat Bern die linksufrigen Senseauen von der Herrschaft Grasburg an abwärts an Freiburg ab und erhielt gegen einen mehrteiligen Preis Gümmenen und Mauss; gleichzeitig erklärten die Zähringerstädte die Mitte der Sense zur «ewigen Landmark», doch Standesgrenze wurde der Unterlauf nicht in ganzer Länge, sondern nur «bis da, wo die Rechtsame der Leute von Laupen anfängt und endet, nämlich bis da, wo jenseits der Sense, dem Schloß Laupen gegenüber, Marksteine stehen, und von der Sense dieser Grenze nach bis in die

Saane». Der gleiche Vertrag bestätigt das alte Gewohnheitsrecht der Freiburger, *zollfrei über die Brücke von Laupen zu fahren*[192].

Als noch ein Jahrhundert weiter zurückreichende Zeitmarke galt bisher ein Schreiben Kaiser Karls IV., das freilich in einem wesentlichen Punkt allzu kühn ausgelegt wurde. Das Reichsoberhaupt war über Bern und Lausanne zu einem Papstbesuch nach Avignon geritten und forderte am 18. Juni 1365 den Rat zu Bern auf, er möge dafür sorgen, daß die Brücke in Lötz [Laupen] bis zu seiner Rückkehr in einigen Tagen «gemacht» sei[193]. Diese Episode läßt – wie die ganze kaiserliche Welschlandfahrt – mancherlei Fragen offen[194]. Das Wort «gemacht» ist zweideutig; es kann sowohl für eine Reparatur wie für einen Neubau stehen. Die zur Verfügung stehende kurze Frist läßt eher auf eine Besserung schließen. Da der Brief *keinen Flußnamen* nennt, könnte gerade so gut *die Saanebrücke* gemeint sein, die Bern nach dem Erwerb Laupens (1324) in der Nähe gebaut haben soll[195]. Auf ihr wäre es dem Kaiser aus Böhmen möglich gewesen, sowohl die habsburgische Stadt Freiburg als auch die freiburgische Fähre bei Gümmenen zu umgehen und Lausanne auf der altbekannten, bequemeren Broyestraße zu erreichen. Die Tatsache, daß Freiburg im kaiserlichen Itinerar nicht vorkommt, wäre damit eindeutig erklärt. – Daß neu eine Saanebrücke gebaut wurde, schließt nicht aus, daß zuvor schon eine Brücke über die Sense führte. Davon war der Laupner Historiker Balmer überzeugt, und die politischen Verhältnisse um 1324 sprechen eindeutig zugunsten seiner These[196].

[192] Hermann RENNEFAHRT, *Der Grenzregelungsvertrag vom 12. Febr. 1467*, in: Die Rechtsquellen des Kantons Bern IV/1, Das Stadtrecht von Bern, 1955, S. 364 und 366; BOSCHUNG, *Grenzregelung* (wie Anm. 1), S. 78 und 79: Wiedergabe und Kommentar des Vertrags und Widerlegung irrtümlicher Interpretationen.

[193] *Die Berner-Chronik des Conrad Justinger*, hrsg. von G. STUDER, Bern 1871, S. 125; FRB, Bd. VIII, S. 628, 18. Juni 1365.

[194] Ernst TREMP, *Kaiser, Fürsten und Päpste in Freiburg*, in: FG 68 (1991), S. 13.

[195] BALMER (wie Anm. 67), S. 3: «Als Gümmenen in freiburgischem Besitz war und gesperrt werden konnte, baute Bern kurz nach der Erwerbung Laupens (1324) hier *die erste Saanebrücke*.» Quellenangaben fehlen.

[196] BALMER (wie Anm. 67), S. 36: «Die *Sensebrücke* bestand von altersher, obschon sie erst 1365 erwähnt wird. [...] Bern verbesserte damals [nach 1324] viele Straßen. [...] Die Sensebrücke, welche dem Verkehr von Genf über Freiburg, Bern, Burgdorf usw. diente, bestand fortan fast ohne Unterbrechung.»

Sei dem, wie es wolle, auch die *Siedlungsgeschichte* spricht dafür, daß hier schon lange zuvor, schon in römischer Zeit, ein Flußübergang bestand. Auf der beherrschenden Anhöhe im Süden ist eine gallorömische Villa nachgewiesen[197], und unterhalb der Vereinigung von Sense und Saane überquerte die Straße von Aventicum nach der Engehalbinsel mit einer Pfahljochbrücke die Saane[198]. Eine Verbindung zwischen der Siedlung und der wichtigen Straße war nur an einem Senseübergang möglich, am günstigsten hier mit einer Brücke.

In den Wehen der Völkerwanderung gingen ehemals römische Besitztümer an die jeweils neuen Machthaber, in der Westschweiz schließlich an die hochburgundischen Könige[199]. Das gleiche Herrscherpaar, von dem man annimmt, es habe die Burg Laupen gebaut, soll im 10. Jahrhundert zu Bösingen die Sankt-Syrus-Kirche gestiftet und mit nahe gelegenen Ländereien ausgestattet haben, die zum Königsgut in Peterlingen (Payerne) gehörten[200]. Bösingen war älter – eine seit kelto-römischen Zeiten ununterbrochene Besiedlung ist aufgrund der archäologischen Befunde höchst wahrscheinlich –, und die königliche Eigenkirche war lange das einzige Gotteshaus der Gegend, also ihr kirchlicher Mittelpunkt, und dies wohl auch für das nahe Laupen, so wie Bern anfänglich von Köniz, Murten von Muntelier und Schwarzenburg von Wahlern aus seelsorgerlich betreut wurde[201].

[197] Hanni SCHWAB, *Bösingen*, in: Freiburger Archäologie, Archäologischer Fundbericht 1985, S. 29–32; François GUEX, *Bösingen, Cyrusmatte*, in: Archäologischer Fundbericht 1994, S. 17 und 18.

[198] Hugo BALMER, *Laupen* , in: Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz, Bd. IV, S. 617; Hugo BALMER, *Die Römerbrücke*, in: At 5 (1930), S. 42.

[199] Carl PFAFF, *Vom Früh- zum Hochmittelalter*, in: Geschichte des Kantons Freiburg, Freiburg 1981, Bd. 1, S. 112, S. 123: Königsgut; Regula FREI-STOLBA, *Das Christentum in den Reichen der Völkerwanderung*, in: Ökumenische Kirchengeschichte der Schweiz, 1994, S. 26ff.

[200] E. P. HÜRLIMANN, *Burg und Festung Laupen*, 1938, S. 14; Moritz SCHWALLER, *Die zwei Kirchen von Bösingen*, in: BHkSb 45 (1975), S . 10ff.; Moritz SCHWALLER und Pius KÄSER, *Bösingen in Vergangenheit und Gegenwart*, 1979, S. 84ff.

[201] Peter BOSCHUNG, *Die Grenzverhältnisse am Unterlauf der Sense*, in: At 32 (1957), S. 653ff.

Die *kirchlichen Verhältnisse* der Region sind meines Wissens bisher nie wissenschaftlich erforscht worden. Unklarheit herrscht vor allem hinsichtlich Laupens. Während Hugo Balmer annimmt, Laupen habe bis zum Bau der Kirche von Neuenegg, vielleicht noch länger, kirchlich zu Bösingen gehört, schreibt E. P. Hürlimann: «Laupen war ursprünglich nach Neuenegg kirchgenössig»[202]. Immerhin beweisen Urkunden, die in Laupen ausgestellt wurden, für die Zeit um 1300 ein enges Verhältnis zu den Priestern im nahen Bösingen[203]. Es bedarf keiner besonderen Kühnheit, um aus diesen Schriftstellen auf eine kirchliche Zusammengehörigkeit von Bösingen und Laupen zu schließen.

Wer von Urkunden des Bistums Lausanne eine Klärung dieser Verhältnisse erwartet, wird enttäuscht. Das Kartular von 1228 erwähnt weder unter der Pfarrei Bösingen noch unter jener von Neuenegg ein Gotteshaus oder einen Priester in Laupen[204]. Der Visitationsbericht von 1416/1417 verwechselt offensichtlich die Namen Laupen und Neuenegg. Die der Komturei Köniz unterstehende Pfarrkirche wird Laupen zugeschrieben, Neuenegg selbst ist mit keinem Wort genannt[205]. Glaubwürdig wirkt dagegen der Visitationsbericht von 1453. Die Visitatoren besuchten am 30. August die dem Deutschritter-Haus Köniz gehörende Pfarrkirche Neuenegg und am gleichen Tag «die Kirche oder Kapelle in Laupen, Tochter und Glied der Pfarrkirche in Neuenegg». Der Bericht

[202] Hugo Balmer, *Bösingen und seine Kirchen*, in: At 7 (1932), S. 82; Emil Peter Hürlimann, *Die Kirche von Laupen und ihre Vorgänger (1734–1934)*, in: At 9 (1934), S. 109.

[203] FRB, Bd. III, S. 290 Nr. 303, 29. Juni 1280: ... sigillum domini Jacobi curati [Pfarrer] nostri de Basens [Bösingen]; Bd. IV, S. 290 Nr. 235, 1. März 1307: ... domini Wilhelmi, curati de Loyes [Laupen]; S. 379 Nr. 350, 18. Okt. 1309: ... domini Wilhelmi de sancto Syro, curati de Louppen; S. 457 Nr. 431, 8. März 1311: ... domini Wilhelmi curati de Loyes.

[204] FRB, Bd. II, S. 88 Nr. 77: Dompropst Cuno (von Estavayer) läßt das Verzeichnis aller Dekanate, Pfarreien und übrigen Gotteshäuser des Bistums Lausanne aufnehmen. 15. Sept. 1228, S. 92: Basens [Bösingen] und Nuneca [Neuenegg].

[205] François Ducrest, *La visite des églises du diocèse de Lausanne en 1416–1417* (= Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande. 2e série, t. XI), Lausanne 1921.

bestätigt, daß Laupen bereits einen Taufstein und einen Friedhof besaß[206].

Auch die *politischen Verhältnisse* jener Zeit haben keine schriftlichen Zeugnisse über Verkehrswege oder gar Brücken hinterlassen. Solche waren aber unentbehrlich bei den damaligen Beziehungen Laupens zum Stadtstaat Freiburg und zu dessen Schirmherrn Rudolf von Habsburg, der in seinen Auseinandersetzungen mit Savoyen auf die militärischen Stützpunkte am Unterlauf der Saane angewiesen war. 1267 hatte Graf Rudolf den Freiburger Ritter Ulrich von Maggenberg mit der Burghut von Laupen betraut und ihn 1279, unterdessen selbst zum deutschen König erhoben, durch den Edlen Ulrich von Venringen (heute Fendringen), Burger von Freiburg und von Laupen, abgelöst; dieser bestimmte in der Folge gemeinsam mit seinem Schwiegersohn Otto von Helfenstein die Geschicke Laupens[207]. 1283 verpfändete König Rudolf dem gleichen Maggenberger die nördlich von Laupen ob der Saane gelegene Feste Gümmenen samt der Fähre und dem Bauerndorf Mauss[208], und 1285 ernannte er ihn zum erblichen Reichskastellan dieser strategisch wichtigen Herrschaft; 1319 verkauften Rudolfs Söhne sie der Stadt Freiburg[209]. Das bürgerliche Gemeinwesen am Fuße des Burgfelsens zu Laupen hatte 1275 die Würde einer freien Reichsstadt erlangt. Schon seit kiburgischer Herrschaft mit Freiburg verbündet, erneuerte es 1294 den Bundesvertrag[210]. Aus dieser Zeit stammt wahrscheinlich das im Grenzregelungsvertrag von 1467 bestätigte Privileg und Gewohnheitsrecht der Freiburger, mit ihrem Gut zollfrei über die Sensebrücke in Laupen zu fahren[211]. Braucht es mehr, um glaubhaft zu machen, daß an der Straße von Laupen nach Bösingen und Freiburg schon vor 1300 eine Brücke über die Sense nicht fehlen durfte?

206 Ansgar WILDERMANN et Véronique PASCHE, *La visite des églises du diocèse de Lausanne en 1453* (= Mémoires et documents... 3e série, t. XIX–XX), Lausanne 1993, hier t. XX, S. 214 Nr. 161 und S. 215 Nr. 162.

207 Albert BÜCHI, *Die Ritter von Maggenberg*, in: FG 15 (1908), S. 89ff.

208 BÜCHI (wie Anm. 207), S. 94.

209 *Recueil diplomatique du Canton de Fribourg* (RD), Bd. I, S. 125; Bd. II, S. 71ff.

210 FRB III, S. 287; RD (wie Anm. 209), Bd. I, S. 162.

211 RENNEFAHRT (wie Anm. 192), S. 364; BOSCHUNG, *Grenzregelung* (wie Anm. 1), S. 79.

Das gute Verhältnis der beiden Städte ging jäh zu Ende, als Laupen, 1310 von König Heinrich VII. verpfändet, dann von verschiedenen Herren in Geldnöten weiter verschachert und auch von Freiburg heiß begehrt, 1324 endgültig an Bern fiel. Freiburgs Enttäuschung trug dazu bei, daß die weitverbreitete Mißgunst gegen das erfolgreiche Bern sich 1331 im Gümmenen-, 1339/1341 im Laupenkrieg entlud[212].

Es muß die Feindschaft zwischen Siegern und Besiegten gewesen sein, die das kirchliche Band zwischen Laupen und Bösingen für immer zerriß. Nicht seelsorgerliche Notwendigkeit, sondern politische Berechnung teilte Laupen der viel weiter entfernten Kirche Neuenegg zu, keine Urkunde verrät, wann genau. *Eine* Erleichterung des weiten Kirchgangs wurde den Laupnern zugestanden: Sie durften ihre Kinder in der «Filialkirche» am Ort, in der Sankt-Pankratius-Kapelle taufen lassen, ein Privileg, das der Bischof von Lausanne, Aymo de Cossonay, auf Bitten einer bernischen Ratsabordnung 1356 bestätigte[213].

Lange vernimmt man nichts von einer Sensebrücke. Dann soll 1562 ein alter Bau abgebrannt und unverzüglich durch einen neuen ersetzt worden sein; an die Kosten habe Bern 50 Pfund beigetragen. Als die Brücke 1778 von der Sense weggeschwemmt worden sei, habe Bern großzügig die Schäden der Überschwemmung übernommen, die neue Brücke jedoch habe Laupen allein berappen müssen. Auch diese wurde 1860 von einem Hochwasser zerstört[214].

Seltsamerweise melden Niklaus Anton Rudolf Holzer und Chr. Wehren, die Chronisten des 18. und 19. Jahrhunderts, nichts von den Verkehrswegen und Brücken ihrer Zeit[215]. Erst durch die wissenschaftliche Auswertung von Holzers Werk erfahren wir Genaueres über zwei Sensebrücken im 18. Jahrhundert, nicht von Holzer selbst, sondern durch die Bilder (gemalt 1764 und 1798)

[212] Richard FELLER, *Geschichte Berns*, Bd. I, Bern 1946, S. 117ff., S. 129ff.
[213] FRB VIII, S. 149.
[214] Dies berichtet, ohne Quellen und Einzelheiten zu nennen, Hugo BALMER (wie Anm. 67), S. 37.
[215] Rudolf HOLZER, *Beschreibung des Amtes Laupen*, 1779; Chr. WEHREN, *Der Amtsbezirk Laupen*, 1840.

und Bildlegenden in der Bearbeitung von Hans A. Michel[216]. Die vier Ansichten sind von verschiedenen Standpunkten aus aufgenommen worden, keine zeigt die Brücken in ganzer Länge. Gemeinsam ist diesen die *Bauart,* beide sind *Holzbrücken auf gemauerten Widerlagern,* die erste wurde durch mehrere *Pfahljoche,* die zweite durch ein *einziges Joch* in der Flußmitte gestützt.

Frühere Sensebrücken als die hier genannten kann ich nicht urkundlich nachweisen. Es sind allein die *Zeitumstände*, die uns erlauben, eine lange, stumme Brückengeschichte als höchst wahrscheinlich anzunehmen. Zwischen den behördlich begünstigten Übergängen zu Gümmenen und Sensebrück gelegen, können sie allerdings nach 1500 keinen großen Durchgangsverkehr gesehen haben. Dafür wurden sie mit zunehmender Bevölkerungsdichte immer wichtiger für den kleinen Grenzverkehr mit der freiburgischen Nachbarschaft, der von altersher von den wirtschaftlichen Beziehungen lebte; heute ist Laupen für viele Bösinger Arbeitsplatz und Einkaufszentrum. Amtlich aktenkundig sind die hiesigen Sensebrücken erst seit dem 19. Jahrhundert.

Die Holzbrücke von 1861/1862 in Laupen

Die «theilweise Demolierung der alten Brücke durch die angeschwollene Sense» am Abend des 12. Septembers 1860 bewog den Gemeinderat zu den Beschlüssen, sofort die unterbrochene Wasserleitung zu flicken, den Übergang für Fußgänger und leichte Fuhrwerke wiederherzustellen und dann einen Techniker mit dem Studium der weiteren Vorkehren zu beauftragen[217]. Dann zog sich die Angelegenheit über ein Jahr hin. In der Meinung, es sei Sache des Staates Bern, die *Wiederherstellung* der «Kuhbrücke»[218] oder

[216] Niklaus Anton Rudolf HOLZER, *Beschreibung des Amtes Laupen 1779*, hrsg. und kommentiert von Hans A. MICHEL, Bern 1984 (= Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern, 68), S. 183, Erläuterungen zu den Bildern.

[217] GAL, GRPL, Bd. 1852–1862, S. 529 13. Sept. 1860.

[218] So wurde die Sensebrücke allgemein genannt, vermutlich deshalb, weil die Bauern im Städtchen ihre Rinder jenseits der Sense weideten. Gebräuchlich war auch der Name «Bösingenbrücke».

einen *Neubau* auf seine Kosten an die Hand zu nehmen, richtete die Einwohnergemeinde zunächst eine Petition an den Großen Rat[219]. Eingangs Januar 1861 wurden der Einwohnergemeindeversammlung drei eigene Pläne und Kostenberechnungen vorgelegt. Da aber der Große Rat noch nicht über der Petition gesessen hatte, konnte sie sich nicht entscheiden[220]. Erst im Frühjahr erfuhr der Gemeinderat, der Staat Bern werde unter bestimmten Bedingungen einen Kostenbeitrag von Fr. 7000 an einen *Neubau* leisten, und er beschloß, die Arbeit im Sommer bei niedrigem Wasserstand mit dem Bau eines Pfeilers zu beginnen, bis dahin die Landfesten (Widerlager) zu erstellen, die Anfahrten zu reparieren, das Holz zu rüsten und die großen Arbeiten auszuschreiben[221].

Doch dann gaben *Meinungsverschiedenheiten und Bedenken*, vor allem wegen der *Kosten*, im Rat und in den Wirtshäusern viel zu reden und führten zu einander widersprechenden Beschlüssen. Die Aprilversammlung beschloß, den Brückenbau einstweilen zu *verschieben*, die Juniversammlung war dafür, den Bau *sofort auszuführen*, den zugesagten «Staatszuschuß mit dem aufgegebenen Plan nebst den übrigen Bedingungen» mit Dank an den Regierungsrat *anzunehmen*, die Arbeiten auszuschreiben und «zur Deckung der Deficite und zur Bestreitung der Kosten des Brückenbaues ein *Anleihen* aufzunehmen». Die eingegangenen Kostenvoranschläge wirkten jedoch so abschreckend, daß die Septemberversammlung beschloß, «*vom Neubau ... dermal zu abstrahieren*», die Angelegenheit an den Gemeinderat zurückzuweisen und ihn zu beauftragen, er solle untersuchen, «ob nicht eine *Reparatur der alten Brücke* vorgenommen werden könnte». «Zur Besorgung des Interesses der Gemeinde» wurden Regierungsstatthalter Rufener und der Gemeinderat Joh. Fr. Ruprecht beauftragt, Pläne und Kosten zu prüfen und «den oberen Behörden den *Rücktritt* vom Beschluß für den Neubau anzuzeigen». Ferner sollten sie klären, «ob der Neubau nicht vom Staat zu übernehmen oder ob zur Reparatur der Brücke ein Staatsbeitrag zu erhalten sei», auf jeden

[219] GRPL, S. 535 26. Okt., S. 536 22. Nov., S. 538 22. Dez. 1860.
[220] GVPL, S. 540 3. Jan. 1861.
[221] GRPL, S. 557 9. März 1861.

Fall «sei dahin zu wirken, daß die Communikation über die Sense möglichst billig für die Gemeinde hergestellt werden könne»[222].

Obwohl der Regierungsrat nicht gewillt war, Flickwerk finanziell zu unterstützen, zog der Gemeinderat den Baumeister Gribi in Burgdorf zu Rate, wie die Brücke «repariert und hergestellt» werden könne[223]. Nach gründlicher Prüfung stellte der Rat der Gemeindeversammlung den Antrag, den Neubau gemäß den Plänen des Staates mit dem von Gribi vorgeschlagenen Änderungen für die Fundation des Pfeilers auszuführen und – die Einwilligung des Regierungsrates vorausgesetzt – auf das Angebot von Gribi einzutreten. Diesen Antrag erhob die Oktoberversammlung einhellig zum Beschluß[224]. Die Einwilligung der Baudirektion für die Abänderung der Pfeilerfundierung traf im November ein; sie war begleitet von der Mahnung, die Arbeit «kunstgerecht» nach den Weisungen des Bezirksoberingenieurs Schärer auszuführen. Die Gemeindeversammlung vom 23. November gab ihr Einverständnis zum Projektvertrag mit dem Bauunternehmen Gribi und Herzog in Burgdorf, billigte die begonnenen Arbeiten und beschloß, die alte Brücke um Fr. 1500 den Bauunternehmern zu überlassen[225].

Die Pläne dieses Baus waren weder in Laupen noch in Bern zu finden, hingegen melden die Protokolle der Einwohnergemeinde einige Einzelheiten des Brückenunternehmens. Die Burgergemeinde Bern spendete dazu acht Tannen, zu den Grabarbeiten wurde das *Gemeinwerk* aufgeboten, während der Bauzeit wurde der Verkehr über eine *Notbrücke* geführt, der Neubau bedurfte neuer Landfesten und Anfahrten. Die *Bauart* ist nirgends beschrieben, man muß sie aus der Erwähnung eines Pfeilers und der Bestellung von 5000 Ziegeln erraten[226]. Demnach war der Neubau eine mit einem *Ziegeldach* gedeckte *Holzbrücke* auf einem *Pfeiler* in der Flußmitte, ähnlich wie die obengenannte von 1798. Dem

[222] GVPL, S. 561 31. April, S. 571 19. Juni, S. 579 10. Aug. und S. 583 14. Sept. 1861.

[223] GRPL, S. 585 3. Okt. 1861.

[224] GRPL, S. 587 28. Okt. 1861; GVPL, S. 588 30. Weinmonat 1861.

[225] GRPL, S. 592 21. Nov. 1861; GVPL, S. 594 23. Nov. 1861; GRPL, S. 598 7. Dez. 1861.

[226] GRPL, S. 557 9. März 1861, S. 587 28. Okt 1861; GVPL S. 611 29. Jan. 1862; GRPL S. 618 13. März 1862, S. 620 24. März 1862, S. 625 15. März 1862.

entspricht das meines Wissens einzige Bild, das die Brücke in ganzer Länge zeigt[227]. Angaben über die *Bauzeit* fehlen. Wahrscheinlich wurden die eigentlichen Brückenarbeiten im Spärherbst 1861 begonnen. Mitte Juli 1862 war der Rat bereit, die Brücke zu übernehmen. Doch an der Gemeindeversammlung verlangten mißtrauische Bürger, zuvor seien die Pläne und Kostenvoranschläge zu jedermanns Einsicht in der Gemeindeschreiberei aufzulegen und anhand von ihnen sei der Bau durch den sachverständigen Oberingenieur zu untersuchen. Der Bericht des Oberingenieurs Ganguillet war noch im Oktober ausstehend, er ist auch später nirgends protokolliert. Laut dem Seckelmeisterbericht wurde die Brücke erst 1863 übernommen[228].

Daß die *Finanzierung* der Baukosten den Steuerzahlern und der Gemeindeverwaltung schwere Sorgen bereitete, beweist schon die anfängliche Zickzackpolitik um den Brückenbau. Der Voranschlag im Angebot der Bauunternehmer Gribi und Herzog stellte Kosten von Fr. 18 000 in Aussicht. Vom Staat Bern hatte Laupen einen Beitrag von Fr. 7000 zu erwarten, für den Verkauf der alten Brücke rechnete man mit Fr. 1500[229]. Über Einnahmen und Ausgaben der Brückenbaukommission führte deren Verwalter und Kassier, Regierungsstatthalter Rufener, «eine *besondere Rechnung*»[230]. Im Archiv der Einwohnergemeinde Laupen ist sie nicht mehr zu finden, auch die Burgergemeinde besitzt kein Doppel davon, das Schlußergebnis ist in keinem Protokoll und in keiner Seckelmeisterrechnung aufgeführt. Sicher ist nur, «daß der Sensenbrückenbau über die devisierte Summe hinaus beträchtliche Mehrkosten» verursacht hat[231].

Zur Deckung ihrer Ausgaben hatte die Gemeinde bei der Amtsersparniskasse am Ort ein *Darlehen* von Fr. 12 000 aufgenommen.

[227] Balmer (wie Anm. 67), S. 36: Holzschnitt von Ernst Ruprecht, Legende: Alte Sensenbrücke; Balmer, S. 37: «... die viel solidere sog. Chüebrugg an der gleichen Stelle gebaut mit einem starken steinernen Joch».

[228] GRPL, S. 592 21. und 23. Nov. 1861, S. 618 13. März, S. 629 10. Juli 1862; GVPL, S. 631 30. Juli 1862; GRPL, S. 639 10. Sept., S. 640 21. Sept., S. 641 16. Okt. 1862; SMRL 1863, Vorbericht.

[229] GVPL, S. 514 23. Nov. 1861.

[230] Worauf die SMRL 1862 ohne nähere Angaben verweist.

[231] Balmer (wie Anm. 67), S. 37, nennt als Bausumme Fr. 19 000.

Von der anfänglich befürchteten Erhöhung der Telle (Gemeindesteuer) ist später nicht mehr die Rede. Mitgetragen wurde die finanzielle Last von der Burgergemeinde Laupen; sie hatte das nötige Holz im Wert von Fr. 5800 unentgeltlich geliefert und 100 Franken an die Fuhrungen geleistet. In die bernische Brandversicherungsanstalt wurde die neue Brücke zu einer Schatzung von Fr. 12 500 aufgenommen[232].

Die Betonbrücke von 1908 in Laupen

Die Holzbrücke von 1861/1862 «war noch so gut wie neu, als sie 1904 [sic!] des Bahnbaues wegen der gegenwärtigen [1923] hübschen Bogenbrücke weichen mußte»[233]. Die Sensetalbahn (STB), die Verbindung zwischen den Linien Bern–Freiburg und Bern–Neuenburg, nahm ihren Betrieb am 23. Januar 1904 auf. Schon im Jahr zuvor hatte der Gemeinderat von Laupen beschlossen, «bei den staatlichen Behörden den *Umbau der Sensebrücke* dahier in *eine Brücke mit nur einer Spannung* nachzusuchen, dies *in Verbindung mit der Schwellengemeinde* und der *Sensetalbahn*»[234].

Was bewog ihn zu diesem Schritt? Der Wunsch nach einer Brücke mit einer einzigen Spannung läßt Schwierigkeiten mit dem Flußpfeiler vermuten, doch kein Protokoll verrät uns den wahren Grund. Da indessen auch die STB im Spiel war, spricht nichts gegen die Annahme, der Rat habe befürchtet, die unvermeidlichen Funkenwürfe aus der Dampflokomotive könnten die Holzbrücke gefährden, an deren Eingang die Bahnlinie ganz nahe vorbei führte[235]. Obwohl der Rat die administrativen und technischen Vorbereitungen unverzüglich an die Hand nahm, vergingen fünf Jahre, bis die gegen Funken gefeite Brücke stand.

[232] GRPL, S. 535 20. Okt. 1860; GVPL, S. 565 25. Mai, S. 580 10. Aug. 1861; GRPL, S. 598 7. Dez. 1861; SMRL 1863, S. 3 Vorbericht, S. 66 Vermögens-Etat; StVBB 1863, Tabelle nach S. 328.

[233] Balmer (wie Anm. 67), S. 37.

[234] GRPL, S. 84/85 7. März 1903.

[235] Laut mündlicher Mitteilung von Frau Anita Gosteli, Saanebrücke bei Laupen, sollen Funkenwürfe in Laupen nahe der Bahnstrecke tatsächlich mehrere kleinere Brände entzündet haben.

A. Schärer, der Ingenieur der STB, wurde beauftragt, die neue Brücke zu planen. Die zeitgenössischen Vorbilder vor Augen, die Straßenbrücke bei Neuenegg (1892), die Bahnbrücke zwischen Flamatt und Neuenegg (1902) und einen Neubau bei Bätterkinden, dachte er zunächst an eine *Eisenfachwerkbrücke*. Dagegen äußerte der Verkehrsverein Bedenken. Ihm war daran gelegen, «daß für die neu zu erstellende Sensebrücke eine gefällige Form gewählt werde, die das Bild der Ortschaft nicht entstelle»[236]. Doch Rat und Gemeindeversammlung entschieden sich für die Metallbrücke[237].

In den zwei nächsten Jahren liefen vor allem Verhandlungen über die Kostenteilung zwischen Einwohner- und Burgergemeinde, und am 5. März 1907 genehmigte der Bundesrat, am 27. März der Regierungsrat, am 23. Mai der Große Rat das Projekt[238], ein Projekt, das nie verwirklicht wird. Denn einige Wochen später schlägt die Baufirma Gribi, Hassler & Cie in Burgdorf ein noch moderneres Projekt vor, für das sich auch die kantonale Baudirektion einsetzt, für eine *Brücke aus armiertem Beton*[239]. Mit diesem Vorschlag beschäftigt sich der Gemeinderat erstmals am 3. August 1907 und beschließt, die Guggersbachbrücke zu besichtigen. Nun nimmt das Unternehmen unter der *Bauherrschaft* des Staates Bern, vertreten durch den Baudirektor Könitzer und den Bezirksingenieur von Erlach, Gestalt an. Viel zu diskutieren gibt die Breite der Fahrbahn und der Gehwege, am Ort selbst die Lieferung des Gerüstholzes; da die Burgergemeinde ablehnt, muß sich die Einwohnergemeinde selbst dazu entschließen. Nachdem der Regierungsrat am 11. Januar 1908 das von der Baudirektion vorgelegte Projekt der Firma Gribi, Hassler & Cie für eine neue Sensebrücke in armiertem Beton samt dem mit dieser Firma abgeschlossenen Bauvertrag für

[236] GRPL, S. 94 1. Mai, S. 98 16. Mai, S. 105 20. Juni 1903, S. 232 4. März (Verkehrsverein), S. 242 5. April, S. 252 19. Mai 1905.

[237] GRPL, S. 266 27. Juli, S. 267 31. Juli 1905; GVPL, Bd. 1879–1908, S. 244 31. Juli 1905.

[238] GRPL, S. 275 13. Sept., S. 295 16. Dez. 1905; RRPB, Sitzung vom 27. März 1907; GRPL, S. 334 4. Mai 1906, S. 439 1. Juni 1907; TbGRB, 1907, S. 468 23. Mai.

[239] Eine Brücke dieser Art war 1901 in Semsales gebaut worden, StVBF 1901, S. 48; 1906 Bau der Guggersbachbrücke über die Sense durch die Firma Gribi, StVBF 1906, S. 31.

eine Summe von Fr. 50 000 genehmigt hat, stimmt am 30. Januar 1908 auch die Einwohnergemeindeversammlung der Standortgemeinde dieser Lösung einhellig zu[240].

Da der Neubau vor dem Freiburgtor in der gleichen Achse wie die hölzerne Vorgängerin zu stehen kam, war man während der Bauzeit auf eine *Notbrücke* angewiesen; wer sie baute und wegräumte und wieviel sie kostete, vernimmt man nicht. Das Holz der alten, abgebrochenen Brücke wurde zum *Lehrgerüst* für die neue verwendet. Der Betonbau erforderte stärkere Widerlager; die Fundierung des linksufrigen erwies sich als schwierig und verursachte 3 300 Franken Mehrkosten. Da der Staat Bern Bauherr war, hatten die Ortsbehörden sich diesmal mit der Abnahme der Brücke nicht zu befassen[241].

Die in einem flachen Bogen über die Sense gespannte Betonbrücke wies eine offene [ungedeckte], 5 m breite *Fahrbahn* und beidseits davon einen 1.40 m breiten *Gehweg* auf. Sie diente auch als Trägerin der Wasser- und Gasleitung, die auf Kosten der Eigentümer längs der Brücke angebracht worden waren[242].

In den mir zugänglichen Akten habe ich keine Gesamt- oder Schlußabrechnung angetroffen, aber doch wichtige Anhaltspunkte zur Finanzierung der neuen Brücke. Der Kreditbeschluß des Großen Rates vom 23. Mai 1907 stellte auf einen *Kostenvoranschlag* von 58 000 ab und sah folgende *Kostenverteilung* vor :

Bundesbeitrag	Fr. 19 400
Beitrag des Kantons Bern	8 000
Laupen	8 000
Sensetalbahn	5 000
Summe	40 400

[240] GRPL, S. 449 3. Aug., S. 459 23. Okt., S. 466 25. Nov., S. 469/470 20. Dez. 1907, S. 484 13. Jan. 1908; RRPB 1908, Sitzung vom 11. Jan. 1908; GVPL, S. 286/287 30. Jan. 1908.

[241] GRPL, S. 470 2. Dez. 1907, S. 484 13. Jan 1908; GRPL, Bd. 1904–1912, S. 360 24. Jan. 1910: «Der Präsident teilt mit, daß die definitive Übergabe der Sensenbrücke stattgefunden hat und daß in dieser Sache ein Beschluß nicht mehr nötig sei.»

[242] GRPL, S. 470 28. Nov. 1907, S. 484 13. Jan. 1908; GVPL, S. 286 30. Jan. 1908.

Der vom Regierungsrat am 11. Januar 1908 zusammen mit dem Ausführungsprojekt genehmigte Bauvertrag nennt noch Fr. 50 000 als Bausumme[243].

In Protokollen und Berichten sind folgende *Beiträge* erwähnt:

Bund	Fr. 19 400.–
Kanton Bern 1908	5 730.70
1909	5 106.–
Einwohnergemeinde Laupen	5 000.–
Burgergemeinde Laupen	3 000.–
Sensetalbahn	5 000.–
Summe der Beiträge	43 236.70

Mit Fr. 10 836.70 leistete der Kanton Bern Fr. 2836 mehr, als der Große Rat bewilligt hatte[244]. Da die tatsächlichen Kosten nicht bekannt sind, stelle ich die Summe der Beiträge der bewilligten Bausumme (Fr. 50 000) gegenüber. Dieser keineswegs zuverlässige Vergleich ergibt eine Differenz von Fr. 6763.30. Wer dafür aufkam, verraten auch die Rechnungen der Einwohnergemeinde Laupen nicht[245].

Die 1978 umgebaute Betonbrücke von 1908 in Laupen

Dieses Werk verdankt sein Entstehen nicht einer Hochwasserkatastrophe, sondern der Sorge des Staates Bern um den guten Zustand seiner Verkehrswege. Ende Januar 1977 teilte der Kreisoberingenieur Freudiger dem Einwohnergemeinderat Laupen schriftlich mit, die kantonale Baudirektion beabsichtige, die dortige Sensebrücke zu *sanieren*, zu *verstärken* und zu *verbreitern*; die Arbeiten seien bereits ausgeschrieben[246], im April wolle man damit anfan-

[243] RRPB 1907, Sitzung vom 27. März 1907; TbGRB, Beschluß vom 23. Mai 1907; RRPB, Sitzung vom 11. Jan. 1908.

[244] GVPL, S. 246 14. Sept. 1905; S. 286 30. Jan. 1908; StVBB, 1908, S. 210; 1909, S. 120.

[245] Weder in der Verwaltungsrechnung 1908, noch in der Seckelmeisterrechnung sind Ausgaben für die Brücke gebucht.

[246] GRPL, Sitzung vom 27. Jan. 1977.

gen. Während der Ausführung könne der Fahrverkehr nur die halbe Fahrbahn benützen, und für die Fußgänger müsse ein Steg errichtet werden. Da gleichzeitig die Mühlestraße ausgebaut wurde, war – zum Mißfallen der Bevölkerung – eine Häufung von Verkehrsbehinderungen vorauszusehen. Um die monatelangen Belästigungen zu verhüten, schlug der Rat unter dem Vorsitz von Dr. Alfred von Grüningen dem Oberingenieur Freudiger vor, die Brückensanierung *um ein Jahr zu verschieben*, und fand Gehör[247].

Laupen ließ die Wartezeit nicht ungenutzt. Die Gemeindebehörde, obwohl von der Eile der Baudirektion eingermaßen überrascht, machte von ihrem Mitspracherecht Gebrauch, vertrat die Interessen der privaten Anstößer, organisierte bei dieser Gelegenheit die infolge der gesteigerten Bedürfnisse ohnehin fälligen Anpassungen der Wasserversorgung über die Sense hinweg und traf Vorbereitungen für eine bessere Beleuchtung der Brücke[248].

Über den *Gang der Arbeiten*, früher immer verbunden mit Angaben zu personellen und technischen Einzelheiten, lassen uns die Quellen, die lokalen und die staatlichen, völlig im Stich. Die Gemeinderatsprotokolle dieser Zeit schweigen sich aus, die Bauakten sind dem Staatsarchiv entweder noch nicht abgegeben worden oder sie befinden sich im noch nicht aufgearbeiteten Zwischenarchiv. Nicht einmal der Achetringeler nahm die Sanierung des wichtigen Flußübergangs zur Kenntnis.

Fest steht trotzdem das Wesentliche: Die Sensebrücke zu Laupen an der Kantonsstraße Nr. 179 Düdingen–Bösingen–Laupen wurde in der Zeit vom April bis September 1978 von der Baufirma Kessler & Co in Bern *umgebaut, verstärkt und verbreitert*. Seither ist die Fahrbahn 6 m, die Gehwege beidseits davon sind je 2 m breit. Die *Umbaukosten* betrugen für die *Bauherrschaft*, den Staat Bern, Fr. 249 813.35, die *Nebenkosten* (Beleuchtung, Zufahrten) für die Einwohnergemeinde Laupen Fr. 33 020.75[249].

[247] GRPL, 22. Febr., 22. März, 21. April 1977.

[248] GRPL, 22. Febr., 10. und 22. März, 21. April, 9. Aug. und 30. Nov. 1977, 5. Jan., 21. Febr., 9. und 21. März 1978.

[249] Telefonische und schriftliche Auskünfte von Herrn Max Berset, Projektleiter, Oberingenieur-Kreis II Bern; GAL, Ordner Gemeinderechnung 1978, Kontrollblätter.

Der Fußgänger- und Radfahrersteg von 1995/1996 in Laupen

Der jüngste Übergang am Unterlauf der Sense ist durch drei *Eigenheiten* gekennzeichnet:

- Er ist, wie schon der Name andeutet, ausschließlich den *schwächsten Verkehrsteilnehmern vorbehalten;*
- seine außergewöhnliche Erscheinung macht ihn zum Sonderling in der hiesigen Brückenlandschaft;
- seine Beschreibung kann sich nicht auf amtliche Akten berufen, sie waren noch gar nicht zugänglich. Was ich über ihn berichten kann, gründet voll und ganz auf den *Unterlagen,* die mir Herr Hans Rudolf Balmer freundlicherweise zur Verfügung stellte[250] und die ich der Einfachheit halber stellenweise wortgetreu zitiere.

Das Bedürfnis nach diesem Steg war entstanden und laut geworden, nachdem die Gemeinde Laupen auf ihrem linksufrigen Gebiet, im Winkel zwischen Sense und Saane, *öffentliche Sportanlagen*, den Fußballplatz und das Schwimmbad Gillenau, und Bösinger jenseits der nahen Kantonsgrenze das *Tenniszentrum* gebaut hatten. Diese Anziehungspunkte waren für alle rechtsufrig Wohnenden nur über die Sensebrücke vor dem Freiburgtor erreichbar – für sie und vor allem für die Benützer aus Kriechenwil und Gurmels, von Gümmenen und Rizenbach ein beträchtlicher Umweg!

Schon 1985 war die Rede von einem *Vorprojekt* für einen Steg. Eine allseits befriedigende Lösung hinsichtlich *Standort* und *Zufahrten* gelang erst nach langwierigen Verhandlungen. Den *Auftrag,* ein *Bauprojekt* auszuarbeiten, erteilte der Gemeinderat am 7. April 1994. Am 7. Dezember 1994 beschloß die Einwohner-Gemeindeversammlung die *Ausführung* und den *Kredit* dafür. Das *Baugesuch* wurde Ende April 1995 eingereicht, im Juli wurden die *Arbeiten öffentlich ausgeschrieben;* sie konnten alle an *Gewerbe-*

[250] Ingenieurbüro Rösti, Nachfolger H. R. Balmer, Laupen, Dokumentation: Bauprojekt, Pläne, technischer Bericht, Kostenberechnung, Bericht über den Bauablauf.

betriebe der Gegend vergeben werden, nur das Pfählen und das Versetzen mittels eines 350-Tonnen-Krans blieben *Spezialfirmen* vorbehalten.

Am meisten Kopfzerbrechen hatte den Brückenbauern die Standortfrage verursacht. Besonders mühsam war die Suche nach dem rechtsufrigen Zugang; denn von ihm hing die Wahl der Baustelle ab. Seinen Zweck, eine direkte Verbindung zur Gillenau herzustellen, erfüllte nur ein Steg, der unterhalb des Städtchens von der Murtenstraße her zugänglich war. Als Zugang bot sich hier einzig ein schmaler Freiraum zwischen dem Direktionsgebäude der STB am unteren Ende des langgestreckten Bahnhofareals und der Schreinerei Peter Käser an. Gegen diesen Zugang sprach, daß der Platz davor vom Industriegeleise und die Murtenstraße vom Streckengeleise in Richtung Gümmenen gekreuzt wurde. Zu verantworten ist diese Lösung erst, seitdem der Personenverkehr zwischen Laupen und Gümmenen mittels Busbetrieb besorgt wird[251].

Die jüngste Brücke überrascht durch ihre ungewohnte *Bauart*. Sie ist eine *Stahlkonstruktion*, die als «einfacher Balken», ohne Stützpfeiler, auf den Widerlagern liegt, links verbunden durch ein festes, rechts durch ein bewegliches Lager (Dilatationsfuge). Beide *Widerlager* sind aus Beton und gründen auf fünf Mikropfählen, die 5.1 m lang und 70 mm dick sind. So originell sie aussieht, eine neue Erfindung ist sie nicht[252]. Die Fachleute bezeichnen derartige Brücken als *«Dreigurtfachwerke»*. Unter «Gurten»[253] sind hier die drei durchgehenden Längsträger zu verstehen. Der obere Gurt ist mit den beiden unteren durch fächerartig angeordnete Stahlstreben verbunden, wobei die Basen der so entstandenen Dreiecke die Geh- und Fahrbahn zu tragen haben. Besser als Worte erklärt die

[251] Hans Peter BEYELER, *Das Jahr*, in: At 70 (1995), S. 1981. Nach zweijährigem Versuch ist der Busbetrieb endgültig eingeführt.

[252] Laut der Dokumentation befindet sich eine gleiche beim Kraftwerk Beznau. Und ähnliche Übersetzhilfen sind unter dem Namen «Bocksteg» und «Dreieckbock» bei der Schweizer Armee seit langem bekannt, nur werden diese auf Stützen ins Flußbett gestellt. Reglement der Schweiz. Genietruppen, Flußübergänge mit Notmaterial, 1910, S. 122ff.

[253] Gerhard WAHRIG, *Deutsches Wörterbuch*, Gütersloh 1980, S. 593: «Gurt (m), (arch.) waagrechte, bandartige Unterteilung der Fassade; die äußeren Stäbe einer Fachwerkkonstruktion bei Brücken und Dachbindern».

Abbildung die Eigenschaften des hierzulande außergewöhnlichen Stegs. Diese *Bauart* «ist leicht und doch nicht schwingungsempfindlich». Die feuerverzinkte Oberfläche des Stahls verspricht einen wenig aufwendigen *Unterhalt*. Sie hat zudem den Vorteil, daß der Steg am Ufer zusammengefügt und mit Hilfe eines Krans in wenigen Minuten auf die Widerlager gesetzt werden kann. Der *Brückenboden*, die Geh- und Fahrbahn, besteht aus druckimprägnierten Eichenbohlen. Der Steg ist rund 30 Tonnen schwer, 41.25 m lang, 5 m hoch und 5.22 m breit, die Nutzbreite für Fußgänger beträgt 2.0 m.

Unter der *Bauherrschaft* der Einwohnergemeinde Laupen waren folgende *Betriebe* am Werk beteiligt:

«Projekt/Bauleitung:	Ingenieurbüro Rösti, Nachfolger H. R. Balmer, Laupen
Stahlbauingenieur:	Josef Meyer, Stahl & Metall AG., Emmen
Stahlkonstruktion:	Klopfstein Stahl und Metallbau AG., Laupen
Holzkonstruktion:	Hans Streit AG., Zimmerei Landstuhl, Neuenegg
Pfählungsarbeiten:	Meier + Jäggi AG., Laupen
Baumeister:	Milani AG., Hoch- und Tiefbau, Laupen
Versetzarbeiten :	Senn AG., Kranvermietung, Oftringen»

Die *Arbeiten* wurden programmgemäß in folgenden Schritten *ausgeführt*:

«Vorbereitung des Werkplatzes und der Zufahrt zum Montageplatz,

Aushub des Fundaments,

Pfählungsarbeiten,

Betonieren und Hinterfüllen der Widerlager. Gleichzeitig wurden Stahl- und Holzkonstruktion vorbereitet.

Montage der Stahlkonstruktion,

Versetzen der Brücke mit dem 350-Tonnen-Kran in Gegenwart einer großen Volksmenge am 15. Dezember 1995.

Montage des Bohlenbelages und des Brückengeländers.

Erstellen der Zugangswege und der Signalisation.»

Die *Bauzeit* dauerte von Mitte Oktober 1995 bis Ende Januar 1996. Die offizielle Eröffnung fand im Mai 1996 statt.
«*Kosten-Abrechnung* vom 8. Oktober 1996:

1. Bewilligungen und Gebühren	Fr.	2 438.60
2. Provisorische Zufahrt und Montageplatz		39 709.65
3. Zugänge, Dammerhöhung		32 070.25
4. Pfählung		15 457.20
5. Betonwiderlager		25 227.10
6. Brückenbelag Eichenbohlen roh		20 299.90
7. Stahlkonstruktion feuerverzinkt		137 123.50
8. Versetzen der Brücke		7 902.30
9. Landentschädigungen		682.–
10. Honorare Ingenieur, Geometer		55 635.55
11. Unvorhergesehenes		37 311.30
Gesamtkosten		373 857.35»

Der Steg, der ursprünglich nur als Zugang zu den Sportplätzen gedacht war, dient nun auch als Verbindung zwischen den kantonalen Wander- und Radfahrwegen.

Zusammenfassung

Was vor fünf bis sechs Jahrhunderten *Siebenfurten* genannt wurde, könnte heute *Zehnbrücken* heißen. Geschichte verwandelte die *Einöde* am Unterlauf der Sense in eine *Kultur- und Brückenlandschaft*.

Brücken werden nicht zum Vergnügen gebaut. Immer haben sie handfeste *Bedürfnisse* zu befriedigen, Bedürfnisse sozialer, wirtschaftlicher, politischer, oft auch militärischer Art. Sie dienen einzelnen Interessenten, Gemeinden, Gegenden, Kantonen, Ländern.

Auch Brücken sind *verletzlich und vergänglich*. Kein bisher bekannter Baustoff widersteht den Naturgewalten jahrhundertelang, keiner bleibt vom Zahn der Zeit verschont. Aber der zivilisierte Mensch in seinem Bewegungsdrang ist nicht bereit, vor