

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: Zusammenfassung
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: 17.02.2026

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

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 jahrhundertlang, keiner bleibt vom Zahn der Zeit verschont. Aber der zivi-
lisierte Mensch in seinem Bewegungsdrang ist nicht bereit, vor

Naturgewalten zu kapitulieren. Wo eine Brücke zerstört wurde, baut er eine neue. Lernfähig, erkennt er die Schwächen seiner Werke und sucht sie mit neuen Baustoffen zu verbessern, erfinderisch weicht er den Gefahren aus und sucht die Naturgewalten mit neuen Techniken zu überlisten. So wandeln sich von Jahrhundert zu Jahrhundert auch die Brücken, im Zuge der allgemeinen *Entwicklung* macht auch der Brückenbau *Fortschritte*. Hans Stechli (1470) und Hans Jantzlin (1488) vertrauten auf die Standfestigkeit ihrer *Pfahljoche* aus Eichenholz, Paulin Pfister (1543–1546) und Abraham Cotti (1598–1599)²⁵⁴ trotzten den Wassergrößen mit wuchtigen *Steinpfeilern*. Ihre Nachfolger, die modernen Ingenieure, halten sich an die *Erkenntnis*, daß die «Lebensaussichten» einer Brücke umso besser sind, je weniger Hindernisse man den Fluten in den Weg stellt, denn *Hindernisse* sind auch *Angriffsflächen*. Sie bemühen sich, ihre Werke nicht dem ständigen Kontakt mit dem Wasser auszusetzen, wenn immer möglich stellen sie die Pfeiler aufs Land und nicht ins Flußbett, die Widerlager setzen sie uferfern auf festen Boden und schützen sie vorsorglich durch erhöhte und verstärkte Uferböschungen. Dies gelingt vor allem, weil der Spannbeton größere Spannweiten zwischen den tragenden Elementen, den Pfeilern und Widerlagern, ermöglicht. Ein anderer Fortschritt: Die heutigen Brücken sind nicht völlig starre Gebilde, sondern sind infolge beweglicher Lager zwischen Pfeilern und Oberbau, zwischen der Fahrbahn und einem Widerlager, als Ganzes leicht elastisch. Dilatationsfugen lassen den unvermeidlichen Materialschwankungen infolge Hitze und Kälte den notwendigen Spielraum. Und heute läßt man sich nicht mehr von Katastrophen überraschen; mit regelmäßigen Messungen *überwacht* man den Zustand der Brücken und ihrer Teile, ihr *systematischer Unterhalt* ist selbstverständliche Pflicht der Eigentümer.

Auch *politisch* haben die Brückenbauer eine *Wandlung* durchgemacht. Die spätmittelalterlichen Grenzbrücken baute Freiburg nach eigenem Gutdünken und auf eigene Kosten, war aber mehr als ein Mal froh um Berns freundnachbarliche Hilfeleistungen. Ein Übergang aufgrund einvernehmlich organisierter technischer und

²⁵⁴ BOSCHUNG (wie Anm. 2), S. 10, 12, 18ff., 35ff.

finanzieller *Zusammenarbeit* der Nachbarkantone kam erstmals nach der Gründung des Bundesstaates zustande: die «Steinige Brücke» von 1852–1854²⁵⁵. Beim Bau der ersten Eisenbahnbrücke (1858–1860) hatten die SCB und die freiburgische Eisenbahngesellschaft sich über den Zusammenschluß ihrer Strecken an der Kantonsgrenze bei Thörishaus zu verständigen, für die zweite (1925–1927) war die SBB allein zuständig. An den Sensebrücken der STB (1902 und 1964) war der Kanton Freiburg nicht beteiligt. Bei den andern neuen Brücken bestimmten das Interesse des Initianten und Bauherrn und die Vorteile für die Nachbarschaft die Regeln des Zusammenspiels. Der Umbau der alten Bogenbrücke bei Neuenegg in eine horizontale Eisenfachwerkbrücke (1892) war von den Gemeinden des Amtes Laupen verlangt worden; Freiburg kam entgegen, indem es Fr. 5000 an die Kosten beisteuerte und die abgebrochenen Tuffsteinquadern Bern überließ. Die Nachfolgerin (1968/1969), Teil der Kantonsstraße Neuenegg–Flamatt, sah die Kantone Bern und Freiburg als gleichberechtigte Bauherren. Der Fußgängersteg bei Flamatt (1961/1962) diente der rechtsufrigen Bevölkerung mehr als der linksufrigen. Auf den Übergang am Unteren Fahr (1911–1990) waren die Überstorfer mehr angewiesen als die Nachbarn in den Gemeinden Neuenegg und Köniz, die jeweils gemeinsam die zweite Hälfte der Kosten übernahmen. Die Ausgaben für die Autobahnen werden vom Bund und den Kantonen getragen; für Bern leistet die Eidgenossenschaft 84%, für Freiburg 90%. So lautet die Bilanz: Wichtiger als selbstherrliche und selbstgenügsame *Souveränität* ist die *Solidarität mit den Schwächeren* geworden.

In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, daß jeder Brückenbau für die Bauherrschaft eine *außerordentliche Herausforderung* organisatorischer, technischer und finanzieller Natur darstellt, besonders gefordert sind alle Verantwortlichen, die entscheidenden Behörden, die Planer und nicht weniger die Werkleute. Wie unterschiedlich die Gemeinwesen dafür ausgerüstet sind, zeigen die vorgestellten Unternehmen zur Genüge. Der Eidgenossenschaft stehen für die *Aufgabe* des Autobahnbaus genügend Köpfe zur

²⁵⁵ BOSCHUNG (wie Anm. 2), S. 52–62.

Verfügung, die *Lasten* kann sie auf viele Schultern und Jahrzehnte verteilen. Eine wenig begüterte Randgemeinde stand ihren Brückenproblemen beinahe hilflos gegenüber. Dauernd überfordert, konnte sie sich keine teure, auf lange Sicht zweckmäßige Lösung leisten, sondern mußte sich von einem Hochwasser zum andern mit den dringendsten Flickarbeiten behelfen. Doch eine *Entwicklung* ist auch hier festzustellen.

Beim Gang über die Brücken, von den alten zu den neuen, von 1470 bis 1996, ist nicht zu übersehen, daß auch die *Geschichtsquellen* dem *Wandel* unterworfen sind, und nicht selten wird einem schmerzlich bewußt, wie sehr unsere Erkenntnisse und Urteile von der jeweiligen *Quellenlage* abhängig sind. Bekanntlich sind im Lauf der Jahrhunderte viele schriftliche Zeugnisse verloren gegangen, andere bei politischen Szenenwechseln als belastende oder «unnütze» Papiere vernichtet worden. Mit den Lücken in den alten Archivbeständen findet man sich leichter ab als mit der zunehmenden Abstraktheit der Quellen zur Zeitgeschichte. Die spätmittelalterlichen Ratsmanuale und Seckelmeisterrechnungen haben den Vorzug, Menschen und Dinge, auch Verdienste und Versagen, beim Namen zu nennen, Streiflichter auf gesellschaftliche Zustände zu werfen und nebenbei Einzelheiten zu erwähnen, ohne die manches unklar bleiben müßte. Zuviel wird heute grob schematisch zusammengefaßt und unanschaulich überliefert, namentlich genannt werden höchstens Behörden, Ämter, Dienststellen und Firmen, die tätigen Individuen bleiben anonym versteckt hinter den Kulissen von Bilanzen, Statistiken und Grafiken, die Berichte werden immer unpersönlicher, immer weniger menschlich, für die Personengeschichte fällt sozusagen nichts mehr ab.

Die neuen Quellen sind durchaus nicht vollständiger oder leichter zugänglich als die alten. Neuere Quellenmaterial liegt manchmal lange brach, weil es von Amtsstellen aus praktischen Gründen zurückbehalten und den Archiven verspätet abgeliefert wird. Einmal dort, muß es im «Zwischenarchiv» zuerst inventarisiert und katalogisiert werden, bevor ein Interessent es zu Gesicht bekommt. Die Unterlagen zu den konzentrierten Berichten werden häufig wegen Platzmangel nach zehn Jahren dem Reißwolf verfüttert. Vieles unterliegt – oft unbegreiflich – einer Sperrfrist von fünf-

zig Jahren, und bis das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement die Einsicht in Akten der SBB oder des Nationalstraßenbaus bewilligt, können zwei bis drei Monate verstreichen. Dagegen erhielt ich vom Autobahnbüro Freiburg auf gezielte Fragen innert nützlicher Frist punktuelle Antworten. Für die Zurückhaltung von Beamten, die in berechtigter Sorge um Persönlichkeits- und Datenschutz nur streng begrenzte Auszüge aus Protokollen zur Verfügung stellen, habe ich Verständnis, aber die Gefahr, daß dem Forscher Wichtiges vorenthalten wird, ist nicht zu übersehen. Kurz gesagt: Auch die Quellenlage hat sich verändert, aufs Ganze gesehen, nicht zugunsten der Geschichtsfreunde. Quellen sind und bleiben vielfach Glückssache.

Brückengeschichte ist Entwicklungsgeschichte, der Brückenbau, über Jahrhunderte betrachtet, ein dynamischer Prozeß, dessen treibende Kräfte Handel, Wirtschaft, Technik und Politik heißen.

In dieser Entwicklung, wo alles fließt, hat sich nur eines nicht geändert: das *Fließgewässer Sense*. Was schon die alten Brückenbauer wußten, bescheinigen ihr auch die modernen Ingenieure: «un régime torrentiel»²⁵⁶, den Charakter eines Wildbachs. Was zeitweilig zwischen trockenen Kieseln als unschuldiges Wasserlein daherplätschert, schwillt in unregelmäßigen Abständen – aber immer wieder – unversehens zum tosenden, gewalttätigen Bergstrom an, den keine Querriegel zu bremsen, die erhöhten und verstärkten Uferböschungen nicht immer zu bändigen vermögen. Nie ist der Talboden vor Überflutungen sicher, und auch den neuen Brücken ist kein ewiger Friede versprochen. Daß auch die technisch modernsten, sogar die vor Wassergrößen sicheren, verletzlich und hinfällig sind, daran lassen die enorm hohen Unterhaltskosten keinen Zweifel aufkommen. Und beim Anblick der nach 2000 Jahren immer noch unverwüstlichen römischen Brückenbauten, des granitenen Aquädukts bei Segovia (Spanien) und des Pont du Gard (Südfrankreich), schmilzt der Stolz auf die Fortschritte der modernen Brückenbautechnik dahin wie Schnee unter Frühlingssonne und Föhn.

²⁵⁶ SBAB, Mappe E 3211 (B) RN 12 Pont sur la Singine. Mémoire technique, Hydrographie.

Dank

Wie die letztjährige, widme ich auch diese Brückengeschichte meiner lieben Frau Else, meiner langjährigen, treuen Mitarbeiterin. Bei der Beschaffung von Belegen waren mir behilflich: im Staatsarchiv Freiburg lic. phil. Hubert Foerster; im Staatsarchiv Bern lic. phil. Nicolas Barras und Hans Hostettler; im Schweizerischen Bundesarchiv in Bern Martin Reber; im Autobahnbüro Freiburg Dr. André Piller; im Tiefbauamt des Kantons Bern Max Berset; privat alt Großrat lic. iur. Elmar Perler sowie Dr. Willi Märki und Prof. Dr. med. Urs Boschung; in den örtlichen Archiven Erich Scheidegger, Direktor der STB; sodann folgende Gemeindeschreiber: in Laupen Christoph Schori; in Neuenegg Hans Ulrich Gerber; in Überstorf Hans Brühlhart-Roux; in Wünnewil Marius Glauser.

Gute Dienste leisteten mir auch die Pläne und technischen Berichte, die mir das Ingenieurbüro Thomann & Scheidegger, Bern, sowie Ingenieur Hans Rudolf Balmer, Laupen, freundlicherweise zur Verfügung stellten.

Die Planskizzen zeichnete Eduard Waeber, die meisten Fotografien stammen von Dr. med. vet. Heinrich Boschung, je eine von Josef Noth, von Christine Favre-Boschung und von der Zentralbibliothek Zürich; die Schreibarbeiten und Korrekturen besorgte, mit dem technischen Beistand von Dr. med. vet. Heinrich Boschung, wiederum meine Frau.

Allen Genannten danke ich herzlich für ihre wertvolle Mitarbeit.