

Zeitschrift: Kunst+Architektur in der Schweiz = Art+Architecture en Suisse = Arte+Architettura in Svizzera
Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte
Band: 46 (1995)
Heft: 2: Brücken = Ponts = Ponti

Artikel: Höhepunkte der Freiburger Brückengeschichte
Autor: Mutter, Christa
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-394016>

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: 16.01.2026

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

Höhepunkte der Freiburger Brückengeschichte

Die Saane und ihre Zuflüsse Sense, Glâne und Ärgera haben ihr Bett tief in den weichen Sandsteinfels des Uechtlandes gegraben. Erst die imposanten, teils fast 100 Meter tiefen Schluchten geben der sonst sanft gewellten Moränenhügellandschaft um Freiburg ihren eigenwilligen Charakter.

Mit Bedacht hatte Berchtold IV. 1157 den Standort für die erste und damals wichtigste Gründung einer Zähringerstadt in der leicht zu verteidigenden Saaneschlaufe gewählt. Die Flussufer wurden in den folgenden Jahrhunderten Schauplatz eines regen Wirtschaftslebens. Mit dem Betrieb der ersten Walkmühlen begann der Aufschwung des Gerberei- und Textilgewerbes; in der Hochblüte der Tuchfabrikation im 15. und 16. Jahrhundert war die Saane eine vielbefahrene Wasserstrasse.

Doch gleichzeitig bildeten die oft unberechenbaren und gefährlichen Wasser mühsame Hindernisse für den Landweg. Die Römer hatten für ihre Hauptstrasse von Vevey nach Augst nicht von ungefähr dem Weg durch das Broyetal und das Murtenbiet den Vorzug gege-

ben. Die Landbevölkerung behalf sich für ihre alltäglichen Transporte mit Furten und mancherorts auch mit Fähren¹; so wirkte der jeweilige Einsiedler der Magdalenenklausen in Räsch bei Düringen als Fährmann.

Die Herrschaften, der lokale Adel und die Patrizierfamilien, brauchten für ihre Machtausübung über das «Hinterland» auch zulaufende gute Kommunikationswege.

«Brücken bauen» stimmte damals auch noch im übertragenen Sinne, indem Treffpunkte und Kontakte geschaffen wurden. Die Freiburger Unterstadt leistete sich schon seit dem 13. Jahrhundert als grossen Luxus drei Übergänge nebeneinander. Die mittlere Brücke und die St. Johannisbrücke wurden 1634 bzw. 1746 durch Tuffsteinbrücken ersetzt; als einzige gedeckte Holzbrücke blieb die Bernbrücke – allerneuestens mit asphaltierter Fahrbahn – erhalten. 1506 trat ein erstes Strassenreglement in Kraft, in den folgenden zwei Jahrhunderten entstanden auch im Umland ein gutes Dutzend grösserer Holz- und Steinbrücken.

Mit der Ausdehnung des Freiburger Herrschaftsgebietes wuchs auch die Sorge um das Strassennetz. 1737 schlug eine Kommission die beachtliche Mindestbreite von 18 Fuss für Hauptstrassen vor, und ab 1746 erliess der Staat Unterhaltsvorschriften².

Begeisterung für Chaleys Hängebrücken

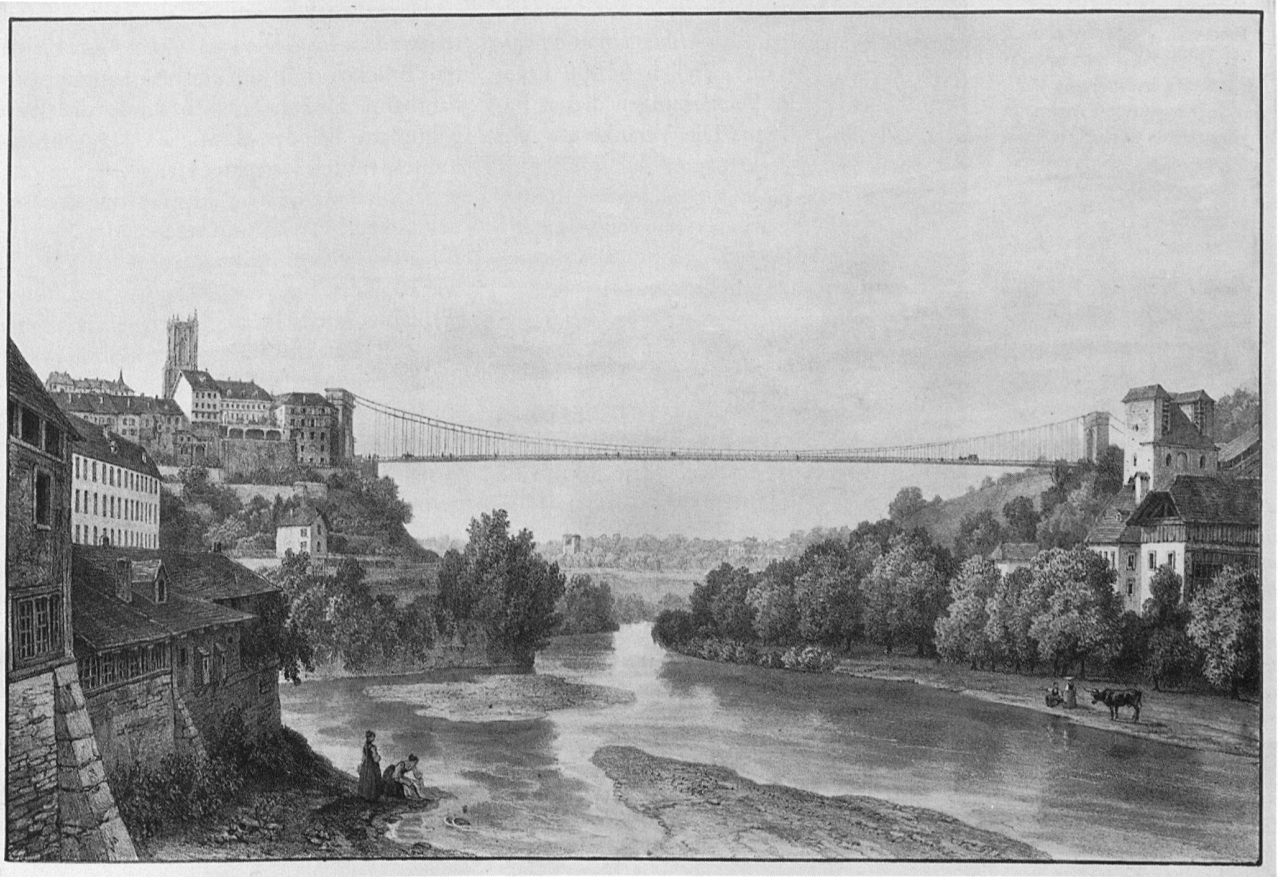
Im Mittelalter baute man möglichst kurze Brücken und nahm damit lange und steile Uferwege in Kauf. Erst anfangs des 19. Jahrhunderts erlaubten es erschwingliche Techniken, die natürlichen Gegebenheiten weit unter sich zu lassen. Mit den ersten grossen Brücken, welche die Freiburger Oberschicht über die Köpfe der Unterstadt-Bevölkerung hinwegbaute, besiegelte sie auch das Schicksal der Au als fortan bedeutungsloses Arbeiterquartier.

Freilich konnte es sich das katholisch gebliebene und wirtschaftlich ins Abseits geratene Freiburg im 19. Jahrhundert nicht leisten, eine teure und massive Steinbrücke zu bauen, wie es die Stadt Bern gerade am Nydegg tat.

Doch der jungen Ingenieurgeneration kam diese Herausforderung eben recht, und

1 Die gedeckte Bernbrücke mit steinernem Mittelpfeiler gehört zum malerischen Bild der Au, welche der Grossbrückenbau zum Armeleute-Quartier degradierte, bevor Wohnen in gotischen Häusern wieder als «chic» galt.





dank des Entschides für die neue, elegante und kostengünstige Technik der Drahtseil-Hängebrücke konnte sich die Saanestadt als Avantgarde des Brückenbaus feiern lassen. Der Ingenieur und spätere General Guillaume-Henri Dufour schlug eine revolutionäre unterspannte Hängebrücke mit einem Mittelpfeiler vor, doch den Zuschlag erhielt der französische Ingenieur Joseph Chaley mit seinem kühnen Projekt einer Hängebrücke ohne einen einzigen Stützpfeiler. Den Ausschlag gab, dass Chaley einen Grossteil des finanziellen Risikos selber trug; er erhielt dafür das Recht, während 20 Jahren exklusiv den Brückenzoll einzuziehen. Dank der einhelligen Begeisterung für das spektakuläre Projekt kamen die nötigen Mittel schnell zusammen; neben wohlhabenden Gönnern, Gemeinden und Klöstern beteiligten sich auch Damenkränzchen und Arbeiter mit einem Beitrag.

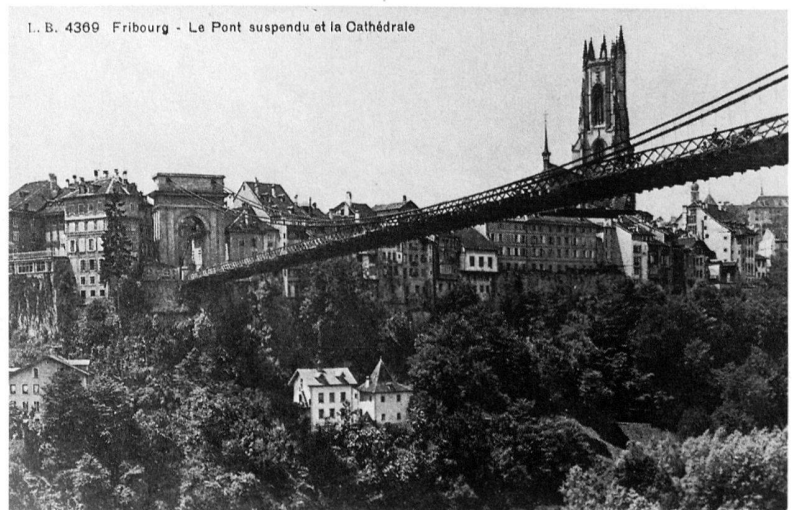
Von 1832 bis 1834 entstand für 600 000 Franken die als «Grand Pont» bekannt gewordene Grosse Hängebrücke mit der damals weltweit grössten Spannweite von 265 Metern, was Konkurrent Dufour neidlos als «das aussergewöhnlichste je unternommene Werk» lobte³. Da niemand über die statischen Verhältnisse einer derart langen Brücke bei Frost oder Hitze Bescheid wusste, versteifte Chaley bloss das Gelände. Von den doppelten Zugkabeln aus fassten Seilschlaufen die

hölzernen Querbalken, auf welche eine leichte, hölzerne Fahrbahn gelegt wurde. Chaley bildete die Arbeiter selbst aus und war besonders befriedigt, dass der Bau trotz teils fast unzumutbarer Bedingungen ohne schweren Unfall beendet wurde⁴. Für den Portikus auf der Stadtseite mussten mehrere Wohnhäuser weichen; für die rückwärtige Verankerung wurden die Drahtseile quer durch Häuser hindurch in 16 Meter tiefe Schächte geführt.

Joseph Chaley baute von 1838–1840 auch die Galtern-Hängebrücke mit 200 Metern Spannweite (Fahrbahn 151 m). Da Chaley

2 Joseph Chaleys «Grand Pont» war jahrzehntelang der Stolz Freiburgs.

3 Für den Portikus auf der dicht überbauten Stadtseite liess Chaley mehrere Wohnhäuser abreißen.



L. B. 4369 Fribourg - Le Pont suspendu et la Cathédrale

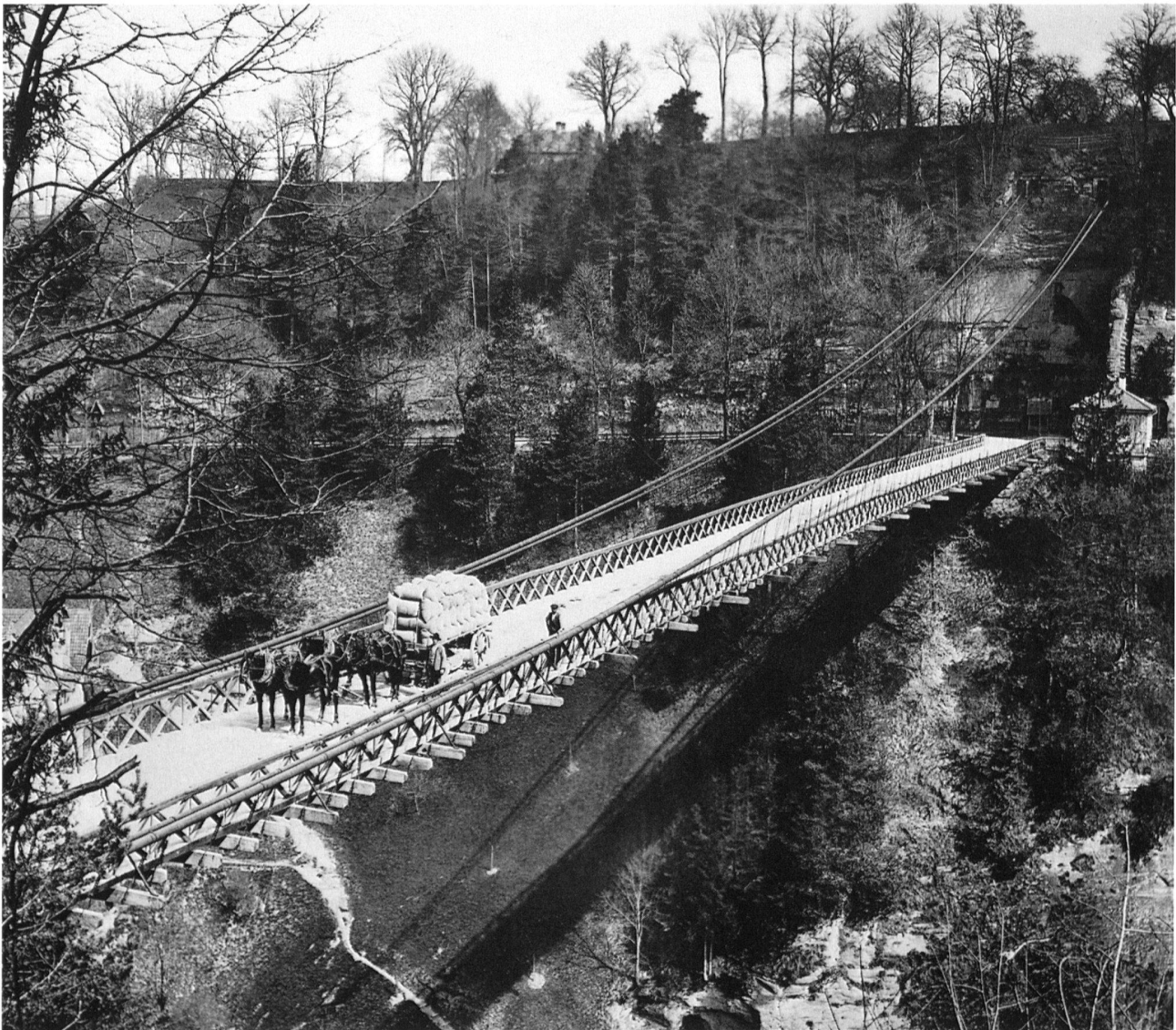
die Zugkabel beidseits direkt im Sandsteinfels verankerte, sparte er die Portiken ein und realisierte die Brücke für lediglich 62 000 Franken, wobei spätere Verstärkungen diesen Betrag weit überstiegen. Die Verankerung am Bürgler Ufer lag praktisch auf Fahrbahnhöhe, was der Brücke ihr spezielles Aussehen einer «halben» Hängebrücke verlieh. 1836/37 hatte Chaley eine weitere Hängebrücke saaneaufwärts bei Corbières errichtet.

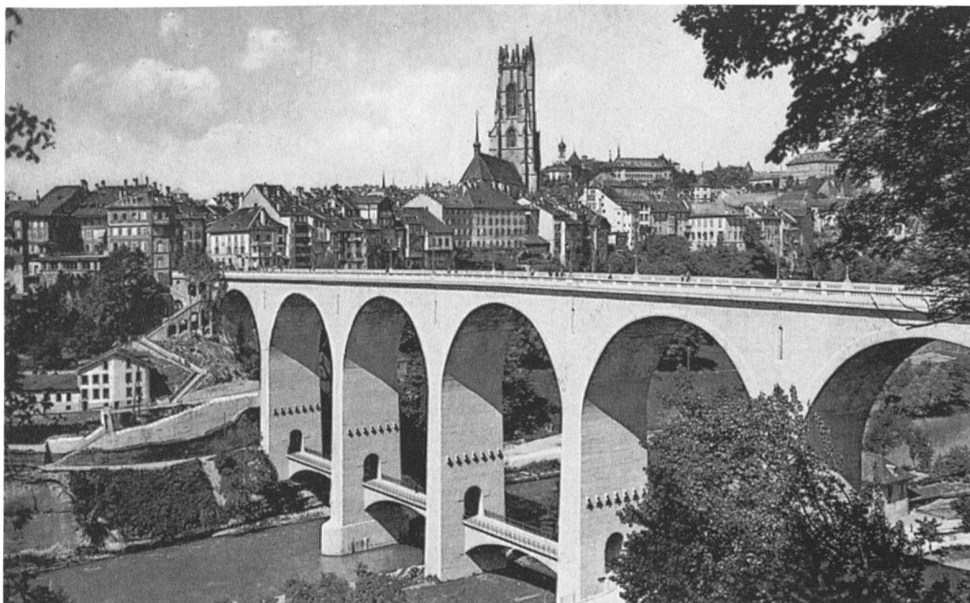
Zu leicht für den Schwerverkehr

Der «Grand Pont» und die Galtern-Brücke wurden sofort zum beliebten Ausflugsziel und zum bevorzugten Postkartensujet. Für die Stadt Freiburg bedeuteten die beiden Brücken die Erschliessung neuer Quartiere jenseits des Flusses, insbesondere des Schönbergs, wo heute mehr als ein Viertel der Stadtbevölkerung wohnt. Doch der Grossen Hängebrücke waren als touristischer Attraktion von Welt-rang nur neun Jahrzehnte vergönnt.

Hängebrücken müssen ständig unterhalten werden. Im Gegensatz zu den heute beliebten Brücken mit direkter Aufhängung der Fahrbahn an Schrägseilen wurde die Fahrbahnplatte bei der klassischen Hängebrücke indirekt mittels lotrechter Hängeseile am Zugkabel verankert. Diese Technik war dem zunehmenden Verkehr mit wachsender Nutzlast nicht gewachsen. Spektakuläre Unglücksfälle, wie 1850 der Tod von 200 Soldaten in Angers (F), läuteten das Ende der fragilen Bauwerke ein. Als 1919 ein überladener Holzlastwagen durch den Steg der Galtern-Brücke 76 Meter in die Tiefe stürzte, beschleunigte dies auch die Projektierungsarbeit für den Ersatz der Grossen Hängebrücke. Die heutige Zähringerbrücke entstand ab 1923 als zweigeschossige Betonbogenbrücke, wobei die untere Fahrbahn das Auquartier bedient: dieses etwas klobige Bauwerk hat es freilich nie zum Bekanntheitsgrad seiner Vorgängerin gebracht. Die geflickte Galtern-Brücke ihrerseits wurde noch bis 1960 benutzt.

4 Die Galtern-Hängebrücke ist direkt im Sandsteinfels verankert. Den problemlosen Pferdefuhrwerken folgten bald Lastwagen, welche die Gewichtsbeschränkungen nicht respektierten und spektakuläre Unfälle verursachten.





5 Die 1923–1924 erbaute Zähringerbrücke ersetzte den «Grand Pont», der im April 1924 abgebrochen wurde. Dafür erhielt im unteren Geschoss das Au-Quartier einen weiteren Saaneübergang.

Grandfey: in Eisen und Beton Meisterklasse

Freiburgs Interesse galt inzwischen der Eisenbahn, welche ab 1850 dreissig Jahre lang im Zentrum politischer Konflikte stehen sollte. Die Freiburger Regionen waren unter sich zerstritten; insbesondere dem Murtenbiet wollte die Hauptstadt eine Zeitlang gar den Bau der Nebenlinie Payerne–Murten–Kerzers verwehren, und auch die Greyerzer Interessen deckten sich nicht unbedingt mit jenen Freiburgs. Mit allerhand politischen Schachzügen erreichte Freiburg, dass die Bundesbehörden gegen den Willen des Waadtlands und wider alle topografische Vernunft die Bahnlinie Bern–Lausanne (1856–1874) über Freiburg statt über Murten–Yverdon führten⁵ – ein Spiel, das Freiburg fast hundert Jahre später mit der Autobahn N12 Bern–Vevey wiederholen sollte. Für den Eisenbahnbau wurde eine französische Aktiengesellschaft mit Sitz in Freiburg gegründet, welcher der Staat bald massiv unter die Arme greifen musste. 1863 übernahm der Kanton die ein Jahr zuvor eröffnete Linie, welche später an die Westschweizer Bahngesellschaft und 1903 an die SBB überging.

Was englische Ingenieure noch kurz zuvor für unmöglich gehalten hatten, wurde 1857–1862 verwirklicht: ein Viadukt bei Grandfey, und zwar wiederum in einer völlig neuen Technik. Die Balkenbrücke in Eisen-Fachwerk entstand aufgrund eines Entwurfs des Ingenieurs L. Blotnitzki. Der inklusive Widerlager 382 Meter lange Viadukt war auch bei seinem Umbau von 1925–1927 noch das bedeutendste Brückenbauwerk der SBB⁶. Wieder spielten Kostengründe bei der Projektwahl eine Rolle. Deshalb gab es neben dem

für zwei Gleise ausgelegten Schienenbett und einem Fussgängersteg keine zweite Fahrbahn als Alternative zur Grossen Hängebrücke, wie einige vorausschauende Geister vorgeschlagen hatten. Den Gang über die Passerelle unter der Eisenbahn – im Metallfachwerk und fast achtzig Meter über der Saane – schilderten zeitgenössische Touristen als besonders eindrückliches Erlebnis.

Die sechs Turmpfeiler wurden nicht wie üblich gemauert, sondern ebenfalls als Eisenkonstruktionen auf Mauersockeln ausgeführt. Die inzwischen mögliche Serienfertigung geschmiedeter Profile statt gusseiserner Stäbe wurde für die Fachwerkausführung ausgenutzt; erstmals konnte eine Eisenstreben-Konstruktion nicht nur Zug-, sondern auch Druckkräften standhalten.

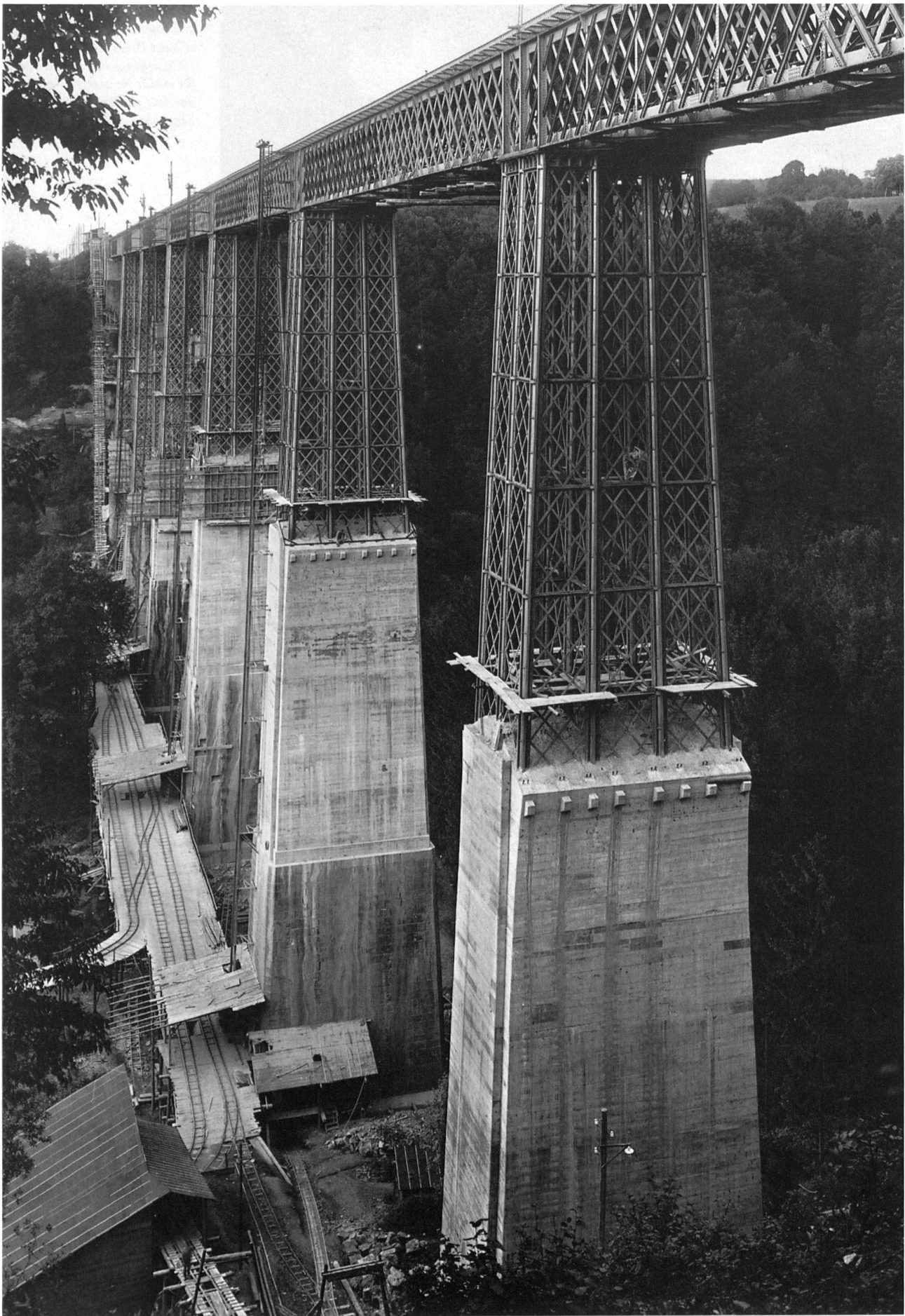
1891 stellte man in den verbleibenden gusseisernen Teilen erste Risse fest. Die einseitige Belastung der Brücke durch den damaligen eingleisigen Betrieb verstärkte die Abnutzung. Reparaturarbeiten und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 40 Stundenkilometer halfen bis 1925, als sich die Bundesbahnen im Hinblick auf die schwereren elektrischen Züge für ein Recycling der besonderen Art entschlossen. Das Eisengitterwerk sollte als Innenleben einer Betonbogenbrücke weiterdienen.

Die Leitung des Umbaus lag in den Händen des Leiters der Sektion Brückenbau der SBB, Adolf Bühler, während der berühmte Genfer Brückenbauer Robert Maillart als beratender Ingenieur wirkte.

Die Hohlräume der bestehenden Pfeiler und Widerlager wurden mit Beton gefüllt und die Tuffsteinverkleidung der Sockel ebenfalls grossteils durch Beton ersetzt. Nach der Einbetonierung der Eisenpfeiler wurden Lehr-

▷ Seite 148

6 Das Eisenfachwerk der Grandfeybrücke von 1862, errichtet von der französischen Firma Usines Schneider & Cie., wird in Beton gegossen. Auf dieser Aufnahme von 1925 haben die Betonierungsarbeiten an den Pfeilern begonnen.

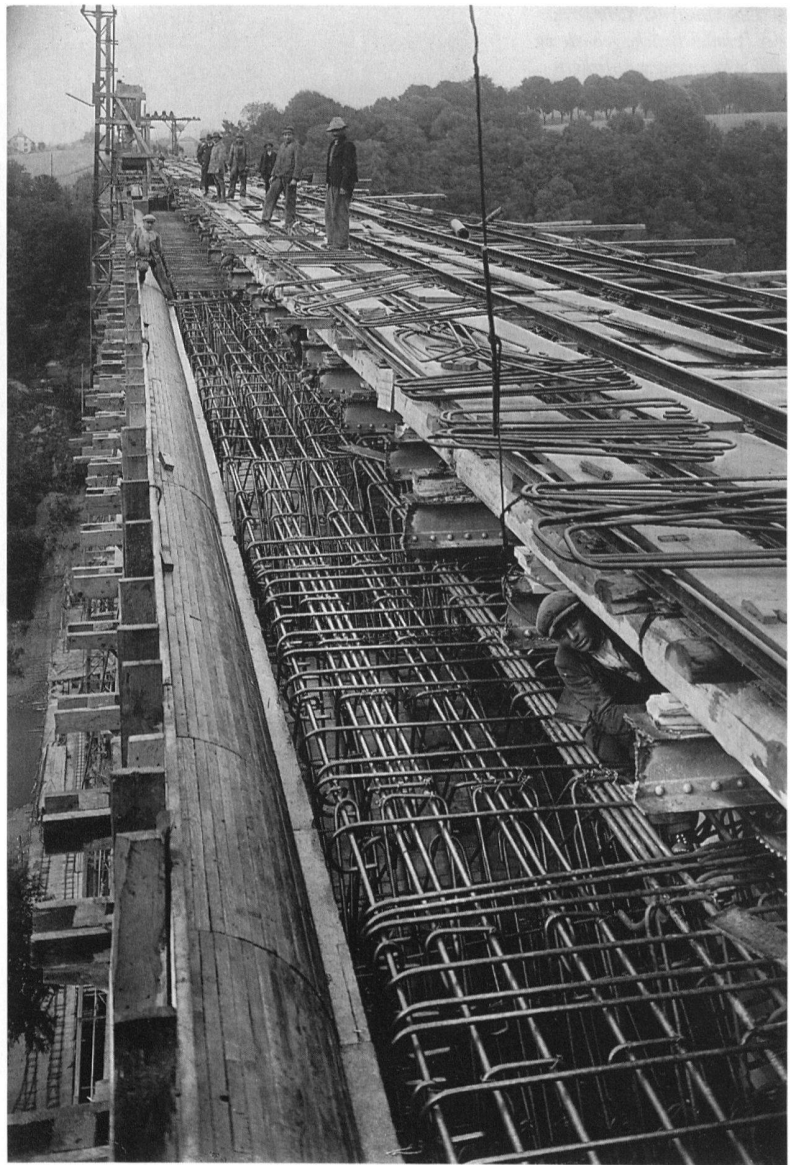


gewölbe aus Melanbogen erstellt, welche als Armierung im Beton verblieben. Dank des schrittweisen Vorgehens und des guten Zustandes der Eisenbrücke konnte der ganze Umbau ohne Beeinträchtigung des Zugverkehrs und «viel einfacher, als ursprünglich angenommen» fertiggestellt werden, wie Adolf Bühler festhielt. Die sieben Bogenöffnungen wurden mit je neun Zwischenarkaden aus Beton abgestützt. Aus rein ästhetischen Gründen, um die Hauptpfeiler schlanker wirken zu lassen, wurde der oberste Teil der alten Eisenpfeiler abgebrochen. Das Resultat des Umbaus war eine äusserst elegant und leicht wirkende Brücke. Einzigartig bleibt der Blick vom Fussgängersteg durch die gestaffelte Arkadenreihe, aber auch die Sicht über den heutigen Schiffenensee.

Neues Material für ein neues Quartier

Ab 1862 verlangte die Bevölkerung des Sensebezirks und der südlich von Freiburg liegenden Gemeinden auf dem Petitionsweg mehrmals einen weiteren Saaneübergang⁷. 1908 gab der Grosse Rat endlich einen Ideenwettbewerb für eine neue Brücke zwischen Marly und dem 1897–1900 neu aufgeschütteten Perrolles-Quartier in Auftrag⁸.

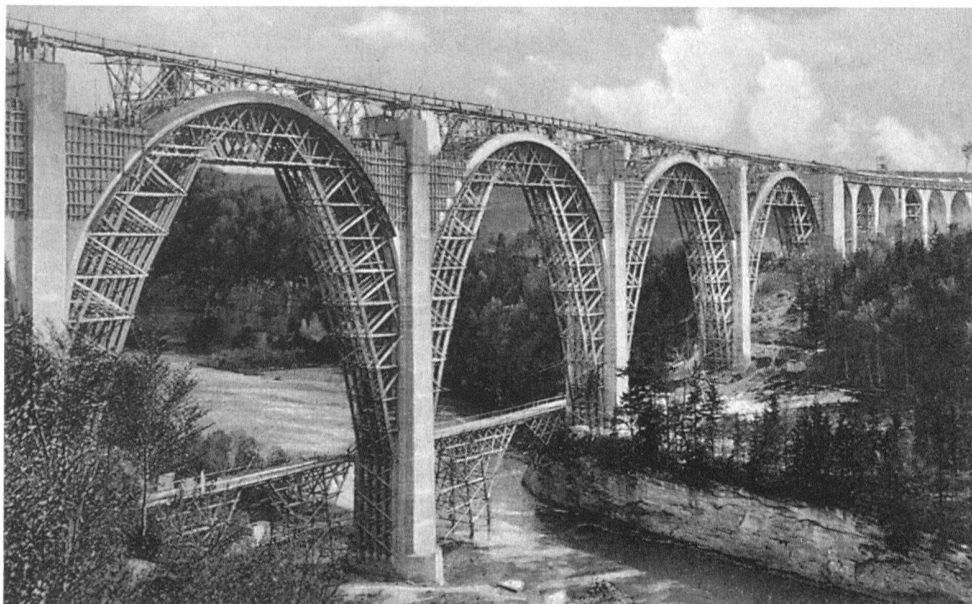
Es gingen 66 Projekte ein, meist für Stein-, Eisen- und Stampfbetonbrücken. Als «Kuriosum» galt die Idee einer Wohnbrücke – die einzige Hängebrücke fiel als «elegant, aber unpraktisch» aus dem Rennen. Robert Maillart schlug eine Eisenbetonbrücke mit einem zentralen Bogen von 140 Metern vor und versuchte, die technischen Bedenken vor einer solchen in Beton noch nie verwirklichten Spann-



7 Arbeit an den obersten Armierungen der neuen Arkaden. Das Bett der Baugeleise liegt auf den Querträgern der alten Eisenbrücke. Foto 1926.

8 Juli 1926: Die Betonarbeiten für die neuen Arkaden sind beendet, die letzten halbrunden Schalungen werden entfernt.

9 Das kunstvolle Lehrgerüst der Perolles-Brücke gehörte zu den bekanntesten Aufträgen Richard Corays und soll zudem sein lukrativstes Mandat gewesen sein.

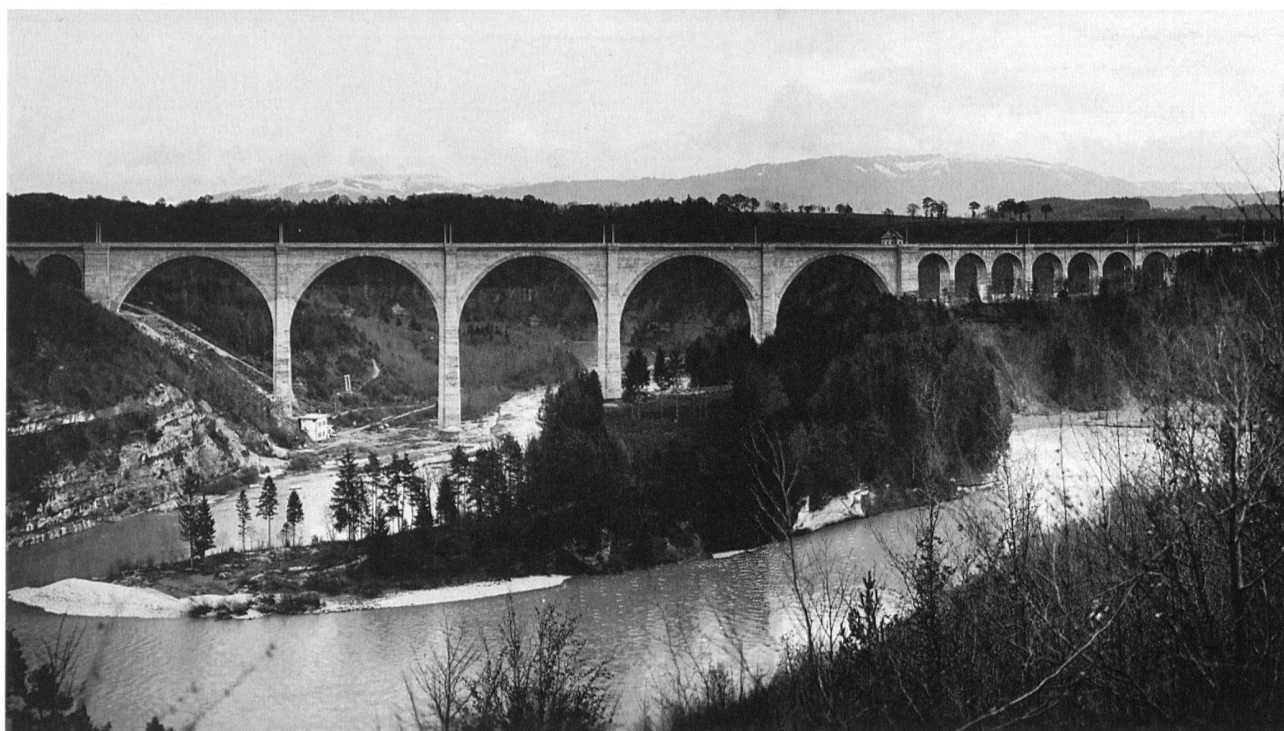


weite zu zerstreuen; die Jury verlieh ihm den 4. Preis und zog aus ästhetischen Gründen ein Projekt der Zürcher Firma Jäger & Co. vor. Maillart baute 24 Jahre später an der Kantons-grenze bei Schwarzenburg zwei Musterbeispiele für seine ausgefeilte und kostensparende Technik der Betonbogenbrücken: die Rossgrabenbrücke mit einem flachen Dreigelenkbogen, der als materialsparender Hohlkasten konstruiert ist, und die berühmte Schwandbachbrücke mit versteifter Fahrbahnplatte, was eine feinere Ausführung des Stabbogenwerkes erlaubte.

Der Bau der Perolles-Brücke begann nach dem Ersten Weltkrieg. 1920–1922 entstand

der 4 Millionen Franken teure und 555 Meter lange Viadukt mit fünf Bögen von je 56 Metern und zehn kleineren Bögen. Innert bloss neun Monaten errichtete der Bündner Zimmermann Richard Coray aus genormten Hölzern das Lehrgerüst – ein vielbestauntes, aber vergängliches Kunstwerk. Coray wurde vor allem durch seine Lehrgerüste für die gewagtesten Bündner Viadukte bekannt. Unter Wiederverwendung des im Perolles gebrauchten Materials erstellte er auch das Gerüst für die Zähringerbrücke, deren Bau unmittelbar nach Vollendung des Perolles-Viadukts begann. Dieser wird momentan renoviert und mit einer breiteren Fahrbahn ausgestattet.

10 Die erste Freiburger Eisenbetonbrücke sollte ursprünglich auch zwei Eisenbahn-Regionallinien aufnehmen. Heute vermag die Perolles-Brücke von 1920/21 den Strassenverkehr kaum mehr zu bewältigen und wird deshalb renoviert und mit breiterer Fahrbahn ausgestattet.



Mittelmass im Autobahnzeitalter

Der Ersatz der Galtern-Hängebrücke durch eine moderne Betonbogen-Konstruktion (1960) erregte etliches Aufsehen, weil nach einer ziemlich fragwürdigen Ausschreibung kein Wettbewerbsteilnehmer, sondern Jurymitglied Henri Gicot mit dem Projekt betraut wurde.

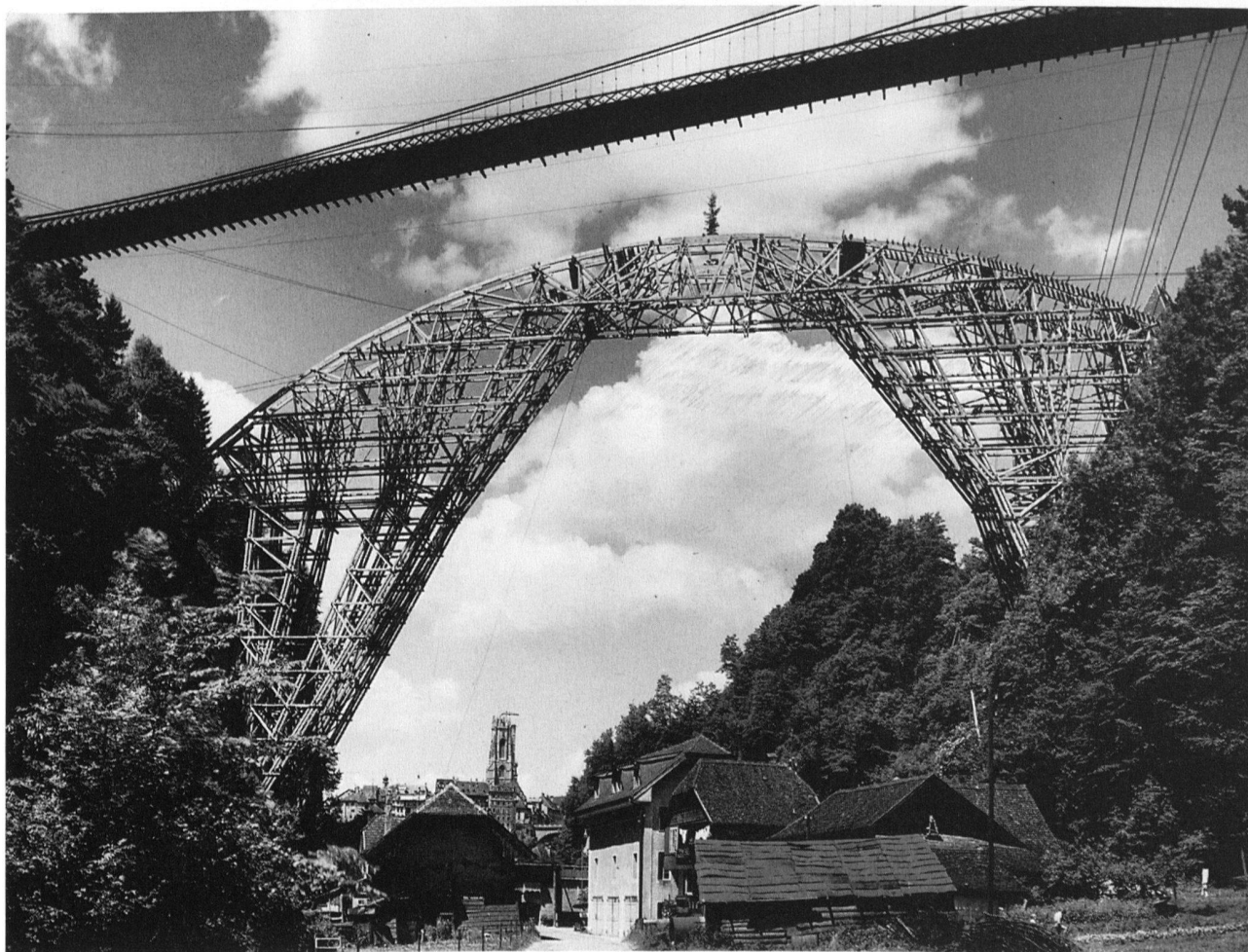
Der Freiburger Ingenieur Beda Hefti, Autor eines der Projekte, kritisierte die Behörden, weil sie verkehrsplanerischen Aspekten keine Beachtung geschenkt hatten. Schon beim Ersatz der Grossen Hängebrücke waren Ideen für einen Bau an anderer Stelle abgelehnt worden; dies geschah nun auch mit Heftis Vorschlägen. So blieb es bei Linienführungen, die Brückenzufahrten im rechten Winkel oder in komplizierten Kurven ergaben.

Der Autobahnbau brachte Freiburg seine letzten grossen Brücken. Beim Magdalenen-Viadukt der N12 – der seinen Namen der nun nicht mehr so beschaulichen nahen Einsiedelei entliehen hat – beschritten die beauftragten Ateliers mécaniques de Vevey 1963–1968 ein weiteres Mal technisches Neuland. Erstmals wurde bei einer über 100 Me-

ter langen Brücke das sogenannte «Verbundsystem» angewandt. Es kombiniert die Vorteile des druckresistenten Betons bei der Fahrbahnplatte und des zugresistenten Stahls bei den Fahrbanträgern. Die zwei flachen Doppel-Pylonen wurden 1964 noch im Saanebett verankert, bevor der Fluss zum Schifflensee aufgestaut wurde. Ähnlich wie seinerzeit bei der Grandfey-Eisenbrücke ersparten sich die Autobahnbauer den Gerüstebau, indem sie die Stahlträger Stück für Stück auf die bestehenden Pfeiler vorschoben und anschliessend die Fahrbahn Platte für Platte montierten⁹. Weiter südlich beim 2 km langen, geschwungenen Greyerzviadukt wurde zu diesem Zweck erstmals ein mobiles mechanisches Gerüst von Pfeiler zu Pfeiler vorge-schoben.

Ansonsten vermochten die Freiburger Strassenbauer der letzten Jahrzehnte nicht mehr an die architektonische Grösse der einstigen Brückenkonstrukteure anzuknüpfen. Die N1-Viadukte gehören zur autobahn-technischen Durchschnitware, und Freiburg stach nur noch einmal aus der Masse hervor, als eine japanische Zeitschrift den N12-Viadukt quer über das Dorf Flamatt in die zehn hässlichsten Bauwerke der Welt einreichte.

11 Blick vom Gotteron-Tal auf Joseph Chaleys Hängebrücke von 1840 und das Lehrgerüst für Henri Gicots 120 Jahre später erbaute Betonbogenbrücke.



Wenn Brücken trennen

Längst hat sich auch in Freiburg die Problematik von den Flussübergängen zum quer darüber hinwegströmenden Verkehrsfluss verlagert, der neue Schneisen in Landschaften und Quartiere schlägt. Statt als Ausflugsziele wie zur industriellen Pionierzeit dienen Brücken heute als nivellierendes Element, das es erlaubt, die topografischen Eigenheiten der Landschaft zu ignorieren oder höchstens als Kulisse wahrzunehmen. Brücken verbinden nicht mehr in erster Linie Quartiere und Orte, sondern schaffen diesen in Form einer Verkehrsflut neue Probleme.

So ist die frühere rein technische und architektonische Herausforderung gegenüber der planerischen in den Hintergrund getreten. In Freiburg werden seit Jahren, ja Jahrzehnten zwei zusätzliche Saaneübergänge diskutiert: die sogenannte Poya-Brücke, die jenseits des Murtentors auf den Schönberg führen würde, sowie eine Brücke südwestlich der Stadt zwi-

schen Marly und Villars-sur-Glâne; die Problematik der daraus resultierenden Verkehrsströme ist ungelöst.

Verächtlicher Umgang mit dem Erbe

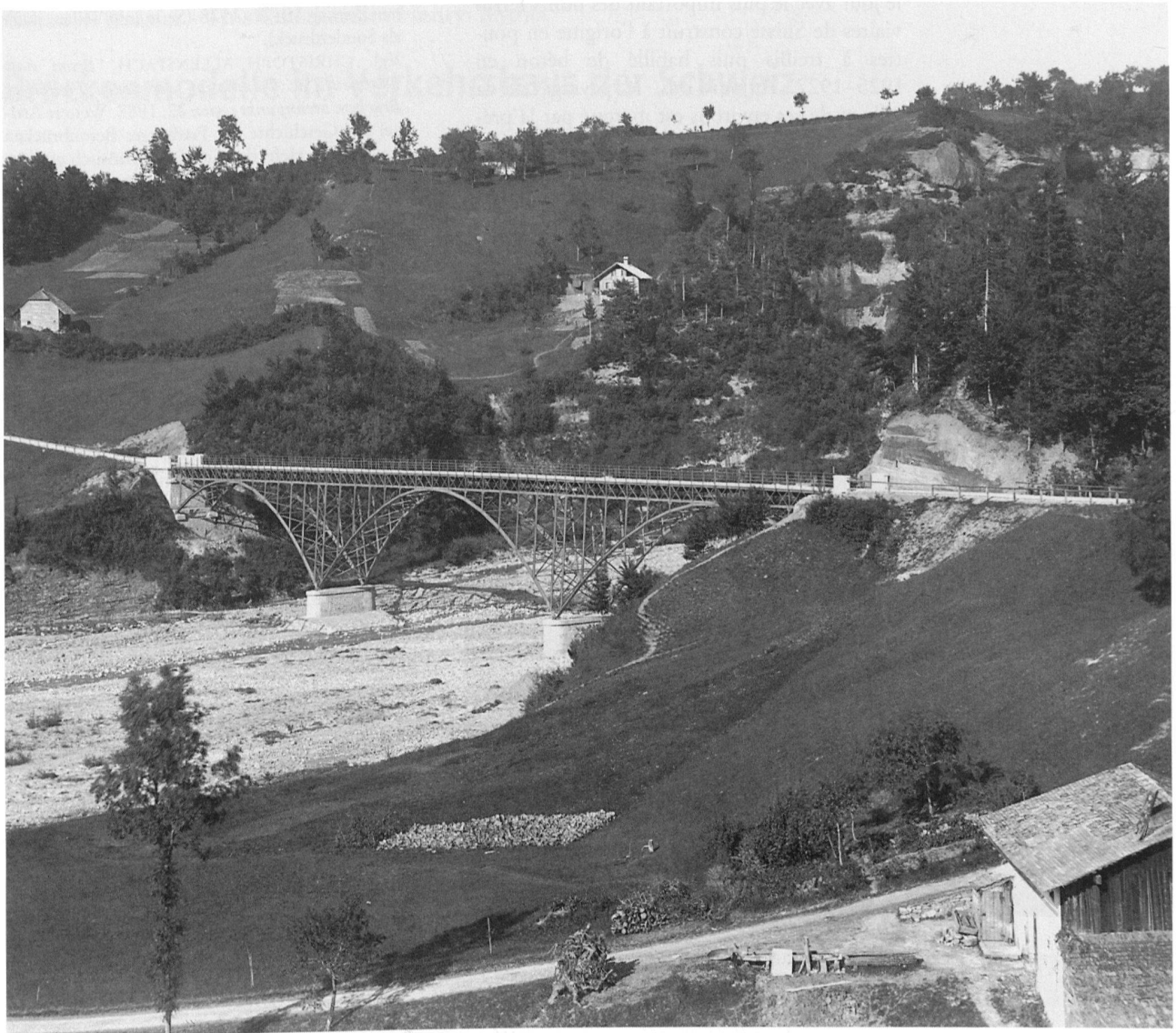
Als einzige grosse Brücke des 19. Jahrhunderts blieb der südwestlich von Freiburg liegende zweigeschossige Glâne-Viadukt aus Stein fast unverändert erhalten; er war 1852–1858 nach dem Vorbild römischer Viadukte mit acht Bogenöffnungen erbaut worden.

Die Ära der Hängebrücken ist ausser einigen Passerellen in Freiburg nur mehr Erinnerung, auch alle wertvollen Eisenkonstruktionen des Kantons sind verschwunden. Während die älteren Holz- und Steinbrücken heute als malerisch empfunden und gepflegt werden, hat Freiburg im Umgang mit dem Erbe des letzten Jahrhunderts wenig Sensibilität bewiesen.

1971 wurde die letzte befahrbare Hängebrücke des Kantons bei der Tuffière bei Arcon-

*12 Im Vordergrund der 1968 vollendete Magdalenen-Viadukt der Autobahn N12 bei Düdingen, im Hintergrund der Grandfey-Eisenbahnviadukt von 1927 bzw. 1862.
Foto: 1980.*





ziel gesprengt, obwohl sie keineswegs abbruchreif war.

1973 wurde die 1876 erstellte Strassenbrücke in Eisen über den Jaunbach bei Broc durch eine Betonkonstruktion ersetzt. Weitere Eisenbrücken in Broc, Sugiez, Düdingen und Charmey mussten schon früher weichen. Und 1983 liess der Kanton die 1888 erbaute, feingliedrige Eisenbrücke über die Ärgera zwischen St.Silvester und Giffers durch eine billige Betonbrücke ersetzen, statt sie zu verstärken oder zumindest als Velo- und Fussgängersteg zu belassen. Übrig blieb der Ruf Freiburgs, eine Brückenstadt oder ein Brückenkanton zu sein.

Zusammenfassung

Die topografische Lage der Stadt Freiburg bedingt aufwendige Brückenbauten. Weltruf erlangte Freiburg im 19. Jahrhundert mit dem Bau der längsten Hängebrücke der Welt (1834). 1862 entstand als weiteres Pionier-

werk die bedeutendste Eisenbahnbrücke der Schweiz, die zunächst in Eisenschwergitterwerk erstellt und 1925–1927 in Beton gekleidet wurde. Heute prägen zwei Betonkonstruktionen der zwanziger Jahre, die Zähringer- und die Perollesbrücke, sowie der N12-Viadukt die Stadt Freiburg und ihre Umgebung. Neuere Werke im Kanton vermögen nicht mehr an die Glanzzeit des Brückenbaus anzuknüpfen; leider wurden in den siebziger und achtziger Jahren noch die letzten Zeugen der einst bewunderten Hänge- und Eisenbrückenarchitektur zerstört.

Résumé

Du fait de sa situation topographique bien particulière, la ville de Fribourg est étroitement liée à l'histoire de la construction des ponts. Au XIX^e siècle, Fribourg acquiert une renommée internationale avec l'édification du plus long pont suspendu du monde (1834). En 1862, une œuvre de pionnier voit à nouveau

13 Die feingliedrige Brücke über die Ärgera war die letzte wertvolle Eisenkonstruktion im Kanton Freiburg. Sie wurde 1983 zerstört, um einer Betonbrücke Platz zu machen.

le jour avec le plus important des ponts ferroviaires de Suisse construit à l'origine en poutres à treillis puis habillé de béton en 1925–1927. Aujourd'hui, le paysage de la ville et de ses environs est marqué par la présence de deux ponts en béton datant des années 1920, le Pont de Zähringen et le Pont de Pérolles, ainsi que par le viaduc de la N 12. Au niveau cantonal, les constructions les plus récentes ne parviennent pas à renouer avec les grands jours de la construction des ponts; les derniers témoins de cette architecture du pont suspendu et du pont en fer, autrefois tant admirés, furent malheureusement détruits dans les années 1970 et 1980.

Riassunto

La conformazione topografica della città di Friburgo necessita di dispendiose costruzioni di ponti. Grazie alla costruzione del ponte sospeso più lungo del mondo – avvenuta nel 1834 – Friburgo acquisì nel XIX secolo fama mondiale. Nel 1862 sorse come nuova impresa pionieristica il ponte ferroviario più significativo della Svizzera. Originariamente eseguito con un'intelaiatura in ferro, nel 1925–1927 fu ricoperto con cemento. Oggi due costruzioni in cemento degli anni Venti – il ponte degli Zähringen e quello di Perolles – così come il viadotto N 12 caratterizzano la città di Friburgo e i suoi dintorni. Le recenti opere del Cantone non sono più riallacciabili al periodo aureo della costruzione di ponti; purtroppo negli anni Settanta e Ottanta vennero anche distrutte le ultime testimonianze dell'allora ammirata architettura dei ponti sospesi in ferro.

Anmerkungen

¹ HERMANN SCHÖPFER, *Strassen und Brücken in der Vergangenheit Freiburgs*, in: *Die Brücken Freiburgs – Stolz unserer Vorfahren, brennpunkt region* 18, 1986, S. 4–11. – Das gleiche Heft ist in Französisch erschienen: *Ville de Ponts*, Pro Fribourg 71, 1986. Einen Gesamtüberblick über die Freiburger Brückengeschichte bietet PIERRE DELACRÉTAZ, *Fribourg jette des ponts*, Chapelle-sur-Moudon 1990.

² AMÉDÉE GREMAUD, *Die Strassen und Brücken des Cantons Freiburg*, in: *Die Eisenbahn* 16, 1879, S. 97f.

³ GÉRARD BOURGAREL, CHRISTA MUTTER, *Die Zeit der Hängebrücken*, in: *brennpunkt region*, op. cit., S. 12–21.

⁴ JOSEPH CHALEY, *Pont Suspendu de Fribourg*: Notice, Paris 1839.

⁵ VICTOR BUCHS, *La construction des chemins de fer dans le Canton de Fribourg*, Fribourg 1934.

⁶ Zur Geschichte von Bau und Umbau der Grandfey-Brücke vgl. KLAUS UHR, *Die Eisenbrücken – der Grandfey-Viadukt*, in: *brennpunkt region*, op. cit., S. 36–49, sowie ADOLF BÜHLER, *Der Umbau des Grandfey-Viaduktes der Schweizerischen Bundesbahnen*, in: *Schweizerische Baumei-*

ster-Zeitung 16–22, 1928 (Serie in 6 Teilen, auch als Sonderdruck).

⁷ Vgl. CHRISTOPH ALLENSPACH, *Beton statt Drahtseile*, in: *Faszination der neuen Freiburger Brücken. brennpunkt region* 22, 1987. Weitere Artikel zur Geschichte der Freiburger Betonbrücken im gleichen Heft, das auch in Französisch erschienen ist: *XX^e siècle: le renouveau des ponts*, Pro Fribourg 75, 1978.

⁸ Ideenwettbewerb für den «Pont de Pérolles» in Freiburg, in: *Schweizerische Bauzeitung* 6, 1908, S. 74 ff. und 7, 1908, S. 89 ff.

⁹ TOM PETERS et al., *Die Entwicklung des Grossbrückenbaus*, Zürich 1979, S. 95.

Abbildungsnachweis

1–13: Inventar der Kunstdenkmäler des Kantons Freiburg; 2: Reproduktion Jacques Thévoz, Freiburg; 5: Editions Paul Savigny & Cie, Freiburg; 8: A. Wolf-Bender, Zürich; 9: Editions Paul Savigny & Cie, Freiburg; 11, 12: Jean Mülhauser, Freiburg

Adresse der Autorin

Christa Mutter, Journalistin und Historikerin, Passage du Cardinal 2d, Postfach 673, 1701 Freiburg