Die erste Holzbrücke von 1470

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Freiburger Geschichtsblätter**

Band (Jahr): **73 (1996)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Diese beiden Teile des von Bern geschuldeten Preises bilden die geschichtlichen, politischen und rechtlichen Voraussetzungen für die Entstehung und den Ausbau des freiburgischen Zollamtes Sensebrück, für die späteren Brücken und damit für die Nachbarschaftsbeziehungen in diesem Grenzabschnitt[10]. Doch lange zuvor überquerte man die Sense auf einer hölzernen Brücke bei Laupen, schon vor 1365, als Kaiser Karl IV. zweimal hier durchritt[11].

Die erste Holzbrücke von 1470

Nach dem Vertragsabschluß am 12. Februar 1467 betrieben die freiburgischen Stadtbehörden zielstrebig die Vorbereitungen für den Brückenbau. Vom Bürger Jakob Studer kauften sie das Bodenholz, einen Eichenwald in der Pfarrei Bösingen, von der Deutschritterkomturei in Köniz, Eigentümerin des Kirchensatzes und der Pfarrpfrund von Neuenegg, das Grundstück links der Sense, das als Standort der Gebäude des Zollamtes vorgesehen war, vom Wirt Ulli Hidler die seit langem hier bestehende, als Lehen betriebene Herberge[12], die behelfsmäßig als erstes Zollhaus dienen sollte.

Über die Ausführung des aufwendigen Bauvorhabens weit abseits der Stadt und des Werkhofs sind wir durch die Seckelmeisterrechnungen recht gut unterrichtet. In jenen Jahren enthalten sie ein Kapitel «Missions por le pont de la Singina»[13]. Aus den Buchungen erfahren wir nebenbei zahlreiche Einzelheiten personeller, organisatorischer, technischer und wirtschaftlicher Natur, sie erlauben sogar eine Rekonstruktion der Brücke. Wir vernehmen die Namen der Ratsmitglieder, die für die Planung und Über-

[10] Othmar Perler, *Die Anfänge der heutigen katholischen Pfarrei Bern. Zur Frühgeschichte der katholischen Schweizer Diaspora,* in: Zeitschrift für schweizerische Kirchengeschichte 39 (1942); Boschung (wie Anm. 2), S. 27–85; Peter Boschung, *Zollamt und Kapelle Sensebrück,* in: Freiburger und Walliser Volkskalender 49 (1958); Peter Boschung, *Zur Geschichte der Wirtschaft Sensebrück,* in: At 34 (1959).

[11] Die Berner-Chronik des Conrad Justinger, hrsg. von G. Studer, Bern 1871, S. 125; Fontes Rerum Bernensium, Bd. 8, Bern 1903, S. 628.

[12] Boschung (wie Anm. 2), S. 27–33, Vorbereitungen.

[13] CT Nr. 134 1469^{II} bis Nr. 139 1472^{I}.

wachung der Handwerksarbeiten und Fronfuhren verantwortlich waren, des Stadtzimmermanns und seiner wichtigsten Mitarbeiter, der Materiallieferanten und der örtlichen Vertrauensleute[14]. Die Arbeiten an der Brücke dauerten von Mai bis November 1470.

Die erste Brücke bei Neuenegg an der Bern–Freiburg-Straße ruhte beidseits auf einem gepfählten Widerlager (Brückenkopf, Landfeste) und wurde gestützt von drei Pfahljochen. Auf der bernischen Seite war die Brücke über eine gemauerte, das Widerlager verstärkende Rampe mit einem gewölbten Durchlaß zugänglich.

Ein Pfahljoch (franz. joug, chevalet) bestand hier aus sieben, am zugespitzten Ende durch einen eisernen Pfahlschuh (franz. soule) verstärkten Eichenpfosten (franz. fiches, pieux), die mittels einer Zugramme (Schlegel, Schlagzug, Schlagzeug, Rammbär, franz. maillet) tief in den Flußboden eingerammt worden waren. Die Pfosten waren durch Querhölzer und zuoberst durch den Holm (franz. chappiron) zu einer stabilen Einheit zusammengebunden und trugen die großen Längs- oder Streckbalken (Ansbäume, Tonruten). Quer auf diesen waren die Deckladen (franz. platherons, planches) befestigt, welche die Geh- und Fahrbahn bildeten. Der Oberbau, ein Fachwerk aus schräg verstrebten Balken, war brusthoch mit Brettern verschalt und von einem schützenden Ziegeldach bedeckt. Ein «Grendel» [Fallgatter] diente dazu, die Brücke nachts zu schließen.

Ohne den Brückenbau wäre das Zollamt nicht entstanden, aber damit allein war es nicht getan, andere Neuerungen drängten sich auf. Der Wirt wurde zum Zöllner und Amtmann befördert, ein eigener Zolltarif war zu schaffen, der wachsende Durchgangs- und Nahverkehr machte neue Gebäulichkeiten notwendig. 1473 löste das neue Zollhaus die alte Herberge ab; es diente bis 1529 auch als Gästehaus und Wirtschaft. 1478 wurde die alte Scheune durch eine geräumigere ersetzt[15].

[14] Boschung (wie Anm. 2), S. 33–37 Organisation und Bauleitung, S. 37–42 Gang der Arbeit, S. 42–48 Herkunft der Arbeiter (S. 43 Stadtzimmermann Hans Stechli), S. 48 Herkunft der Baustoffe, S. 49–52 Baustoff- und Warenpreise, S. 53–59 Löhne, S. 59–60 Baukosten, S. 60–64 Rekonstruktionsversuch, S. 38 Abbildung dazu.

[15] Boschung (wie Anm. 2), S. 64–85.