

Einleitung

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Freiburger Geschichtsblätter**

Band (Jahr): **74 (1997)**

PDF erstellt am: **16.08.2024**

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.

DIE NEUEN BRÜCKEN AM UNTERLAUF DER SENSE

PETER BOSCHUNG

Einleitung

Auf ihrem 33.50 km langen Weg durchfließt die Sense – bald ein zahmes Rinnsal, bald ein wilder Bergstrom – drei ganz verschiedene Geländestufen, auf der untersten, mit einem jähen Richtungswechsel von Norden nach Westen, zwischen Thörishaus und der Vereinigung mit der Saane unterhalb Laupen, ein Trogtal mit mehr oder weniger breiter Sohle. Im 14. und 15. Jahrhundert war diese letzte Stufe unter dem Namen Siebenfurten bekannt. Nicht nur als Standes- und Zollgrenze, auch in kriegerischen Auseinandersetzungen spielte das Sensetal eine bedeutende Rolle, so im Laupenkrieg 1339–1341, während des Sempacher- und Näfelerkrieges 1386 und 1388, im Savoyerkrieg 1447–1448, beim Einfall der Franzosen 1798, im Sonderbundskrieg 1847, zuletzt, vorsorglich mit zahlreichen Tanksperrern, während des Zweiten Weltkrieges 1939–1945¹.

Neu nenne ich in dieser Studie jene Brücken, die im 19. und 20. Jahrhundert gebaut wurden, also in den Zeiten, da der Schienenweg die Naturstraße, die Eisenbahn die Postkutsche ablöste und dann auf Asphaltstraßen vom Automobil überholt wurde.

¹ Abkürzungen siehe S. 365. – Zur Erklärung der Bezeichnung Siebenfurten sowie zur Geographie und Geschichte des Unterlaufs siehe Peter BOSCHUNG, *Die Grenzregelung von 1467 zwischen Bern und Freiburg*, in: FG 47 (1955/56), S. 63–108; Peter BOSCHUNG, *Die Entstehung des Zollamtes Sensebrück*, in: FG 48 (1957/58), S. 15–26; Peter BOSCHUNG, *Furten und Fähren am Unterlauf der Sense*, in: BHkSb 51 (1981), S. 23–26.

Die *früheren*, im Spätmittelalter entstandenen Brücken sind letztes Jahr in den «Freiburger Geschichtsblättern»² vorgestellt worden, dazu – vorweggenommen – eine *neue*, die 1852–1854 als Teil der neuen, ins Mühle- und Wangental verlegten Kantonsstraße zwischen Flamatt und Thörishaus gebaut worden war. Zuvor, zwischen 1470 und 1854, war die Brücke bei Neueneegg an der alten Freiburg–Bern-Straße der einzige gebaute Übergang am Unterlauf des Gewässers, soweit es die natürliche und politische Kantonsgrenze zugleich bildet³. Dieses in der Mitte des 19. Jahrhunderts neuartige Bauwerk wurde anschließend an die alten Brücken behandelt, weil es architektonisch den Übergang zwischen alter und neuer Bauweise, zwischen den spätmittelalterlichen, gewölbten Bogenbrücken aus Natursteinquadern und den Brücken aus neuartigen Baustoffen mit horizontaler Fahrbahn bildet.

Zeitlich verteilen sich die neuen Brücken über die Spanne zwischen 1858 und 1996, *örtlich* – mit einer Häufung zwischen Neueneegg und Thörishaus – über den ganzen Unterlauf. Mit Ausnahme der letzten vier haben sie nicht bis heute gehalten; sie mußten durch Neubauten ersetzt werden, die ich jeweils anschließend an ihre chronologisch angeordneten Vorgängerinnen behandle.

Die Reihe der neuen Brücken eröffnet die Eisenbahnbrücke am Senseknie. Damit ihre Geschichte nicht im Leeren hange, ist es notwendig, sie in einen Bericht über das schweizerische und freiburgische Eisenbahnwesen einzubetten.

Kurzfassung der Eisenbahngeschichte

Dampfbetriebene Eisenbahnen wurden – um 1825 – zuerst in England gebaut. Zehn Jahre später eroberte das neue Verkehrsmittel

² Peter BOSCHUNG, *Freiburger Brückengeschichte am Beispiel von Sensebrück*, in: FG 73 (1996), S. 7–69.

³ Unterhalb Noflen trennt sich nämlich die politische Grenze von der natürlichen, bricht nach Süden aus und umgreift im Winkel zwischen Sense und Saane bernisches Gebiet, das von altersher zur Stadt Laupen gehört.