

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 54 (1981)

**Heft:** 1

**Artikel:** Une attraction touristique disparue = Verschwundenes Wunder

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-774442>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 14.03.2025

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



Die Freiburger Brücken vom Turm der Kathedrale gesehen. Aquatinta von R. Dickenmann, um 1855. Zentralbibliothek Zürich

Les ponts de Fribourg vus de la tour de la Cathédrale

plusieurs fois à l'épreuve en Angleterre et en France, et le général Dufour en avait bâti avec succès à Genève (il est d'ailleurs l'auteur d'une esquisse de pont suspendu à Fribourg, qui prévoyait un pilier central et dont le tablier n'était pas suspendu aux câbles, mais porté par eux).

La commande fut confiée à l'ingénieur français Chaley, qui entreprit la construction pour une somme forfaitaire de 600 000 francs, à laquelle s'ajoutait un droit de péage pendant quarante ans. On constitua une société anonyme, ce qui était alors le moyen habituel de se procurer de l'argent pour des travaux publics. En tant qu'entrepreneur d'un ouvrage à forfait, Chaley avait intérêt à une exécution aussi peu coûteuse que possible: Il renonça à ériger un pilier médian et tendit son pont de câbles directement sur une longueur de 265 m et une hauteur de 51 m au-dessus de la Sarine. Cette portée était à l'époque la plus longue du monde et elle devait le rester longtemps encore.

De chaque côté deux câbles, formés de 1056 fils de fer et mesurant 13 à 14 cm de diamètre, reposaient aux extrémités du pont sur deux portails hauts de 20 m et, au-delà, étaient fixés au moyen de trous de 14 m forés dans la roche. Le tablier large de 6,60 m était porté par 163 câbles de suspension de chaque côté. La capacité portante était calculée pour 180 kg par m<sup>2</sup>. L'essai de charge, qui eut lieu le 15 octobre 1834, deux ans et demi après le début de la construction, fut couronné de succès: sous une charge de 15 canons de fort calibre, de 50 chevaux et de 300 personnes, le tablier ne s'affaissa que d'un mètre à l'endroit de la charge maximale, ce qui n'était pas considéré comme excessif pour un pont suspendu. Le pont sur la Sarine fut suivi en 1840 par le pont du Gottéron, qui fut également construit par Chaley, mais cette fois sans portails grâce à des câbles fixés directement dans la roche. Au cours des ans, les deux ponts durent être consolidés.

Le grand pont suspendu fut en service pendant nonante ans, puis en 1924, à cause du trafic croissant et du poids toujours plus élevé des véhicules, il dut être remplacé par un pont de béton nommé «pont Zähringen», mais qui ne peut rivaliser en élégance avec l'ancien. En 1960, le pont du Gottéron dut à son tour faire place à un pont de béton d'une seule arche, du point de vue esthétique, est une réussite.

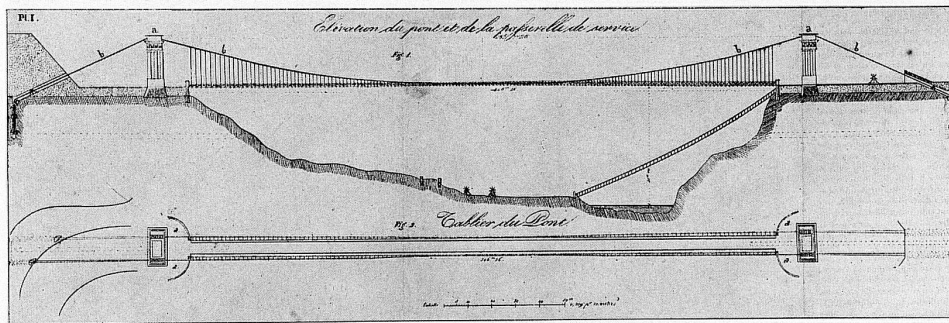
En 1905, lorsque déjà on envisageait de remplacer le pont suspendu par une construction en maçonnerie, les partisans du nouveau pont recouraient au plaidoyer suivant: «Si Fribourg n'avait possédé qu'un modeste viaduc en maçonnerie au lieu du trop fameux pont suspendu, les voyageurs auraient découvert le vieux Fribourg: ils s'y seraient arrêtés, non plus seulement une ou deux heures, le temps de courir au pont entre deux trains, mais plusieurs heures, même des jours, pour admirer les merveilles architecturales de la vieille ville ou ses ravissants points de vue, qui en font la ville pittoresque par excellence, le joyau artistique des villes suisses.

## Une attraction touristique disparue Verschwundenes Wunder

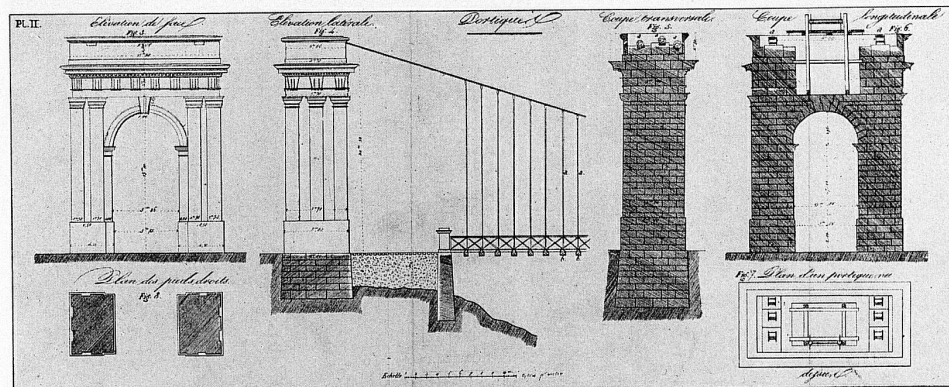
Trois attractions attiraient les touristes à Fribourg au siècle passé: le pensionnat des Jésuites, l'orgue d'Aloys Mooser à la Cathédrale et surtout les ponts suspendus. On peut juger de l'intérêt que suscitait «le pont suspendu» sur la Sarine, qui avait à l'époque la plus longue portée du monde, par les gravures universellement répandues qui le représentaient sous à peu près deux cents aspects différents.

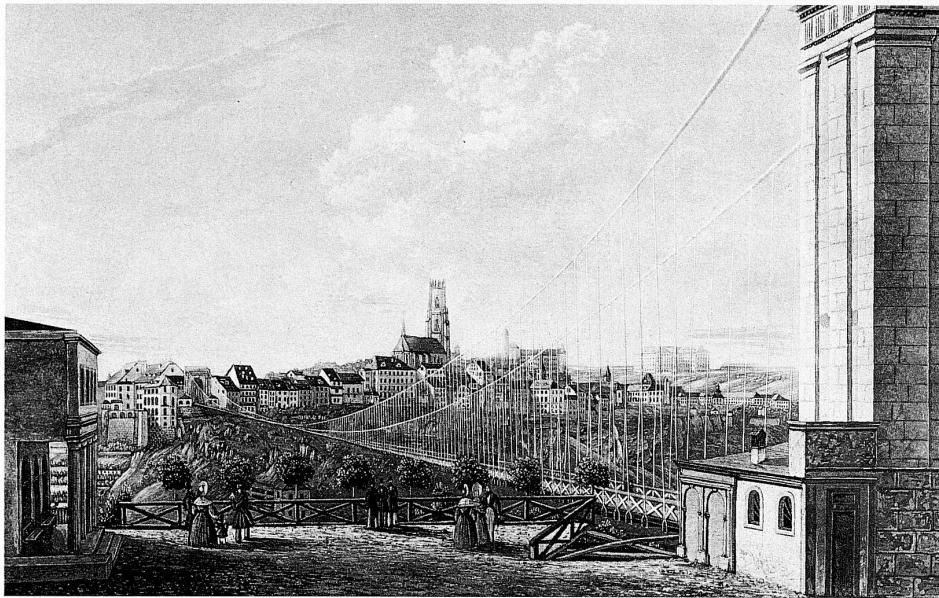
La situation de Fribourg dans une boucle de la rivière exigeait en principe la construction

de ponts. Le plus ancien – un pont en bois nommé «pont de Berne» – est mentionné déjà en 1230. La voie d'accès en forte pente sur la rive droite et le chemin de transit malaisé à travers la Basse Ville firent toutefois obstacle au trafic croissant du XIX<sup>e</sup> siècle, de sorte que la Bourgeoisie décida d'en construire un autre au niveau de la Haute Ville à l'endroit le plus étroit de la vallée. Comparé à des ponts en maçonnerie ou en bois, le pont suspendu était de loin celui qui coûtait le moins cher. On en avait mis déjà

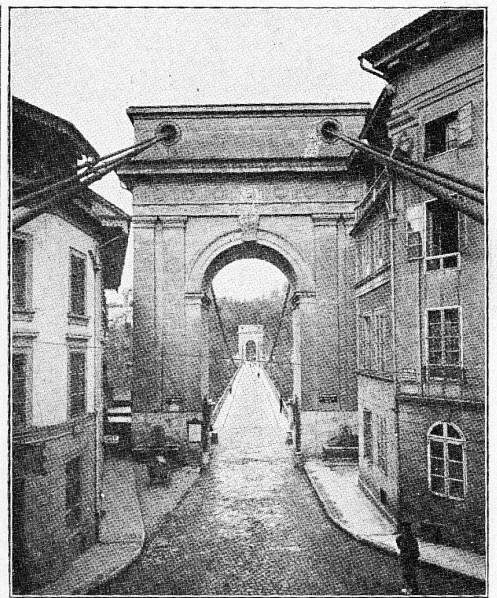


Konstruktionszeichnungen aus / Dessins architectoniques tirés de «Pont suspendu de Fribourg» par Chaley, Paris 1839





36



37

Drei Dinge waren es, die Touristen im letzten Jahrhundert nach Freiburg lockten: das Jesuitenpensionat, die Orgel von Aloys Mooser in der Kathedrale und vor allem die Hängebrücken. Wie sehr der «Pont suspendu» über die Saane, damals die weitestgespannte Hängebrücke, das allgemeine Interesse weckte, beweisen die weitverbreiteten Stiche, die das Bauwerk in rund 200 verschiedenen Ansichten zeigen.

Die Lage Freiburgs in einer Flussschleife verlangte von allem Anfang an nach Brücken. Die hölzerne Bernbrücke ist die älteste und wird bereits 1230 erwähnt. Ihre steile Zufahrt am rechten Ufer und der langwierige Weg durch die Unterstadt behinderten jedoch den wachsenden Verkehr im 19. Jahrhundert, so dass die Bürgerschaft beschloss, an der engsten Stelle des Tals eine Brücke auf der Höhe der Oberstadt zu bauen. Gegenüber Projekten für gemauerte oder hölzerne Brücken erwies sich die Hängebrücke als weitaus billigste Konstruktion. Sie war in England und Frankreich bereits mehrfach erprobt worden, und in Genf hatte General Dufour erfolgreich Hängebrücken gebaut. (Von ihm stammt auch ein Entwurf für eine Hängebrücke in Freiburg. Er sieht einen Mittelpfeiler vor, und die Fahrbahn ist nicht an den Drahtseilen aufgehängt, sondern daraufgestellt.)

Der Auftrag wurde dem französischen Inge-

nieur Chaley erteilt, der den Bau für eine Pauschalsumme von 600 000 Franken übernahm. Dafür stand ihm die Erhebung eines Brückengeldes während 40 Jahren zu. Eine Aktiengesellschaft – damals die übliche Form der Geldbeschaffung für öffentliche Werke – brachte das Geld auf. Als Pauschalunternehmer war Chaley an einer möglichst kostengünstigen Ausführung interessiert: er verzichtete auf eine Mittelstütze und spannte seine Drahtbrücke 265 m weit und 51 m hoch über die Saane. Diese Spannweite war damals und noch für lange Zeit die weltweit grösste.

Je zwei Kabel an beiden Brückenseiten, jedes aus 1056 Drähten zusammengesetzt und mit einem Durchmesser von 13 bis 14 cm, lagen an den Brückenden auf 20 m hohen Portalbauten und waren dahinter in 14 m tiefen Felsschächten verankert. 163 Aufhängeseile auf jeder Seite trugen die 6,60 m breite Brückenplatte. Die berechnete Tragfähigkeit betrug 180 kg per m<sup>2</sup>. Die Belastungsprobe vom 15. Oktober 1834 (2½ Jahre nach Baubeginn) verlief erfolgreich: Unter einer Last von 15 grosskalibrigen Kanonen, 50 Pferden und 300 Personen senkte sich die Fahrbahn an der am stärksten belasteten Stelle um 1 Meter, was bei Hängebrücken nicht für ungewöhnlich galt.

Der Saanebrücke folgte 1840 die Galternbrücke (Pont du Gottéron), ebenfalls eine

Hängebrücke, von Chaley konstruiert. Deren Kabel sind unter Weglassung der Portale direkt im Fels verankert. Beide Brücken mussten im Lauf der Zeit verstärkt werden. Der Grand pont suspendu tat 90 Jahre seinen Dienst, dann hatte er 1924 wegen zunehmender Verkehrsdichte und den höheren Fahrzeuggewichten einer Betonbrücke zu weichen, der Zähringerbrücke, die es zwar an Eleganz nicht mit ihm aufnehmen kann. Die Galternbrücke wurde 1960 durch eine ästhetisch wohlgelungene Spannbetonbrücke ersetzt.

1905, als bereits vom Ersatz der Hängebrücke durch eine Massivkonstruktion die Rede war, argumentierten Befürworter eines Neubaus folgendermassen: Wenn Freiburg nur eine ganz gewöhnliche Brücke besässe, würden die Reisenden nicht bloss zwei Züge überspringen, um durch die Altstadt zum Pont suspendu zu hasten. Sie würden dann vielleicht eher bemerken, dass Freiburg auch noch anderes zu bieten hat, und die architektonischen Schönheiten könnten sie veranlassen, sich nicht nur zwei Stunden, sondern Tage hier aufzuhalten. Nun, seit 1924 ist die Hängebrücke tatsächlich verschwunden, und die Empfehlung, dafür die Altstadt zu entdecken, darf mit allem Nachdruck wiederholt werden.

36/37 Die Brückenportale gleichen Triumphbögen; der Ingenieur Chaley hatte sich darauf wie ein siegreicher Feldherr verewigt

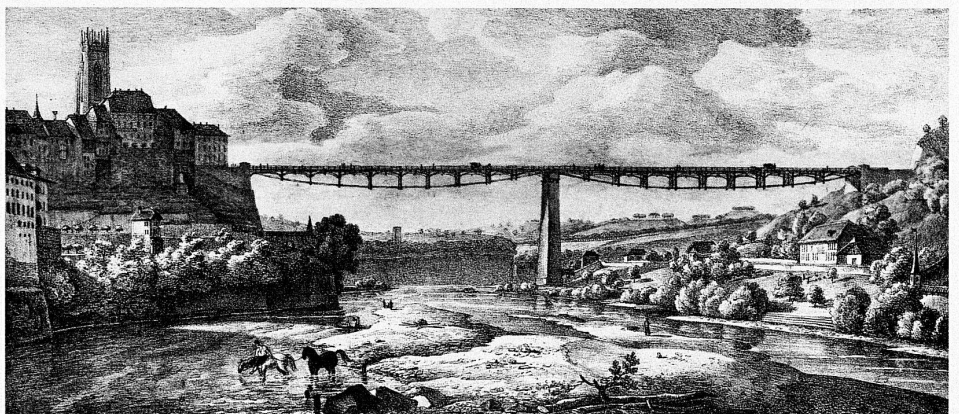
CONCEPIT – EREXIT – J. CHALEY – ORE CIVIUM

36/37 Les portails du pont évoquent des arcs de triomphe; l'ingénieur Chaley s'y était «immortalisé» à la manière des conquérants victorieux

38 Das Hängebrücken-Projekt von General Dufour

38 Le projet de pont suspendu du général Dufour

38





39 40

Die Kirche des Franziskanerklosters (Couvent des Cordeliers) besitzt zwei besonders hervorragende Werke sakraler Kunst: im Chor (40) den Nelkenmeisteraltar, um 1480, der als bedeutendstes Werk der Schweizer Malerei in der 2. Hälfte des 15. Jahrhunderts gilt, und den Furnoaltar in der Grabkapelle Jean de Fours, einen spätgotischen Schreinaltar mit total vergoldeter Reliefschnitzerei (39, Ausschnitt aus einem Flügel). Das Chorgestühl, 1280, ist das älteste vollständig erhaltene der Schweiz

L'église du couvent des Cordeliers contient deux œuvres d'art sacré particulièrement précieuses: dans le chœur (40) l'autel du Maître à l'Œillet, vers 1480, qui est considéré comme la peinture de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle la plus importante de Suisse, et l'autel de la chapelle funéraire de Jean de Fours, un autel à reliquaire de style gothique tardif avec un relief sculpté entièrement doré (39, détail d'un volet). Les stalles du chœur, de 1280, sont les plus anciennes de Suisse qui soient parfaitement conservées

La chiesa del convento dei Francescani (Couvent des Cordeliers) possiede due opere di arte sacra di valore eccezionale: nel coro (40) si trova l'altare del Maestro del Garofano, che risale al 1480 circa, ed è considerato come l'opera più importante della pittura svizzera nella seconda metà del XV secolo; nella cappella dove è sepolto Jean de Fours si scopre un altare sarcofago con rilievo ad intaglio interamente indorato (39, particolare da un'ala). Gli stalli del coro, 1280, sono i più antichi della Svizzera tuttora interamente conservati

The church of the Franciscan convent, the Couvent des Cordeliers, possesses two outstanding works of devotional art: in the choir (40) the altar of the so-called Master of the Carnation, c. 1480, regarded as the most important work of Swiss painting in the second half of the 15<sup>th</sup> century; and the Furno altar in the burial chapel of Jean de Fours, a late Gothic shrine altar with a fully gilded relief carving (39, detail of a wing). The choir stalls, dating from 1280, are the oldest to be preserved in their entirety anywhere in Switzerland





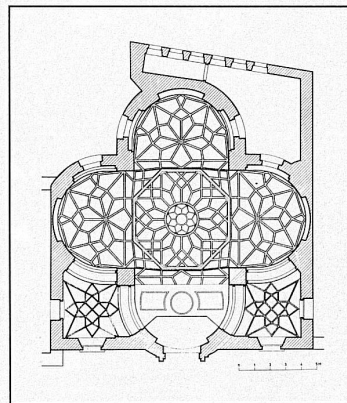
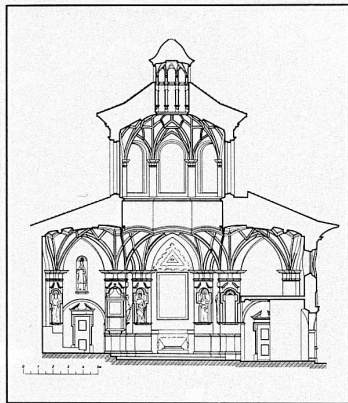


42

Die Kirche des Visitandinerinnenklosters (Couvent de la Visitation) ist ein interessanter Zentralbau, Hauptwerk des Bildhauers und Architekten Hans-Franz Reyff, 1653–1656. Der Nonnenchor ist durch ein Gitter gegen den Kirchenraum abgegrenzt

La chiesa del convento della Visitazione (Couvent de la Visitation) è un interessante edificio a pianta centrale, opera principale dello scultore e architetto Hans-Franz Reyff, 1653–56.

Un'inferrata separa il coro delle suore dall'interno della chiesa



L'église du couvent de la Visitation est un bâtiment central intéressant (1653–56), chef-d'œuvre du sculpteur et architecte Jean-François Reyff. Le chœur des nonnes est fermé vers la nef par une grille

Church of the Visitandine convent, the Couvent de la Visitation, an interesting centrally planned building and the principal work of the sculptor and architect Jean-François Reyff, 1653–56. The nuns' choir is divided off by a screen

41

35