

**Zeitschrift:** Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern  
**Herausgeber:** Historischer Verein des Kantons Bern  
**Band:** 57 (1973)

**Artikel:** Die Wirtschaftspolitik Berns und Freiburgs im 17. und 18. Jahrhundert  
**Autor:** Bodmer, Walter  
**Kapitel:** Die Verkehrspolitik  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1070968>

### **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:** 08.02.2026

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

## DIE VERKEHRSPOLITIK

Die *Verkehrssteuern* waren ein weiteres staatliches Regal. Im ausgehenden Mittelalter und bis ins 18. Jahrhundert war das Zollrecht mehr lokaler Natur. Zölle wurden beispielsweise zur Finanzierung des Baues von Brücken oder zu deren Instandhaltung erhoben. Auch hatte jede Stadt als Markt und Produktionszentrum ihre Zölle. Die meisten dieser Verkehrsabgaben wurden verpachtet, wobei die Pächter darnach trachteten, nicht zu kurz zu kommen. Den mannigfachen Übelständen der mittelalterlichen Zollerhebung suchte *Bern* zu steuern. Im Welschland vereinheitlichte man zunächst die Tarife. 1693 wurde in dieser Landesgegend ein Grosspächter ernannt. Da er sich nicht an die von der Obrigkeit festgesetzten Tarife hielt, wurde er abgesetzt, und an seine Stelle trat ein staatlicher Ober-Kommis, der eine feste Besoldung bezog. Das Zollwesen im Welschland wurde Regiebetrieb<sup>74</sup>.

Mühsamer war die Vereinheitlichung der Zölle im deutschen Landesteil, weil die Obrigkeit zögerte, den Landstädten ihre aus dem Mittelalter stammenden Zollrechte zu nehmen. Im grossen und ganzen setzte sich die einheitliche Zollordnung von 1744 durch. Eine straffe Organisation der wichtigen Zollstätten erleichterte die staatliche Verwaltung der Verkehrssteuern. Dem Kommerzienrat wurde die Kompetenz zur Gewährung von Zollerleichterungen genommen, weil der Grosse Rat der Ansicht war, jener mache davon allzu freigebig Gebrauch<sup>75</sup>.

Im *Kanton Freiburg* erfolgte der Übergang des Zollwesens in staatliche Regie erst im Jahre 1771. Am 5. März 1771, kurze Zeit nach der Einführung der staatlichen Zollverwaltung, die am 19. Februar stattgefunden hatte, wurde der bedeutendste Zweig des Freiburger Aussenhandels, die Käseausfuhr, mit einem «Brückenzoll» für die umgebaute Brücke über die Broye bei Semsales belastet. Diesen Brückenzoll kann man jedoch ebenso gut als Exportzoll auf Käse bezeichnen. Zu einer Vereinheitlichung der Tarife scheint es im Kanton Freiburg nicht gekommen zu sein<sup>76</sup>.

Was die *Strassenpolitik* betrifft, ging *Bern* in der Eidgenossenschaft mit dem guten Beispiel voran. Beinahe gleichzeitig mit der Vereinheit-

lichung des Zollwesens im deutschen Landesteil bewilligte die Obrigkeit von 1742 an alljährlich 6000 Taler für den Bau eines modernen Kunststrassennetzes. Auf diesem fuhren nach dessen Vollendung regelmässig Postkutschen von Brugg nach Morges und zurück<sup>77</sup>.

*Freiburg* versuchte dem bernischen Beispiel zu folgen, indem es 1747 den Bau einer Strasse von der Hauptstadt nach Portalban, ausschliesslich auf dem eigenen Hoheitsgebiet, plante, mit dem Zweck, der Kontrolle Berns entgegen zu können. Da dieser Bau jedoch mit hohen Kosten verbunden gewesen wäre, verzichtete man auf ihn. Man begnügte sich vorerst mit dem Ausbau der Strasse von der Kantonsgrenze bei Châtel-St-Denis bis Bulle. In umgekehrter Richtung war dies die Ausfuhroute für Greyerzer Käse nach Vevey und von dort per Schiff nach Genf. Da die Geldmittel für den Strassenbau spärlicher flossen als in Bern, ging der Ausbau dieser Route nur langsam voran. Bern beeilte sich nicht sonderlich, sein Teilstück von der Kantonsgrenze bis Vevey instand zu stellen, obgleich ihm der Transithandel mit Käse im Herbst und Winter nicht unbedeutende Einnahmen brachte. Eigenartig und typisch für Freiburg ist auch hier die Parallelität der Gremien, die sich mit dem Strassenbau befassten. Zunächst ist es lediglich die Standesökonomiekammer, die in Erscheinung tritt. Hernach gesellt sich ihr eine Strassenkommission zur Seite. Anlässlich der Verhandlungen über die Verkehrswege tagen in der Regel Deputierte beider Gremien zusammen<sup>78</sup>.

Bis zum Bau moderner Strassen waren die *Wasserwege* weit weniger beschwerliche und billigere Transportwege als die schwierig passierbaren Landrouten gewesen. Ein grosser Teil des Durchgangsverkehrs durch das schweizerische Mittelland wickelte sich auf der Aare, den südlichen Randseen des Juragebirges und auf der Zihl ab. Von Murten führte der Wasserweg durch die Broye nach dem Neuenburgersee. Schon im Jahre 1645 liess *Bern* einen Kanal vom Marktstädtchen Aarberg zur Broye ausheben. Das wichtigste Bindeglied zwischen dem Einzugsgebiet der Aare und der in den Genfersee fliessenden Venoge sollte der «Canal d'Entreroches» werden, an dessen Bau allerdings nicht der bernische Staat, sondern private Geldgeber aus Bern, Genf und aus Holland beteiligt waren. Er wurde jedoch auf ein allzu schmales Profil ausgebaut und zerfiel bald wieder.

*Freiburg* besass als einzige fahrbare Wasserstrasse die Saane von der Hauptstadt bis zu deren Einmündung in die Aare. Sie wurde regelmässig zum Besuch der Zurzacher Messen befahren.

Die Verpachtung des *Postregals* an Unternehmer hatte Ähnlichkeit mit der Gewährung eines Vorrechtes zur Ausbeutung von Erzlagerstätten. Im *Staate Bern* erhielten Beat Fischer zu Rychenbach und Mithaf-ten, später seine Söhne, die Beförderung der Post 1675 als Privilegium exclusivum eingeräumt. Im Kanton *Freiburg* wurde das Postwesen im Jahre 1698 den Söhnen Fischers verliehen. Ausgenommen von diesem Vorrecht waren die regelmässigen Postdienste nach Pruntrut, Solothurn und Neuenburg<sup>79</sup>.