

Zeitschrift: Beiträge zur Heimatkunde / Verein für Heimatkunde des Sensebezirkes und der benachbarten interessierten Landschaften

Herausgeber: Verein für Heimatkunde des Sensebezirkes und der benachbarten interessierten Landschaften

Band: 47 (1977)

Artikel: Plaffeien-Schwarzsee : Strasse - Zoll - Zollhaus : 1823-1828

Autor: Foerster, Hubert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-956454>

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: 03.01.2026

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

1. Die Vorarbeiten 1818–1821

1819 war für Plaffeien ein schlechtes Jahr. Pfarrer Joseph Bärtschy, aus Plasselb und seit 1802 im Amt, nahm sich der Not der Armen aus den vorhergehenden Hungerjahren dermaßen an, daß sich die Pfarreiverwaltung über den Oberamtmann de Weck bei der Regierung beschwerte. Der Pfarrer intrigierte aus «unüberlegtem Eifer für die Armen», wie der Oberamtmann berichtete, gegen den Pfarreirat, besonders gegen alt-Gerichtsäßen Pürro. Die aus Verärgerung erfolgten Absenzen im Pfarreirat verunmöglichten beinahe die Verwaltungsarbeit, so daß die Abberufung des Pfarrherren bei Bischof Yenni gefordert wurde¹. Neben diesem menschlichen Zwist rührte sich die Natur. Gewaltige Regenfälle rissen im Herbst 1819 kurz hintereinander die Dämme und Schwellen der Sense weg und beschädigten die Straße erheblich². Gemeinde, Oberamtmann und Regierung handelten schnell. Auf die Berichte des Finanzrates, dem die Straßen und Brücken unterstanden, beschloß die Regierung, das geschädigte Plaffeien großzügig zu unterstützen. Sie stellte Fr. 1000.— hauptsächlich für Bachverbauungen und 80 Pfund Sprengpulver zur Verfügung und berappte sogar die Arbeit des eigens für Plaffeien angestellten Schwellenmeisters. Die Straße wurde nur wieder hergestellt, da ein Neubau als zu teuer abgewiesen wurde. Zur weiteren Finanzierung war nach Bauende ein Weggeld für vorläufig drei Jahre in Aussicht gestellt. Dazu gestattete die Regierung einen neuen Kredit von Fr. 1500.—, galt es doch, über 4000 Tagelöhne und an die 8000 verbaute Baumstämme zu vergüten. Am 8. Oktober 1821 meldete

¹ AEF, RM 1819 p. 62, 67. Pfarrer Bärtschy wurde 1825 durch H. H. Joseph Lehmann von Fillistorf ersetzt. A. DEILLON, *Dictionnaire historique et statistique des paroisses catholiques du canton de Fribourg*, Bd. 9, Freiburg 1897, p. 114. Die Armenfrage belastete Plaffeien schwer. Lange Jahre hindurch mußte der Staatsrat Sondersteuern zur Linderung der Armennot gestatten.

² AEF, RM 1819, p. 313.

der Oberamtmann das Ende der Arbeiten ³. Somit konnte auch das am 19. Juli 1820 dekretierte Weggeld erhoben werden. Ein vereidigter Einnahmer zog bei Ruffenen den Zoll ein, nämlich 2,5 Rappen pro Person, 5 Rappen pro Stück Vieh, 1 1/4 Rappen pro Haupt Kleinvieh, 5 Rappen pro Wagen oder Schlitten, 5 Rappen pro Zugtier. Der Zöllner erhielt Fr. 60.— Jahrlohn. Er konnte Zollverweigerern eine Buße von Fr. 4.— aufbrummen und mußte alle drei Monate dem Oberamtmann Bericht ablegen ⁴.

2. Die Straße Plaffeien-Schwarzsee 1824-1826

a) Der Anstoß

Peter von Chollet, Oberstleutnant und Besitzer der Gipssteinbrüche und der Gipsmühle am Schwarzsee ersuchte am 13. April 1821 um ein Wirtepatent für seine Mühle. Der Staatsrat überließ ihm dieses gegen Fr. 100.— für fünf Jahre. Er verpflichtete jedoch Chollet, über den Umsatz in der Wirtschaft und über die Gipsförderung Auskunft zu geben. Dies tat der Besitzer am 13. Juli 1822. Chollet führte an, daß im vergangenen Jahr 600 Schoppen Wein an die Arbeiter und an vereinzelter Wanderer ausgeschenkt wurden. Die Mühle lieferte 550 Tonnen Gipsmehl. Diese Masse könnte aber erheblich gesteigert werden, wäre ein normaler Fahrweg vom Schwarzsee nach Plaffeien vorhanden ⁵.

b) Das Projekt

Diese letzte Bemerkung ließ die Herren des Staatsrates aufhorchen. Der Kanton bezog von seinen Nachbarn Bern, Neuenburg und Waadt praktisch allen Gips. Eine erhöhte Produktion von der guten Qualität aus dem Schwarzseetal konnte nicht nur den Eigenbedarf des Kantons decken, sondern auch noch ausgeführt werden. Daraus versprach sich die Regierung erhebliche wirtschaftliche und finanzielle Vorteile. Voraussetzung dazu war allerdings eine befahrbare Straße, die den bestehenden Fuß- und Maultierweg, der zur Not in der Winterszeit kurz von Schlitten benutzt werden konnte, ersetzte. So bekam der Finanzrat am

³ AEF, RM 1819 p. 380, RM 1820 p. 106, 188, 190, 207, 238, 255, 278, 286, 350, RM 1821, p. 34, 305, RM 1822 p. 18.

⁴ AEF, RM 1820 p. 207, 238, 350. RM 1821 p. 305, RM 1822 p. 19, 21, 24; Beschlüsse und Dekrete des Kleinen Rates No 53, p. 428.

⁵ AEF, Patente No 4, p. 18; *Chemises du Conseil d'Etat* vom 29. XI. 1822.

29. November 1822 die Weisung, Baupläne und Kostenvoranschläge zu erstellen. Der Auftrag ging an Joseph von Raemy, einen jungen Architekturstudenten, der schon in Lausanne reichlich Erfahrung auf diesem Gebiet gesammelt hatte. Am 14. Mai 1824 reichte Raemy die gewünschten Unterlagen ein. Er sah eine Straße von 23 991 Meßrutentlängen (rund 7,7 km) und 12 Brücken vor. Sie sollte bei einem Taglohn von 8 Batzen Fr. 12 156,90 kosten. Diese Ausgabe wäre entweder durch einen Wegzoll oder durch Grundstücksteuern der Alp- und Weidebesitzer um den Schwarzsee zu decken. Schon eine Woche später, am 21. Mai, beschloß der Staatsrat den Bau, einen Kredit von Fr. 13 000.— und übergab Raemy die Leitung dieses Unternehmens, bei einem Jahresgehalt von 30 Louis d'or. Als Unternehmer wurde Pierre Mouthod von Etagnières VD gewonnen. Hilfestellung leistete alt-Ratsherr de Fegely d'Orsonnens. Die Kosten, so sah der Staatsrat vor, sollten durch ein mäßiges Weggeld gedeckt werden. Dieser Zoll mußte allerdings erst von der Tagsatzung gebilligt werden ⁶.

c) Die Ausführung

Die Arbeiten fingen planmäßig an und machten sichtlich Eindruck. So ersuchten die Gebrüder Blanc, die Besitzer des Bades von Schwarzsee, am 14. Oktober 1824 den Staatsrat, die Straße bis zu ihrem Badehaus weiter zu führen. Sie wollten dafür Fr. 500.— in jährlichen Raten von Fr. 32.— zur Verfügung stellen. Die Regierung bedachte, daß dies Heilbad gesundheitsfördernd wirkte, die Pflege der Kranken im Kanton erlaubte und touristisch wie auch finanziell genutzt werden konnte. So erlaubte sie die Weiterführung der Straße. Die jährlich geschätzten 600–700 Franken Zolleinnahmen deckten wohl nicht nur den Unterhalt, sondern finanzierten auch noch den ausgesprochenen Kredit an Plaffeien und den Vorschuß für die Straße ⁷.

Der Herbst 1825 brachte dem Bauherrn einige unangenehme Überraschungen. So mußte Raemy im August einige Quellen mehr fassen und umleiten, um das Straßengelände zu entwässern. Diese Arbeit, die auch den Grundbesitzern nützte, kostete Fr. 100.—. Mehrausgaben. Im Oktober zertrampelten Viehherden anlässlich des Alpabzuges die provisorische Straßenführung. Ende Oktober brachten heftige Ungewitter zwei Brük-

⁶ AEF, RM 1822 p. 449, RM 1824 p. 231, 287, 477; FP 1822 p. 387, FP 1823 p. 4, 81, 208, FP 1824 p. 260, 294, 296, 361, 371, 381, FP 1825 p. 18. F. Kuenlin, Dictionnaire géographique, statistique et historique du canton de Fribourg, Bd. 2, Freiburg 1832, p. 337, Artikel Schwarzsee.

⁷ AEF, RM 1825 p. 171; FP 1825 p. 235, 403.

ken zum Einsturz. Die neuen Bachverbauungen und die Wiederherstellung der Brücken wurden mit Fr. 1500 vorgesehen. Das Frühjahr 1826 brachte neuerliche Unannehmlichkeiten. Während des Winters wurde die bestehende Straße schon eifrig genutzt. Die überladenen Fahrzeuge richteten jedoch erhebliche Schäden an. So durfte ein Wagen seit dem 24. April 1826 nur noch zwei Fässer Gips oder einen Baumstamm mit einem Durchmesser über 30 cm transportieren und nicht mehr das beobachtete Vielfache davon. Widerhandlungen wurden mit Fr. 8.— Buße, die dem Anzeiger zukam, geahndet. Im Juni stürzten erneut zwei Brücken ein. Die Reparatur kostete Fr. 352.—, die aber der Bauführer wegen nachlässiger Arbeit tragen mußte. – Scherereien mit Landentschädigungen gab es nicht. So bekamen die Gebrüder Bärswyl von Tafers diesbezüglich vom Finanzrat zu lesen, daß 1. schon der alte Weg an der Stelle der neuen Straße verlief und die Straße nicht so viel mehr Platz beanspruche, 2. die Grundbesitzer nur Nutzen von der Straße hätten und 3. die Straße viel zu teuer würde, zahlte man allen Landbesitzern eine Entschädigung ⁸.

Im Juli 1826 bemerkte der Finanzrat erstaunt, daß auch Schwarzenburger, also bernische Untertanen, die neue Straße zum Viehtreiben benutzten. Bern zahlte aber keinen Kostenbeitrag. Diese Finanzierungsquelle wurde aber nicht weiter verfolgt und angezapft, machte Bern doch an der Tagsatzung Opposition gegen das Weggeld ⁹.

Joseph von Raemy legte am 20. November 1826 die Schlußabrechnung vor. Die Baukosten beliefen sich auf Fr. 12 699,99, die Reparaturen auf Fr. 2 077,70, die Weiterführung der Straße bis zum Bad auf Fr. 1 277,40 (ohne den Beitrag der Brüder Blanc), total also Fr. 16 012,98. Dazu kamen noch Fr. 1080,10 an verschiedenen Tagelöhnen und Fr. 108.— an Unkosten von Raemy. Der Finanzrat fand dies etwas teuer und wollte Fr. 18.— am Taggeld des anfänglich als so sparsam eingeschätzten Raemy einsparen. Der Staatsrat wunderte sich zwar auch über die Höhe der Kosten, ließ aber seinem leitenden Ingenieur das verdiente Geld ¹⁰.

Das Baudossier konnte aber noch nicht geschlossen werden. Im April 1827 mußte die Verbindungsstraße zwischen Plaffeien, hinter der Saga, bis auf die Höhe des Hohensteines neu hergerichtet werden. Dies erfolgte auf Kosten der Plaffeier. Zur gleichen Zeit kamen Hang und Straße bei Buntschena ins Rutschen. Die erforderlichen Bachverbauun-

⁸ AEF, RM 1825 p. 434, 490, RM 1826 p. 151; FP 1825 p. 177, 206, 210, 219, 225, FP 1826 p. 324, 363.

⁹ AEF, RM 1826 p. 375. Bern wehrte sich besonders gegen die gar nicht vorgesehene Verzollung der transportierten Güter, so Käse, Heu, Holz, etc. AEF, GRM 1826 p. 164.

¹⁰ AEF, RM 1826 p. 428; FP 1826 p. 435.

gen und Straßenreparaturen kosteten den Staat neuerlich Fr. 400.—. Daneben forderte der Unternehmer Mouthod Fr. 439.— für Ausbesserungen. Dies Geld wurde ihm verweigert, da er schlechte Arbeit geliefert hatte. Im Mai 1827 ließen sich Sebastian Bärswyl, Jakob Schaller, Christian Zbinden, Joseph Zosso und Hayoz von Guschelmuth nicht beschwichtigen und forderten gerichtlich eine Entschädigung für abgetretenes Land. So mußte der Oberamtmann entscheiden ¹¹. Erst 1828 brachte Ruhe und eine kostenlose Nutzung der Straße für den Staat.

3. Der Zoll und das Zollhaus

Der Staatsrat hatte sich am 21. Mai 1824 für die Errichtung eines Wegzolls zur Kostendeckung entschlossen. Nach Paragraph 11 der eidgenössischen Verfassung von 1815 mußte aber die Tagsatzung neue Zölle im Inland genehmigen. Der vereinfachte Vorschlag des Finanzrates wurde nach der Genehmigung durch den Großen Rat am 23. Januar 1826 an die Tagsatzung weitergeleitet. Folgende Gebühren waren für die Dauer von 15 Jahren vorgesehen: 5 Rappen pro Pferd, Ochse, Kuh, Stier, Esel, Maulesel, 2 1/2 Rappen pro Färse, junger Ochse, fettes Schwein, 1 1/4 Rappen pro Kalb, Schaf, Ziege, mageres Schwein und ähnliche Tiere, 2 Batzen pro Luxuswagen («Berner Wägelein, Bank-Wagen, Kabriolet, Kutsche usw.») oder Schlitten für jedes Zugtier, 5 Rappen pro leeren Wagen für jedes Zugtier, 2 Batzen pro besatteltes, beritenes oder beladenes Pferd oder Saumtier, 1 Batzen pro Faß Kalk oder Gips. Mit Rücksicht auf Bern wurden andere Waren nicht verzollt. Freiburg wollte nur ein Weggeld erheben. Eine richtig ausgebaute Zollstätte wie zum Beispiel Murten, Kerzers oder Châtel-St-Denis zu erstellen, lag nicht in der Absicht der Regierung ¹².

Das allen eidgenössischen Ständen zugesandte Gesuch wurde von diesen quittiert. Der Vorort Luzern verlangte aber für die Tagsatzung eine eidgenössische Prüfung und setzte Oberstleutnant der Genie Wurstemberger von Bern und Finanzratschreiber Staub von Solothurn als Experten ein. Ingenieur von Raemy und Oberzollaufseher von Chollet begleiteten die Herren an der Inspektion. Anlässlich der Tagsatzung vertraten die freiburgischen Gesandten, die Staatsräte Augustin von Gasser und Karl von Schaller, ihre Sache so gut, daß entgegen dem Kommissionsantrag auf Nicht-Eintreten 15 Stände für das Weggeld stimmten.

¹¹ AEF, FP 1827 p. 65, 69, 92, 111.

¹² AEF, RM 1824 p. 231, RM 1826 p. 20, 23; GRM 1824 p. 64, GRM 1826 p. 128, 164. Sammlung der Gesetze Bd. 11, p. 41.

Bern machte Opposition, fand das Weggeld «unnachbarlich» und argumentierte mit vielen «Aber ...» Die Tagsatzung genehmigte dies Weggeld auf 10 Jahre unter dem Vorbehalt einer Einigung mit Bern und einer allgemeinen, eidgenössischen Zollrevision. Die Tagsatzung von 1827 bestätigte am 13. Juli ihren Beschluß von 1826. Anlässlich der Sitzungen von 1836 und 1846 wurde dies Recht jeweils um 10 Jahre verlängert. Die Bundesverfassung von 1848 hob mit Kapitel 9, Paragraph 56 die internen Zölle auf. So fiel auch das Weggeld auf der Straße Plaffeien–Schwarzsee dahin. Dieser Zoll brachte schon 1828 706,971/2 Franken ein. Die verlorenen Rechte und Finanzen vergütete der Bund pauschal. So bezahlte er zum Beispiel schon 1851 über 50 000 Franken für die entgangenen, kantonalen Zolleinnahmen¹³.

Der im September 1826 vom Finanzrat vorgeschlagene Wegknecht Ulrich Thalmann mit einem Lohn von Fr. 141.— wurde am 9. April 1827 vom Staatsrat zum Zolleinnehmer bestimmt. Als solcher wurde er vereidigt und mit 10 % der Zolleinnahmen entlohnt¹⁴.

Noch fehlten aber die Installationen, Zollhaus und Zollschränke. Zu diesem Zweck nahmen alt-Oberamtmann de Weck und Ludwig von Chollet im Januar 1827 eine Ortsbesichtigung vor. Nach Unterredungen mit Plaffeien schlugen sie die Errichtung eines kleinen Holzhauses und der Schranke beim Zusammenfluß der Sense vor. Kostenvoranschläge von zwei einheimischen Zimmerleuten beliefen sich auf Fr. 500.—. Am 13. Oktober 1827 wurde das zufriedenstellend erstellte Zollhaus vom Zimmermann Thalmann übernommen. Die Arbeit kostete Fr. 500.—, dazu kam eine Prämie für die gute Arbeit von Fr. 25.— und die Ausgaben für die Fenstergitter (Fr. 30.—), das Schloß (Fr. 7,50), die Schranke (29,87 1/2 Franken), total 592,37 1/2 Franken. Im Oktober 1829 wurden für rund 20 Franken Doppelfenster gegen Kälte und Regen eingesetzt¹⁵. So versorgte das Zollhaus seine Dienste bis zur Aufhebung des Weggelds. An diese Tätigkeit erinnern heute Ortsbezeichnung und Wirtschaft Zollhaus, 1882 bei der Errichtung noch Pinte du Midi genannt¹⁶.

¹³ AEF, RM 1826 p. 26, 27, 63, 104, 142, 175, 309; Missiven 1826 I p. 337, 1826 II p. 69, 75, 80, 83; Staatsrechnungen 586 p. 4; Tagsatzungsberichte 1826, 1827, 1836, 1846. W. Fetscherin, Repertorium der Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung aus den Jahren 1814–1848, Bd. 1, p. 1053, 1054, 1074, 1105.

¹⁴ AEF, RM 1826 p. 349, RM 1827 p. 151, RM 1832 p. 74; FP 1826 p. 406. Nach dem Tode des Amtsinhabers wurde Hans Joseph Remy von Plaffeien zum Wegknecht und Zöllner berufen. FP 1841 p. 201, 214, 240.

¹⁵ AEF, FP 1827 p. 7, 20, 25, 66, 186; FP 1828 p. 400, FP 1829 p. 194.

¹⁶ 1882 erhielt Kasimir Remy ein Wirtepatent für fünf Jahre gegen 700 Fr. für das Haus No 176 Im Zollhaus, genannt «Pinte du Midi. Der Wirtewechsel fand anfänglich relativ schnell statt: 1889 Bernhard Raemy, 1894 P. Sigrist, 1902 Rosa Trechsel geb. Votz, 1907 Hans Joseph Lauper und Nikolaus, etc. AEF, Patente 1864–1914.

4. Schlußbetrachtung

Die Entwicklung von Zoll und Straße Plaffeien–Schwarzsee zeigt deutlich, wie nahe Industrie, Tourismus, Wirtschaft und Verkehr zusammenhängen, wie eines ohne das andere kaum denkbar, nur schlecht Entwicklungsmöglich ist. Die Lösung der Finanzierungsprobleme durch eine Sondersteuer, das Weggeld, ist auch heute noch viel beredet. Es ist erfreulich, daß die zielbewußte Handlung der Regierung, die durch die Schaffung von Straße und Zoll weitgehendst dem Volkswohl diente, ein Denkmal, wenn auch in der Form einer guten Wirtschaft, erhielt.

Abkürzungen: AEF = Staatsarchiv Freiburg (Archives de l'Etat de Fribourg)
RM = Ratsmanual des Kleinen Rates
GRM = Großratsmanual
FP = Protokoll des Finanzrates
CT = Rechnungen (comptes).