

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 10/11 (1879)  
**Heft:** 16

**Artikel:** Die Strassen und die Brücken des Cantons Freiburg  
**Autor:** Gremaud, A.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-7660>

### **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:** 22.02.2026

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

## Die Strassen und Brücken des Cantons Freiburg.

(Nach einem Bericht v. Cantons-Ingenieur A. Gremaud.)

Es wird wohl von Niemand in Abrede gestellt werden, dass die Schweiz im Fach des Strassen- und Brückenbaues ziemlich bedeutende Leistungen aufzuweisen hat und hierin den Vergleich mit andern Ländern keineswegs zu scheuen braucht. Um so auffallender muss es erscheinen, dass verhältnissmässig so wenig über diese Bauten allgemein bekannt ist, während doch eine einlässliche Darstellung des gesammten schweizerischen Strassen-netzes, seiner historischen Entwicklung, Art und Weise der Verwaltung u. s. w., und namentlich der wichtigern Kunstbauten sicher von grossem Interesse wäre.

Dem Bestreben, diesem Ziel bestmöglich gerecht zu werden, verdanken wir allerdings die Entstehung des äusserst verdienst-vollen Werkes von Hrn. Bundesrath *Bavier* über „die Strassen der Schweiz“, das in diesem Blatte eingehende Würdigung gefunden hat. Gleichwohl ist mit dem Erscheinen dieser Schrift der fragliche Gegenstand noch bei Weitem nicht erschöpft, und Hr. Bavier selbst sagt in seiner Vorrede, dass es zu einer solchen Darstellung einlässlicher Untersuchungen und Arbeiten in den *Cantonen* bedürfte, von denen ein jeder seine eigene Strassen-geschichte und seine eigene Verwaltung hat. Wie viele werth-volle Materialien und Pläne mögen sich noch in den Cantons-archiven vergraben finden, die nur an's Tageslicht hervorgezogen und gesammelt zu werden brauchten, um Stoff zu einer recht nützlichen und interessanten Arbeit zu liefern! In einigen *Cantonen* ist dieses allerdings geschehen und sind Auszüge aus solchen Arbeiten zur Veröffentlichung gelangt. Wir nennen darunter *Graubünden*, über dessen Strassenwesen ein ausführlicher Bericht einer Specialcommission im Jahr 1876 erschien\*); *Aargau* und *St. Gallen*, deren Berichte auf der Ausstellung in Philadelphia vorlagen und seither auszugsweise in diesem Blatt mitgetheilt wurden\*\*); *Waadt*, über dessen öffentliche Arbeiten ein Referat im *Bulletin de la Société vaudoise des ingénieurs et des architectes, année 1876*, nachgelesen werden kann; endlich den *Canton Bern*, über dessen Strassenwesen Hr. Ingenieur *Kutter* letztes Jahr in diesem Blatt ausführliche Mittheilungen gebracht hat.\*\*\*) Wir sind in der glücklichen Lage, diesen Arbeiten eine weitere beifügen zu können. Für die letztjährige Pariser Ausstellung hat Hr. Cantonsingenieur *Gremaud* eine sehr vollständige, mit vielen Plänen und photographischen Ansichten begleitete Abhandlung über die Strassen- und Brücken-bauten des Cantons *Freiburg* ausgearbeitet, die es wohl verdient, in weitem Kreisen bekannt zu werden, und die wir autorisirt sind, im Auszuge wieder zu geben.

Ueber den Zustand der Strassen und Communicationswege in frühern Zeiten herrscht, wie in den meisten Ländern, so auch im *Canton Freiburg*, ein grosses Dunkel. Die wenigen schriftlichen Nachrichten darüber sind viel zu unsicher und widersprechend, als dass sie zu ernsthaften Studien irgend Anhalt bieten könnten. Bis um die Mitte des 14. Jahrhunderts sind wir kaum auf andere Documente angewiesen, als auf die jetzt noch sichtbaren Ueberreste alter Wege, die antiquarischen Gegenstände, welche durch Nachgrabung gefunden oder durch neuere Arbeiten aufgedeckt worden sind, und auf einige Localnamen. Doch lassen sich die Strassen nach ihrer historischen Entwicklung ungefähr in fünf Zeitperioden theilen, die mehr oder weniger mit der politischen Geschichte des Landes zusammenhängen.

### 1. Periode der Römer bis zur Völkerwanderung um's Jahr 400 nach Ch.

Die dürftigen Ueberlieferungen, Ueberreste u. s. w. aus jener Zeit gestatten folgende Schlüsse. Durch den jetzigen *Canton Freiburg* führte ein Theil der grossen Heerstrasse, die

zwischen Mailand und Mainz angelegt war und über den grossen *St. Bernhard*, *Martigny*, *Vevey*, *Moudon*, *Avenches*, *Solothurn* und *Aeugst* (*Augusta Rauracorum*) ging. Diese Strasse folgte dem *Broye-Thal* und dem *Murtensee*, berührte somit die freiburgischen Bezirke *Veveyse*, *Glâne*, *Broye* und den *Seebezirk*. Von dieser Hauptstrasse zweigte sich eine andere von *Payerne* über *Montet* und *Cheyres* nach *Yverdon* ab, wie solches in den *Peutinger'schen Tafeln*\*) angedeutet ist; eine weitere zog sich wahrscheinlich von *Montet* über *le Vuilly*, *Lugnorre* und *La Sauge* gegen *Gampelen*. Endlich sind Spuren eines alten Weges aufgefunden worden, der aus der Gegend von *Marsens* (bei *Bulle*) über *Riaz*, *Vaulruz* entweder nach *Romont* oder über *la Magne* nach *Oron* geführt haben muss. Was den Bau und Unterhalt der Strassen zur damaligen Zeit betrifft, so lagen dieselben wahrscheinlich den *Occupationstruppen* ob.

### 2. Periode des Mittelalters bis zum Eintritt Freiburg's in den Schweizerbund im Jahr 1481.

Auch über diese Epoche sind die Documente nur sehr spärlich. Die am Schluss derselben vorhandenen Strassen sind in einem 1506 herausgegebenen Reglement aufgezählt, welches sich übrigens nur auf das unmittelbar der Stadt untergeordnete Land und die Vogteien *Farvagny* und *Montagny* erstreckte. Es waren dieses folgende Strassen: von *Freiburg* über *Plaffeyen* nach *Guggisberg*; von *Freiburg* nach *Bern* über *Laupen* und über den *Sensebezirk*; von *Freiburg* nach *Schwarzenburg* nebst Abzweigung nach *Ueberstorf*; von *Freiburg* nach *Bulle*; von *Freiburg* nach *Romont*, mit Abzweigung nach *Payerne*; von *Freiburg* nach dem *Käsenberg* und *La Roche*; von *Freiburg* nach *Murten*; nach *Laupen* über *Barberêche*; von *Payerne* nach *Murten*; von *Dompierre* nach *Chandon*. Der Unterhalt der Strassen war damals entweder durch die Gemeinden, oder die Herrschaften (*seigneuries*) oder die Grundbesitzer zu tragen. Dieser Unterhalt beschränkte sich indessen darauf, die Strassen von Zeit zu Zeit mit Zweigen von Tannen oder andern Bäumen zu überdecken.

Die damals bestehenden Brücken waren grösstentheils von Holz. Aus dem Jahr 1353 findet sich eine Convention, die zum Zweck hatte, die beiden Brücken in *Freiburg*, *Pont St-Jean* und *Pont du Milieu*, zu überdecken und während 30 Jahren zu unterhalten; hieraus ist zu schliessen, dass diese Brücken in frühern Zeiten unbedeckt waren. Auch die im Jahr 1469 erbaute *Sensebrücke* bei *Neuenegg* war ursprünglich von Holz. Andere damals schon existirende Brücken waren die von *Tusy*, von der später noch die Rede sein wird, von *Corbières*, *Illens* (diese 3 sämmtlich über die *Saane*), von *Sodbach* (über die *Sense* bei *Schwarzenburg*), zwischen *Bonn* und *Vivers* (*Saane*) u. s. w.

### 3. Zeitraum vom Eintritt in die Eidgenossenschaft bis zum Erlass des Strassengesetzes vom Jahr 1746.

Im 16. Jahrhundert erfuhr das Land *Freiburg* beträchtliche Vergrösserungen durch Theile der eroberten *Waadt*, die Herrschaft *Corbières*, die Grafschaft *Greyerz* u. s. w. Die Strassen waren allgemein nicht im besten Zustand, oft durch *Barriären* abgesperrt, damit das Vieh nicht von einer Gemeinde in die andere hinüber gelangen könne. Im Gemeindebann von *Freiburg* hatte die Regierung noch das alleinige Recht, Transporte auf Wagen zu besorgen. Wiederholte *Ordonnanzen* wurden erlassen, so 1562 und 1651, um die Gemeinden anzuhalten, Strassen auszubessern und in besserm Stand zu halten. Noch mehr Aufmerksamkeit musste dieser Angelegenheit zugewendet werden, als 1675 *Beat Fischer* von *Bern* das *Postregal* von *Bern* nach *Genf* erhielt und ihm von der Regierung erlaubt wurde, die Post durch den *Canton Freiburg* zu führen. Derselbe stellte denn auch die Forderung, dass die bestehenden Strassen verbreitert werden sollten; aber es ging bis zum Jahr 1737, ehe sich der *Grosse Rath* entschloss, eine Commission niederzusetzen, welche über die Mittel berathen sollte, die Strassen in guten Stand zu stellen. Diese Commission schlug vor, es sollten vor

\*) Siehe „Eisenbahn“ V. Band, Seite 38.

\*\*) Siehe „Eisenbahn“ V. Band, Seite 152, VI. Band, Seite 45.

\*\*\*) Siehe „Eisenbahn“ VIII. Band, Seite 109.

\*) Eine Reproduktion dieser Tafeln findet sich in *Bavier's Werk* und im IX. Band der „Eisenbahn“, Nr. 1.

Allem die vier Hauptstrassen Freiburg-Bern, Freiburg-Moudon, Freiburg-Payerne und Freiburg-Murten nach Bedarf corrigirt und auf eine Breite von 18 Fuss gebracht werden. Der Grosse Rath verlangte auch darüber Auskunft, wie hoch sich die Kosten dieser Correctionen belaufen möchten; ein Beweis, dass damals schon die Anschauung zum Durchbruch gekommen war, es könne die Besorgung des Strassenwesens nicht blos den Gemeinden und Anstössern aufgebürdet werden, sondern es müsse der Staat dazu seine kräftige Unterstützung leihen. Sodann trat 1746 ein Reglement über Strassenbesorgung in Kraft, dessen Hauptbestimmungen folgende sind: Alljährlich sind die an den Strassen gepflanzten Hecken und Bäume so zu beschneiden, dass sie den Verkehr nicht hindern. Das Wasser aus Privatgrundstücken darf nicht über die Strasse geleitet werden, sondern, wenn keine anderweitige Ableitung möglich ist, in gemauelter Leitung oder Rinne. Jede Gemeinde hat im Frühling und Herbst die Gräben und Rigolen zu reinigen, die Strassen mit Steinen und Kies zu verebnen, bei Gewitter und Ueberschwemmungen genügend Leute zur Abwehr von Schaden zu stellen. Die Gemeinden sollen regelmässig Steine und Kies an passende Ablagerungsplätze hinführen lassen. Für jedes Quartier werden eigene Aufseher ernannt, welche den Zustand der Strassen überwachen, kleinere Reparaturen vornehmen lassen und über alles an die Regierung Bericht erstatten sollen. Dieselben sind dem Oberaufseher (*grand-voyer*, zugleich Forstmeister) unterstellt, welcher auch wegen Uebertretung dieser Vorschriften die nöthigen Bussen verhängen kann.

In diesem Zeitraum wurden ziemlich viele Brücken theils reparirt, theils umgebaut, theils ganz neu erstellt. Die erwähnenswerthesten darunter sind: die bedeckten Holzbrücken von la Tine (1578), Lessoc (1666—1667), Brenle, unterhalb Estavannens (restaurirt 1572), die steinernen Brücken von Grandvillars (1641), Broc (1579—1581, restaurirt 1707) und die beiden Freiburger Brücken, von denen Pont St-Jean 1746, Pont du Milieu 1633—1634 aus Stein reconstruirt wurden. Die genannten Brücken führen sämmtlich über die Saane. Ueber den Jaunbach haben wir den Pont de la Tzintre bei Charmey (1591 bis 1592, reparirt 1752—1753) und den Pont du Moulin de Broc (1598, reparirt 1713), beide von Stein. Ferner sind zu nennen die steinerne Brücke von Marly über die Gérine (1563, reparirt 1758), die Brücke von Neuenegg über die Sense (aus Stein erbaut 1543—1546, reconstruirt 1596—1598), die Glânebrücke zwischen Neyruz und Ecuwillens (1558, reparirt 1656, 1706 und 1745), die Sonnazbrücke bei Cormagens (1538, reparirt 1610), die steinerne Brücke des Granges über die Veveyse bei Châtel St-Denis (1580, restaurirt 1727).

#### 4. Zeitraum vom Jahr 1746 bis zur Einführung der Bundesverfassung von 1848.

In Folge des Berichtes der oben erwähnten Commission wurde von 1742 an mit der Correction der Hauptstrassen begonnen und namentlich die Bernerstrasse durch den Sensebezirk in Angriff genommen, ferner die Strassen von Freiburg nach Châtel St-Denis, von Dompierre nach Domdidier im Broyethal, und von Freiburg nach Portalban am Neuenburgersee. Eine grossrätliche Ordonnanz vom 9. März 1746 rief die *Chambre économique* in's Leben, um die Staatsfinanzen zu verwalten und die Aufsicht über die Strassenbauten zu führen; ebenso wurde das Amt des Strasseninspectors creirt. 1749 wurde festgesetzt, es sollen alljährlich 1000 Thaler aus den Zinsen der grossen in Sachsen angelegten Capitalien für diese Zwecke verwendet werden. In dieser Weise kamen bis 1798 noch verschiedene Strassen zu Stande, ausser den schon genannten u. a. Vuissens-Moudon, Freiburg-Murten, Romont-Rue. Nach Berthold's Geschichte des Cantons Freiburg betrug die damalige Gesamtlänge der Cantonsstrassen 55 Meilen.

In der darauf folgenden Zeit der Helvetik (1798—1803) konnte wegen der politischen Wirren und auch wegen Geldmangels für das Strassenwesen wenig geschehen; die gesetzgebenden Räte der Schweiz verordneten zwar, dass die Gemeinden den Strassenunterhalt in bisheriger Weise zu besorgen fortfahren sollten und verhiessen ein einheitliches Strassengesetz, welches aber nie zu

Stande kam. Nach Einführung der Mediationsverfassung wurden verschiedene neue Anordnungen und Verfügungen getroffen. So wurde durch Decret vom 7. Dezember 1803 ein *Inspecteur général des forêts, bâtiments, digues, ponts et chaussées* ernannt und dessen Besoldung festgesetzt. 1808 kam ein Gesetz über Strassenunterhalt und Strassenpolizei, durch welches das Institut der Strassenwärter (*pionniers*) geschaffen wurde, von denen jedem eine Strecke von 1000 Fuss Länge zur Besorgung übertragen war; auch wurden die Pflichten des Inspectors, der Staatsangestellten, der Gemeinden u. s. w. festgesetzt. Verordnungen aus den Jahren 1824 und 1826 bestimmten die zulässige Breite der Radfelgen und das Maximalgewicht eines Lastwagens, letzteres zu 120 Centner. An eigentlichen Neubauten war dieser Zeitabschnitt sehr arm.

Von durchgreifendern Folgen war das Strassengesetz vom 4. Mai 1830, welches das gesammte Strassenwesen neu organisirte und die Cantonalstrassen in zwei Classen eintheilte. Zur ersten Classe wurden gerechnet Freiburg-Bern, Freiburg-Bulle-Châtel St-Denis, Freiburg-Romont, Freiburg-Payerne-Cheires, Murten-Fräschels, Dompierre-Domdidier, Freiburg-Murten; zur zweiten Classe Bulle-Montbovon, Vaulruz-Romont, Romont-Ecublens, Grolley-Portalban, Charmey-Sugiez. Beim Bau und Unterhalt dieser Strassen verpflichtete sich der Staat, das nöthige Personal anzustellen, die Unterbauarbeiten und einen Theil der Lieferungen zu übernehmen; die Gemeinden waren hingegen angewiesen, die Fuhrleistungen zu besorgen und das für den Strassenbau und die Kiesbeschaffung nöthige Terrain unentgeltlich zu liefern. Als Minimalbreite wurde für Strassen erster Classe 24 Fuss, für Strassen zweiter Classe 18 Fuss festgesetzt. Die Gemeindestrassen waren ebenfalls in zwei Classen getheilt und sollten mindestens 18, resp. 12 Fuss breit erstellt werden. Ferner enthielt dieses Gesetz Vorschriften über die Strassenpolizei, die Obliegenheiten und Besoldung des Inspectors, der Aufseher (*voyers*) und Strassenwärter, welche später noch mehrfach ergänzt wurden. Die weitere Folge dieses Gesetzes war, dass eine Reihe von neuen Strassen decretirt und erbaut wurden. Vom Jahr 1834 bis 1846 wurden für Strassenunterhalt 558 410, für Neubauten 1 108 102 Fr. verausgabt; die gesammten Auslagen seit 1830 bezifferten sich auf 1 795 102 Fr.

Von bedeutendern Brückenbauten sind vor 1830 höchstens die bedeckte Holzbrücke von Orsonnens über die Neirigue (1773) und die steinerne von Riaz über die Sionge (1824—1825) zu erwähnen. Zwischen 1830 und 1840 fällt die Construction der 4 Drahtbrücken, wovon später die Rede sein wird, ferner der Bau der bedeckten Brücke bei Semsales über die Mortivue (zwischen Bulle und Châtel St-Denis, 1832—1836), der steinernen bei Bulle über die Trême (1836—1841), bei Montbovon über den Hongrinbach (1836—1838), bei Vuippens über den Gêrignoz (1843—1849) u. s. w.

(Fortsetzung folgt.)

\* \* \*

#### Verordnung

##### über die technische Einheit im schweiz. Eisenbahnwesen.

(Correspondenz aus Zürich.)

Tit. Redaction der „Eisenbahn“!

Im Anschlusse an die in den Nr. 11 u. 13 erschienenen Aeusserungen über den Entwurf des eidgen. Eisenbahn-Departements betreffend einheitliche technische Vorschriften für die schweiz. Normalbahnen, seien noch einige Bemerkungen gestattet.

In erster Linie drängt sich die Frage auf, ob wirklich alle Vorschriften des Entwurfs nothwendig obligatorisch sein müssen, oder ob es nicht zweckmässiger wäre, analog den „Technischen Vereinbarungen des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“, mit welchen der Entwurf in vielen Punkten übereinstimmt, zu unterscheiden zwischen für die Sicherheit des Betriebes Nothwendigem, das obligatorisch vorzuschreiben, und blos Wünschbarem, das einfach zu empfehlen ist.