Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte

Band: 2 (1952)

Heft: 2

Artikel: La navigation sur la Sarine

Autor: Niquille, Jeanne

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-77823

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: 13.07.2025

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

LA NAVIGATION SUR LA SARINE

par JEANNE NIQUILLE

Le graveur Martin Martini, dans son célèbre panorama de Fribourg, a garni le cours sinueux de la Sarine de cinq barques et d'un radeau chargé de bois. Ce n'était pas là fantaisie d'artiste: la Sarine était navigable. L'eau qui, pour nous, gens du vingtième siècle, est surtout force, était autrefois route aussi. Les Fribourgeois du moyen âge, qui avaient choisi comme patron saint Nicolas de Myre, le protecteur attitré des navigateurs[1], utilisaient volontiers la rivière pour transporter gens et marchandises dans les contrées de l'Aar et du Rhin, jusque dans cette lointaine Alsace, avec laquelle ils entretenaient des rapports fréquents.

En amont de Fribourg, la navigation avait peu d'importance commerciale; on n'y rencontrait que quelques nacelles, des radeaux, des flottages. Le tronçon Fribourg-Wileroltigen, qui aboutissait à l'Aar et servait à l'exportation d'une partie des industries locales — celle qui n'était pas destinée aux foires de Genève —, présentait plus d'intérêt.

Au treizième et au quatorzième siècle, les politiciens des bords de la Sarine firent de grands efforts pour se concilier la protection et l'amitié de tous ceux qui possédaient, dans le nord, des terres bordant leur voie fluviale. Les rivières appartenaient aux Etats: seigneurs et villes régnaient en maîtres sur les cours d'eau de leur pays; ils avaient le droit de contrôler tous les transports qui passaient et de les frapper de taxes, dont les principales étaient les péages.

[1] BARBIER DE MONTAULT, *Traité d'iconographie chrétienne*, Paris 1890, t. I, p. 172, 174; t. II, p. 390. — J. LAROCHE, *Vie de saint Nicolas*, Paris s. d., p. 126, 378—379.

En 1219, une année seulement après l'extinction des Zaehringen, Frédéric II accordait sa protection à tous les Fribourgeois qui voyageaient dans l'Empire, tant sur terre que sur eau («tam in terra quam in aqua»), ainsi qu'à leurs marchandises[2]. Peu de temps après (1243), Fribourg s'alliait avec Berne[3], puis avec Laupen[4]. En 1318, Fribourg concluait un nouveau traité avec Berne, Soleure, Morat et Bienne[5]. On a prétendu, mais à tort, que Fribourg en Uechtland avec Soleure étaient entrés, en 1327, dans la grande ligue qui unissait les villes rhénanes de Mayence, Worms, Spire, Strasbourg, Bâle, avec Constance, Ueberlingen, Lindau, Fribourg en Brisgau, Zurich, le comte de Kibourg et Berne[6]. C'est une erreur. Fribourg, pas plus que Soleure, n'est mentionné dans cette charte[7]. En revanche, les deux cités figurent, en bonne place, dans l'alliance conclue à Baden, le 20 juillet 1333, par de nombreuses villes soumises à l'Empire ou aux Habsbourg; leurs noms se trouvent à côté de ceux de Berne, Nidau, Aarau, Baden, Brugg, Seckingen, Waldshut, Schaffhouse, Constance, Zurich, Bâle, Breissach, Neuchâtel-sur-le Rhin, etc.[8].

Fribourg s'assurait là des relations de bon voisinage avec des localités importantes sur le Rhin et ses affluents. Il voulut faire plus et inaugura, avec l'aide des Habsbourg, une politique qui devait le rendre, peu à peu, maître de tronçons considérables de la Sarine et de l'Aar. On commença par Gümmenen. Un Fribourgeois, Ulric de Maggenberg, était devenu, en 1288, châtelain impérial à Gümmenen, qui portait alors le joli nom français de La

---

[2] *Recueil diplomatique du canton de Fribourg*, Fribourg 1839, t. I, p. 9.

[3] *Ibidem*, t. I, p. 11.

[4] Le texte de la première alliance avec Laupen n'existe plus, mais le renouvellement de 1294 (*Recueil diplomatique*, t. I, p. 162) en livre la date approximative: «*tempore recordationis inclite Hartemanni, comitis de Kiborc, junioris*», ce qui permet de la fixer entre 1253 et 1263.

[5] *Recueil diplomatique*, t. II, p. 64—67.

[6] K. J. Straub, *Die Oberrheinschiffahrt im Mittelalter mit besonderer Rücksicht auf Basel* (*Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung*, XLI. Heft, Lindau 1912, p. 48).

[7] *Urkundenbuch der Stadt Basel*, Basel, t. IV, p. 57—61.

[8] *Ibidem*, t. IV, p. 102.

Condémine[9]. Les trois fils de Maggenberg vendirent, en 1319, à la commune de Fribourg, le château de Gümmenen et le droit de bac sur la Sarine pour 650 livres de Berne[10]. En 1379, Fribourg s'unit au duc Léopold d'Autriche pour acquérir, de moitié avec lui, une hypothèque de 40000 florins sur Nidau et Büren, que possédaient les Kibourg[11]. Pour saisir cette occasion magnifique de s'installer sur les bords de l'Aar, Fribourg, qui n'avait pas beaucoup d'argent, fit appel à tous ses habitants et sujets, qui se soumirent à un impôt extraordinaire[12]. Et l'on eut alors la satisfaction de placer à Nidau un bailli fribourgeois, Jacques Rych ou Dives[13].

Six ans plus tard, une nouvelle aubaine. Fribourg, qui s'était implanté, entre temps, dans l'Inselgau, c'est-à-dire dans la région de Bienne, et dans le Simmenthal[14], acquérait, toujours avec Léopold d'Autriche, une créance de 2000 florins sur Olten[15]. Les Bernois devinrent inquiets. Le 11 août 1386, profitant de la défaite de Léopold à Sempach, ils déclarèrent la guerre à Fribourg. Ils ne réussirent jamais, malgré plusieurs tentatives, à envahir la ville, qui était bien défendue par ses remparts et sa garnison. Mais ils dévastèrent si cruellement, pendant trois années, les campagnes fribourgeoises que le gouvernement, pressé par les paysans, qui n'en pouvaient plus, dut accepter une paix très dure: elle comportait la perte de toutes les acquisitions territoriales des dix dernières années. Ce fut la fin d'un règne très bref de Fribourg sur l'Aar[16].

Ces essais infructueux des Fribourgeois du quatorzième siècle montrent l'importance que les industriels d'alors attachaient à la navigation. Leur réseau routier était très défectueux; les transports à dos d'animal, par charrette ou autrement étaient coûteux.

---

[9] *Recueil diplomatique*, t. I, p. 125—126.

[10] *Ibidem*, t. II, p. 71—74.

[11] Paul Aeschbacher, *Die Grafen von Nidau und ihre Erben*, Biel 1924, p. 273—274.

[12] *Recueil diplomatique*, t. IV, p. 143.

[13] Aeschbacher, *op. cit.*, p. 275.

[14] Aeschbacher, *op. cit.*, p. 276. — *Recueil diplomatique*, t. IV, p. 161.

[15] Aeschbacher, *op. cit.*, p. 274, note 6.

[16] Gaston Castella, *Histoire du canton de Fribourg*, Fribourg 1922, p. 93.

La voie d'eau se prêtait mieux au trafic des marchandises lourdes[17], des draps et des cuirs surtout, ces deux produits renommés de Fribourg. C'est pourquoi la ville possédait autrefois un port sur la Sarine[18], un petit chantier naval assez réputé et une batellerie.

Le port était en l'Auge, tout près du pont de Berne. Un texte de 1253 parle déjà du «chemin qui conduit au port et à la Sarine»[19]. L'éditeur du *Recueil diplomatique*, qui a commenté cette phrase, identifie cette rue, qui va à la rivière, avec celle des Forgerons et place ainsi le port sur la rive droite de la Sarine. Au contraire, l'excellent connaisseur du quartier de l'Auge qu'était Max de Techtermann situait le port sur la rive gauche, au débouché de la rue d'Or[20]. Son opinion paraît la meilleure. La «Lenda», c'est-à-dire l'endroit où l'on embarque, débarque et où peuvent stationner les bateaux, ce lieu qui est la continuation du port, se trouvait sur la rive gauche. La porte de Stades, le Stadberg, cependant, sont sur la rive droite et ils rappellent aussi, par leur nom, qui est apparenté à «Gestade», le rivage, le port. A tout prendre, la discussion côté droit, côté gauche, paraît assez stérile. Les aménagements de port, telles que nous les concevons aujourd'hui, n'existaient pas. Le port, à Fribourg, était tout simplement l'endroit d'où l'on partait et nous pouvons être assurés que des bateaux prenaient le départ des deux rives. Un point seul est parfaitement certain: au dix-neuvième siècle encore, les voyageurs qui s'embarquaient régulièrement pour Zurzach se donnaient toujours rendez-vous près du pont de Berne[21].

Le port était donc en l'Auge; en compensation, le chantier naval se trouvait à la Neuveville. Aux Petites-Rames, près du pont de

---

[17] Straub, *op. cit.*, p. 50.

[18] Le P. Nicolas Raedlé l'avait signalé à la Société d'histoire du canton de Fribourg, en 1877. Son travail, resté manuscrit, se trouve aux AEF, *Papiers Schneuwly* XXVI, 31; un résumé en a été publié dans les *Archives de la Société d'histoire du canton de Fribourg*, 1888, t. IV, p. 142—143.

[19] *Recueil diplomatique*, t. I, p. 81.

[20] AEF, *Notes manuscrites de Max de Techtermann, Promenade en l'Auge.* L'entrée du Gottéron dans la Sarine se fait sur la rive droite, ce qui fait pencher la balance en faveur de l'opinion Techtermann.

[21] *Feuille d'avis de la ville et canton de Fribourg*, 1816, no. 20, p. 3; no. 32, p. 3; 1827, no. 21, p. 4; 1832, no. 32, p. 2.

Saint-Jean, le Schiffhaus existe encore. C'est l'endroit où se construisaient, au début du dix-neuvième siècle, les embarcations qui sillonnaient la Sarine. Dans son *Explication du plan de Fribourg*, publiée en 1827, le Père Girard parlait aux écoliers de ce «chantier de la marine fribourgeoise»[22] et, sur la plan de la ville, dressé par son confrère, le Père Raedlé, le Schiffhaus, qui portait le numéro 53, était au lieu même où nous le voyons encore aujourd'hui[23]. Antérieurement, il se trouvait ailleurs. Martini le plaçait près du pont du Milieu, à la Planche inférieure. Sur son plan de 1606, il avait le numéro 68; derrière la maison, sous un hangar, le graveur a dessiné nettement un bateau en construction et de nombreuses planches, prêtes à être employées[24]. Des documents manuscrits et imprimés confirment le fait: du quinzième au dix-huitième siècle, le chantier naval de Fribourg — on l'appelait la maison où l'on «fet les nas»[25] — se trouvait à la Planche inférieure, là-même où l'a placé Martini[26]. En 1420, par exemple, le batelier Wernli Gatschi, qui était copropriétaire de cet atelier de construction avec Gewerschi, le vendit à Pierre Möri pour le prix de 24 florins[27]. Quand la ville eut mis la main sur les transports Fribourg–Zurzach, et créé un poste officiel de batelier, elle acheta le Schiffhaus de la Planche[28], qui était sans doute en bois, et, quelques années plus tard, en 1525, elle le rebâtit en pierre[29].

Les constructeurs de bateaux disposaient encore d'une scierie, pour préparer leur matériel; en 1458, elle était à la Planche et appartenait en commun à Stoss et Herting[30]. Plus tard, la scierie des bateliers fut transportée au Gottéron[31].

---

[22] p. 76.

[23] AEF, *Plan Raedlé.*

[24] AEF, *Plan Martini.*

[25] AEF, *Cpte Trés.*, no. 141, p. 103, 107; no. 142, p. 159.

[26] AEF, *Cpte Trés.*, no. 213, f. 24. — *Feuille hebdomadaire des avis de la ville et canton de Fribourg*, 10 avril 1789, p. 3. — AEF, *Manual*, no. 347, p. 197.

[27] AEF, *R. N.*, no. 31, f. 58. — Hektor Ammann, *Mittelalterliche Wirtschaft im Alltag*, Aarau 1942, t. I, p. 164, no. 1613.

[28] AEF, *Cpte Trés.*, no. 213, f. 24.

[29] AEF, *Manual*, no. 43, 27 novembre 1525.

[30] AEF, *Cpte Trés.*, no 111, p. 32.

[31] AEF, *Cpte Trés.*, no. 356, f. 37, 38 verso; no. 358, f. 38; no. 372, f. 5 verso; no. 449, p. 89. — *Manual*, no. 130, 19 août 1585, no. 134, 14 juillet 1587.

Quant aux domiciles privés des bateliers, ils se trouvaient naturellement tous dans les bas quartiers, sur les bords de l'eau. Le premier nautonier, mentionné dans les textes, Wernli Gatschi, habitait en l'Auge, avec femme et enfants, en 1379[32]. Plus tard, il devint propriétaire d'un second immeuble, à la Planche[33]. En 1445, le rôle de l'impôt place trois bateliers, Hans Herman, Gracias et Pierre Dornhalter en l'Auge et trois autres, Hans Herting, Jean Baltzo et Ulli Granser, à la Neuveville[34].

Cela fait, pour cette année 1445, six bateliers connus. Il est très difficile de les recenser au cours des siècles. Car, si l'on repère aisément, chaque année, dès 1497, le nautonier officiel, celui que le gouvernement nommait et rétribuait, il n'en va pas de même avec les autres. Les patrons n'ont probablement jamais dépassé beaucoup, à Fribourg, la demi-douzaine. Mais ils avaient certainement des employés. En 1419, Seiler, qui faisait avec son embarcation des transports de pierre de construction pour la ville, travaillait avec six compagnons[35]; en 1424, il en avait six encore[36]; en 1425, cinq[37]. Dans un rôle de 1444, le ménage de Pierre Dornhalter, par exemple, était composé de cinq hommes, quatre femmes et un enfant[38]; le batelier logeait peut-être chez lui quatre ouvriers qui l'aidaient à construire et à piloter ses barques. Le recensement de 1447 ne mentionne plus, chez Dornhalter, que deux ouvriers, originaires de Franconie[39].

Au seizième siècle, on constate fréquemment le départ simultané de sept bateaux fribourgeois pour Zurzach; le minimum de

[32] J. Zimmerli, *Die deutsch-französische Sprachgrenze in der Schweiz*, Basel 1895, t. II, p. 92. — AEF, *R. N.*, no. 11, f. 15 verso; no. 12, f. 159; no. 15, f. 124, 221.

[33] Bonfils-de Vevey, *Le premier livre des bourgeois de Fribourg 1341 — 1416* (*Arch. Soc. Hist. Frib.*, t. XVI), Fribourg 1941, p. 60. — AEF, *Reg. Bourg.*, t. II, f. 21. — *R. N.*, no. 18, f. 94.

[34] AEF, *Stadtsachen A*, no. 576a).

[35] AEF, *Cpte Trés.*, no. 34, p. 65.

[36] AEF, *Ibidem*, no. 44, p. 38.

[37] AEF, *Ibidem*, no. 48, p. 117.

[38] Ferdinand Buomberger, *Bevölkerungs- und Vermögensstatistik in der Stadt und Landschaft Freiburg (im Uechtland) um die Mitte des 15. Jahrhunderts* (*Freiburger Geschichtsblätter*, 1900, t. VI—VII), p. 156.

[39] *Ibidem*, p. 181.

l'équipage étant de deux hommes par embarcation, il fallait qu'il y eût, au moins, quatorze bateliers.

Le recrutement n'était pas toujours facile. Souvent, Fribourg devait chercher ses pilotes dans les régions de l'Aar. Gatschi, le batelier de 1379[40], Martin Fidelbogen et Schilling qui travaillaient à Fribourg en 1513, David Rummel, en 1584, étaient des Bernois[41]. Fridli, en 1497[42], et Rodolphe Rennolt, en 1525[43], venaient d'Aarau. Antoine Koch, en 1548, était de Lucerne[44]. Bernard Zimmermann, engagé en 1563, arrivait de Mellingen[45]; Ludwig Krätz, en 1606, de Soleure[46].

Et pourtant, à la fin du moyen âge et au seizième siècle encore, le métier nourrissait son homme. A vrai dire, on ne prenait pas l'eau en hiver, de novembre à mars, et les transports, parfois, ne rapportaient pas gros; mais la construction des bateaux[47], les travaux d'aménagement et d'endiguement de la Sarine[48], l'entretien des ponts[49] et surtout le commerce d'exportation et d'importation, auquel se livraient les bateliers fribourgeois[50], leur procuraient des gains appréciables[51].

---

[40] AEF, *R. N.*, no. 12, f. 61 verso, 62.

[41] HALLER, *Bern in seinen Rathsmanualen*, Bern 1902, t. III, p. 24. — AEF, *Manual*, no. 30, f. 82; *Missival*, no. 30, f. 178 verso.

[42] AEF, *Cpte Trés.*, no. 190, f. XXIV verso.

[43] AEF, *Manual*, no. 43, 22 décembre 1525. — *Documents divers*, 23 août 1544.

[44] AEF, *Besatzungsbuch*, no. 10, f. 23 verso.

[45] AEF, *Documents divers*, 15 avril 1563.

[46] AEF, *Cpte Trés.*, no. 401, p. 122.

[47] AEF, *Cpte Trés.*, no. 80, p. 158; no. 84, p. 195, 196; no. 86, p. 106, no. 87, p. 151; no. 92, p. 179.

[48] AEF, *Cpte Trés.*, no. 87, p. 153; no. 100, f. 111, 114; no. 106, p. 95; no. 141, p. 56; no. 142, p. 70; no. 156 f. LXVI verso; no. 158, f. LXXXX verso; no. 183, f. XLVII; no. 184, f. XXX; no. 190, f. LXII verso; no. 541, f. 183 verso.

[49] AEF, *Cpte Trés.*, no. 95B), «*Les Pont*»; no. 98B), f. XXXIX; no. 114, p. 114; no. 122, p. 92; no. 136, p. 102—103; no. 138, p. 81; no. 157, f. LV verso; no. 172, f. XXV verso.

[50] AEF, *R. N.*, no. 12, f. 132, 133, 255, 257 verso; no. 15, f. 115; no. 16, f. 85, 91, 92, 120 verso, 126 verso; 156 verso; 180, 192, 211; no. 18, f. 21, 38 verso, 39, 54 verso, 119 verso; no. 17, f. 49 verso.

[51] Auxquels on peut ajouter leur salaire, lors des exécutions des crimi-

Dornhalter, dont il était question tout à l'heure, déclarait au fisc, en 1445, une fortune de 2900 livres, ce qui le plaçait parmi les dix personnes les plus riches de l'Auge, qui comptait alors 396 contribuables et des biens évalués, au total, à plus de 160000 livres. C'est dire que le quartier n'était pas pauvre; il comptait même, parmi ses habitants, Rodolphe de Vuippens qui était, en importance, le deuxième capitaliste de la ville[52].

Hans Seiler, de Chevrilles, qui s'établit comme batelier à Fribourg, en 1415[53], et travailla parfois avec Dornhalter[54], habitait la Planche, où il était propriétaire d'une maison. Il mourut en 1443, avant donc que fût perçue la taille extraordinaire de 1445 et nous ne savons pas exactement quelle était sa fortune. Mais il avait été, à deux reprises, banneret[55], c'est-à-dire chef militaire et politique du quartier, ce qui est une preuve — non des biens — mais de la considération dont il jouissait auprès de ses voisins de la Neuveville; car, en ces temps, le banneret était élu directement par le peuple. La veuve de Seiler, d'ailleurs, vivait, en 1445, dans une modeste aisance, puisque ses biens étaient taxés 600 livres[56].

A cause de leurs effectifs assez restreints, les bateliers fribourgeois ne réussirent pas à former une corporation, analogue à celle de leurs confrères de Berne ou de Soleure, par exemple[57]. Ils entraient dans les abbayes de leur quartier, celle des Tanneurs de l'Auge[58], celle du Sauvage ou des Chamoiseurs de la Neuveville[59].

---

nels, condamnés à la noyade. AEF, *Cpte Trés.*, no. 127, p. 123, 124; no. 141, p. 185—186, 187, 188; no. 147, p. 217; no. 148b), f. CII.

[52] AEF, *Stadtsachen* A, no. 576a). — Buomberger, *op. cit.*, p. 122, 128.

[53] AEF, *R. N.*, no. 17, f. 15 verso, 33.

[54] AEF, *Cpte Trés.*, no. 56, p. 104.

[55] Pierre de Zurich, *Catalogue des avoyers, bourgmaîtres, bannerets...* (*Annales Fribourgeoises*, 1918, p. 105).

[56] AEF, *Stadtsachen* A, no. 576a).

[57] K. Howald, *Die Gesellschaft zu Schiffleuten* (*Berner Taschenbuch* 1874, p. 268, 271, 321). — G. Appenzeller, *Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare* (*Mitt. Hist. Ver. Sol.* 1922, t. XI).

[58] AEF, *Procès-verbal de l'abbaye des tanneurs*, 1730—1853, f. 6 verso, 8, 9, 33.

[59] AEF, *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1707—1845, 14 juin 1725; 8 septembre 1763.

Pas de corporation à Fribourg, mais des associations de deux, trois, quatre ou même cinq bateliers, qui s'engageaient à travailler ensemble, à partager les risques, les bénéfices et les pertes de l'entreprise. Wernli Gatschi et Pierre Gewerschi, à partir de 1396, naviguèrent et trafiquèrent de conserve, sans que nous connaissions le contrat qui les liait[60]. Hans Seiler et Ulli Granser faisaient, en commun, en 1438, des transports réguliers, avec deux bateliers de Berne, pour le compte de cinq tanneurs fribourgeois[61]. Le 30 octobre 1441, devant le notaire Conrad Kraft, quatre Fribourgeois, Pierre Dornhalter, Hensli Peder, Ulli Granser et Jean Baltzo, se lièrent, pour dix ans, par la convention suivante: tous s'engageaient à transporter par eau gens et marchandises, à frais et bénéfices communs. Granser et Baltzo, qui paraissent avoir été spécialisés dans la construction, devaient recevoir une prime personnelle de cinq livres pour chaque grande embarcation nouvelle, sortie de leur chantier, et de quatre livres pour les bâtiments plus petits. Il leur était interdit d'en fabriquer pour des gens étrangers à l'association ou d'en vendre à l'insu des sociétaires. Tous les pilotes versaient dans la caisse commune le produit des taxes payées par les passagers ou les expéditeurs de marchandises; toutefois, ils avaient le droit d'en soustraire un florin et demi, pour leur entretien, quand ils entreprenaient le grand voyage de Bâle ou de Klingnau. Les avances de fonds et de matériel furent faits par les plus fortunés, Dornhalter et Peder, qui devaient être remboursés au fur et à mesure des rentrées d'argent[62]. Trois mois plus tard, un cinquième associé fut admis: Hans Herting[63].

On ne connait pas les résultats obtenus par la société. Vers la fin du quinzième siècle, cependant, le métier paraît avoir traversé une crise qui rendit nécessaire — ou du moins justifia — l'intervention du gouvernement dans l'organisation des voyages à Zurzach.

---

[60] AEF, *R. N.*, no. 11, f. 173 verso, 184; no. 12, f. 8 verso, 133, 176 verso; no. 14, f. 248; no. 16, f. 120 verso; no. 18, f. 20, 20 verso; no. 31, f. 58.

[61] AEF, *R. N.*, no. 74, f. 19 verso.

[62] AEF, *R. N.*, no. 74, f. 88 verso. — Hektor Ammann, *Die Zurzacher Messen im Mittelalter (Separat-Abdruck aus dem Taschenbuch der Hist. Gesellsch. des Kant. Aargau)*, 1923, p. 85—86.

[63] AEF, *R. N.*, no. 74, f. 88 verso.

Ce transport était, pour les industriels fribourgeois, très important. Chaque année, la petite cité des bords du Rhin ouvrait deux grandes foires, l'une à la Pentecôte, l'autre à la Sainte-Vérène, patronne de Zurzach, le 1er septembre. Le marché, très fréquenté par les Suisses, les Allemands, les Alsaciens, durait plusieurs jours. Les Fribourgeois s'y rendaient régulièrement dès le début du quinzième siècle; ils y trouvaient un débouché intéressant pour leurs draps et surtout pour leurs cuirs; plus tard, ils y apportèrent aussi du fromage[64].

Avant de partir pour la foire, les voyageurs fribourgeois imploraient la protection de saint Nicolas et faisaient une offrande de «bien allée» à l'œuvre du moutier, c'est-à-dire à la construction de l'église paroissiale[65]. Ils s'embarquaient de bonne heure, le matin, vers six heures. Si tout allait bien, ils arrivaient le soir à Soleure, où ils s'arrêtaient, se restauraient et passaient habituellement la nuit[66]. Le lendemain, le bateau conduisait les Fribourgeois jusqu'à Klingnau. C'est dans cette localité qu'on débarquait les gens et les colis destinés à la grande foire[67]. De Klingnau, la route terrestre était courte jusqu'à Zurzach. On évitait ainsi l'endroit un peu dangereux où l'Aar se jette dans le Rhin et, surtout, le trajet très pénible où il aurait fallu remonter le fleuve de Koblentz à Zurzach et où il y avait un rapide.

En parlant de ces voyages périodiques à la petite cité argovienne, qui existaient encore de son temps, le Père Girard disait cette phrase, qui paraîtrait énigmatique aux lecteurs d'aujourd'hui: «Ce bateau ne va qu'à la foire de Zurzach et ne revient plus»[68] Effectivement, ces voyages ne comportaient pas de retour. Tous les bateaux fribourgeois, une fois vidés, étaient vendus à Klingnau. C'étaient généralement les bateliers des environs, ceux de Laufen-

---

[64] Ammann, *op. cit.*, p. 36—39. — AEF, *Manual*, no. 113, 20 juillet 1576.

[65] Hektor Ammann, *Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen*, Aarau 1930, p. 113—114.

[66] AEF, *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1707—1845, 29 septembre 1724. — *Feuille d'avis*, 17 mai 1816, no. 20, p. 3; 9 août, no. 32, p. 3; 25 mai 1827, no. 21, p. 4.

[67] Ammann, *Zurzacher Messen*, p. 58.

[68] Girard, *Explication du plan de Fribourg*, 1827, p. 35.

bourg, ceux de Schaffhouse qui les acquéraient pour un prix fixé d'avance[69]. Et les Bernois, qui avaient un trafic très important avec Zurzach[70], faisaient tout comme les Fribourgeois. Ils se débarrassaient de leur flottille à Klingnau et n'essayaient pas de remonter l'Aar[71].

C'est ce trafic bisannuel que les magistrats de Fribourg réorganisèrent en 1497. Auparavant, il était le fait d'entreprises privées, le résultat de contrats passés entre propriétaires de bateaux et commerçants. Les cinq tanneurs de Fribourg, qui confièrent, en 1438, à deux bateliers bernois et deux fribourgeois tous leurs transports à Klingnau, pour une durée de quatre ans, avaient convenu avec eux, devant notaire, du prix, 10 sols pour 100 peaux, et des indemnités à verser, en cas d'accident[72]. Ce mode de faire, permis aux industriels importants, jouait moins bien pour les petites gens, qui risquaient, en cas d'affluence, de rester sur la berge, près du pont de Berne, faute d'avoir trouvé une place à bord.

Le Conseil de Fribourg créa, le 27 juin 1497, un poste de batelier officiel[73]. Le titulaire avait la charge et la responsabilité de construire les bateaux nécessaires[74], d'en surveiller le chargement, de choisir les matelots auxiliaires[75], de diriger la flottille jusqu'à Klingnau, d'opérer le déchargement et de vendre les embarcations vides. Le premier élu vint d'Aarau et s'appelait Fridli[76]. Dans la suite, le gouvernement abandonna aux deux abbayes des tanneurs, celle de l'Auge et celle du Sauvage, à la Neuveville, le soin de chercher et de présenter à sa ratification le candidat au poste[77].

---

[69] AMMANN, *Neue Beiträge*, p. 11—12, 161, no. 404. — AEF, *Manual*, no. 70, 20 février 1553.

[70] EMIL AUDÉTAT, *Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter*, Diss. Bern 1921, p. 104, 110.

[71] A. HÄRRY, *Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flußschiffahrt* (*Nordostschw. Verband für Schiffahrt, Verbandsschrift*, Heft 5, 1910, p. 3).

[72] AEF, *R. N.*, no. 74, f. 19 verso.

[73] AEF, *Manual*, no. 15, f. 2, 23 verso.

[74] AMMANN, *Neue Beiträge*, p. 145, no. 347.

[75] AEF, *Manual*, no. 30, f. 82.

[76] AEF, *Cpte Trés.*, no. 190, f. XXIV verso.

[77] AEF, *Manual*, no. 95, 5 mars 1567; no. 119, 28 janvier 1580; *Missival*, no. 30, f. 178 verso; *Manual*, no. 140, 13 août 1590; no. 167, 17 août 1616;

Les préparateurs de cuirs, en effet, étaient les plus directement intéressés au bon fonctionnement des transports et ils participaient toujours en assez grand nombre aux expéditions de Zurzach, qu'ils surveillaient[78].

Le gain du batelier officiel varia passablement. Il était constitué par une allocation trimestrielle de 5 livres, soit un traitement annuel fixe de 20 livres; la jouissance d'un logis ou une indemnité de location de 4 à 10 livres; une prime de 3 livres pour chaque bateau participant au voyage; 8 sacs de blé, un manteau tous les trois ans[79]. A cela venaient s'ajouter naturellement les taxes payées par les voyageurs, calculées d'après un tarif établi[80], et le montant perçu à Klingnau, lors de la liquidation des bateaux.

Mais le batelier devait rétribuer lui-même les équipages, auxquels le gouvernement n'accordait que, de temps à autre, des paires de chausses[81]. Le choix de ses acolytes causait, parfois, bien du souci au chef. En 1566, ils firent tous grève[82]; en 1578, de nouveau, ils menacèrent de tout abandonner, s'ils n'obtenaient certaines satisfactions[83].

Une forte équipe de bateliers était nécessaire puisque, très

---

no. 176, 18 août 1625; no. 179, 3 avril 1628; *Ratserkanntnußbuch*, no. 27, f. 402; *Manual*, no. 198, 13 février, 14 mars et 28 mai 1647; no. 201, f. 54 verso; *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1629—1706, f. 20, 22 verso, 46, 63 verso; 1707—1845, 14 juin et 6 juillet 1725; 28 juillet 1737; 25 juillet 1750.

[78] AEF, *Manual*, no. 102, 15 novembre 1570; no. 117, 1er décembre 1578; no. 209, p. 130; no. 257, p. 493; *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1629 à 1706, f. 13, 15 verso, 17, 17 verso, 18 verso, 19 verso; 1707—1845, 29 septembre 1724. — Hellmut Gutzwiler, *Die Zünfte in Freiburg i. Ue.* (1460—1650), *Freiburger Geschichtsblätter*, 1949—1950, XLI—XLII, p. 81.

[79] AEF, *Manual*, no. 40, 9 juillet 1522; *Cpte Trés.*, no. 242, f. 23; *Besatzungsbuch*, no. 5b), f. 1; *Manual*, no. 43, 22 décembre 1525; no. 44, 5 décembre 1526; no. 45, 12 septembre 1527; *Cpte Trés.*, no. 251, f. 59 verso, 63; no. 252, f. 56; *Besatzungsbuch*, no. 10, f. 3, 23 verso; *Manual*, no. 61, 31 mars 1544; *Cpte Trés.*, no. 415, p. 139; no. 418, p. 27.

[80] AEF, *Manual*, no. 48, 5 mai 1531; no. 93, 22 mai 1566; no. 119, 16 juin 1580.

[81] AEF, *Manual*, no. 67, 20 février 1550; no. 90, 25 août 1564; no. 98, 4 novembre 1568; no. 105, 22 mai 1572; no. 107, 27 janvier 1573, 8 mai 1573; no. 110, 26 mai 1575; no. 123, 6 mai 1582; no. 125, 5 juin 1583.

[82] AEF, *Manual*, no. 94, 2 décembre 1566.

[83] *Ibidem*, no. 116, 15 mai 1578.

souvent, au milieu du seizième siècle, sept bateaux, exceptionnellement même huit, partaient ensemble de Fribourg pour la foire de la Pentecôte. Ce marché printanier était plus fréquenté par les Fribourgeois que celui de la Sainte-Vérène, où l'on n'envoyait habituellement, à la même époque, que deux ou trois bateaux[84]. Ces effectifs allèrent en diminuant constamment dès 1573 environ[85]. Du milieu du dix-septième siècle au milieu du dix-neuvième, une seule embarcation suffisait pour chacune des deux foires[86].

Il serait intéressant de connaître les dimensions de ces bateaux et le nombre des passagers. Les textes à ce sujet sont peu précis et assez rares. Au quinzième siècle, les grands bateaux servant aux transports commerciaux avaient, à Fribourg, une largeur de 10 à 11 pieds, soit $3^1/_2$ mètres environ[87]; la longueur n'en est pas indiquée; peut-être, pourrait-on la fixer à une quinzaine de mètres. Le bateau qui, au début du dix-neuvième siècle, partait deux fois par an, pour Klingnau, devait être plus vaste encore. Par le récit d'un accident, arrivé à Aarau, le 3 juin 1827, à un bateau fribourgeois se rendant à la foire de la Pentecôte, nous savons qu'il transportait, à lui seul, 150 voyageurs[88].

[84] AEF, *Cpte Trés.*, no. 250, f. 19 verso; no. 252, f. 19; no. 254, f. 16; no. 258, f. 21; no. 261, f. 20 verso, 24; no. 262, f. 16 verso; no. 264, f. 14 verso; no. 265, f. 15; no. 266, f. 17 verso; no. 268, f. 22; no. 270, f. 14 verso, 18 verso; no. 272, f. 14 verso, 22; no. 274, f. 19; no. 275, f. 27; no. 278, f. 23 verso, 27 verso; no. 279, f. 32 verso; no. 281, f. 23 verso, 30; no. 282, f. 26; no. 284, f. 26 verso; no. 285, f. 30 verso; no. 286, f. 27 verso; no. 288, f. 28, 31; no. 290, f. 30 verso; no. 294, f. 25; no. 295, f. 26 verso; no. 297, f. 24 verso; no. 299, f. 24; no. 301, f. 26; no. 303, f. 26; no. 304, f. 31 verso; no. 306, f. 26; no. 309, f. 24; no. 310, f. 39 verso; no. 312, f. 32; no. 314, f. 32; no. 315, f. 33; no 316, f. 27 verso; no. 317, f. 24 verso; no. 318, f. 33 verso; no. 319, f. 33; no. 320, f. 32 verso; no. 321, f. 34; no. 322, f. 31; no. 323, f. XXXIIII verso; no. 324, f. 33; no. 326, f. 32 verso, 38 verso; no. 328, f. 30, 33 verso; no. 329, f. 38 verso; no. 332, f. 31, 34, 36 verso; no. 334, f. 28 verso; no. 335, f. 33 verso; no. 338, f. XXXV, XXXVII verso; no. 339, f. XL; no 340, f. 31; no. 341, f. 33; no. 342, f. XXXXI.

[85] AEF, *Cpte Trés.*, no. 343, f. 33 verso; no. 344, f. 31; no. 345, f. 33; no. 346, f. 31; no. 349, f. 33 verso; no. 350, f. 27.

[86] AEF, *Cpte Trés.*, no. 407, p. 150; no. 411, p. 140; no. 412, p. 140; no. 415, p. 139; no. 420, p. 32.

[87] AEF, *R. N.*, no. 74, f. 31, 32 verso, 88 verso, 129.

[88] *Feuille d'avis*, 22 juin 1827, no. 25, p. 17—18.

Il faudrait bien se garder, cependant, de multiplier ce chiffre de 150 par 7 ou 8 et de prétendre qu'au seizième siècle, la flottille fribourgeoise conduisait aux foires de Zurzach un millier de personnes. Les embarcations d'alors, qui étaient probablement plus petites que celles du dix-neuvième siècle, contenaient plus de marchandises que de passagers. Un commerçant fribourgeois emmenait avec lui de 30 à 100 pièces de drap[89]; chaque tanneur partait avec d'énormes ballots de cuir[90]. Au dix-huitième et au dix-neuvième siècle, les voyageurs n'étaient plus tous des marchands; il y avait, sur les bateaux, des étudiants, des pèlerins, ce qui explique le nombre élevé des passagers[91].

Zurzach n'était pas l'unique marché que fréquentaient les bateliers de Fribourg. Au seizième siècle, ils allaient aussi à la foire de la Saint-Gall, à Soleure, où ils vendaient surtout du drap et du fromage. Le trafic Fribourg-Soleure était organisé comme celui de Klingnau, mais il ne nécessitait jamais qu'une seule embarcation[92].

La consommation de bateaux était, à la bonne époque, assez forte, à Fribourg, et le constructeur officiel n'avait pas trop des mois d'hiver et de printemps pour préparer sa flottille. En principe, il lui était interdit de travailler pour les particuliers. Parfois, on tolérait, cependant, qu'il augmentât son chiffre d'affaires en fournissant un ou deux bateaux à des étrangers[93]. La construction fribourgeoise était connue pour sa solidité bien au-delà du bassin de l'Aar. Les bateaux vides, vendus à Klingnau, étaient employés par les gens de Schaffhouse et de Laufenbourg pour leurs transports allant

---

[89] AEF, *Manual*, no. 41, 6 mai 1524. — Ammann, *Neue Beiträge*, p. 128, no. 326.

[90] AEF, *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1629—1706, f. 29 verso.

[91] Alexandre Daguet, *Fribourg, centre industriel au moyen âge* (*Emulation*, septembre 1841, no. 2, p. 3).

[92] AEF, *Correspondance de Soleure*, 1538, *Mittwoch vor Mathei*; *Cpte Trés.*, no. 274, f. 24; no. 278, f. 29 verso; no. 282, f. 29 verso; no. 290, f. 30 verso; no. 301, f. 27; no. 320, f. 35; no. 322, f. 34; no. 324, f. 33 verso; no. 328, f. 35 verso; no. 330, f. 35 verso; no. 332, f. 36 verso; no. 346, f. 33; *Manual*, no. 176, 16 octobre 1625.

[93] AEF, *Manual*, no. 75, 29 avril 1557; no. 77, 17 mars 1558; no. 79, 1er février 1559; no. 83, 17 juin 1561; no. 85, 6 février 1562; no. 97, 28 mai 1568; no. 116, 3 février 1578; no. 188, 27 octobre 1637.

à Bâle et plus loin encore. Et ils portaient sur les bords du Rhin et ailleurs le renom des constructeurs. De Saint-Gall[94], de Zurich[95], de Zofingen[96], de Neuchâtel-sur-le-Rhin[97], des commandes arrivaient à Fribourg, qu'on ne pouvait pas exécuter toutes. En 1559, par exemple, le comte Conrad de Tübingen, seigneur de Liechteneck, sollicitait, comme une faveur, la livraison, par le batelier Koch, d'une embarcation pour son bac sur le Rhin. On l'accorda[98].

Lorsque le Conseil de Fribourg refusait l'exportation de bateaux, autres que ceux qu'on vendait à Klingnau, il s'en excusait en parlant de l'appauvrissement excessif des forêts. A vrai dire, les bateliers acquéraient aisément les sapins employés pour le bordé du bateau. Quand il s'agissait de trouver les couples transversaux — en dialecte allemand «Rangen» — qui formaient la membrure du bâtiment et s'obtenaient, paraît-il, par le cintrage de bois dur, chêne, frêne ou acacia, ils rencontraient parfois quelques difficultés[99].

Si la navigation sur la Sarine et l'Aar était de beaucoup la plus importante pour les bateliers fribourgeois et si on les rencontrait surtout à Soleure[100], à Olten[101], à Aarau[102], à Brougg[103] et à Klingnau, cela ne veut pas dire qu'ils évitaient toujours le Rhin.

En 1396, la société Gatschi-Gewerschi s'engageait à mener sains et saufs à Bâle deux Juifs Elyod et Mordochei[104]; les mêmes bateliers, en 1408, conduisirent un couple juif jusqu'à Schlettstadt, près de Colmar[105]. Ces deux bateliers se livraient, pour leur compte,

---

[94] AEF, *Documents divers*, 25 avril 1571; *Manual*, no. 118, 12 nov. 1579.

[95] AEF, *Missival*, no. 23, f. 61.

[96] AEF, *Manual*, no. 128, 3 août 1584.

[97] AEF, *Correspondance d'Allemagne*, I, 16 mars 1557, 6 juin 1559.

[98] *Ibidem*, 18 juillet 1559; *Missival*, no. 19, f. 104 verso, 105.

[99] AEF, *R. N.*, no. 15, f. 73 verso; *Manual*, no. 79, 1er février 1559; no. 98, 13 et 16 décembre 1568; no. 127, 3 mai 1584; no. 128, 13 novembre 1584; no. 190, 4 août 1639; no. 304, p. 33.

[100] AEF, *Cpte Trés.*, no. 274, f. 24; no. 541, f. 93 verso; no. 545, f. 131 verso; no. 546, f. 220 verso.

[101] AEF, *Cpte Trés.*, no. 488, p. 89.

[102] AEF, *Cpte Trés.*, no. 177, f. XVIII verso, XIX verso.

[103] AEF, *Documents divers*, 26 mai 1570; *Cpte Trés.*, no. 480, p. 42; *Manual*, no. 342, p. 187.

[104] AEF, *R. N.*, no. 12, f. 8 verso.

[105] *Ibidem*, no. 14, f. 248.

à un commerce assez intense, achetant où ils passaient des marchandises qu'ils revendaient avec bénéfice sur les foires ou à Fribourg[106]; ils se trouvèrent, en 1396, débiteurs d'une assez forte somme, 48 florins, envers deux commerçants de Bâle et un de Genève; ils convinrent avec leurs créanciers de se libérer de leur dette par des transports fluviaux, dans le cours de l'année suivante[107].

Le 14 janvier 1452, Hensli Herting se chargeait, par contrat, de conduire jusqu'à Strasbourg toutes les teintures fabriquées à Fribourg, par Jacques Aigre; le tarif des expéditions était fixé d'avance et le batelier, obligé de naviguer, quel que fût le niveau de l'eau, dans les trente jours qui suivaient la livraison de la marchandise par le producteur[108].

En 1588, un Fribourgeois, Pierre Cotanting, embarquait sur la Sarine des fromages destinés à Bâle[109].

Les commerçants n'étaient pas seuls à employer la voie d'eau. Elle était utilisée aussi pour les transports de troupes et de matériel de guerre. Gatschi conduisit, en 1405, sur son bateau, des arbalétriers fribourgeois envoyés au duc d'Autriche[110]. En 1439, quand les Armagnacs dévastèrent l'Alsace, Fribourg se mit sur pied de guerre et fit préparer, par Hans Seiler, des bateaux pour ses soldats. Comme l'ennemi n'approcha pas de Bâle, l'expédition fribourgeoise n'eut pas lieu et Seiler ne reçut qu'une indemnité pour son travail inutile[111].

Mais des bateaux chargés de militaires partirent réellement pour Waldshut, en 1468[112]. Du matériel fribourgeois fut expédié à Morat, par la Sarine jusqu'à Vogelshaus, en 1476[113]; deux cents hommes, envoyés à Bâle, en 1678, s'y rendirent par eau sur un

---

[106] *Ibidem*, no. 11, f. 34 verso, 173 verso; no. 12, f. 132, 133; no. 15, f. 115.

[107] *Ibidem*, no. 11, f. 184. — AMMANN, *Mittelalterliche Wirtschaft*, I, p. 57, no. 591.

[108] AEF, *R. N.*, no. 67, f. 80 verso, 81. — AMMANN, *Zurzacher Messen*, p. 93.

[109] AEF, *Manual*, no. 136, 14 octobre 1588.

[110] AEF, *Cpte Trés.*, no. 7, p. 101.

[111] *Ibidem*, no. 73, p. 139.

[112] *Ibidem*, no. 132, p. 43.

[113] *Ibidem*, no. 147, p. 107.

bateau construit par Giroud, le nautonier officiel[114]. Ce fut un Giroud aussi — il y en eut toute une dynastie dans le monde des bateliers fribourgeois — qui conduisit, en 1664, 30 quintaux de poudre jusqu'à Waldshut[115]; en 1684, 50 quintaux jusqu'à Brougg[116].

Durant la guerre de Savoie, au milieu du quinzième siècle, les soldats fribourgeois ne quittèrent pas la terre ferme, mais les diplomates et les officiers, envoyés par le duc d'Autriche, circulèrent souvent un bateau. En 1447, avant que le conflit éclatât officiellement, six bateliers fribourgeois, Peter Praderwan, Ulli Granser, Hans Herting, Jean Baltzo, Nicolas Baldweg et Heintzi Gros, reconduisirent, aux frais de la ville, les nobles chevaliers Wilhelm de Grünenberg et Pierre de Morimont ou Mörsberg jusqu'à Saeckingen, sur le Rhin[117].

Ce fut Fribourg aussi qui paya le voyage en bateau jusqu'à Bâle de la femme du chevalier de Morimont et de celle du capitaine Meyer[118]. Longtemps après la fin de la guerre, alors que Fribourg avait déjà tourné le dos à l'Autriche, il fallut encore solder, à Hensli Peder, un transport par eau, vieux de plusieurs années, de trois nobles délégués des Habsbourg[119].

Enfin, dès le dix-septième siècle, les bateliers fribourgeois eurent la clientèle régulière de hauts dignitaires ecclésiastiques et de Capucins, qui ne pratiquaient pas volontiers le sport équestre. Le nonce apostolique en Suisse, Louis de Sarego, évêque d'Adria, quitta Fribourg, en 1617, par voie d'eau, et fut conduit jusqu'à Klingnau par Hans Thorman et François Fragnière[120]. En 1686, le célèbre prédicateur franciscain Marc d'Aviano, qui avait évangélisé les Fribourgeois, gagna Soleure, par la Sarine et l'Aar, sur la barque de Cristù Stern[121]. Les Pères consulteurs et provinciaux, qui visitaient le couvent des Capucins de Fribourg, les Pères fri-

[114] *Ibidem*, no. 474, p. 69.

[115] *Ibidem*, no. 459, p. 95.

[116] *Ibidem*, no. 480, p. 42.

[117] *Ibidem*, no. 90, p. 272, 276.

[118] *Ibidem*, no. 92, p. 190.

[119] *Ibidem*, no. 100, f. 20.

[120] *Ibidem*, no. 413, p. 37.

[121] *Ibidem*, no. 482, p. 45. — Georges Corpataux, *Visite du Père Marc d'Aviano à Fribourg (1686)*, (*Annales Fribourgeoises*, 1916, t. IV, p. 24).

bourgeois et bullois, qui se rendaient fréquemment au chapitre de l'Ordre à Olten ou à Soleure, préféraient souvent l'eau à la route[122].

Les bateaux étaient utilisés régulièrement aussi par les touristes et les baigneurs qui fréquentaient Bonn. Dans la *Feuille hebdomadaire des avis*, publiée à Fribourg, en 1791, on pouvait lire l'annonce suivante: «Pierre Deleseu, batelier, demeurant non loin du pont de Berne, partira tous les dimanches après midi pour les bains de Bonn avec un batelet pouvant contenir une quarantaine de personnes et s'arrêtera en passant près de l'hermitage de la Magdelaine. Il conduira aussi pendant la semaine et à très juste prix les personnes qui souhaiteroient se rendre tant aux bains qu'audit hermitage, en l'avertissant un peu à l'avance»[123].

La preuve est donc faite de l'importance qu'avait autrefois la Sarine, de Fribourg à Wileroltigen, pour les relations de la ville avec ses voisins du Nord. Il reste maintenant à examiner ce qu'était la navigation, moins intéressante, en amont de Fribourg.

Le barrage de la Maigrauge n'existait pas avant 1870 et rien n'empêchait les barques et les radeaux de circuler. Sur de petits trajets et quand ils étaient vides, les bateaux, près de Fribourg, remontaient même le cours de la rivière par la force des rameurs ou, très rarement, avec l'aide de chevaux[124]. Ces embarcations allaient en amont chercher les matériaux nécessaires à la construction des ponts, des fortifications et des maisons. Au quinzième siècle, on amenait ainsi, par eau, à Fribourg, du bois de Hauterive[125], de la pierre des carrières de la Maigrauge[126], du Botzet[127] et d'Illens[128].

Pour le bois, cependant, il était bien rare qu'on utilisât des barques: on le flottait. On pouvait faire le flottage — en patois

---

[122] AEF, *Cpte Trés.*, no. 413, p. 81; no. 483, p. 38; no. 488, p. 89; no. 501, p. 43, 49; no. 505, p. 102; no. 506, p. 105; no. 522, p. 53; no. 524, p. 45; no. 540, p. 38; no. 541, f. 93 verso; no. 545, f. 131 verso; no. 546, f. 220 verso.

[123] 24 juin.

[124] AEF, *Cpte Trés.*, no. 130, f. 95 verso.

[125] *Ibidem*, no. 156, f. XLV verso. Près de Hauterive, un endroit, au bord de l'eau, s'appelle, aujourd'hui encore, Le Port.

[126] AEF, *Cpte Trés.*, no. 9 «*Achet de piera*»; no. 30, p. 71; no. 35, p. 54.

[127] *Ibidem*, no. 130, f. 102 verso; no. 135, p. 189, 190.

[128] *Ibidem*, no. 138, p. 96.

flötzar ou flöcha[129] — à bûches perdues, c'est-à-dire jeter un à un dans la Sarine les troncs ou billons et les abandonner au fil de l'eau. Des ouvriers, qui suivaient le flot, repoussaient les pièces échouant sur les bords[130], sortaient le bois arrivé à destination[131] et l'empilaient sur les rives. Ce mode de faire, le plus simple, quand on peut occuper toute la largeur de la rivière sans risquer de nuire à des navigateurs ou des pêcheurs, fut fréquemment employé dans le canton de Fribourg, du quinzième au dix-neuvième siècle.

Mais on pouvait aussi faire du flottage en trains, c'est-à-dire construire, dans la rivière, des radeaux composés d'un certain nombre de pièces de bois réunies. Dans ce cas, les flotteurs montaient sur les radeaux, dont ils dirigeaient le cours avec de longues perches[132].

Les comptes anciens des trésoriers de Fribourg sont pleins de mentions de flottages faits pour le gouvernement. De leur côté, les particuliers utilisaient souvent ce mode de transport pour leur bois. Les flottages atteignirent probablement leur plus grand volume au milieu du dix-neuvième siècle, quand des industriels, tels que les Roll, achetaient et abattaient des forêts entières dans la Gruyère, qu'ils acheminaient par l'Hongrin ou la Jogne, la Sarine et l'Aar jusqu'à Soleure[133]. La navigation, il y a cent ans, était devenue déjà rare sur la Sarine et ces masses d'arbres flottants, qui passaient à une date fixe, annoncée par la *Feuille d'avis*, ne risquaient pas trop d'emporter ou d'endommager des barques. Les bateliers étaient avertis d'avance de l'arrivée des flots, qui se faisaient habituellement en mars.

Dans les temps anciens, l'emploi de la voie d'eau eût été plus fréquent encore, si on avait trouvé le moyen de remonter les ri-

---

[129] *Ibidem*, no. 85, p. 176; no. 86, p. 220; no. 134, p. 126; no. 154, f. XLVI.

[130] *Ibidem*, no. 180, f. 32 verso.

[131] *Ibidem*, no. 38, p. 162—163; no. 181, f. XX verso, XXXIIII verso; no. 182, f. 14; no. 204, f. XX.

[132] J. Vetter, *Die Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein (Schaffhausen-Basel)*, Karlsruhe 1864, p. 56—58, 62, 64. — AEF, *Cpte Trés.*, no. 307, f. 31 verso; no. 313, f. 30.

[133] *Feuille officielle du canton de Fribourg*, 1838, no. 11, 15 mars, p. 12; 1842, no. 10, 10 mars, p. 10; 1844, no. 9, 29 février, p. 12; 1846, no. 8, 19 février, p. 6.

vières. Ramer dans le sens du courant est commode, peu fatigant; vendre son bateau à l'arrivée et s'en revenir à pied, à cheval ou en char était moins agréable. En 1701, on crut pouvoir améliorer la situation des bateliers. Un gentilhomme bourguignon, du nom de Dromec, annonça successivement aux magistrats de plusieurs villes suisses, Bâle, Berne, Zurich, Lucerne et Fribourg, qu'il avait découvert le secret «de faire remonter, sans chevaux, des bateaux de différentes grandeurs sur toutes sortes de rivières navigables». Au vu des expériences effectuées et qui parurent probantes aux Fribourgeois, le Conseil des Deux-Cents accorda au noble étranger l'autorisation d'employer sa machine sur la Sarine et le mit au bénéfice d'une sorte de monopole de remorquage[134].

Six mois plus tard, Dromec eut un émule, Claude Glasson, de Bulle, qui crut, lui aussi, avoir trouvé le moyen de remonter le cours de l'eau[135]. Les deux inventeurs durent causer quelques déceptions aux Fribourgeois; on n'entendit plus parler d'eux dans la suite.

Il serait intéressant de savoir en quoi consistait leur procédé. Un système de treuils, sans doute, et non la vapeur. Papin, qui passe pour avoir, le premier, utilisé la vapeur pour propulser les bateaux, ne fit ses premiers essais de navigation qu'en 1707; ils eurent lieu en Allemagne et ne paraissent pas avoir été connus ni imités à Fribourg. Après les échecs de Dromec et de Glasson, on en resta aux simples rames et aux voyages au fil de l'eau.

Pour clore cet exposé, duquel a été exclu volontairement le chapitre des péages et impositions, il convient de relater quelques accidents, naufrages et noyades des navigateurs fribourgeois. Il y eut des drames, moins nombreux, cependant, qu'on serait tenté de le présumer.

Des bateliers officiels, Antoine Koch, en 1560, périt dans les flots de l'Aar, près de Büren[136]; vingt ans plus tard, son successeur immédiat, Bernard Zimmermann, se noyait aussi[137]. A part Ro-

---

[134] AEF, *Manual*, no. 252, p. 3—4, 6; *Ratserkanntnußbuch*, no. 30, f. 363 verso. — Härry, *op. cit.*, p. 9—10.

[135] AEF, *Manual*, no. 252, p. 538.

[136] AEF, *Besatzungsbuch*, no. 10, f. 23 verso; *Missival*, no. 20, f. 52.

[137] AEF, *Besatzungsbuch*, no. 10, f. 23 verso.

dolphe Rennolt, qui fut assassiné, en 1544[138], les autres bateliers de la ville semblent avoir eu des morts paisibles. En cas de naufrage, leur habitude de l'eau et la pratique de la natation leur donnaient plus de chances de se sauver que n'en avaient beaucoup de passagers.

En octobre 1625, un bateau fribourgeois, qui transportait à Soleure quelques personnes et plusieurs quintaux de chaux et de fromage, chavira près de Bonn: il avait heurté une grosse racine d'arbre, qui était dans l'eau. Tout occupés à repêcher la cargaison, les bateliers ne s'aperçurent pas de la disparition d'une femme qui était à bord: elle se noya. Il faisait nuit déjà; le bateau était parti avec du retard et il était surchargé. A bon droit, le conducteur fut accusé d'imprudence; on le punit de trois jours de prison au pain et à l'eau[139].

Un naufrage plus tragique, qui avait eu lieu à Laupen, en 1586, avait coûté la vie à neuf Fribourgeois. Le responsable était un certain Hans Gendre alias Techtermann, propriétaire et pilote de l'embarcation; il l'avait si mal conduite, qu'elle était allée se jeter contre le pont de Laupen. La faute de Techtermann fut jugée très grave; elle lui valut le bannissement[140].

Les autres accidents, qui sont relatés en 1428[141], 1482[142], 1505[143], 1517[144], 1521[145], 1529[146], 1539[147], 1567[148], 1579[149], 1588[150], 1724[151],

[138] AEF, *Documents divers*, 23 août 1544.

[139] AEF, *Manual*, no. 176, 16 et 20 octobre 1625; *Thurnrodel*, no. 12, 25 octobre 1625.

[140] AEF, *Manual*, no. 132, 1er juillet 1586.

[141] Hektor Ammann, *Freiburg und Bern und die Genfermessen*, Langensalza, s. d., p. 21.

[142] AEF, *Manual*, no. 6, f. 81 verso.

[143] AEF, *Cpte Trés.*, no. 205, f. XX—XXII.

[144] AEF, *Manual*, no. 34, f. 85; no. 35, f. 19; *Cpte Trés.*, no. 231, f. 21. — Ammann, *Zurzacher Messen*, p. 38, 135—136.

[145] AEF., *Cpte Trés.*, no. 237, f. 83 verso.

[146] *Ibidem*, no. 253, f. 20; *Manual*, no. 46, 7 juin 1529.

[147] AEF, *Cpte Trés.*, no. 274, f. 19; *Manual*, no. 57, 11 septembre 1539.

[148] AEF, *Manual*, no. 95, 7 avril 1567; no. 96, 14 juillet 1567; *Chronique Rudella*, no. 63b), p. 178.

[149] AEF, *Manual*, no. 118, 18 septembre 1579.

[150] *Ibidem*, no. 136, 14 octobre 1588.

[151] AEF, *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1707—1845, 29 septembre 1724.

1827[152], parlent tous de marchandises perdues, mouillées, détériorées, mais pas de morts de passagers.

Après chaque malheur, le gouvernement intervenait pour punir les fautifs, s'il y en avait, pour publier des ordonnances, qui devaient empêcher la répétition des imprudences commises. C'est ainsi qu'il fut amené à interdire les chargements excessifs[153], les abus de boisson des conducteurs[154], les jeux de hasard sur les bateaux[155], les voyages nocturnes.

La navigation sur les rivières était, presque partout, défendue, la nuit[156], non seulement à cause des accidents dus à l'obscurité, mais aussi parce qu'il était difficile aux gardes de surveiller les allées et venues des bateaux. Dès que le soir tombait, toutes les portes de la ville étaient fermées. Personne ne devait entrer à Fribourg; personne ne devait en sortir. Avec un bateau, c'était un jeu d'éluder la défense. L'ordre fut donné à tous les propriétaires d'embarcations de les enchaîner et cadenasser, chaque soir, afin qu'on ne pût les employer. Les bannerets des quatre quartiers, qui étaient les magistrats responsables de l'ordre public, pouvaient, seuls, accorder des permis exceptionnels de circulation nocturne[157].

Aujourd'hui, on ne navigue plus guère sur la Sarine, ni de jour ni de nuit. Les routes meilleures, les chemins de fer, les automobiles, les barrages ont fait délaisser la voie d'eau fribourgeoise, qui paraît, d'ailleurs, n'avoir plus tout à fait le volume d'autrefois.

---

[152] *Feuille d'avis*, 22 juin 1827, no. 25, p. 17.

[153] AMMANN, *Neue Beiträge*, p. 128, no. 325.

[154] AEF, *Procès-verbal de l'abbaye du Sauvage*, 1707—1845, 29 sept. 1724.

[155] AEF, *Manual*, no. 44, 12 juin 1527; no. 51, 28 janvier 1534.

[156] HOWALD, *op. cit.*, p. 279.

[157] AEF, *Manual*, no. 300, p. 300; no. 315, p. 61; *Correspondance du Conseil de Police*, 1803—1804, p. 229.