



# Historische Verkehrswege im Kanton Freiburg

# Les chemins historiques du canton de fribourg

VORAB-VERSION FR



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen ASTRA  
Office fédéral des routes OFROU  
Ufficio federale delle strade USTRA  
Uffizi federal da vias UVIAS

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz  
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse  
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera  
Inventari da las vias da comunicazion istoricas da la Sviza



## Geleitwort aus dem Kanton Freiburg Avant-propos du canton de Fribourg

Während der Planet sich allmählich in einem Cyberraum auflöst, worin das Herumreisen in virtuellen Netzen digitaler Zeitungen zur Tagesordnung gehört, greifen einige wieder zum Pilgerstab, um auf dem Jakobsweg oder den Spuren anderer Heiliger zu wandeln. Diese markierte Rückkehr zu unseren ersten Schritten ist keineswegs paradox. Vom Schulweg bis hin zu den grossen Ferienrouten prägt uns die Strasse und konfrontiert uns mit Zeit und Raum. In der Vergangenheit und in unserer persönlichen Geschichte sind Strasse und Weg allgegenwärtige Metaphern unseres Schicksals.

Das umfangreiche Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz ist für uns ein wertvoller Schlüssel zum Verständnis der Gegenwart, indem es die Verbindungen zwischen Kantonen, Regionen, Dörfern, Häusern und Menschen offenlegt. Würde man über die Karte der grossen Strassen einen Wohlstandsindex legen, liesssen sich die Faktoren deutlicher erkennen, die den Verlauf der wichtigsten Verkehrswege bestimmt haben, der Wege zu den Messen, der Handelsrouten, Salz- und Käsestrassen. Überdies zeigt das Inventar, dass zu allen Zeiten beträchtliche Summen für den Ausbau des Strassennetzes, insbesondere auch den Brückenbau, aufgewendet wurden. Der Kanton Freiburg, der für seine Einbindung in das Eisen- und Autobahnnetz gekämpft hat, weiss um die Bedeutung der Hauptachsen.

Historiker und Juristen wissen aus Erfahrung, dass nichts beständiger ist als ein Wegrecht. Dennoch droht das historische Strassennetz, eingezwängt in die Schablonen der Moderne oder durch Landschaftseingriffe abgewertet, aus dem Gedächtnis zu verschwinden. Landschaftsarchäologen und Historiker haben auch das unscheinbarste Hügelchen und Hecklein untersucht und geduldig die früheren Verbindungen zwischen Hauptrouten und schlichten Karrwegen rekonstruiert.

**A**l'heure où la planète se dissoit dans un cyberspace où tout un chacun voyage sur les réseaux virtuels d'un quotidien numérisé, certains reprennent le bâton du pèlerin pour faire la route de saint Jacques et de tous les saints. Ce retour balisé sur nos premiers pas n'a rien de paradoxal. Du chemin de l'école aux grands trajets de nos vacances, la route nous impose ses tracés et nous confronte au temps et à l'espace. Dans le legs du passé et de nos histoires personnelles, la route et le chemin sont omniprésents comme métaphores de nos destins.

Par son ampleur, l'inventaire des voies de communication historiques de la Suisse nous offre un remarquable outil de compréhension du présent en révélant les liens qui unissent les cantons, les régions, les villages, les maisons et les hommes. Sur la carte des grandes routes, on pourrait superposer un atlas de la prospérité où l'on comprendrait mieux les enjeux qui ont présidé au tracé des grands itinéraires, ceux des foires et des commerces, du sel et des fromages. L'inventaire révèle aussi que toutes les époques ont investi des sommes considérables pour la réalisation des aménagements routiers, les ponts notamment. Le canton de Fribourg qui s'est battu pour ne pas rester en marge du chemin de fer et des autoroutes sait l'importance des grands axes.

Les historiens et les juristes savent d'expérience que rien n'est plus immuable qu'un droit de passage. Et pourtant, le patrimoine routier est en perte de mémoire, adapté aux gabarits de la modernité ou déclassé par les remaniements de nos paysages. Attentifs au moindre repli de terrain, à la moindre haie, les archéologues du territoire et les historiens ont patiemment recomposé les liens qui unissaient les grands chemins aux modestes charrières sillonnant le pays.



Diese Pionierarbeit in Europa verpflichtet uns, die wieder zusammengesetzte Vergangenheit zu pflegen. Mit dieser Publikation trägt das ASTRA zur Aufwertung des Freiburger Kulturerbes bei, wofür wir ihm herzlich danken. Wir hoffen, dass die örtlichen Behörden und die Bevölkerung diese «verborgene Dimension» der Landschaft wahrnehmen und uns helfen, von nun an mehr darin zu sehen als blosse Verkehrswege.

Ce travail de pionner en Europe nous place devant la responsabilité d'entretenir ce passé recomposé. Par cette publication, l'OFROU participe à la mise en valeur du patrimoine fribourgeois et nous l'en remercions vivement. Nous espérons que les autorités locales et la population seront sensibles à cette «dimension cachée» du paysage et qu'elles nous aideront à y voir désormais plus que de simples voies de communication.



**Isabelle Chassot**

Erziehungs-, Kultur- und Sportdirektorin  
Conseillère d'Etat, Directrice de l'instruction publique,  
de la culture et du sport



Quelques traces de l'histoire des voies de communication du canton de Fribourg: le Pontet en dessous d'Allières (FR 28.1.3) restauré „in extremis“ en 1993  
(Photo: Pierre Zwick); chemin creux dans la molasse (FR 1201.1.1) près de St. Antoni  
(Photo: Fredi Bieri).



## Inhalt Table des matières

- 5 DIE VERKEHRSWEGE**  
**ROUTES ET CHEMINS**
- 6 Die wichtigsten Strassenverbindungen im Kanton Freiburg**  
**Les principales liaisons routières du canton de Fribourg**  
Ein historischer Überblick (Philipp von Cranach)  
Un aperçu historique
- 18 Témoins de l'ingénierie du passé: les ponts**  
Quand les ouvrages d'art racontent l'histoire (Pierre Zwick)
- 27 Karten und Pläne im Kanton Freiburg**  
**Cartes et plans dans le canton de Fribourg**  
Heimatkundliche und kulturhistorische Betrachtungen (Hans-Uli Feldmann)  
Etudes d'histoire locale et culturelle
- 36 Les voies de communication de Bulle au col du Jaun**  
Entre commerce du fromage et tourisme pédestre (Corinne Reust)
- 42 Kapellen und Kreuze am Weg**  
Elemente der religiös geprägten Landschaft im Kanton Freiburg (Fredi Bieri)
- 50 Die alte Strasse von Freiburg nach Schwarzenburg**  
Hohlwege und Pflästerungen (Philipp von Cranach)
- 53 DAS INVENTAR**  
**L'INVENTAIRE**
- 55 Das IVS im Kanton Freiburg**  
**L'IVS dans le canton de Fribourg**  
Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen  
Un relevé avec des possibilités d'applications multiples

# Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Freiburg immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet, und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weit gehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Freiburg, deren provisorische Fassung im Jahr 2000 abgeschlossen worden ist.

# Routes et chemins

Chaque voie de communication, de la grande route commerciale au plus modeste sentier, est inscrite dans le paysage qu'elle a contribué dans une très large mesure à façonner. A l'instar des monuments élevés à la gloire des puissants, des villages classés ou des sites naturels protégés, les chemins historiques appartiennent à notre patrimoine culturel. Ils sont les témoins de notre passé, parmi les plus fragiles et les plus menacés par les mutations sans précédents intervenues au cours du XX<sup>e</sup> siècle.

Ce bulletin cherche à éclairer les aspects les plus significatifs du riche paysage routier fribourgeois. Il s'appuie sur les travaux de la documentation IVS pour le canton de Fribourg, achevés en 2000.



**Ein historischer Überblick**  
**Un aperçu historique**

# Die wichtigsten Strassenverbindungen im Kanton Freiburg

## Les principales liaisons routières du canton de Fribourg

Das Freiburger Kantonsgebiet umfasst einen von Romont im Südwesten bis nach Murten im Nordosten reichenden Streifen des Mittellands sowie eine südlich anschliessende voralpine Zone, die sich in etwa südlich der Linie Châtel-Saint-Denis–Bulle–Schwarzenburg erstreckt. Gegliedert wird es durch die von Südwesten nach Nordosten verlaufenden Flüsse Saane und Glane sowie durch die Broye, die sich nördlich von diesen zwischen dem geschlossenen Kantonsgebiet und den südlich des Neuenburgersees gelegenen Exklaven dahinzieht. Zwischen den Flusstäler erstrecken sich im Norden sanfte, gegen Süden zunehmend ansteigende Hügel- und Höhenzüge. Die Meereshöhen reichen im Mitteland von 430 m bei Murten und 460 m in der Exklave Surpierre im Broyetal auf bis zu über 1000 m auf dem Rücken zwischen Glane und Saane (Le Gibloux 1206 m). In der voralpinen Zone liegen sie mehrheitlich auf über 1000 m, die der höchsten Gipfel (Moléson, Dent-de-Lys, Vanil Noir, Dent-de-Ruth) zwischen 2000 und 2300 m.

Für die übergeordneten – um nicht zu sagen kontinentalen – Verkehrsströme sind nur die beiden Hauptachsen von Bedeutung, die das schweizerische Mittelland und damit auch das Freiburger Territorium von Südwesten nach Nordosten durchziehen. Über einen direkten Zugang zu einem der für den Nord-Süd-

Le territoire cantonal fribourgeois occupe une partie du Plateau suisse, entre Romont au sud-ouest et Morat au nord-est, ainsi qu'une zone préalpine située au sud de la ligne Châtel-Saint-Denis–Bulle–Schwarzenbourg. Il est traversé par la Sarine et la Glâne, qui s'écoulent du sud-ouest au nord-est, tandis que la Broye, au nord-ouest, longe les enclaves situées au sud du lac de Neuchâtel. Entre ces vallées, on trouve des collines basses au nord, de plus en plus élevées au sud. L'altitude sur le Plateau va de 430 m environ près de Morat et de 460 m dans l'enclave broyarde de Surpierre à plus de 1000 m sur la crête entre la Glâne et la Sarine (Le Gibloux 1206 m). Dans les Préalpes, elle est dépassée en général 1000 m, les plus hauts sommets (Moléson, Dent-de-Lys, Vanil Noir, Dent-de-Ruth) culminent entre 2000 m et 2300 m.

Parmi les liaisons qui empruntent le territoire fribourgeois, seules les deux voies principales traversant le Plateau suisse du sud-ouest au nord-est s'inscrivent parmi les axes de circulation de premier ordre – pour ne pas dire continentaux. Le canton ne dispose pas d'un accès direct à l'un des grands cols alpins pour le

Fernverkehr bedeutenden Alpenpässe verfügt der Kanton hingegen nicht.

### **Abseits der grossen Verkehrswege (vorrömische Zeit bis Hochmittelalter)**

Die Verkehrsverbindungen der vorrömischen Zeit und insbesondere deren genaue Verläufe liegen im Dunkeln; Letztere lassen sich allenfalls noch im unmittelbaren Siedlungskontext bruchstückweise rekonstruieren. Aufgrund von Funden in der Siedlung Châtillon-sur-Glane aus der Späthallstattzeit vertrat die frühere Kantonsarchäologin Hanni Schwab die Hypothese, dass eine Variante einer sehr alten, von Griechenland bis Grossbritannien reichenden Handelsroute durch das Saanetal zum Col de Mosse und von dort weiter über den Grossen Sankt-Bernhard in den Süden geführt habe (FR 4).

In der römischen Zeit bestand gemäss aktuellem Forschungsstand nur ein Vicus (Kleinstadt) im Gebiet des heutigen Kantons, nämlich Marsens-Riaz (1.–3. Jahrhundert). Der Ort, in dem Handwerk (Eisenverarbeitung) sowie ein Tempel des Caturix nachgewiesen sind, diente dem näheren Umland als Zentrum. Mehrere andere Vici verteilten sich rund um das heutige Kantonsgebiet (Bern, Yverdon, Lausanne, vielleicht Vevey). Daneben dürften gemäss modernen Schätzungen ca. 100 römische Guts-höfe im Kantonsgebiet betrieben worden sein, von denen einige respektable Größen erreichten (Bösingen, Cormérod, Ferpicloz, Murten und Riaz). Steinbrüche werden in Châbles, Bösingen und Greyerz-Epargny an-

trafic nord-sud.

### **A l'écart des grandes voies de communication (de la Préhistoire au Moyen Age)**

On est dans l'incertitude pour tout ce qui touche aux voies de communication avant l'époque romaine, en particulier pour leur tracé précis, qui peut tout au plus être reconstitué partiellement, pour les tronçons proches de sites habités. Sur la base de découvertes faites à Châtillon-sur-Glane (habitat de la fin de l'époque de Hallstatt), l'archéologue cantonale Hanni Schwab a soutenu l'hypothèse qu'une variante d'une très ancienne route commerciale menant de Grande-Bretagne en Grèce passait par la vallée de la Sarine pour gagner le col des Mosses et au-delà le Grand-Saint-Bernard et le sud (FR 4).

Au temps des Romains, il n'existe pas, selon les recherches actuelles, qu'un *vicus* (petite ville) sur le territoire de l'actuel canton, à savoir Marsens-Riaz (I<sup>er</sup> – III<sup>e</sup> siècle). On a trouvé dans ce centre régional des traces d'artisanat (travail du fer) et un temple dédié à Caturix. Plusieurs autres *vici* se répartissaient tout autour du territoire cantonal (Berne, Yverdon, Lausanne, peut-être Vevey). Selon des estimations modernes, une centaine de *villae* auraient été exploitées sur le territoire cantonal, dont certaines atteignaient une taille respectable (Bösingen, Cormérod, Ferpicloz, Morat, Riaz). On suppose que des carrières de pierre étaient en activité à Châbles, Bösingen et Gruyères-Epagny. A proximité immédiate du canton se trouvait au nord la colonie d'Avenches, qui formait aussi le



Abb. 1: Freiherr Wilhelm von Glâne gründete zwischen 1132 und 1137 die Zisterzienserabtei Hauterive (deutsch Altenryf), die in einer Schleife des Flusses Saane liegt. Die Abbildung mit Blickrichtung Osten zeigt die barocken Konventsgebäude, die im 18. Jahrhundert neu errichtet wurden. Aquarell von Joseph Meuwly, um 1772 (Kantons- und Universitätsbibliothek Freiburg, Nachlass Jean Mühlhauser).

Fig. 1: Le baron Guillaume de Glâne a fondé entre 1132 et 1137 l'abbaye cistercienne d'Hauterive (en allemand Altenryf), située dans un méandre de la Sarine. La vue, prise en regardant vers l'est, montre les bâtiments conventuels tels qu'ils ont été reconstruits au XVIII<sup>e</sup> siècle en style baroque. Aquarelle de Joseph Meuwly vers 1772 (Bibliothèque cantonale et universitaire de Fribourg, fonds Jean Mühlhauser).

genommen. Unmittelbar nördlich des Kantons lag die Kolonie Avenches, die auch das Zentrum der Civitas der Helvetier bildete. Das Freiburger Kantonsgebiet gehörte zum Hinterland dieser Stadt, die Dichte der Villen, die vor allem im Mittelland und im Tal der Saane lagen, nahm mit der Nähe zur Kolonie zu. Avenches wurde von der römischen Hauptstrasse durchquert, die Italien mit den germanischen Provinzen und den Legionslagern längs der Rheingrenze verband. Diese Strasse, die von Martigny über Vevey, Moudon, Payerne, Avenches und Kerzers nach Solothurn und Augst führte und von der eine weitere Strasse in Richtung Windisch und zum Bodensee abging, stellte die wichtigste Verkehrsachse im schweizerischen Mittelland dar (FR 13.1, FR 19, FR 6 und FR 8).

Sie streifte das Kantonsgebiet im Norden; auf sie und Avenches dürfte ein dichtes Netz von Nebenstrassen hin orientiert gewesen sein, das sich aber nur noch bruchstückweise nachweisen lässt. Wichtigere Regionalverbindungen waren diejenigen durchs Saanetal zum Vicus Marsens-Riaz (FR 4.1), die Strasse, die von Avenches bzw. Payerne nach Yverdon (FR 15) und Lausanne führte sowie vielleicht die gemäss einer alten Hypothese ebenfalls bis in diese Zeit zurückgehende Route aus dem Raum Freiburg über Schwarzenburg zum römischen Tempelbezirk Allmendingen bei Thun (FR 1201).

Von der Spätantike bis ins Hochmittelalter ist die Quellenlage schlecht. Eine grössere Siedlung entstand im Kantonsgebiet nicht, und auch eine frühmittelalterliche Klostergründung ist dort gemäss aktuellem Kenntnisstand nicht bezeugt. Das Kantonsgebiet gehörte zur Sapaudia, in der nach 443 die Burgunder angesiedelt wurden, diese Ansiedlung dürfte aber kaum nennenswerte Bevölkerungsverschiebungen nach sich gezogen haben. Es war Teil des ersten Burgundischen Reiches, das 534 in das fränkische Reich eingegliedert wurde. Veränderungen in der Siedlungsstruktur sind nicht nachgewiesen; man kann jedoch annehmen, dass Avenches, das der Bischof Ende des 6. Jh. in Richtung Lausanne verlassen hatte, ab der zweiten Hälfte des 7. Jh. an Anziehungskraft verlor (in der ersten Hälfte wurden dort noch Münzen geprägt). Die meisten nachgewiesenen frühmittelalterlichen Kirchen lagen – oft über oder in der Nähe von römischen Villen oder Friedhöfen – im Mittellandstreifen, aber auch die Kirche von Bulle, sicher bezeugt im 9. Jh., dürfte aus dem Frühmittelalter stammen. Kirchen wurden oft zum Kern von neuen Siedlungen, wie in Belfaux, dem einzigen Ort, in dem bis heute auch frühmittelalterliche Grubenhäuser nachgewiesen worden sind.

centre de la Civitas des Helvètes. Le territoire cantonal fribourgeois appartenait à l'arrière-pays de cette ville, la densité des *villae*, situées avant tout sur le Plateau et dans la vallée de la Sarine, augmentait à son approche. Avenches était traversé par la voie qui reliait l'Italie aux provinces de Germanie et aux camps légionnaires bordant la frontière du Rhin. Cette route conduisant de Martigny à Soleure et Augst par Vevey, Moudon, Payerne, Avenches et Chiètres, et dont un embranchement se détachait en direction de Windisch et du lac de Constance, représentait l'axe routier le plus important du Plateau suisse (FR 13.1, FR 19, FR 6 et FR 8).

Elle touchait le territoire cantonal au nord; un réseau dense de routes secondaires devait être orienté sur cet axe routier et sur Avenches, mais cela ne peut être vérifié que partiellement. Les liaisons régionales d'une certaine importance étaient la route qui par la vallée de la Sarine gagnait le *vicus* de Marsens-Riaz (FR 4.1), celle qui menait d'Avenches à Payerne, Yverdon (FR 15) et Lausanne, ainsi que celle qui conduisait de la région de Fribourg, par Schwarzenbourg, au sanctuaire d'Allmendingen près de Thoune (FR 1201), pour autant qu'elle soit vraiment aussi ancienne que l'on a pu le supposer.

Les sources d'information sont mauvaises pour l'Antiquité tardive et le Moyen Age classique. Le territoire cantonal n'abritait ni agglomération importante, ni monastère de fondation précoce, selon l'état actuel de nos connaissances. Il faisait partie de la Sapaudia, où s'installèrent les Burgondes après 443 (implantation qui ne devrait pas avoir entraîné un déplacement important de population), puis du premier royaume de Bourgogne, qui fut intégré en 534 dans l'empire des Francs. Des modifications dans la structure de l'habitat ne sont pas prouvées. On peut cependant supposer qu'Avenches, abandonné par l'évêque à la fin du VI<sup>e</sup> siècle au profit de Lausanne, perdit de son attrait à partir de la seconde moitié du VII<sup>e</sup> siècle (dans la première moitié, on y frappait encore monnaie). La plupart des églises datant avec certitude du haut Moyen Age se trouvent sur le Plateau (celle de Bulle, du IX<sup>e</sup> s., constituant une exception) – souvent au-dessus ou près d'une villa ou d'un cimetière romain. Les églises devenaient souvent le cœur de nouveaux villages, comme à Belfaux, le seul endroit où l'on a trouvé des maisons semi-enterrées du haut Moyen Age.

Le réseau routier, hérité de l'époque romaine, subsista dans ses grandes lignes jusqu'au Moyen Age. L'histoire des routes (principales) paraît donc assez statique au premier millénaire de notre ère. Le seul axe d'impor-

Das Strassennetz, das sich in der römischen Zeit entwickelt hatte, bestand in seinen Grundzügen bis ins Hochmittelalter fort. Die einzige Verkehrsachse von über-regionaler Bedeutung blieb – die (Haupt-) Strassengeschichte erscheint also im ersten Jahrtausend unser Zeitrechnung als relativ statisch – die grosse Mittellandstrasse am Nordrand des Kantonsgebiets. Gelegentlich wird angenommen, dass sie an Bedeutung verlor, weil der Verkehr aus Italien über den Grossen Sankt-Bernhard jetzt vermehrt den Weg durch die Waadt in die Kerngebiete des fränkischen Reichs suchte, statt bei Vevey gegen Nordosten abzuzweigen. Ausserdem wurden mit hoher Wahrscheinlichkeit die anderen oben beschriebenen Routen wie z. B. diejenige durch das Saanetal ebenfalls weiter frequentiert. Auch in der Zeit des zweiten Burgundischen Königreichs (888–1032) ändert sich an der Dominanz der Mittellandachse offenbar wenig. Die Pfalzen und die königlichen Güter der rudolfinischen Herrscher konzentrierten sich längs der Mittellandstrasse sowie entlang der Route nach Bulle. 960–962 wurde die Cella in Payerne zu einem Clunianzensemkloster. Über grössere Güter- und Rechtskomplexe verfügten das Kloster Saint-Maurice sowie der Bischof von Lausanne, die mit zahlreichen Kleindynasten konkurrierten. Diese Herrscher konnten sich aber im Gebiet des Kantons Freiburg nicht als übergreifende Ordnungsmacht durchsetzen. Das Gebiet um Saane und Glâne blieb weiterhin Hinterland.

### Die «zähringische Städteleinie» (Hoch- bis Spätmittelalter)

Seit dem ausgehenden 11. Jahrhundert belebte sich die Entwicklung der Siedlungs- und damit auch der Verkehrsstrukturen. Zahlreiche Burgen wurden errichtet; um 1200 sind gegen 70 Burgstellen nachgewiesen. Vom 11. Jahrhundert an entstanden mehrere Klöster, zuerst eher um das spätere Kantonsgebiet herum (Rougemont, Rüeggisberg, Münchenwiler, St. Peter am Bielersee), ab der ersten Hälfte des 12. Jahrhunderts dann auch in demselben (1132/43 Hautcrêt, 1132/37 Hauterive, 1136/37 Humilimont bei Marsens).

Abb. 2: Territoriale Entwicklung Freiburgs bis 1555 (Copyright Historisches Lexikon der Schweiz und Kohli Kartografie, Bern).

Fig. 2: Développement territorial de Fribourg jusqu'en 1555 (Copyright Dictionnaire historique de la Suisse et Kohli cartographie, Berne).

tance suprarégionale restait la grande route du Plateau, au nord du territoire cantonal. On pense parfois qu'elle perdit de son importance, parce que le trafic en provenance d'Italie par le Grand-Saint-Bernard passait de plus en plus par le Pays de Vaud pour rejoindre le cœur de l'Empire franc, au lieu de bifurquer vers le nord-est à la hauteur de Vevey. Les autres routes décrites plus haut, comme celle de la vallée de la Sarine, continuèrent probablement d'être utilisées. La situation ne changea guère, apparemment, sous le second royaume de Bourgogne (888–1032). Les résidences et les domaines royaux de la dynastie rodolphiennne étaient concentrés le long de la route du Plateau et de celle menant à Bulle. En 960–962, la *cella* de Payerne devint un monastère clunisien. Grâce aux terres et droits considérables dont ils disposaient, l'abbaye de Saint-Maurice et l'évêque de Lausanne auraient été en mesure de concurrencer les nombreux petits seigneurs locaux. Mais ils ne parvinrent pas à s'imposer sur territoire fribourgeois comme autorité éminente. La région de la Sarine et de la Glâne resta ainsi un pays décentré.

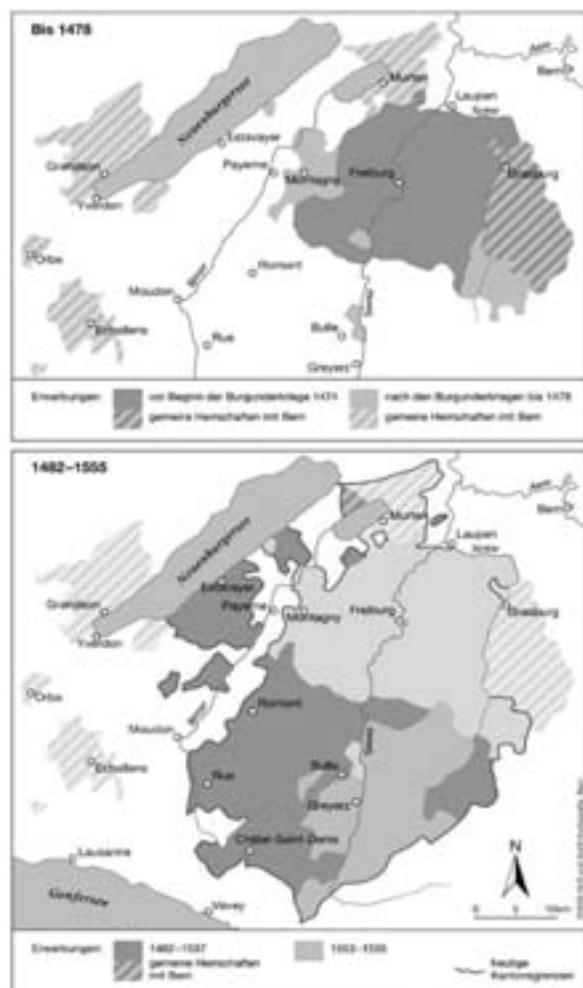


Abb. 3: In der frühen Neuzeit war Freiburg vollständig von Berner Gebiet umschlossen. Bern war aus fiskalischen Gründen bemüht, den Verkehr möglichst im eigenen Territorium zu halten. Es favorisierte deshalb in der Westschweiz in seinem grossen Strassenbauprogramm im 18. Jahrhundert eine in etwa der alten Mittellandtransversale entsprechenden Route von Bern via Murten und Moudon in die Waadt, die Pierre Belle in seiner «Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Genève» (1783) wiedergibt. Da Bern in Murten die Herrschaft mit Freiburg teilte und die neue Chaussee zwischen Domdidier und Dompierre den «freiburgischen Korridor» zum Neuenburgersee durchquerte, musste es gewisse Konzessionen an Freiburg machen.

Fig. 3: A l'époque moderne, le territoire fribourgeois était entouré de tous côtés par l'Etat de Berne. Pour des raisons fiscales, Berne s'efforçait de maintenir le trafic sur son territoire. De ce fait, dans le cadre de son grand programme routier du XVIII<sup>e</sup> siècle, elle a soutenu à l'ouest l'aménagement de la route suivant à peu près le tracé de l'ancienne transversale du Plateau suisse, de Berne au Léman via Morat et Moudon. C'est l'itinéraire que Pierre Bel a décrit dans sa Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Genève (1783). Etant donné que Berne partageait le pouvoir à Morat avec Fribourg et que sa nouvelle chaussée traversait entre Domdidier et Dompierre le «corridor fribourgeois» vers le lac de Neuchâtel, elle dut faire certaines concessions envers Fribourg.



Diese Klöster trieben gemeinsam mit den weltlichen Herrschaftsträgern den Landesausbau wesentlich voran, was sich einerseits in der Siedlungs- und Nutzungsverdichtung im Altsiedelland und anderseits in der Rodung von Waldgebieten und Siedlungsvorstösse in geeignete Zonen im Voralpengebiet bemerkbar machte. Schliesslich wurden in und um das Kantonsgebiet zahlreiche Städte gegründet. Schliesslich wurden in und um das Kantonsgebiet zahlreiche Städte gegründet: Die wichtigsten sind Bulle (vor der Mitte des 12. Jahrhundert vom Bischof von Lausanne), Freiburg (1157) und Murten (drittes Viertel des 12. Jahrhunderts), beide von den Zähringern. Von den über 20 bis Mitte des 14. Jahrhunderts erfolgten Neugründungen sind ausser den drei schon genannten Gruyerz (Grafen von Gruyerz), Romont, Châtel-Saint-Denis und Rue (alle savoyisch) sowie Estavayer-le-Lac heute noch Kleinstädte, zu solchen entwickelten sich daneben auch Avenches und Payerne im Kanton Waadt. Corbières, Vuippens, Vaulruz und La Tour-de-Trême verkümmerten zu Dörfern, Arconciel, Pont-en-Ogoz und Montsalvens wurden aufgegeben.

Im grossen und ganzen waren langfristig nur Stadtgründungen grosser oder mittlerer Dynasten erfolgreich, allen voran diejenigen der Zähringer. Die Zähringer waren dank zwei grosser Erbschaften (1090 Gebiete um Burgdorf nach dem Tod Berchtolds von Rheinfelden und 1127 die Gebiete des Grafen Wilhelm von Burgund) zu einem wichtigen Machtfaktor im Aareraum und den westlich anschliessenden Gebieten aufgestiegen. Nachdem ihnen zwischenzeitlich infolge der Übertragung des Rektorats, der Wahrnehmung der Herrschaftsrechte in

### Le réseau urbain des Zähringen (Moyen Age et bas Moyen Age)

Dès la fin du XI<sup>e</sup> siècle, l'essor démographique entraîna le développement des voies de communication. On construisit de nombreux châteaux forts (une septantaine de sites sont attestés vers 1200). Plusieurs abbayes virent le jour à partir du XI<sup>e</sup> siècle aux alentours du futur territoire cantonal (Rougemont, Rüeggisberg, Villars-les-Moines, Saint-Pierre sur le lac de Bienna), puis à partir de la première moitié du XII<sup>e</sup> siècle également sur le territoire même (Hautcrêt en 1132/1143, Hauterive en 1132/1137, Humilimont près de Marsens en 1136/1137).

Ces abbayes, de même que les seigneurs laïcs, favorisèrent les défrichements, aussi bien dans les zones de colonisation ancienne (densification de l'habitat et intensification de l'exploitation) que dans les forêts et les zones encore inoccupées des Préalpes. Enfin, de nombreuses villes (plus d'une vingtaine) furent fondées avant le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle sur le territoire cantonal et aux alentours. Les plus importantes sont Bulle (avant le milieu du XII<sup>e</sup> siècle), Fribourg (1157) et Morat (troisième quart du XII<sup>e</sup> siècle), la première fondée par l'évêque de Lausanne, les deux autres par les Zähringen. Gruyères (comtes de Gruyère), Romont, Châtel-Saint-Denis et Rue (toutes savoyardes), ainsi qu'Estavayer-le-Lac sont restés jusqu'à nos jours de petites villes, de même qu'Avenches et Payerne dans le canton de Vaud. Corbières, Vuippens, Vaulruz et La Tour-de-Trême n'ont pu maintenir leur statut urbain et sont redevenus des villages, Arconciel, Pont-en-Ogoz et Montsalvens furent abandonnés.

Dans l'ensemble, seules ont eu du succès les fonda-



Abb. 4: Im Vordergrund dieser Stadtansicht von Freiburg mit Blickrichtung Nordwesten sind die Strasse nach Bourguillon sowie die Hängebrücke über das Galterntal (FR 4.4) zu erkennen, in der Bildmitte die Hängebrücke ins Burgquartier, welche den Abstieg zur Bernbrücke (FR 1.1.1), bis heute eine gedeckte Holzbrücke, erübrigte. Auch die Mittlere Brücke (FR 4.2.2) – die frühere Holzkonstruktion wurde 1720 durch eine Brücke aus Tuff ersetzt – erscheint detailliert wiedergegeben. Chromolithografie von Alfred Guesdon und Jules Arnout, veröffentlicht in «La Suisse à vol d'oiseau», 1857 (Grafische Sammlung, Zentralbibliothek Zürich).

Fig. 4: Au premier plan de cette vue de Fribourg prise en direction du nord-ouest, on reconnaît la route de Bourguillon, ainsi que le pont suspendu sur la vallée du Gottéron (FR 4.4); au centre, on voit le pont suspendu aboutissant au quartier du Bourg en évitant la descente vers le pont de Berne (FR 1.1.1), pont couvert en bois qui existe encore aujourd’hui. Le pont du Milieu (FR 4.2.2) – la construction ancienne en bois a été remplacée en 1720 par un pont en tuf – est représenté avec exactitude. Chromolithographie d’Alfred Guesdon et Jules Arnout, publiée dans «La Suisse à vol d’oiseau», 1857 (Collection graphique, Bibliothèque centrale de Zurich).

ganz Burgund einschliesslich des Rhonetals, die Vorherrschaft vom westlichen Mittelland bis weit nach Südfrankreich hinein wirkte – dies führte zur Auseinandersetzung mit den Savoyern, die in das Genfer Becken vorgestossen waren –, beschränkte Kaiser Friedrich I. Barbarossa nach seiner Heirat mit Beatrix von Burgund 1156 ihr Einflussgebiet durch die Übertragung der Regalinvestitur der Bischöfe von Genf, Sitten und Lausanne im Prinzip auf den Aare- und Saaneraum. Dieses Gebiet sicherten die Zähringer durch die Stadtgründungen bzw. den Ausbau von schon bestehenden Siedlungen zu Städten ab; neben Freiburg und dem ältesten Burgum von Bern sind hier auch Burgdorf, Thun und Murten zu nennen. Bei der Ortswahl waren jeweils verkehrs- oder fiskalpolitische Motive (Zölle, Hofzinsen, Markt- und Gerichtsgebühren) ausschlaggebend. Dies illustriert das Beispiel Freiburgs, das an einem Übergang über die Saane liegt und einen Kreuzungspunkt der Strassen nach Laupen und Bern, nach Bulle, nach Romont und Vevey sowie zur Grasburg bzw. nach Rüeggisberg und Thun darstellt. Strassengeschichtlich bedeutsam ist, dass die Zähringer mit diesen Städten indirekt auch eine neue Hauptachse durch das schweizerische Mittelland begründeten, die vom Aargau über Burgdorf, Bern und Freiburg nach Romont und Lausanne (FR 1 und 9, 10) oder nach Bulle und Vevey (FR 4 und 5) führte und die schon lange bestehende, weiter nördlich verlaufende Mittellandstrasse konkurrenierte.

Einige Autoren vertreten die Ansicht, dass die «zähringische Städteilinie» (Georges Grosjean) ab der Mitte des 14. Jh. häufiger frequentiert wurde als die alte Stras-

tions de villes des grands dynastes et en particulier celles des Zähringen. La famille des Zähringen était devenue puissante dans le bassin de l'Aar et dans les territoires adjacents à l'ouest grâce à deux héritages importants, celui de Berchtold de Rheinfelden en 1090 (région de Berthoud) et celui du comte Guillaume de Bourgogne en 1127. Après avoir obtenu le rectorat de Bourgogne, qui lui assurait la suzeraineté sur cette province et sur la vallée du Rhône, elle était en mesure d'exercer le pouvoir sur une vaste région allant du Plateau occidental à la France méridionale. Cela entraîna une querelle avec la maison de Savoie, présente dans le bassin lémanique. Mais l'empereur Frédéric I<sup>er</sup> Barberousse, après son mariage avec Béatrice de Bourgogne en 1156, limita concrètement la zone d'influence des ducs des Zähringen aux bassins de l'Aar et de la Sarine, en les privant de leurs droits outre Jura et en leur transférant en compensation la régle des évêchés de Genève, Sion et Lausanne. Les Zähringen consolidèrent ces régions en y fondant des villes nouvelles ou en y développant des bourgades déjà existantes. À part Fribourg et le premier noyau de Berne, l'on peut citer Berthoud, Thoune et Morat. Dans le choix de ces sites, les considérations liées aux transports et à la politique fiscale (droits de douane et de marché, cens, taxes judiciaires) jouèrent un rôle déterminant. L'exemple de la ville de Fribourg, située près d'un passage sur la Sarine et au carrefour des routes pour Laupen et Berne, pour Bulle, pour Romont et Vevey, ainsi que pour Grasbourg, Rüeggisberg et Thoune en est une parfaite illustration. Relevons que du point de vue de l'histoire routière, les Zähringen, en bâtissant ces villes, contribuèrent



Abb. 5: Die hypothetische römische Linienführung zwischen Perèvuat und La Mésaleire (Abschnitt FR 13.1.3) (Foto: IVS Dokumentation, J.P. Dewarrat).

Fig. 5: Le tracé romain hypothétique entre Perèvuat et La Mésaleire (FR 13.1.3) (photo: documentation IVS, J.P. Dewarrat).

se durch das Broyetal. Hintergrund für diese Entwicklung sind einerseits der gegen Ende des 13. Jh. einsetzende Aufschwung der Messen in Genf, andererseits der Aufstieg von Städten wie Ulm, Frankfurt oder Nürnberg zu bedeutenden Handelszentren. Der Handelsfernverkehr von Polen über Süddeutschland nach Südfrankreich und Spanien nahm zu, und die Ost-West-Transversalen durchs Schweizer Mittelland wurden Teil einer europäischen Fernhandelsroute. Von diesem Verkehr profitierte nicht nur die Stadt Freiburg, sondern auch andere Orte an dieser Route wie z. B. Romont. Freiburg exportierte über die Ost-West-Transversale auch die Produkte seiner Leder- und Tuchgewerbe, die im 15. Jh. eine bemerkenswerte Blüte erlebten. Allerdings erlangte die Stadt im Gegensatz zu Bern erst 1477 die Reichsfreiheit, und das territoriale Ausgreifen über die so genannte Alte Landschaft hinaus erfolgte im Wesentlichen erst nach den Burgunderkriegen (1474–77) und der Eroberung der Waadt (1536). Wegen seines mächtigen Nachbarn im Osten musste es sich dabei vor allem gegen Süden und Westen wenden, was den Strassen nach Bulle oder Romont (FR 4, FR 9) gewisse Bedeutung zukommen liess.

Den Abschluss der territorialen Ausdehnung bildete 1555 der Erwerb der Haute Gruyère zwischen La-Tour-de-Trême und Montbovon (FR 26). In einigen der neuworbenen Gebiete übte Freiburg die Herrschaft bis zum Ende des Ancien Régime gemeinsam mit Bern aus (z. B. Murten, Schwarzenburgerland, Echallens, Grandson, Orbe-Echallens).

indirectement à la création d'un nouvel axe principal à travers le Plateau suisse, allant de l'Argovie, par Berthoud, Berne et Fribourg, à Romont et Lausanne (FR 1 et 9, 10) ou à Bulle et Vevey (FR 4 et 5) et concurrençant la route antérieure située plus au nord sur le Plateau.

Quelques auteurs (tel Georges Grosjean) sont d'avis que l'axe des villes des Zähringen était, dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, plus fréquenté que l'ancienne route de la Broye. Les raisons de ce développement furent d'une part la prospérité des foires de Genève vers la fin du XIII<sup>e</sup> siècle et d'autre part l'essor commercial de villes comme Ulm, Francfort ou Nuremberg. Le trafic s'accrut sur les grands axes, entre la Pologne, le sud de l'Allemagne, la France méridionale et l'Espagne; les transversales est-ouest à travers le Plateau suisse devinrent parties intégrantes des corridors commerciaux européens à longue distance. Cela profita non seulement à la ville de Fribourg, mais aussi à d'autres localités situées le long de cette route, comme Romont. Fribourg utilisait aussi la transversale est-ouest pour exporter les produits de ses industries (cuir et textile), florissantes au XV<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, contrairement à Berne, Fribourg n'obtint le statut de ville libre impériale qu'en 1477 et ne put agrandir substantiellement son territoire (d'abord limité aux «Anciennes Terres») qu'à l'occasion des guerres de Bourgogne (1474–1477) et de la conquête du Pays de Vaud (1536). La présence d'un puissant voisin à l'est obligea Fribourg à se développer avant tout vers le sud et l'ouest, ce qui conféra une certaine importance aux routes vers Bulle et Romont (FR 4, FR9).



Abb. 6 (oben): In Villars-sous-Mont ist die historische Linienführung der Verbindung Bulle–Mont-bovon modern überprägt. Südlich des Ortes hat sich ein Abschnitt mit traditioneller Wegsubstanz erhalten. Das Foto zeigt die Abzweigung des Abschnitts FR. 26.1.15 von der heutigen Autostrasse  
(Foto: IVS Dokumentation, J.P. Dewarrat).

Fig. 6 (en haut): A Villars-sous-Mont, la route moderne suit le tracé historique de la liaison Bulle–Montbovon. Au sud de la localité, un segment a été conservé dans son état originel. La photo montre le segment FR. 26.1.15 se détachant de la route actuelle  
(photo: documentation IVS, J.P. Dewarrat).



Abb. 7 (unten): Das Wirthaus Saint-Claude in Lentigny an der Linienführung FR 9.3 stammt aus dem Jahr 1854  
(Foto: IVS Dokumentation, J.P. Dewarrat).

Fig. 7 (en bas): L'auberge Saint-Claude à Lentigny sur le tracé FR 9.3 date de 1854  
(photo: documentation IVS, J.P. Dewarrat).

### Insel im Berner Territorium (Frühe Neuzeit)

Nach 1536 war Freiburg ganz von Berner Territorium, das sich nun bis an den Genfer See erstreckte umschlossen, was infolge des Übergangs Berns zur Reformation nicht nur eine politische, sondern auch eine konfessionelle Insellage Freiburgs bedeutet. Die patrizischen Eliten der beiden Orte, die in Bezug auf die Aufrechterhaltung der ständischen Ordnung ähnliche Interessen hatten, näherten sich im Ancien Régime zwar einander zunehmend an, Freiburg blieb in den beiden Villmergerkriegen 1656 und 1712 neutral. Dennoch liess die bernische Umklammerung in Freiburg auch eine Art «Belagerungsmentalität» entstehen, infolge der die freiburgische Wirtschaftspolitik der Wahrung der eigenen Autarkie und damit insbesondere der Landwirtschaft als bevorzugtem Produktionssektor eine besondere Rolle zuschrieb. Dies mag mit dazu beigetragen haben, dass die Freiburger Behörden den Verkehrsverbindungen lange Zeit nur wenig Gewicht zumassen. Die Straßenpolitik der Freiburger Ob rigkeit beschränkte sich vom frühen 16. bis ins frühe 18. Jahrhundert – abgesehen von einigen Willenserklärungen des Grossen Rates – darauf, in regelmässigen Abständen die zuständigen Herrschaften, Gemeinden und Grundbesitzer in Verordnungen an ihre Pflicht zum Strassenunterhalt erinnern und gelegentlich Nachlässige für ihre Versäumnisse zu bestrafen.

### Un îlot dans le territoire bernois

#### (XVI<sup>e</sup>–XVIII<sup>e</sup> siècles)

Après 1536, Fribourg est entouré entièrement par l'Etat de Berne, dont les territoires s'étendent jusqu'au lac Léman. Vu le passage de Berne à la confession protestante, cela a signifié pour Fribourg non seulement une insularité politique, mais aussi une insularité confessionnelle. Certes, les élites patriciennes des deux chefs-lieux, ayant les mêmes intérêts quant à la pérennité de l'ordre féodal, se sont de plus en plus rapprochées sous l'Ancien Régime et Fribourg est resté neutre pendant les deux guerres de Villmergen de 1656 et 1712. L'encerclement bernois a néanmoins créé à Fribourg une certaine «mentalité d'assiégés». De ce fait, la politique économique fribourgeoise a accordé une importance toute particulière au maintien de l'autarcie, faisant du secteur agricole un domaine privilégié. C'est sans doute une des raisons pour lesquelles les autorités fribourgeoises ont longtemps accordé peu d'importance aux voies de communication. A part quelques déclarations d'intention du Grand Conseil, la politique routière des autorités fribourgeoises s'est limitée, du début du XVI<sup>e</sup> au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, à rappeler régulièrement aux responsables, communes et propriétaires bordiers, par le biais d'ordonnances, leur devoir d'entretenir les routes et de punir à l'occasion ceux qui auraient manqué à leurs obligations.

---

### Abschnitt aus der Ratsverordnung von 1506 über den Unterhalt der Linienführung FR 1.4 von Freiburg nach Laupen

«Uff die strass gen Louppen zu sollen wegen von der burger zil hinuss biss gen sanct Wolfgang die von Castels, der hof zu Sant Wolfgang und die von Ottisberg und Felbin. Von Sanct Wolfgang bis gen Pontels sollen aber wägen die von Thüdingen, die von Pontels, von Galmis und was hie disent Galmis ist gesessen. Von Pontels biss gen Louppen sollen aber die von Litzistorff, Fülistorf, Besingen, Rüchterswyl, Vändergen und all ander dörffer und höf wägen, die ennent Galmis ligen» (zitiert nach Peter Boschung, 1959, 77 f.). Die «Ordnung der strassen bessrungen allenthalben uffem Land», die am 21. August 1506 erlassen wurde, verpflichtete die Bewohner der an die Strassen grenzenden Dörfer und Höfe zum Strassenunterhalt. Dazu teilte sie die wichtigsten Strassenzüge in Abschnitte ein. So wurde z. B. die hier erörterte Linienführung von Freiburg nach Laupen in drei Teilstücke gegliedert, die von der Grenze des städtischen Territoriums (burger zil) bis nach St. Wolfgang, von St. Wolfgang bis nach Puntels und von dort bis zur Territoriumsgrenze vor Laupen reichten. Die Ordnung nennt zwar die wichtigsten Strecken, erlaubt aber nicht die eindeutige topografische Festlegung der einzelnen Linienführungen. Unklar bleibt der Umfang der Unterhaltsleistungen, welche die Untertanen zu erbringen hatten.

---

Bern war während der gesamten frühen Neuzeit daran interessiert gewesen, dass sich der Ost-West-Verkehr westlich seines Territoriums vor allem auf der älteren Achse durch das Broyetal abwickelte, weil diese mit Ausnahme eines kurzen freiburgischen Stückes zwischen Domdidier und Dompierre (FR 6) vollständig in seinem Gebiet lag. Ab 1742 liess es diese Route im Rahmen seines grossen Strassenbauprogramms einschliesslich der Strecke von Bern über Gümmenen nach Murten zu einer Chaussee ausbauen. Freiburg konnte jedoch in Verhandlungen 1749 und 1750 mit Bern erreichen, dass auch eine moderne Kunststrasse von Bern nach Freiburg via Neuenegg erstellt wurde. Denn erstens war es ja Mitherrcher in Murten und somit in den Ausbau der Strecke (FR 7) involviert, zweitens hätte es sonst das erwähnte Stück bei Domdidier nicht ausgebaut.

Es hatte 1743 seinerseits schon beschlossen, Verbesserungen an seinem Teilstück (FR 1.1) und den anschliessenden Strecken nach Bulle und Châtel-Saint-Denis vorzunehmen (FR 4 und 5) sowie eine neue Chaussee nach Portalban anzulegen. Letzteres Projekt wurde aus finanziellen Gründen rasch wieder aufgegeben, obwohl immer wieder Stimmen laut wurden, die eine von Bern nicht kontrollierbare Verbindung durch den freiburgischen Korridor von Portalban über den Neuenburgersee und das Val de Travers nach Frankreich forderten. Die Fertigstellung der Strasse nach Freiburg via Neuenegg, die Bern sofort in Angriff genommen hatte, verzögerte es ab 1753, weil sich Freiburg nicht um die vereinbarte Korrektur der Strasse bei Domdidier (FR 6) kümmerte, so

### Extrait de l'ordonnance du Conseil de 1506 sur l'entretien du tracé FR 1.4 de Fribourg à Laupen

«Uff die strass gen Louppen zu sollen wegen von der burger zil hinuss biss gen sanct Wolfgang die von Castels, der hof zu Sant Wolfgang und die von Ottisberg und Felbin. Von Sanct Wolfgang bis gen Pontels sollen aber wägen die von Thüdingen, die von Pontels, von Galmis und was hie disent Galmis ist gesessen. Von Pontels biss gen Louppen sollen aber die von Litzistorff, Fülistorf, Besingen, Rüchterswyl, Vändergen und all ander dörffer und höf wägen, die ennent Galmis ligen» (cité d'après Peter Boschung, 1959, 77–78). L'ordonnance «Ordnung der strassen bessrungen allenthalben uffem Land», publiée le 21 août 1506, obligeait les habitants des villages et fermes sis à proximité de la route à en assurer l'entretien. A cet effet, les tracés routiers les plus importants étaient subdivisés en segments. Dans l'exemple cité, le tracé de Fribourg à Laupen a été partagé en trois tronçons allant des limites du territoire citadin (burger zil) à Sankt Wolfgang, de Sankt Wolfgang à Puntels et de là jusqu'à la frontière à Laupen. L'ordonnance énumère les tronçons les plus importants, mais ne permet pas de les situer de manière précise. Le détail des prestations d'entretien que devaient accomplir les sujets fribourgeois n'est pas non plus clairement défini.

---

Durant toute l'ère moderne, Berne a essayé d'attirer l'essentiel du trafic est-ouest sur l'ancien axe de la Broye, situé entièrement sur son territoire, à part un bref tronçon fribourgeois, entre Domdidier et Dompierre (FR 6). Dès 1742, Berne fit aménager cette voie en chaussée, dans le cadre de son grand programme routier, y compris le trajet de Berne à Morat par Gümmenen. Fribourg réussit cependant à négocier en 1749 et 1750 la construction d'une route moderne de Berne à Fribourg par Neuenegg, en contrepartie de sa participation à l'aménagement de l'axe broyard dans le bailliage commun de Morat (FR 7) et dans la traversée de Domdidier.

En 1743, Fribourg avait déjà décidé d'apporter des améliorations à son tronçon (FR 1.1) et aux voies adjacentes vers Bulle et Châtel-Saint-Denis (FR 4 et 5), ainsi que de réaliser une nouvelle chaussée vers Portalban. Ce dernier projet, prôné par certains parce qu'il permettait de gagner le lac de Neuchâtel (puis la France, par le val de Travers) sans subir de contrôle bernois, fut très vite abandonné pour des raisons financières. La réalisation de la route vers Fribourg par Neuenegg, engagée immédiatement, fut interrompue par Berne en 1753, car Fribourg avait négligé les travaux convenus à Domdidier (FR 6). Ce n'est que dans les années 1770 que la liaison en question fut terminée de bout en bout.

Il est permis de douter que les décisions prises par les responsables politiques aient amené un accroissement rapide du trafic sur l'axe Berne–Fribourg–Vevey, même si certaines sources le laissent supposer, vu l'importance de l'exportation du fromage de Gruyère par la route Bulle–

dass die Verbindung erst in den siebziger Jahren des 18. Jahrhundert durchgehend ausgebaut war. Fraglich ist deshalb, ob die Massnahmen der Obrigkeit zu einer raschen Zunahme des Verkehrs auf der Achse Bern–Freiburg–Vevey geführt haben, auch wenn einige Quellen dies vermuten lassen, da auf der Strecke von Bulle nach Châtel-Saint-Denis (FR 5) der bedeutende Käseexport aus dem Gruyère erfolgte. Auch der Erfolg einiger administrativer Neuerungen ist umstritten. Eine grösstenteils Verordnung bestellte 1746 beispielsweise eine Chambre économique zur Verwaltung der Staatsfinanzen sowie zur Führung der Aufsicht über die Straßen und schuf das Amt eines Strassenspektors. In der Rückschau der Historiker wird deshalb auch für das 18. Jahrhundert primär die passive Haltung der Freiburger Obrigkeit hervorgehoben: «Le gouvernement de Fribourg, de son côté, esquissa quelques efforts en vue d'améliorer ses voies de communication. Mais les mesures qu'il prit dans ce sens n'étaient dictées que par des accords conclus avec Berne et ne concernaient que les tronçons fribourgeois de l'artère Berne–Morat–Lausanne. En dehors de cela, les améliorations apportées aux routes du canton furent assez maigres. Un courant opposé au développement du trafic se manifeste à plusieurs reprises : il visait à empêcher la Réforme de s'implanter à Fribourg» (Babaianz 1961).

### **Das moderne Kantonsstrassenetz**

#### **(19. bis frühes 20. Jahrhundert)**

Während der Mediationszeit erließ Freiburg eine neue Strassengesetzgebung: 1808 ein erstes Strassengesetz, 1809 die dazugehörige Verordnung, 1811 ein zweites Strassengesetz. 1803–1813 investierte der Kanton 3 % seiner Ausgaben in das Strassenwesen. Ab 1808 erstellte er eine Kunststrasse nach Murten (FR 30.3), das – vorher eine gemeine Herrschaft mit Bern – 1803 seinem Kantonsgebiet zugeschlagen worden war. Der Bau dieser Strasse, bei deren Linienführung auf die Umfahrung der bernisch gebliebenen Gemeinde Münchenwiler geachtet wurde, vollzog sich im Wesentlichen zwischen 1814 und 1835. Ausser einigen regionalen Verbindungen (FR 813 Plaffeien–Schwarzsee, FR 1302 Murten–Sugiez) sind in der Restaurationszeit sonst kaum Leistungen im Strassenbau zu verzeichnen. Erst in den späten zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts wurden kritische Stimmen laut. Diese kritisierten den bautechnischen Rückstand gegenüber den Nachbarkantonen Bern und Waadt. Letztere errichteten inzwischen ihre Straßen mit Belägen entsprechend dem von dem schottischen Ingenieur Ma-



Abb. 8 (oben): Das Murterner Berntor an der Linienführung FR 7.2. datiert von 1777–78. Es ist für den motorisierten Verkehr nur in einer Richtung passierbar (Foto: IVS, J.P. Dewarrat).

Fig. 8 (en haut): La porte de Berne à Morat, sur le tracé FR 7.2., date de 1777–1778. Le trafic motorisé n'y est admis que dans un seul sens (photo: IVS, J.P. Dewarrat).



Abb. 9 (unten): Zwischen Dompierre und der Grenze zum Kanton Waadt hat sich ein Stück des von Pierre Bel bezeugten Verlaufs (FR 6.0.1) erhalten. Der heutige Zustand des Weges lässt die frühere Verkehrsbedeutung nicht mehr erkennen (Foto: IVS, J.P. Dewarrat).

Fig. 9 (en bas): Entre Dompierre et la frontière vaudoise, on conserve un fragment du tracé tel qu'il figure dans la carte de Pierre Bel (FR 6.0.1). L'état actuel du chemin ne laisse en rien soupçonner son ancienne importance (photo: IVS, J.P. Dewarrat).

Châtel-Saint-Denis (FR 5). Il y eut quelques nouveautés administratives, telles que la Chambre économique chargée d'administrer les finances cantonales et d'exercer la haute surveillance sur les routes ou que le poste d'inspecteur des routes (institués tous deux en 1746 par une ordonnance du Grand Conseil), mais leur efficacité est également contestée. C'est pourquoi le XVIII<sup>e</sup> siècle est considéré par les historiens avant tout comme un siècle de passivité de la part des autorités politiques fribourgeoises: «Le gouvernement de Fribourg, de son côté, esquissa quelques efforts en vue d'améliorer ses voies de communication. Mais les mesures qu'il prit dans ce sens n'étaient dictées que par des accords conclus avec Berne et ne concernaient que les tronçons fribourgeois de l'artère Berne–Morat–Lausanne. En dehors de cela, les améliorations apportées aux routes du canton furent assez maigres. Un courant opposé au développement du trafic

**Ausgaben des Staatsrats für die Hauptstrassen 1. Klasse zwischen 1830 und 1847.**

Route	in %	pro Km in Fr.
Bern–Fribourg–Bulle–Vevey	43.38	7324
Bern–Fribourg–Romont–Lausanne	26.01	5438
Fribourg–Estavayer–Yverdon	24.36	6239
Lausanne–Payerne–Murten–Bern	6.24	3034

Quelle: Jean Pierre Dorand, 1999, 75.

**Dépenses du Conseil d'Etat pour les routes principales de 1<sup>ère</sup> classe entre 1830 et 1847.**

Route	en %	par km en francs
Berne–Fribourg–Bulle–Vevey	43.38	7324
Berne–Fribourg–Romont–Lausanne	26.01	5438
Fribourg–Estavayer–Yverdon	24.36	6239
Lausanne–Payerne–Morat–Berne	6.24	3034

Source d'information: Jean Pierre Dorand, 1999, 75.

cadam entwickelten Verfahren und forderten den Bau einer Hängebrücke über die Saane bei Freiburg, welche die steilen Abstiege zur Bernbrücke erübrigen sollte. Diese Kritik führte zu einer Steigerung der Ausgaben für den Strassenerhalt in den letzten Jahren des Restaurationsregimes und 1830 zum Erlass eines neuen Strassen gesetzes. Sie leitete auch ein neues, von den 1830 an die Macht gekommenen Liberalen bestimmtes Kapitel in der Geschichte des freiburgischen Strassenwesens ein, welches Dorand (1999) als «Le Triomphe des Routes» charakterisiert. Zwischen 1830 und 1847 führte Freiburg 18,5 % der gesamten Staatsausgaben dem Strassenbau zu. Sichtbares Zeichen dieser neuen Strassenpolitik waren die grossen Brückenbauten, die allerdings zum Teil aus privater Initiative entstanden und für deren Finanzierung auch private Mittel eingesetzt wurden. 1832–34 wurde in Freiburg der schon vorher angeregte Bau der ins Burgquartier führenden Hängebrücke ausgeführt, die bis 1924 bestand. 1837–1838 und 1839–1840 wurden die Brücke in Corbières und die Galternbrücke (beide an der Linienführung FR 4.4) errichtet, die 1931 bzw. 1959 durch Betonkonstruktionen ersetzt wurden.

Ausserdem wurden die Hauptachsen zu Macadam strassen ausgebaut und an ihnen viele Steilstellen oder sonstige Hindernisse entschärft bzw. beseitigt. Die meisten Mittel setzte der Kanton dabei für den Ausbau der «colonne vertébrale du canton» ein, der Route Bern–Freiburg–Bulle–Vevey, deutlich weniger aber für die nördlich verlaufende Hauptachse durchs Mittelland via Murten und Payerne nach Lausanne (FR 6, FR 19). Die Fortschritte betrafen allerdings nur die Hauptstrassen; die Nebenstrassen wurden weiterhin vernachlässigt.

Dem radikalen Regime (1847–1856) verdankt Freiburg zwei Errungenschaften im Bereich des Verkehrs wesens: Es erliess 1849 eine neues, umfassendes Strassen gesetz, das – so visionär wie langfristig kostspielig – die Anlage eines kantonalen Strassen netzes von 472 km Länge vorsah und dessen Bestimmungen zum Teil bis

se manifeste à plusieurs reprises: il visait à empêcher la Réforme de s'implanter à Fribourg.» (Babaantz 1961)

**Le réseau routier cantonal moderne**

**(XIX<sup>e</sup> siècle et début du XX<sup>e</sup> siècle)**

Sous la Médiation, Fribourg promulga une nouvelle législation routière: première loi en 1808, ordonnance d'application en 1809, deuxième loi en 1811. De 1803 à 1813, le canton investit 3% de ses dépenses dans le domaine routier. A partir de 1808, mais surtout entre 1814 et 1835, il construisit une route vers Morat (FR 30.3), ville placée sous sa juridiction en 1803 (administrée auparavant conjointement avec Berne), en évitant soigneusement la commune bernoise de Villars-les-Moines. Excepté quelques liaisons régionales (FR 813 Planfayon–Lac Noir, FR 1302 Morat–Sugiez), il y eut peu de réalisations routières sous la Restauration. C'est seulement vers la fin des années 1820 que des voix critiques se firent entendre. Elles dénonçaient le retard technique pris par rapport aux cantons voisins de Berne et Vaud, qui avaient adopté le procédé de l'ingénieur écossais Macadam. Elles exigeaient aussi la construction d'un pont suspendu sur la Sarine près de Fribourg, afin d'éviter les pentes raides des rampes d'accès au pont de Berne. Ces critiques conduisirent à un accroissement des dépenses d'entretien des routes lors des dernières années de la Restauration et à la promulgation en 1830 d'une nouvelle loi routière. Elles inspirèrent aussi le chapitre de l'histoire des routes fribourgeoises écrit par les libéraux au pouvoir dès 1830 et que Dorand (1999, p. 74) a intitulé «Le Triomphe des Routes». Entre 1830 et 1847, Fribourg consacra 18,5% des dépenses totales de l'Etat au domaine routier. Signe distinctif de cette nouvelle politique routière: les grands chantiers de ponts, en partie conçus et financés par le secteur privé. Le pont suspendu du chef-lieu, aboutissant au quartier du Bourg, fut construit en 1832–1834 et subsista jusqu'en 1924. En 1837–1838 et en 1839–1840, on lança les ponts de Corbières

1923 in Kraft blieben. Ausserdem gelang es ihm, in der Debatte um die Linienführung der Eisenbahn von Bern nach Lausanne seine Variante über Freiburg und Romont gegenüber einer Verbindung durch das Broyetal durchzusetzen. Die folgenden liberal-konservativen Regierungen (1857–1881) unternahmen grosse finanzielle Anstrengungen, um das Eisenbahnnetz zu ergänzen. Die Linie von Bulle nach Romont wurde 1868, diejenige von Freiburg über Estavayer-le-Lac nach Yverdon 1877 fertiggestellt. Daneben realisierten sie Schritt für Schritt das im Gesetz von 1849 vorgesehene Strassennetz. Dabei konzentrierte sich der Kanton vor allem auf den Ausbau und die Verbesserung derjenigen Strecken, die als Zubringer zu den Eisenbahnlinien dienten, während die parallel zu diesen verlaufenden Routen eine gewisse Abwertung erfuhrten. 1863 waren 306 km des Netzes erstellt, 1881 bereits 438 km. Die christliche Republik (1881–1921) setzte dieses Werk fort. Sie erweiterte bis 1923 das Netz der Kantonsstrassen auf 581 km, was gemäss Dorand (1999, S. 83) 92 % des Netzes von 1999 entsprach.

Mit dem Aufkommen des Automobils vor dem ersten Weltkrieg begann ein neues Kapitel der Verkehrsgeschichte. An die Strassen und die Brücken wurden jetzt grössere Anforderungen gestellt. Vor allem die schweren Lastwagen zerstörten die herkömmlichen Strassenbeläge in relativ kurzer Zeit. Nach 1910 begann der Kanton, die wichtigsten Strassenzüge zu walzen, und ab 1918 wurden die ersten Strassen asphaltiert. Ab den 1930er Jahren versah man schliesslich die Kantonsstrassen nach und nach mit Teerbelägen. Bei der allmählichen Anpassung an die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs wurden die früheren Linienführungen und Verläufe vielerorts beibehalten, zugleich aber auch die traditionelle, inventarrelevante Wegsubstanz weitgehend zerstört.

---

#### Literatur

- Boschung, Peter:** Eine Ratsverordnung aus dem Jahre 1506 über den Unterhalt der Landstrasse, Beiträge zur Heimatkunde 30, 1959, S. 74–81
- Grosjean, Georges:** Exkursionsraum Bern–Längenberg–Schwarzenburg–Sensegraben, Geographica Helvetica 16,1, 1961, S. 134–152
- Grosjean, Georges:** Die Schweiz, Geopolitische Dynamik und Verkehr, Bern 1982 (= Geographica Bernensia U3).
- Geschichte des Kantons Freiburg, 2 Bände, 1981
- Dorand, Jean-Pierre:** La politique des transports de l'Etat de Fribourg (1803–1971), 2 Bde., Freiburg 1996
- Dorand, Jean-Pierre:** La politique fribourgeoise des transports au 19<sup>e</sup> siècle, in Traverse 1999/2, S. 69–88
- Margairaz, Laurence; Dewarrat, Jean-Pierre et al.:** IVS-Documentation Canton de Fribourg, Bern 2000
- Historisches Lexikon der Schweiz:** Band 4, 2005, S. 715–759
- 

et du Gottéron (tous deux situés le long du tracé FR 4.4), remplacés par des constructions en béton en 1931 et 1959.

De plus, les axes principaux furent aménagés en routes revêtues de macadam et l'on y élimina les raidillons et autres obstacles. Le gros des moyens financiers fut engagé dans l'agrandissement de la «colonne vertébrale du canton», à savoir la route Berne–Bulle–Vevey et dans une moindre mesure dans l'axe principal du Plateau suisse, de Morat et Payerne vers Lausanne (FR 6, FR 19). Seules les routes principales bénéficièrent d'améliorations, les routes secondaires continuèrent d'être négligées.

Le canton de Fribourg doit au régime radical (1847–1856) d'une part la loi routière de 1849, aussi ambitieuse que coûteuse à long terme, qui prévoyait la construction d'un réseau cantonal de 472 km et dont les dispositions sont restées partiellement en vigueur jusqu'en 1923; d'autre part le choix, lors de la discussion sur le tracé de la ligne ferroviaire de Berne à Lausanne, de la variante par Fribourg et Romont au lieu de celle passant par la vallée de la Broye. Les gouvernements libéraux conservateurs (1857–1881) firent de gros efforts financiers afin de compléter le réseau ferroviaire. La ligne de Bulle à Romont fut inaugurée en 1868, celle de Fribourg à Yverdon par Estavayer-le-Lac en 1877. En même temps, ils réalisèrent pas à pas le réseau routier prévu dans la loi de 1849, mais en se concentrant sur l'extension et l'amélioration des tronçons servant de bretelles d'accès aux gares, alors que les routes parallèles aux lignes ferroviaires connaissaient un certain désintérêt. En 1863, 306 km du réseau étaient réalisés, en 1881 déjà 438 km. La République chrétienne (1881–1921) continua ces travaux. En 1923, le réseau des routes cantonales comptait 581 km, ce qui, selon Dorand (1999, p. 83), correspond à 92 % du réseau de 1999.

Avant la Première Guerre mondiale, l'avènement de l'automobile ouvrit un nouveau chapitre dans l'histoire des transports. Les routes et les ponts durent dès lors répondre à des exigences plus élevées. En particulier, les camions détruisaient en relativement peu de temps les revêtements traditionnels. Après 1910, le canton se mit à passer au rouleau compresseur les tronçons les plus importants, à les asphalter dès 1918, à les goudronner dès les années 1930. Lors de l'adaptation progressive aux besoins du trafic motorisé, on a souvent conservé les anciens tracés; mais ce faisant, on en a largement détruits les traces matérielles, qui font l'objet de l'inventaire.

## Témoins de l'ingénierie du passé: les ponts

Le canton de Fribourg qui se développe aux pieds des premières pentes des Préalpes est un pays de gorges, de vallons et de ravins, autant d'obstacles que le génie des constructeurs s'est obstiné à réduire afin de rendre le passage entre la Suisse alémanique et la Romandie plus confortable pour les voyageurs. L'ensemble des ponts édifiés depuis le Moyen Âge jusqu'à nos jours raconte l'histoire de l'art de construire dans la région.

**L**a Sarine qui prend sa source au glacier du Sanetsch, traverse le canton de Fribourg du sud au nord sur près de cinquante kilomètres. Après s'être faufilée le long de la vallée de l'Intyamon – signifiant entre les monts – elle s'encaisse progressivement dans le socle de molasse en y creusant de nombreux méandres. La difficulté de son franchissement réside moins dans le débit relativement modeste de ses eaux que dans les hautes falaises qui bordent alternativement ses rives. La carte de géographie du canton, dessinée par le chancelier Techtermann en 1578 d'après la carte de Thomas Schoepf, (actuellement déposée à la Bourgeoisie de Fribourg), ne montre que cinq ponts sur cette rivière en amont de la ville de Fribourg, et aucun en aval jusqu'à Laupen, en territoire bernois. Ils revêtaient une telle importance pour l'économie de la région que des bourgs voisins qui en contrôlaient les voies d'accès s'appellent encore Pont-la-Ville, Pont-en-Ogoz, ou simplement Broc, de l'allemand die Brücke.

Quelques ponts exemplaires illustrent de manière intéressante le développement de l'art de construire durant les quatre derniers siècles. Par leur valeur esthétique et leur qualité technique, ils méritent d'être sauvegardés après le sacrifice de plusieurs de leurs semblables.

### **Le pont de Lessoc (FR 676.0.13), sur le modèle de Palladio**

Sur le vieux chemin empierré qui relie le village de Lessoc à celui de Monbtbovon, le randonneur découvre soudain, posé dans un écrin de verdure, le mieux conservé et le plus original des derniers ponts couverts en bois. Sa date de naissance est gravée dans le chêne du portique



sur la rive droite: 1667. Sa structure porteuse très claire, constituée de deux poutres triangulées est inspirée par l'un des quatre modèles classiques décrits dans le traité d'architecture d'Andrea Palladio (1508–1580). A cet endroit, la gorge très resserrée permet une portée unique de 14.30 mètres. L'ouvrage qui se reflète aujourd'hui dans les eaux d'un petit lac artificiel, surplombait de plus de 16 mètres les flots tumultueux de la Sarine.



Fig. 10 (page de gauche): Le pont de Lessoc, carte postale vers 1900, avant le lac artificiel (collection particulière).

Fig. 11: Le pont-qui-branle, en dessous de Gruyères, après sa restauration (Photo: P. Zwick).

Régulièrement restauré, notamment en 1722, où l'on changea la couverture de tavaillons et répara les culées, et plus tard, comme témoigne l'inscription au crayon rouge encore lisible sur une panne: «Pendant l'été de l'année 1767, la Couverture de ce pont a été refaite par les Sieurs Maîtres Couvreurs Pierre Jollet et Jean Bot et son fils Jean Joseph Bot de Montbovon». Il faillit être détruit en 1847, afin d'empêcher la progression des troupes fédérales lors de la guerre du Sonderbund.

#### **Pourquoi le pont «qui branle» (FR 705.0.1), ne tremble plus?**

Les premiers ouvrages lancés sur la Sarine entre la cité comtale de Gruyères et le domaine du Châtelet furent très probablement très sommaires et fréquemment emportés par le courant; une première mention datant de 1456 fait état d'un contrat d'entretien du platelage du pont de la ville, mais sur la carte de 1578, il n'y a plus aucune construction à cet endroit, et en 1610, «les ressortissants de l'ancien comté de Gruyère se plaignent (au Conseil de Fribourg) de falloir toujours faire le tour par Broc avec grande incommodité ou de falloir s'aventurer avec grand danger sur la passerelle ou petit pont qui se trouve entre Gruyères et Montsalvens». Durant tous les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, il est sans cesse question des travaux de réparation ou de reconstruction d'un pont à cet endroit. L'ouvrage actuel n'est pas aussi vieux qu'il en a l'air. En 1803, la situation est tellement dangereuse que la commune de Gruyère reçoit du Conseil d'Etat de Fribourg, «l'ordre absolu de barrer ce pont de manière à le

rendre impraticable, de le démolir dans le terme de quinzaine au plus tard, et d'exécuter sans délai la décision de reconstruction». Le pont sera reconstruit en 1806. La culée de la rive gauche est correctement fondée sur le rocher affleurant. Par contre, sur la rive droite où l'on ne rencontre que les alluvions, on a construit une digue d'accès à la culée, ainsi qu'une pile implantée dans le lit même de la rivière. Faisant obstacle lors des crues, cette pile a disparu, probablement en 1820 déjà, et la charpente fut rafistolée, sans toutefois que la statique y trouve son compte. La structure porteuse aux dispositions anarchiques témoigne de ces transformations.

Lors de la dernière consolidation, effectuée entre 1980 et 1982, la construction en bois fut doublée d'une ossature métallique habilement camouflée par le bardage latéral de tavaillons, et l'une de ses poutres maîtresses, atteinte par la pourriture à son extrémité fut heureusement conservée en reconstituant localement le bois détruit par un béton époxy armé de barres de fibres de verre qui assurent la liaison avec le bois sain. L'édifice ne mérite plus son surnom de pont-qui-branle, mais conserve tout son cachet rustique.

#### **Porte d'entrée dans le domaine de l'abbaye d'Hauterive: le pont et la chapelle de Sainte-Apolline**

Le cours inférieur de la Glâne intercepte à l'ouest de Fribourg, au lieu-dit Châtillon, une voie de communication importante, attestée par un site fortifié qui date de la fin de l'époque de Hallstatt. De nos jours, six ponts succes-

Fig. 12: Le pont de Sainte-Apolline, d'après la carte topographique de la commune de Villars-sur-Glâne levée en 1851 par Crasaz commissaire géomètre (Service archéologique cantonal).

Fig. 13 (page de droite): Le Pontet en dessous d'Allières, dessiné par Antoine Drulin (1802–1869) (collection particulière).



sifs – le plus ancien mentionné dès le XIII<sup>e</sup> siècle, et le plus récent inauguré en 2005 – sont toujours visibles et praticables, sur un espace de trois kilomètres.

Le plus pittoresque est sans conteste celui de Sainte-Apolline (FR 4.1.41) qui présente les vestiges les plus anciens, sans que l'on puisse affirmer qu'il soit le premier franchissement de la rivière dans cette région. Jusqu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, il était le trait d'union entre la ville de Fribourg et l'abbaye cistercienne d'Hauterive, et le point de passage obligé sur le «Grand chemin de Fribourg à Bulle».

Constitué d'une voûte très légèrement surbaissée, de 13 mètres de portée, construite essentiellement en pierre de tuf, il supporte une chaussée, large de 2.80 mètres entre les parapets, à 8 mètres au dessus du fil de l'eau. L'appareil de maçonnerie, extrêmement disparate, témoigne des très nombreuses transformations et réparations dont il a fait l'objet. Le parement amont de la culée de la rive droite permet la lecture la plus facile. L'étage inférieur, en carreaux de tuf de taille moyenne fait ressortir un pan de mur qui doit correspondre à l'état antérieur de la culée qui aurait alors donné une portée libre de plus de 16 mètres; il n'est géométriquement pas possible d'inscrire une arche d'une telle ouverture dans le contexte donné; le pont de cette époque était doté d'un tablier en bois. Le deuxième étage, toujours en tuf, présente des assises régulières de petite hauteur; il précède le dernier niveau très différent, fait de galets et de boulets, qui s'étend jusqu'à la façade nord de l'oratoire contigu.

Les sources historiques font également état de la vie tourmentée de ce petit pont. Un acte daté de 1243, tiré des archives du couvent d'Hauterive parle d'un pré situé «inter pontem de Glana et Martrans». Un compromis intervenu le 12 août 1331, afin de régler un litige surve-

nu entre le couvent d'Hauterive et des seigneurs locaux délimite le pré dit Lescheria (qui veut dire marécageux) par la pose de nouvelles bornes dont la première est placée près du chemin tendant à l'ancien pont.

Les comptes des trésoriers de la ville de Fribourg mentionnent différents payements pour l'entretien ou la réparation du pont ou de son chemin d'accès. Ainsi, en 1508, Jacques Delamain reçoit une première fois 13 livres pour le pont de la Glanna, et une deuxième fois 1 livre, 11 sols et 8 deniers; l'année suivante, il lui est payé 9 livres pour (la fourniture) du tuf et 4 livres, 15 sols et 8 deniers pour le même pont (correspondant vraisemblablement à la mise en œuvre).

Le 23 avril 1645, le Petit Conseil de Fribourg charge une délégation d'aller aviser à ce que le pont sur la Glâne soit immédiatement rétabli. Des réparations indispensables et immédiates sont ordonnées en 1706 et en 1746.

En 1756, un nouvel ouvrage (FR 4.3.40) est construit à une distance d'un kilomètre et demi, en amont. Dorénavant le vieux pont est relégué au niveau local; il est entretenu au minimum, alternativement par la commune de Villars-sur-Glâne et par l'abbaye d'Hauterive. Une restauration soignée, précédée de sondages archéologiques a eu lieu en 1990; à cette occasion, le pavage original a été redécouvert et mis en valeur.

Le pont de Sainte-Apolline doit son nom à la petite chapelle qui lui est accolée qui signalait au voyageur qu'il pénétrait sur le domaine de l'abbaye. On y découvre à l'intérieur un retable polyptyque, daté aux alentours de 1680, représentant au centre l'apparition de la vierge Marie à saint Bernard de Clairvaux (figure emblématique de l'ordre cistercien), à gauche l'effigie en pied de saint Guillaume, revêtu d'une armure (rappelant Guillaume de Glâne, fondateur d'Hauterive), et à droite, celle de sainte Apolline, invoquée dans les cas de maux de dents; on a

retrouvé de très nombreuses dents cariées lors des fouilles archéologiques.

L'accès depuis Fribourg se faisait par un chemin creux escarpé très malcommode dont il reste des traces bien visibles dans la forêt du Condoz (FR 4.1.40). Pour remédier à cet inconvénient, le tracé de la route de Bulle fut déplacé à travers le domaine des Muëses et un pont édifié sur la Glâne en 1756 (FR 4.3.40; la date de 1757 est gravée sur un socle subsistant sur la rive droite du pont), en remplacement d'un ouvrage en bois cité déjà en 1571 et en 1586. Comme le précédent, il se présente sous la forme d'une élégante et large voûte en plein cintre. L'appareil très régulier de maçonnerie à sec, en tuf, est remarquablement soigné. La chaussée a été malheureusement élargie par des bordures en consoles de béton armé dans la première moitié du XX<sup>e</sup> siècle; le profil en long a été modifié, les anciennes gargouilles sur les culées donnent une idée du niveau primitif de la route.

Dès 1835, une nouvelle liaison plus directe se dessine progressivement de Fribourg vers Bulle (FR 4.5) et bute devant le fossé creusé par la Glâne. Un superbe pont de molasse, dernier feu d'artifice des maîtres maçons, avant le triomphe du béton qui surviendra quelques décennies plus tard, relie les deux rives sur une distance de 178 mètres, à 53 mètres au dessus de la rivière. Vu leur grande hauteur, les piles sont connectées entre elles au tiers inférieur par un tablier, non praticable. Chacune des huit voûtes a 13.50 mètres d'ouverture, soit presque la même portée que l'arche unique du vieux pont de Sainte-Apolline. Les études sont dues à l'ingénieur grison Richard La Nicca (1794–1883), et les travaux, dirigés par l'ingénieur bernois Alexander Kocher (1814–1893), furent exécutés entre 1853 et 1858 par les entrepreneurs fribourgeois associés: Alexandre Nein et François Curty. Les soubassements sont en tuf et le reste de l'ouvrage en pierre de taille de molasse, provenant des falaises proches où l'on perçoit encore des traces d'extraction.

L'ouvrage a été élargi au moyen d'un nouveau tablier en béton armé et précontraint dans les années 1970 à 1971, sans que sa silhouette remarquable en soit notablement altérée.

#### **Le pont du Moulin sur l'Hongrin (FR 26.1.17)**

Le Grand Chemin qui relie l'Ancien-Comté (la Gruyère fribourgeoise) au Pays-d'Enhaut (bernois depuis le départ du comte Michel en 1555) sur la rive gauche de la Sarine rencontre la gorge de l'Hongrin avant le village de Montbovon (FR 26.1). Trois ponts routiers et un pont fer-

roviaire, construits durant les quatre derniers siècles sont toujours en place à ce point de passage obligé. Le plus ancien d'entre eux (FR 26.1.17) date probablement du XVII<sup>e</sup> siècle, estimation confirmée par le fait qu'il ne figure pas encore sur la carte de 1578. Il tient son nom du moulin situé en contrebas, aujourd'hui disparu dans le lac artificiel. Son arche très tendue, de 18 mètres de portée, témoignant d'une audace inhabituelle, est faite de pierre calcaire tirée de l'une des carrières environnantes. Sa chaussée inclinée, qui ne mesure que 1.80 mètre entre les parapets, s'élargi au point bas en direction de Montbovon sur une petite voûte en forme de trompe.

Le vieux pont fut doublé en 1837, par un nouvel ouvrage (FR 26.2.11) dont il est question plus loin.

#### **Le Pontet sur la route du col de Jaman (FR 28.1.3), un bijou dans son écrin, réservé aux initiés**

La vallée de l'Hongrin était autrefois beaucoup plus peuplée que de nos jours. Dans un acte du mois de juillet 1255, le chapitre de Lausanne confiait à Pierre de Gruyères et à son neveu la perception de la dîme sur le territoire situé entre l'Hongrin et la Tine, ainsi qu'entre le lieu-dit Collivret et le pont d'Allières. C'est le plus ancien pont attesté dans le canton, antérieur à ceux de la ville



de Fribourg. Depuis le XVII<sup>e</sup> siècle, le chemin muletier du col de Jaman (FR 28.1) étant l'accès le plus direct au bassin lémanique, a joué un rôle certain dans le commerce et l'exportation des fromages de la Gruyère, du Val de Charmey et du Pays-d'Enhaut. En sens inverse, le même itinéraire servait à l'importation du vin. La topographie de la vallée de l'Hongrin est telle qu'un franchissement de la rivière est inévitable à un moment donné. Un pont à cet endroit figure déjà sur la carte de 1578. On peut penser qu'en 1681, il était encore en bois, car trois habitants du pays d'Enhaut qui avaient roulé d'énormes pierres sur le pont d'Allières, furent, après un emprisonnement, condamnés à une amende; un tel délit aurait été moins grave sur un pont en dur. La datation du pont de pierre est difficile, car le style de la maçonnerie des ouvrages de génie civil varie peu au cours du temps. Le fait que les sources écrites soient muettes à ce sujet incite à lui conférer une certaine ancienneté. Une lithographie d'Antoine Drulin (1802–1869), peintre et dessinateur français, nous montre un arc brisé et un dos d'âne très prononcé; cette image est à considérer avec réserve, car autrefois comme aujourd'hui, le fond de la gorge était quasiment inaccessible et le dessin a probablement été réalisé de mémoire, sur la base de croquis de voyage. La brisure de l'arc, qui lui donne un air gothique correspondant bien à la prédilection que l'on avait pour le Moyen Age à l'époque de la gravure, est peut-être due à une illusion d'optique causée par l'ombre de l'intrados de la voûte.

Sur le point de s'effondrer en 1990, ce pont a été sauvé in extremis et parfaitement restauré en 1993. Au

cours de ces travaux, le pavage originel du revêtement de la chaussée a été redécouvert, laissant apparaître les ornières caractéristiques laissées par le passage des anciens chars. Caché au fond du vallon, il est un petit trésor qui se mérite au prix de la marche à pied.

#### **Le Pont de Grandvillard (FR 620.0.1), d'une simplicité classique, traverse les siècles, sans une ride**

La première mention d'un pont entre Villars-sous-Mont et Grandvillard (FR 620) date de 1565; son existence est confirmée par la carte de 1578. Il fut détruit en 1638, et comme «Leurs Excellences trouvaient nécessaire, pour leurs sujets du pays de Gruyère, surtout pour ceux de Grandvillard, de faire construire un pont en pierre sur la Sarine, afin de faciliter le passage de la rivière», un nouvel ouvrage fût bâti en 1641. Son arche en plein cintre, en pierre de taille, a une portée de 25.50 mètres pour une hauteur de 9 mètres au dessus du cours d'eau.

L'ingénieur cantonal Amédée Gremaud (1841–1912) souhaitait en 1902 «que ce monument soit le plus long-temps possible conservé dans son état actuel, et qu'on ne vienne pas, pour des raisons d'esthétique ou de convenance, lui faire subir des mutilations». Son vœu ne fut que partiellement exaucé. En 1937, son profil en dos d'âne fut corrigé pour l'adapter aux exigences de la circulation des automobiles, et sa chaussée, élargie par une structure en béton en porte-à-faux, fut pourvue de nouveaux parapets en béton mal assortis avec le bel appareil de maçonnerie. Le piéton s'arrêtera en son milieu pour observer les anciens panneaux de pierre armoriés qui portent les dates de construction et de restauration,

Fig. 14: Le pont de Grandvillard, dessiné par Joseph Reichlen (1846–1913), avec un profil en dos d'âne, avant les travaux de 1937  
(collection particulière).



ainsi que les armoiries communales des villages reliés. C'est le plus ancien pont du canton qui a conservé sa fonction initiale.

#### **Le pont de Broc (FR 29.1.4), l'ouvrage qui donne son nom au bourg voisin**

Situé au débouché de la vallée de la Jigne, le village de Broc est un point de passage obligé sur un axe de circulation plus important qui met en relation la vallée de la Simme avec le bassin lémanique (FR 29). Le fait que Broc soit cité en 1115 permet de supposer qu'un pont – en allemand Brücke – existait à cette date. Le plus ancien pont en pierre connu a été construit en 1580. La portée de son arche de pierre calcaire consolidée par des tirants en fer forgé est de 28 mètres; sa hauteur à la clé est de 10 mètres environ. Trois pierres de taille sculptées aux armes cantonales, scellées autrefois dans les parapets nous renseignent sur les dates des reconstructions ou restaurations successives: 1580, 1701 et 1874–75. Cette dernière date correspond à la correction du profil en long pour supprimer le dos d'âne, ainsi qu'à l'élargissement de la chaussée par une disposition en encorbellement et par la substitution d'une balustrade en fonte aux garde-corps en pierre.

Suite au déplacement de la route cantonale et à la construction en 1970 d'un nouvel ouvrage en béton armé légèrement en aval, le pont historique, devenu inutile, fut heureusement conservé et soigneusement restauré, dépouillé des ajouts fonctionnels de 1874. Le pavage original avec sa rigole centrale a été retrouvé.

La maison forte contiguë appelée Château-d'en-bas, dont l'existence remonte au XIV<sup>e</sup> siècle, elle aussi fréquemment transformée, est indissociable du pont, mais sa fonction et son rapport avec lui restent mystérieux.

#### **A l'ombre de la commanderie des chevaliers de Saint-Jean de Jérusalem, le pont de Saint-Jean à Fribourg (FR 4.2.1)**

Le pont de St-Jean tient son nom de la commanderie voisine, tenue par les chevaliers de St-Jean de Jérusalem – appelés aussi chevaliers de Malte – établis en aval, sur la rive droite depuis 1259. Il était initialement construit en bois, supporté par des chevalets selon un modèle imaginé déjà par les celtes, et repris par les romains; il est mentionné pour la première fois dans un écrit de 1353, lorsque les autorités de la ville chargent les bourgeois «Jean Dives et Jean de Tors, de couvrir convenablement de bon bois de chêne les trois ponts de la ville, de telle



Fig. 15 (en haut): Le pont de Broc, après sa restauration (Photo: P. Zwick).

Fig. 16 (en bas): Le pont de Saint-Jean à Fribourg, dessiné par Philippe de Fégely (1790–1831) (collection particulière).

façon que le toit dépasse de chaque côté les poutres desdits ponts d'au moins un pied (...) et de les entretenir sans interruption durant trente ans».

Sans cesse endommagé par les crues, d'un entretien très onéreux, il fut reconstruit en 1746, entièrement en pierre de taille de tuf; il comporte trois arches de 20.00, 19.50 et 15.20 mètres de portée; il fait un léger angle en plan, dicté probablement par le réemploi de fondations préexistantes. Les deux piles couronnées par quatre refuges semi-circulaires sont flanquées de part et d'autre d'éperons triangulaires renforcés en amont par des fers et parés en aval d'échelles limnimétriques à côté desquelles les niveaux et les dates des plus hautes crues ont



Fig. 17: Le pont sur la Broye, au lieu dit «sur le Clos», en dessous de Rue (Photo: P. Zwick).

été gravés. Le parapet souligné à la hauteur de la chaussée par un large tore se termine par une couvertine bombée en molasse.

Malgré l'accroissement du trafic, le pont n'a pas été élargi - au grand regret des piétons riverains – afin de maintenir sa silhouette caractéristique dans le contexte des vieux quartiers. Lors de la dernière restauration effectuée en 1987, les pierres de taille endommagées ont été remplacées et la résistance envers les véhicules lourds a été accrue en remplaçant les matériaux meubles de l'intérieur par une structure en béton armé cachée derrière la maçonnerie. Les anciens galets de rivière de la chaussée ont fait place à des pavés en grès du flysch provenant de la région.

#### **Le pont à deux arches sur la Broye «sur le Clos», en dessous de Rue (FR 10.0.5)**

La petite ville de Rue trouve sa raison d'être, entre la fin du XII<sup>e</sup> et le début du XIII<sup>e</sup> siècle, dans la nouvelle liaison routière reliant le bassin de l'Aar à la région lémanique, passant par Fribourg, et Romont (FR 10). Ses habitants, flairant quelque bénéfice à investir dans un pont, sollicitèrent et obtinrent en 1341, du comte Louis de Savoie, un privilège de «pontenage», soit le droit «de percevoir de chaque char chargé et ferré passant sur le pont dedita ville 4 deniers lausannois, et 2 deniers de chaque char non ferré; de percevoir un denier de chaque roncin ou jument chargé franchissant ce même pont». La carte de 1578 nous montre l'unique ouvrage sur le cours supérieur de la Broye, accolé à la bourgade de Rue; le pont en

pierre sous sa forme actuelle, avec une pile centrale dotée d'un éperon caractéristique, est antérieur à 1743, car on le reconnaît sur le plan géométrique levé en 1742/43 par les commissaires Chollet et Bochud.

Il est supporté par deux arches, de portées inégales, en plein cintre, réalisées en pierre de taille, tandis que les tympans sont en grossière maçonnerie de moellons. La pile en rivière est protégée par un corpuulent avant-bec en pierre de taille. La culée de la rive droite repose sur la roche affleurante, alors que son opposée s'enfonce dans le talus herbeux. Véritable curiosité, il contredit les canons de l'architecture classique qui proscrivrent les travées en nombre pair, ainsi que les règles de prudence qui recommandent d'éviter l'implantation d'un obstacle au milieu d'un cours d'eau.

En 1844, alors que le trafic routier se fait de plus en plus intense, la commune de Rue, visiblement lasse de l'entretenir à elle seule, adresse au Conseil d'Etat «un exploit dont la conclusion tend à ce que l'Etat reconnaîsse l'obligation d'effectuer, à l'entièvre décharge de la pré-dite commune de Rue, toutes les prestations requises d'elle pour la réparation du pont de la Broye à Ecublens». Rappelons que depuis la fin de l'Ancien régime, les intéressants droits de péage et de pontenage ont été abolis.

Comme d'autres ouvrages déjà mentionnés précédemment, il a été élargi pour satisfaire aux impératifs de la circulation moderne par des consoles en béton qui prennent appui sur des corbeaux saillant des murs tympans.

### **Le deuxième pont sur l'Hongrin (FR 26.2.11)**

Dès 1831, le régime issu de la Régénération, prend sérieusement en mains le réseau routier principal qui sera développé et entretenu par le canton lui-même. Pour rejoindre le Pays d'Enhaut, il entreprend la correction de la route Bulle–Montbovon (FR 26.2), et en particulier, la construction d'un nouveau pont sur l'Hongrin, juste à côté du pont du Moulin.

Ce bel ouvrage aux lignes classiques fut construit en 1837, sous la direction de Joseph de Raemy (1800–1873), architecte et premier inspecteur général des ponts et chaussées du canton. Constitué essentiellement en pierre de tuf, il repose sur une arche en plein cintre de 18 mètres de portée. Les diligences qui ne pouvaient franchir le vieux pont trop étroit pour elles, parviendront ainsi jusqu'à Château-d'Oex et Gessenay, à partir de 1840. Comme sur plusieurs de ses semblables, la chaussée est élargie en 1910 par l'adjonction de consoles supportées par des corbeaux.

Ayant subi des ans l'irréparable outrage, il est mis hors service et contourné par un viaduc moderne construit en l'an 2000. La ligne de chemin de fer, qui partageait sa chaussée passe maintenant sur un élégant petit pont arc en béton armé datant de 1992.

### **Le pont de Flamatt (FR 1.3.1)**

Le premier de passage fixe sur la Singine entre Fribourg et Berne fut établi dès 1469/70, en face de Neuenegg au lieu dit Sensebrücke. C'est là que se tenaient, du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle, les rencontres appelées «diètes singinoises»

réunissant les délégués des Etats de Berne et de Fribourg.

En 1850, les deux cantons ayant finalement choisi le tracé de la nouvelle route par le Mühletal et le Wangenthal, via Flamatt et Thörishaus, le point de franchissement de la rivière fut déplacé de quelques huit cent mètres en amont, à Oberflamatt.

Les théories développées et enseignées en France, notamment par Jean-Rodolphe Perronet (1708–1794), fils d'un officier de la Garde suisse, originaire de Château-d'Oex, se propagent jusque dans nos régions, ainsi qu'en témoigne ce pont construit en 1858. Les innovations caractéristiques en sont des voûtes beaucoup plus tendues que précédemment et des piles particulièrement étroites laissant davantage de place pour l'écoulement des crues.

Le pont de Flamatt comporte trois arches en pierre de taille de grand appareil en molasse. La ligne de la chaussée est relevée extérieurement par une corniche en calcaire blanc. Les deux piles en rivière sont en tuf, locale-



Fig. 18 (en haut): Le pont sur l'Hongrin de 1837, avec l'ancien pont à l'arrière plan, dessin de F. de Maillardoz, milieu du XIX<sup>e</sup> siècle (collection particulière).



Fig. 19 (en bas): Le pont de Sodbach, charpente selon le système de l'ingénieur américain William Howe (Photo: P. Zwick).

ment crépies; elles ont été par la suite malheureusement élargies par des espèces de pattes d'éléphant en grès du flysh, censées les protéger des corps flottants lors des hautes eaux. Depuis la construction de l'autoroute voisine et la déviation de la route cantonale, cet ouvrage mis à la retraite vers 1980, sert encore pour le passage des piétons dans le réseau du tourisme pédestre.

### **Le pont en bois de Sodbach conduisant à Schwarzenburg (FR 1201.2.5)**

La fondation au XII<sup>e</sup> siècle d'une série de villes par les ducs de Zähringen a certainement entraîné l'aménagement entre elles d'un réseau de voies de communications. Le passage difficile, «dr schlächt Steg» pour reprendre les termes des textes anciens traversant le cours supérieur de la Singine doit certainement remonter à cette époque, bien que la première mention d'un pont ne date que de 1662, et que celui-ci fut emporté par le courant de la rivière en 1786, sans reconstruction immédiate.

L'ouvrage que l'on peut voir aujourd'hui a été édifié en 1867, date qui figure de chaque côté sur les portiques. Sa structure porteuse moderne est intéressante car elle correspond au système imaginé et breveté par l'ingénieur américain William Howe (1803–1852). En recourant à des tiges verticales en fer, la charpente triangulée peut être mise en précontrainte, ce qui simplifie les assemblages et réduit considérablement la quantité de bois nécessaire, tout en augmentant la rigidité de l'ensemble. La portée de 43 mètres entre les culées constituait un véritable record pour l'époque. Renforcé en 1941, ce pont a assuré le trafic de la route cantonale Fribourg-Schwarzenbourg jusqu'en 1979.

Il ne reste qu'une douzaine d'ouvrages de ce type en Suisse, et celui-ci est l'un des plus anciens. Le montant qu'aurait coûté sa démolition a été affecté à une fondation qui est chargée de l'entretenir à l'avenir.

---

### **Literatur**

- Anderegg, Jean-Pierre:** La maison paysanne fribourgeoise 2, Fribourg 1987.
- Boschung, Moritz; Hayoz, Beat:** Freiburger Archäologie und antike Wege, Freiburg 2003.
- Bourgarel, Gilles:** in Chronique archéologique fribourgeoise, 1989–1992, Fribourg 1992, pp. 149 à 153.
- Buchs, Victor:** Villars-sur-Glâne, la paroisse et la commune, Colmar 1950.
- Buchs, Victor:** Les ponts du Canton de Fribourg, (Nouvelles étrennes fribourgeoises), 1944.
- Caesar, Julius:** De bello gallico, IV, 17.
- Dorand, Jean-Pierre:** La politique des transports de l'Etat de Fribourg, (1803–1971), de la diligence à l'autoroute, Fribourg 1996.
- Dubas, Jean; Feldmann, Hans-Uli:** Typus agri friburgensis, la première carte du canton de Fribourg de Guillaume techermann 1578, Fribourg Murten 1994.
- Gremaud, Amédée:** Le pont de Grandvillard, (Fribourg artistique 13), Fribourg 1902.
- Gumy, Justin:** Regeste de l'abbaye d'Hauterive de l'ordre de cîteau, Fribourg 1923.
- Hisely, J.J.:** Monuments de l'histoire du comté de Gruyère et d'autres fiefs de la maison souveraine de ce nom, Lausanne 1867.
- Kuenlin, Franz:** Dictionnaire géographique, statistique et historique du Canton de Fribourg, Fribourg 1832.
- Morard, Nicolas:** La population d'une châtellenie savoyarde au Moyen-Âge: Rue et son arrière-pays, (Pro Fribourg 122), Fribourg 1999.
- Stadelmann, Werner:** Holzbrücken der Schweiz – ein Inventar, Chur 1990.
- Schwab, Hanni:** Archéologie de la 2e correction des eaux du Jura, vol. 1, Fribourg 1989.
- Strub, Marcel:** Les monuments d'art et d'histoire du canton de Fribourg, t. 1, Bâle 1964.
- Thorin, Joseph-Hubert:** Notice historique sur Grandvillard, Fribourg 1878.
- Wicky, Hans:** Die geschichtlichen Grundlagen der Freiburger Stadtgründung, (Fribourg/Freiburg, 1157–1481), Fribourg 1957.
-

# Karten und Pläne im Kanton Freiburg

## Cartes et plans dans le canton de Fribourg

Alte Karten bilden eine Fundgrube für die heimatkundliche und kulturhistorische Betrachtung. Sie geben neben Ortschaften vor allem die Standorte von Burgen, Klöstern, Mühlen, Brücken und Fähren sowie Wegen und Passübergängen an. Trotzdem sind frühe Karten mit Vorsicht zu interpretieren – neben der rudimentären Lagegenauigkeit mangelt es oft auch an der inhaltlichen Homogenität sowie Vollständigkeit.

Les cartes anciennes représentent une mine de renseignements pour l'histoire locale et l'histoire culturelle. Elles indiquent non seulement l'emplacement des localités, mais aussi celui de châteaux, de couvents, de moulins, de ponts, de bacs, de chemins et de cols. Il faut toutefois les interpréter avec prudence, car elles sont d'une exactitude toute relative et leur contenu manque souvent d'homogénéité et d'exhaustivité.

**D**ie wichtigsten Strassenverbindungen kamen erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts in Karten zur Darstellung. Auf den ersten Schweizer Karten des frühen 16. Jahrhunderts wurde die Westschweiz noch stiefmütterlich behandelt. Die Holzschnittkarten

**L**es liaisons routières les plus importantes ne figurent sur les cartes que depuis la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Sur les premières cartes suisses du début du XVI<sup>e</sup> siècle, la Suisse romande n'apparaît guère. Martin Waldseemüller, par exemple, ne représente en 1513 que



Abb. 20: Karte von Thomas Schoepf, 1578.  
Ausschnitt aus Blatt Freiburg (Karte verkleinert).

Fig. 20: Carte de Thomas Schoepf, 1578.  
Extrait de la feuille Fribourg (carte réduite).

von Martin Waldseemüller aus dem Jahr 1513 und Sebastian Münster (1488–1552) von 1538 stellen zum Beispiel nur das Gebiet der Alten Eidgenossenschaft bis Bern dar. Nachdem Münster 1545 für das Wallis die erste eigentliche Kantonskarte erstellt hatte, begann in der Schweiz die Kartierung in grösserem Massstab.

### **Thomas Schoepf, 1578**

1578 wurde eine südorientierte Karte im Massstab von ca. 1:85 000 bis 1:115 000 des bernischen Staatsgebiets vom Genfer See bis zum Zusammenfluss von Aare, Limmat und Reuss – als erste schweizerische Kupferstichkarte – in 18 Blättern publiziert. Ihr Autor war Thomas Schoepf (1520–1577), Stadtarzt von Bern. Für den Kanton Freiburg war diese Karte von grösster Bedeutung, weil sie – Freiburg war zu jener Zeit fast vollständig von Berner Territorium umringt – auch dessen gesamtes Gebiet enthielt. Damals wurden Karten nach Kompassmessungen und Marschzeiten mit dem Zirkel konstruiert, somit vernachlässigte man den Unterschied zwischen Strassenlänge und Luftlinie. Das führte dazu, dass in gebirgigem Gelände infolge der Strassenkrümmungen die Distanzen häufig überschätzt und die Bergtäler künstlich in die Länge gezogen wurden.

Trotz der rudimentären Messmethoden ist die Genauigkeit von Schoepfs Werk erstaunlich. Es beeinflusste während der nächsten 200 Jahre die meisten Folgekarten. Der Inhalt der Karte Schoepfs wurde durch Drehung nach Norden von Gerhard Mercator auch in dessen – den Kanton Freiburg darstellenden – Karte Wiflisburgergou (= Gebiet von Avenches) übernommen, die erstmals im Atlas von 1585 erschien.

Zur Karte verfasste Schoepf einen zweibändigen Kommentar in lateinischer Sprache. Darin beschreibt er auch das Freiburger Land: Städte, Schlösser, Klöster und Kirchen mit ihrer Religionszugehörigkeit. Auf den Karten fehlen jegliche Verkehrswege, einzig die Darstellung der Brücken geben Hinweise auf Strassenverbindungen. Im Kommentar ist hingegen der ungefähre Verlauf der Strassen von Freiburg nach Avenches, Murten, Laupen, Romont und Geyerz beschrieben.

### **Wilhelm Techtermann, 1578**

Den geographischen Inhalt für die Karten des Kantons Freiburg hat Schoepf von Wilhelm Techtermann (1551–1618), dem damaligen Freiburger Staatskanzler erhalten. Dieser zeichnete 1578 anhand der gedruckten Karte von Schoepf eine eigene Karte im gleichen Massstab, die so-

le territoire de l'ancienne Confédération jusqu'à Berne, tout comme Sebastian Münster (1488–1552) en 1538. Mais en dressant en 1545 une carte du Valais, première vraie carte cantonale, ce dernier inaugura la cartographie régionale en Suisse.

### **Thomas Schoepf, 1578**

En 1578 fut publiée en dix-huit feuillets la première carte suisse gravée sur cuivre; elle représentait, à une échelle variant entre 1:85 000 et 1:115 000 environ et sous orientation sud, le territoire cantonal bernois, du lac Léman jusqu'au confluent de l'Aar, de la Limmat et de la Reuss. Son auteur était Thomas Schoepf (1520–1577), médecin de la ville de Berne. Cette carte est d'une grande importance pour le canton de Fribourg, puisqu'il y figure entièrement, du fait qu'il était alors entouré de tous côtés par le territoire bernois. À l'époque, les cartes étaient dressées au compas, à l'aide de la boussole et de la mesures des temps de marche; on estimait l'éloignement à vol d'oiseau d'après la longueur de la route, sans trop tenir compte de ses sinuosités. Par conséquent, en terrain montagneux, les distances étaient souvent surestimées et la longueur des vallées exagérée.

Malgré les méthodes de mesure rudimentaires, la carte de Schoepf est d'une précision étonnante. Elle a exercé une forte influence durant deux siècles. Son contenu fut repris, sous orientation nord, par Gerhard Mercator pour sa carte du Wiflisburgergou (=territoire d'Avenches; le canton de Fribourg y figure également), parue pour la première fois dans son atlas de 1585.

Schoepf a joint à sa carte un commentaire latin, en deux tomes, qui inclut la description des villes, châteaux, couvents et églises (avec leur appartenance religieuse) du pays de Fribourg. Alors que les voies de communication ne sont pas cartographiées (seule la représentation des ponts donne des indications sur les liaisons routières), le commentaire décrit le tracé approximatif des routes de Fribourg à Avenches, Morat, Laupen, Romont et Gruyères.

### **Wilhelm Techtermann, 1578**

Le chancelier Wilhelm Techtermann (1551–1618), qui avait fourni à Schoepf les renseignements relatifs au canton de Fribourg, dessina en 1578, à l'aide de la carte imprimée de Schoepf, une nouvelle carte à la même échelle, qui devint ainsi la première carte cantonale de Fribourg. Les noms de localités à l'époque majoritairement francophones y sont néanmoins donnés en alle-



mit als erste eigentliche Kantonskarte Freiburgs gilt. Interessant ist die ausgeprägt deutsche Schreibweise der Ortsnamen, obschon dort damals Deutsch nur von einer Minderheit gesprochen wurde: Stäffies (Estavayer), Merlach (Meyriez), Curiuuolf (Courgevaux), Grissach (Cres-sier), Brigels (Breilles), Brittenach (Bertigny), Ziffizacher (Givisiez), Mertenlach (Marly), Alteryf (Hauterive), Boll (Bulle), Galmis (Charmey) usw. Der Grund für diese Schreibweise dürfte politischer Natur gewesen sein, denn von 1483 bis 1798 galt im Kanton Freiburg Deutsch als Verwaltungssprache.

## Pierre Bel, 1783

Eine interessante Karte für den Norden des Kantons Freiburg ist die Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Genève avec la Juste distance d'une Ville à l'autre ..., die von Pierre Bel (1742–1813) im Massstab von ca. 1:35 000 als Strassenatlas in 18 Blättern publiziert wurde. Bel war selber im waadtländischen Gebiet zwischen Lignières und Rolle für den Bau der Chaussee mitverantwortlich.

Ein zweiter solcher Atlas im gleichen Massstab wurde 1787 für die Strecke Bern–Zürich herausgegeben. Diese Karten dienten als Informationsmittel oder Werbemedien, mit denen die neuen Kunststrassen von Genf nach Bern und von dort weiter nach Zürich bzw. Zurzach als wichtigste West-Ost-Transversale im Schweizer Mittelland etabliert werden sollten. Es handelt sich hierbei um so genannte Streifenkarten, die detailliert nur die Hauptverbindungsstrecke, die jeweiligen Abzweigungen, die Strassenqualität und die Stundensteine zeigen.



Abb. 21 (links): Atlas Suisse, 1:120 000, 1796–1802. Ausschnitt aus Blatt No. 6: Partie du Canton de Berne, de Soleure et de Fribourg 1:120 000 (Karte verkleinert).

Fig. 21 (à gauche): Atlas Suisse, au 1:120 000, 1796–1802. Extrait de la feuille no. 6: Partie du Canton de Berne, de Soleure et de Fribourg 1:120 000 (carte réduite).

Abb. 22 (rechts): Karte von Pierre Bel, 1783,  
Blatt 6 (Karte verkleinert).

Fig. 22 (à droite): Carte de Pierre Bel, 1783, feuille 6 (carte réduite).

mand: Stäffies (Estavayer), Merlach (Meyriez), Curiuuol (Courgevaux), Grissach (Cressier), Brigels (Breilles), Brittenach (Bertigny), Ziffizacher (Givisiez), Mertenlach (Marly), Alteryf (Hauterive), Boll (Bulle), Galmis (Charmey) etc. La raison en est probablement de nature politique, car de 1483 à 1798, l'allemand était la langue administrative du canton de Fribourg.

Pierre Bel, 1783

Une carte intéressante pour le nord du canton de Fribourg est la Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Genève avec la Juste distance d'une Ville à l'autre..., publiée par Pierre Bel (1742–1813) au 1:35 000 environ, sous forme d'atlas routier en dix-huit feuilles. Son auteur était inspecteur de la chaussée entre Lignières et Rolle, en territoire vaudois.

Un atlas analogue, à la même échelle, fut édité en 1787 pour le tronçon Berne–Zurich. Ces cartes servaient à faire de la réclame pour la nouvelle grande route censée devenir la transversale majeure du Plateau suisse, de Genève à Berne et de là à Zurich et Zurzach. Elles ne montrent de façon détaillée que la voie principale et ses embranchements, en précisant l'état de la route et les distances.

### **Atlas Suisse, 1:120 000, 1796–1802**

Johann Rudolf Meyer (1739–1813), Johann Heinrich Weiss (1758–1826), Joachim Eugen Müller (1752–1833) waren die Autoren des *Atlas Suisse* (ca. 1:120 000, 1796–1802). Die Vermessung erfolgte noch rudimentär mit graphischer Triangulation. Das Wegnetz beschränkt sich auf die Hauptstrassen mit den entsprechenden Flussübergängen. Immerhin sind die Kantongrenzen schon ziemlich genau eingetragen. Der Kanton Freiburg ist auf den Blättern No. 5, 6, 9 und 10 abgebildet.

### **Dufourkarte 1:100 000, 1848–1863**

Das erste amtliche Kartenwerk im Bundesstaat, die Topographische Karte der Schweiz 1:100 000 wurde in den Jahren 1848–1863 von Guillaume Henri Dufour (1787–1875) herausgegeben. Der Kanton Freiburg ist auf den Blättern XII (Erstausgabe 1860) und XVII (1848) sowie XI (Exklave Vuissens, 1849) abgebildet.

Die für die so genannte Dufourkarte benötigten topographischen Aufnahmen mussten von den Kantonen im Massstab 1:25 000 erstellt werden. Der Kanton Freiburg beauftragte damit den polnischen Ingenieur Casimir Napoléon Alexandre Stryienski (1804–1875) und dessen Mitarbeiter René Henri L'Hardy (1818–1899). Die Längen- und Höhenmessung erfolgte nach den neusten Methoden mit Basismessung und Triangulation. Für das Gebiet des Kantons Freiburg entstanden in den Jahren 1832–1844 insgesamt 26 farbige Originalzeichnungen im Format von ca. 55 x 40 cm; das Gelände ist erstmals mit Höhenkurven von 10 m Äquidistanz dargestellt. Diese Grundlagen wurden von den Kupferstechern im damaligen Topographischen Büro in Genf zu einer einfarbigen Schraffenkarte mit dem Massstab 1:100 000 verkleinert, vereinfacht und zu den folgenden Strassenkategorien generalisiert:

- Poststrassen 1. und 2. Klasse  
(Doppellinie, eine Seite dicker)
- Landstrassen (Doppellinie),
- Verbindungswege  
(Doppellinie, eine Seite gestrichelt),
- Karr- oder Saumwege (Linie, nicht unterbrochen),  
Fusswege (Linie, gestrichelt).

### **Atlas Suisse au 1:120 000, 1796–1802**

Johann Rudolf Meyer (1739–1813), Johann Heinrich Weiss (1758–1826) et Joachim Eugen Müller (1752–1833) sont les auteurs de l'*Atlas Suisse* (env. 1:120 000, 1796–1802). La mensuration est encore rudimentaire, basée sur la triangulation graphique. Le réseau routier se limite aux routes principales, avec les passages de rivières correspondants. Néanmoins, les frontières cantonales sont déjà marquées de manière assez exacte. Le canton de Fribourg est représenté sur les feuilles no 5, 6, 9 et 10.

### **Carte Dufour au 1:100 000, 1848–1863**

Le premier ouvrage cartographique officiel de l'Etat fédéral, la Carte topographique de la Suisse au 1:100 000, a été publié dans les années 1848–1863 par Guillaume Henri Dufour (1787–1875). Le canton de Fribourg est représenté sur les feuilles XII (première édition en 1860), XVII (1848) et XI (exclave de Vuissens, 1849).

Les relevés topographiques nécessaires à l'établissement de la carte Dufour devaient être faits par les cantons à l'échelle 1:25 000. Le canton de Fribourg les confia à l'ingénieur polonais Casimir Napoléon Alexandre Stryienski (1804–1875) et à son collaborateur René Henri L'Hardy (1818–1899). Les mesures de longueur et d'altitude furent faites selon les méthodes les plus récentes (mesures de base et triangulation). Pour le territoire fribourgeois, vingt-six dessins originaux en couleurs, d'environ 55 x 40 cm, furent réalisés dans les années 1832–1844; le relief était représenté pour la première fois par des courbes de niveaux à équidistance de 10 m. Ces données furent réduites et simplifiées par les graveurs sur cuivre du Bureau topographique de Genève, qui en firent une carte hachurée monocolore à l'échelle de 1:100 000. Les routes étaient classées dans les catégories suivantes:

- Routes postales de 1<sup>re</sup> et 2<sup>e</sup> classe  
(double ligne, trait plus épais d'un côté),
- Routes secondaires (double ligne),
- Voies de raccordement  
(double ligne, un côté discontinu),
- Chemins de campagne ou muletiers  
(ligne simple continue),
- Sentiers pédestres (ligne simple discontinue).



Abb. 23: Topographische Aufnahme 1:25 000, 1832–1844 von C.N.A. Stryienski.

Farbige Originalzeichnung. Grundlage für die Dufourkarte 1:100 000 (Karte verkleinert).

Fig. 23: Relevé topographique au 1:25 000, 1832–1844 de C.N.A. Stryienski.

Dessin original en couleur. Base pour la carte Dufour au 1:100 000 (carte réduite).



Abb. 24: Karte von Johann Conrad Werdmüller, 1:25 000, 1847 (Karte verkleinert).

Fig. 24: Carte de Johann Conrad Werdmüller, 1:25 000, 1847 (carte réduite).



Abb. 25: Kantonskarte Freiburg 1:50 000, 1852–1854 (Karte vergrössert).

Fig. 25: Carte du canton de Fribourg au 1:50 000, 1852–1854 (carte agrandite).



Abb. 26: Siegfriedkarte 1:25 000, Erstausgabe 1896. Originaldruck dreifarbig. Ausschnitt aus Blatt 331 (Karte verkleinert).

Fig. 26: Carte Siegfried au 1:25 000, première édition 1896. Impression originale en trois couleurs. Extrait de la feuille 331 (carte réduite).

### **Johann Conrad Werdmüller, 1847:**

#### **Freiburg und Umgebung 1:25 000**

1847 erstellte der junge Kupferstecher Johann Conrad Werdmüller (1826–1849) als Gesellenstück die kleine, einfarbige Karte Environs de Fribourg im Massstab 1:25 000, wobei er die Höhenkurven in so genannte Schattenschraffen umsetzte. Als Grundlage verwendete er die Originalzeichnungen (Feldaufnahmen) von Stryienski für die Dufourkarte Blatt XII Freyburg–Bern. Dadurch sind auch dessen Strassen- resp. Wegkategorien identisch und wesentlich differenzierter als die auf einen Viertel verkleinerte Dufourkarte:

- Poststrassen 1. Klasse  
(Doppellinie, beidseitig zweifach),
- Poststrassen 2. Klasse  
(Doppellinie, einseitig zweifach),
- Landstrassen 3. Klasse (Doppellinie, einseitig dicker),
- Landstrassen 4. Klasse (Doppellinie),
- Hauptverbindungsstrassen von Ort zu Ort  
(Doppellinie, einseitig gestrichelt),
- Fahrbare Nebenwege  
(Doppellinie, beidseitig gestrichelt),
- Fusswege (gestrichelt).

#### **Kantonskarte Freiburg 1:50 000, 1852–1854**

Einige Kantone beschränkten sich nicht nur auf die topographische Aufnahme ihres Territoriums, sondern publizierten diese Messtischblätter entweder verkleinert oder im Originalmassstab. Die Freiburger Regierung entschied sich für eine einfarbige Kantonskarte, die Carte topographique du Canton de Fribourg im Massstab 1:50 000 mit Schattenschraffen in der gleichen Art wie bei der Dufourkarte. Der Kupferstich wurde von Théodore Delsol (\*1819), J.M. Hacq (19. Jh.) und V. Carré (19. Jh.) in 4 Blättern, im Format 51 x 67 cm, in den Jahren 1852 bis 1854 ausgeführt und 1855 publiziert. Das Strassen- und Wegnetz ist in dieser Karte dem Massstab entsprechend differenzierter dargestellt als in der Dufourkarte, trotzdem ist die Klassierung gegenüber den Originalzeichnungen aus Platzgründen bereits zusammengefasst. Neukartiert sind die Bezirksgrenzen, noch nicht zu finden ist hingegen die Eisenbahlinie Bern–Lausanne, die erst in den Jahren 1860/62 in Betrieb genommen wurde.

### **Johann Conrad Werdmüller, 1847:**

#### **Fribourg et environs au 1:25 000**

En 1847, le jeune graveur sur cuivre Johann Conrad Werdmüller (1826–1849) dressa, comme exercice de compagnon, la petite carte monocolore Environs de Fribourg à l'échelle 1:25 000, sur laquelle il a représenté le relief à l'aide de hachures. Comme base, il s'est servi des dessins originaux (relevés de terrain) de Stryienski pour la carte Dufour, feuille XII Freyburg–Bern. De ce fait, les catégories de routes et de chemins sont mieux différenciées que sur la carte Dufour réduite à un quart :

- Routes postales de 1<sup>re</sup> classe (double ligne, traits de double épaisseur des deux côtés),
- Routes postales de 2<sup>e</sup> classe (double ligne, trait de double épaisseur d'un côté),
- Routes secondaires de 3<sup>e</sup> classe (double ligne, trait un peu plus épais d'un côté),
- Routes secondaires de 4<sup>e</sup> classe (double ligne continue),
- Voies de raccordement principales de localité à localité (double ligne, un côté discontinu),
- Chemins secondaires carrossables (double ligne, discontinue des deux côtés),
- Chemins pédestres (ligne simple discontinue).

#### **Carte cantonale de Fribourg au 1:50 000,**

#### **1852–1854**

Quelques cantons ne se contentèrent pas de faire faire un relevé topographique de leur territoire, mais publièrent les résultats sous une forme réduite ou à l'échelle originale. Le gouvernement fribourgeois fit éditer une carte cantonale monocolore, la Carte topographique du Canton de Fribourg au 1:50 000, avec le même genre de hachures que pour la carte Dufour. La gravure sur cuivre fut réalisée par Théodore Delsol (\*1819), J.M. Hacq (XIX<sup>e</sup> siècle) et V. Carré (XIX<sup>e</sup> siècle), en quatre feuilles de 51 x 67 cm, dans les années 1852 à 1854 et publiée en 1855. Sur cette carte, vu l'échelle employée, le réseau de routes et de chemins est représenté de façon plus différenciée que sur la carte Dufour; néanmoins, pour des raisons de place, la classification, par rapport aux dessins originaux, est déjà résumée. Les frontières des districts sont nouvellement cartographiées; en revanche, la ligne de chemin de fer Berne-Lausanne n'est pas représentée, elle n'entrera en service que dans les années 1860/62.

## **Siegfriedkarte 1:25 000 und 1:50 000,**

**1870–1949**

Nach der Dufourkarte folgte ab 1870 die Herausgabe eines neuen gesamtschweizerischen Kartenwerks, diesmal in den grösseren Massstäben 1:25 000 (Mittelland, Jura und Südtessin) und 1:50 000 (Alpen). Dieser Topographische Atlas der Schweiz wird nach Oberst Hermann Siegfried (1819–1879), dem damaligen Leiter des Eidgenössischen Topographischen Büros, auch Siegfriedkarte genannt. Die Siegfriedkarte umfasst insgesamt 604 Kartenblätter, die bis 1949 immer wieder nachgeführt wurden. Für die beiden Massstäbe wurden unterschiedliche Reproduktionstechniken gewählt: Kupferstich für 1:25 000, Steingravur für 1:50 000. Die kleinformatigen Blätter (35 x 24 cm) wurden dreifarbig gedruckt: Schwarz (Strassen, Häuser, Schrift), Blau (Gewässer) und Braun (Höhenkurven mit 10 resp. 30 m Äquidistanz). 15 Blätter zeigen ausschliesslich Freiburger Kantonsgebiet, 32 Blätter teile davon. Die Siegfriedkarte zeigt, wie die Dufourkarte, fünf verschiedene Strassen- resp. Wegklassen, wobei diese etwas anders benannt wurden:

- Kunststrassen von grösster Breite (Doppellinie, eine Seite dicker),
- Kunststrassen von geringerer Breite (Doppellinie),
- Fahrwege ohne Kunstanlage (Doppellinie, eine Seite gestrichelt),
- Saum- oder Reitwege (Linie, nicht unterbrochen),
- Fusswege (Linie, gestrichelt).
- Routes aménagées très larges (double ligne, un côté plus épais),
- Routes aménagées moins larges (double ligne continue),
- Chemins carrossables sans aménagement (double ligne, un côté discontinu),
- Chemins muletiers ou équestres (ligne simple continue),
- Chemins pédestres (ligne simple discontinue).

Die hier verwendeten Signaturenformen entsprachen ziemlich genau denjenigen der Landeskarte, mit deren Produktion 1935, als Ersatz für die vermessungstechnisch überholten Dufour- und Siegfriedkarte, begonnen wurde.

## **Alte Karten als Quellen für die Erforschung des früheren Landschaftsbildes**

Weil dem Historiker sehr häufig nicht die Originalkarte, sondern nur eine Kopie oder die Kopie einer Kopie zur Verfügung steht, spielt vor allem bis zum 19. Jhd. auch die so genannte Überlieferungskritik eine grosse Rolle. Die Quellen wurden nämlich im Lauf der Überlieferung verändert; so können zum Beispiel spätere Kopisten Ergänzungen oder Löschungen vorgenommen haben, sich Abschreibefehler eingeschlichen haben oder einzelne Teile sogar gefälscht worden sein. Der Historiker bemüht sich deshalb, alle späteren Veränderungen zu erfassen und den ursprünglichen Zustand zu rekonstruieren.

## **Carte Siegfried au 1:25 000 et au 1:50 000,**

**1870–1949**

A la carte Dufour succéda dès 1870 une nouvelle carte de la Suisse, à plus petite échelle (1:25 000 pour le Plateau, le Jura et le sud du Tessin, 1:50 000 pour les Alpes). Cet Atlas topographique de la Suisse est aussi appelé carte Siegfried, du nom du colonel Hermann Siegfried (1819–1879), directeur du Bureau topographique fédéral. La carte Siegfried comprenait 604 feuilles, régulièrement mises à jour jusqu'en 1949. Des techniques de reproduction différentes furent choisies pour les deux échelles: gravure sur cuivre pour le 1:25 000, lithographie pour le 1:50 000. Les feuilles, de petit format (35 x 24 cm), étaient imprimées en trois couleurs: noir (routes, maisons, toponymes), bleu (hydrographie) et brun (courbes de niveaux, à équidistance de 10 ou 30 m). Quinze feuilles montrent uniquement le territoire cantonal fribourgeois, trente-deux feuilles des sections de ce dernier. Comme la carte Dufour, la carte Siegfried distingue cinq classes de routes et de chemins, mais les définit différemment:

- Routes aménagées très larges (double ligne, un côté plus épais),
- Routes aménagées moins larges (double ligne continue),
- Chemins carrossables sans aménagement (double ligne, un côté discontinu),
- Chemins muletiers ou équestres (ligne simple continue),
- Chemins pédestres (ligne simple discontinue).

Ces signatures correspondent assez exactement à celles de la carte nationale mise en chantier en 1935, en remplacement des cartes Dufour et Siegfried dont les techniques de mensuration étaient dépassées.

## **Les cartes anciennes, source d'information pour la recherche sur le paysage**

Etant donné que, pour les époques antérieures au XIX<sup>e</sup> siècle, l'historien ne dispose généralement pas de la carte originale, mais d'une copie, voire d'une copie de copie, il est nécessaire de se livrer à une critique de la tradition. En effet, les sources s'altèrent au fur et à mesure de leur transmission; ainsi, les copistes successifs ont pu compléter ou effacer certaines données, introduire dans le document des erreurs ou des falsifications. L'historien doit donc s'efforcer de repérer les modifications ultérieures et de reconstituer l'état original.

Abb. 27: Inventarkarte 1:25'000, Ausschnitt aus Blatt 1185 (Karte verkleinert).

Fig. 27: Carte d'inventaire au 1:25 000, extrait de la feuille 1185 (carte réduite).



Ähnliche Schwierigkeiten kommen auch im Zusammenhang mit Datierungsfragen auf, wenn nur gerade die Karte selbst datiert ist, zusätzliche Informationen über den Zeitpunkt der Geländeaufnahme, den Autor, dessen Herkunft und eventuelle Kartennachführung hingegen fehlen. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass eine Karte zwar durchaus auf einer älteren Vorlage beruhen, aber für einen anderen Zweck als jene erstellt worden sein kann, zum Beispiel für Militärkarten, deren Wegnetz auf ganz spezielle strategische Bedürfnisse zugeschnitten ist. Für die Karteninterpretation bedeutet das, dass Zweck und Überlieferungskritik einer Karte oder eines Planes sich in verschiedenster Weise tangieren beziehungsweise miteinander vermischt sein können.

Die Thematiken, die sich aus Karten interpretieren lassen, sind ausserordentlich vielfältig: sie umfassen etwa Fragen über Lage von Siedlungskernen, Ausdehnung und Veränderung der Siedlungszonen, der Äcker, Weinberge, Sümpfe, Flur-, Wald- und Anbaugrenzen, der politischen Grenzen usw. Zu all diesen Sachverhalten liefern uns die alten Karten wertvolle Informationen. Wenn verschiedene alte Karten eines bestimmten Gebietes vorhanden sind, lässt sich die Entwicklung oft sehr gut zurückverfolgen.

Das Problem der Lokalisierung von früheren Strassen ist ebenfalls eng mit dem Problem ihrer Datierung verflochten. Es bestehen keine allgemein gültigen Regeln, wie die in alten Karten wiedergegeben Strassen im heutigen Landschaftsbild bzw. in aktuellen topographischen Karten lokalisiert werden können. Es gibt zwar alte Karten, die als überdurchschnittlich zuverlässig gelten, andere bedürfen hingegen einer genauen Prüfung.

Man muss daher grundsätzlich jeden Weg, den man lokalisieren will, individuell untersuchen, denn die Ge-

Les questions de datation posent des difficultés semblables. Ainsi, il se peut que la carte porte une date, mais que ni l'auteur, ni son origine, ni l'époque de la levée ni celle d'une éventuelle actualisation ne soient connus. Il est à noter à ce sujet qu'une carte nouvelle peut se baser sur une ancienne, conçue cependant dans un autre but (citons l'exemple des cartes d'état-major, où les voies de communication répondent à des besoins stratégiques bien précis). Cela signifie que l'interprétation des cartes et des plans doit s'appuyer sur la critique de la tradition, sur une analyse de la destination du document, et même sur le croisement de ces deux méthodes.

Les thèmes que l'étude des cartes peut éclairer sont extrêmement variés: ils s'étendent aux questions touchant à l'emplacement et à l'évolution des habitats, des champs, des vignobles, des marais, des limites de forêts et de cultures, des frontières politiques, etc. Les anciennes cartes nous fournissent sur ces sujets de précieuses informations. Au cas où l'on dispose de plusieurs cartes anciennes d'une région bien précise, il est souvent aisé de suivre son développement.

Le problème de la localisation des anciennes routes est étroitement lié à celui de leur datation. Il n'y a pas de règles univoques sur la façon d'identifier les routes figurant dans les anciennes cartes avec celles qui apparaissent dans le paysage actuel ou sur les cartes topographiques modernes. Il existe des cartes anciennes d'une fiabilité remarquable et d'autres qui nécessitent une vérification détaillée.

De ce fait, il convient de vérifier un par un chacun des tracés que l'on cherche à identifier, vu que l'exactitude d'une même carte peut varier d'une région à l'autre. Pour commencer, il faut contrôler si les tracés rendus par l'ancienne carte ont un sens du point de vue topographique. La méthode dite des points fixes, que l'ont peut re-

nauigkeit ein und derselben Karte kann je nach Region unterschiedlich sein. Zuerst gilt es einmal zu überprüfen, ob die in der alten Karte wiedergegebene Linienführung von der Topographie her überhaupt Sinn macht. Ein wichtiges Hilfsmittel für die Analyse bilden so genannte Fixpunkte, die man sowohl im Gelände wie auch in der kartographischen Quelle bestimmen kann. Solche Fixpunkte können in Bezug auf die Strassenverläufe zum Beispiel Wegbegleiter wie Wegkreuze, Kapellen, Gast- und Siechenhäuser oder auch Brücken und Furten sein. Sie sind häufig auch in alten Karten vermerkt. Sind nun solche Wegbegleiter an einem oder an mehreren Punkten erhalten, so lässt sich über diese auch der Verlauf des dazugehörigen Verkehrsweges im entsprechenden Bereich erfassen. Allerdings ist zu überprüfen, inwieweit diese Wegbegleiter sich heute noch an der gleichen Stelle befinden und nicht bei einer Strassenverbreiterung versetzt wurden.

Was bis heute für die hier aus Platzgründen nur rudimentär skizzierte Karteninterpretation fehlt, ist ein Inventar mit den Angaben der wesentlichen Informationsziele des jeweiligen Kartenautors und dessen Auftraggeber sowie die Daten der Geländeaufnahme respektive der Vorlagenkarten. Interessant wäre auch eine breite Erfassung der jeweils spezifischen Fehler, die für die einzelnen Karten charakteristisch sind. Trotzdem wird die konkrete Auswertung von Kartenmaterial immer individuell sein, da sie stets durch die spezifische Fragestellung bestimmt wird und von der jeweiligen Quellenlage – nutzbare, überlieferte kartographische Dokumente – abhängt.

---

#### Literatur

- Aerni, Klaus:** Die Gemmi – Von Verbindung zum Weg. In: *Cartographica Helvetica* 19 (1999), S. 3–15.
- Von Cranach, Philipp:** Alte Karten als Quellen. In: *Cartographica Helvetica* 22 (2000), S. 31–42.
- Feldmann, Hans-Uli und Dubas, Jean:** Die erste Karte des Kantons Freiburg von Wilhelm Techtermann, 1578. In: *Cartographica Helvetica* 10 (1994), S. 33–41.
- Klöti, Thomas:** Das Probeblatt zum «Atlas Suisse» (1796). Dokumentation zur Faksimileausgabe. Verlag Cartographica Helvetica, Murten 1997.
- Oberli, Alfred:** Die Karte «Environs de Fribourg» 1:25 000 von Johann Conrad Wermüller, 1847. In: *Cartographica Helvetica* 13 (1996), S. 3–8.
- Scharfe, Wolfgang:** Kartographiegeschichte, Grundlagen – Aufgaben – Methoden. In: 4. Kartographiehistorisches Colloquium, Vorträge und Berichte. Karlsruhe 1988, S.1–10.
- 

pérer aussi bien sur le terrain que sur la source topographique, constitue un outil précieux pour l'analyse. Pour les tracés routiers, ces points fixes peuvent être des croix, des chapelles, des auberges, des maladreries, des ponts, des gués. Ils sont souvent indiqués dans les anciennes cartes. Si l'on dispose d'une série de tels objets, il est possible de reconstituer le tracé de la voie qu'ils bordaient. Toutefois, il est indispensable de vérifier si ces repères se trouvent encore au même endroit ou s'ils n'ont pas été déplacés lors d'un élargissement de la route.

Ce qui manque encore à l'interprétation des cartes, discipline dont nous n'avons pu donner ici, faute de place, qu'une simple esquisse, c'est un inventaire dans lequel figureraient les buts poursuivis par l'auteur de chaque carte et par son mandant, ainsi que la date des relevés topographiques ou celle des cartes ayant servi de modèle. Il serait également intéressant de dresser une liste des erreurs caractéristiques de chaque carte. Cependant, malgré les efforts de systématisation méthodique, l'interprétation concrète du matériel cartographique restera toujours liée aux conditions particulières résultant de la qualité et de la quantité des sources à disposition, l'histoire demeurant tributaire de la transmission de documents cartographiques utilisables.

## Entre commerce du fromage et tourisme pédestre

# Les voies de communication de Bulle au col du Jaun

La traversée de Bulle à Boltigen est une voie de communication importante entre la Gruyère, le Pays-d'Enhaut et le Simmental. De nos jours, une majeure partie des segments du tracé historique de Bulle à Boltigen est balisée comme sentier pédestre officiel Bulle-Jaun.

**L**a ville de Bulle est construite au carrefour de plusieurs routes importantes en direction de Fribourg, de Thoune, de Château-d'Œx et de Vevey et Romont. Elle se situe sur la rive gauche de la Trême, au pied des Préalpes et à une altitude moyenne de 770 m. Elle est citée pour la première fois en 855. Elle appartient au comte de Gruyère jusqu'en 1196, avant de passer aux mains de l'évêque de Lausanne jusqu'à la conquête du Pays de Vaud. Dès 1537, Bulle devient un bailliage fribourgeois et le restera jusqu'en 1798; elle perd de son importance politique, mais maintient néanmoins son rôle de centre économique régional. Elle a été et reste l'une des principales place de foire et de marché pour la Gruyère, le Pays-d'Enhaut et le Simmental, pour la vente du bois, du bétail et du fromage (la plus grande partie des meules de fromage destinées à la France transitaient par Bulle). Le 2 avril 1805, elle fut la proie d'un incendie dévastateur. La reconstruction se fit très rapidement. Commerce et artisanat connurent un essor soutenu durant la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle.

«Quand le fromage est une source de prospérité, quand il permet de faire de grandes études, mais aussi de se ruiner plus rapidement» écrivait Marcel Perret en 1991 dans Charmey: dix vallées ... dix lacs ... dix sanctuaires.

Les activités économiques, en particulier le transport du fromage de la vallée de la Jougne en direction de Bulle et de Vevey se développent de manière importante aux XVI<sup>e</sup>–XVIII<sup>e</sup> siècles.

Les origines de la fabrication du gruyère remontent certainement à la première occupation du val de Charmey. L'économie fromagère a connu un heureux essor dès la fin du XVI<sup>e</sup> siècle dans le val de Charmey, grâce aux vastes alpages et aux marchands dynamiques de cette région. Ainsi, dès la fin XVI<sup>e</sup> siècle jusqu'à la Révolution française, le val de Charmey est devenu un centre de fabrication et de conditionnement pour le fromage. Nous n'avons que très peu d'informations sur le volume de la production pour les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles. En revanche, pour la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, ce volume est connu, car la production était soumise à la perception d'un impôt par l'Etat de Fribourg.

Fig. 28: Carte montrant les voies de communication historiques de Bulle au Jaunpass (cartographie S&B).

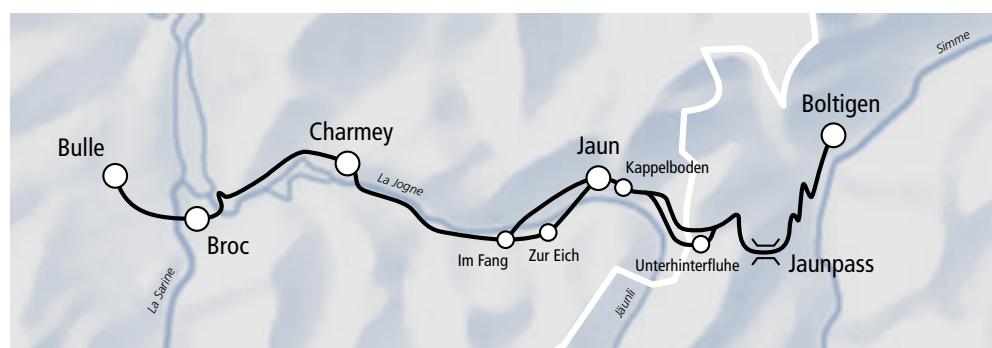




Fig. 29: Deux mullets, chargés de fromages, traversent le pont. Le hameau de la Tsintre devient un centre de rassemblement des transhumances entre plaine et montagne aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles. Charmey en 1789, aquarelle de Joseph-Emmanuel Curti (1750–1813) (Musée Gruérien, crédit photo, Bulle).

Pierre Rime dans «Fromages, richesse et émigration», cahier spécial de la revue Pro Fribourg, décembre 1999, décrivait le commerce du fromage au XVIII<sup>e</sup> siècle comme suit: En 1791, 29 marchands ont acheté la production de 96 fruitiers, soit 14 377 fromages pesant au total 679 054 livres poids de Charmey. L'impôt perçu se monte à 2319 baches et 3 cruches».

C'est sur le marché de Lyon, où l'armée française était le principal client, et plus tard en Italie que les fromages de Gruyère sont écoulés par les marchands. La majeure partie des alpages était propriété d'aristocrates fribourgeois. De l'habileté des marchands dépendait le revenu des propriétaires des alpages et des arnaillis. Le transport de plusieurs milliers de meules était assuré, sur des routes en très mauvais état, par des mullets et des chevaux jusqu'à Bulle, voire Vevey. Les bords de la Jigne étaient très fréquentés, on y organisait trois foires par année. La vente du gruyère au XVIII<sup>e</sup> siècle a enrichi quelques familles dans le val de Charmey. Lentement, l'économie d'exportation supplanta l'économie de subsistance, si bien que le pays n'était plus en mesure de nourrir sa population à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le développement de l'économie fromagère, réclamant toujours plus de pâtures, s'était fait au détriment des terres à blé. Les jeunes s'engageaient dans les armées étrangères et les familles émigraient en France. Dès 1750, le commerce du fromage n'est plus l'apanage de la montagne, des fromageries sont aussi construites en plaine et la concurrence étrangère se fait sentir. Le XIX<sup>e</sup> siècle voit le déclin du fromage d'alpage, concurrencé par la production de paille tressée. Il faut trouver de nouvelles sources de revenus: ce sera le bois, industrie d'exportation à partir de

la Révolution française. De vastes massifs forestiers sont déboisés et il faudra même que l'Etat de Fribourg intervienne pour maintenir les forêts.

### La transhumance du bétail

Ce n'est pas uniquement le fromage qui transite sur les routes du Jaun, mais aussi le bétail. Dès la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, les bestiaux sont conduits, après la fonte des neiges, par la route du Jaun en direction du Pays-d'Enhaut ou vers les estivages d'Abschänden. Cette transhumance s'explique par le fait que bon nombre d'alpages avant la Révolution appartenaient à des couvents (Valsainte et Hauterive) ou à des patriciens. Quant au bétail de Jaun/Bellegarde, il se déplaçait en direction de Boltigen et même jusqu'à Zweisimmen. Au XIX<sup>e</sup> siècle, on assiste à une expansion considérable des ventes de bovins lors des foires d'octobre à Bulle. Entre 3 000 et 4 000 têtes de bétail sont exposées. L'essor des différentes branches (commerce du bétail, du fromage, du bois et de la paille tressée) incitera les Bullois à militer pour la construction de la voie de chemin de fer entre Lausanne et Berne. La ligne ne passera pas par Bulle, mais la cité investit dans la construction d'un raccordement Bulle–Romont, ouvert en 1868.

### Le tourisme pédestre

Vers 1850 arrivent les premiers touristes, amateurs de promenades sur les sentiers à vaches ou pionniers de l'alpinisme. Charmey est le point de départ de nombreuses excursions dans les montagnes voisines. Le village s'or-



Fig. 30 (en haut): Chemin gravelé bien conservé avec bande d'herbe centrale et alignement d'arbres (FR 29.1.8). Le village de Crésuz se trouve à l'arrière (Photo: Fredi Bieri, 2006).

Fig. 31 (en bas): Viaduc de béton du Javroz à Charmey (FR 29.3), construit en 1882, rénové en 1949. La construction de ce pont facilitera les communications, en particulier le développement touristique de Charmey (Photo: Corinne Reust, 2006).

ganise et possède déjà sa Société d'embellissement, sœur aînée de l'actuelle Société de développement et de l'Office du tourisme, ce qui démontre un réel besoin vers 1870. Lorsqu'on évoque le mot promenade, il faut aussi penser aux émules de Rodolphe Toepfer et aux disciples de Jean-Jacques Rousseau, lecteurs des *Rêveries d'un promeneur solitaire*, en quête d'un nouveau monde. On trace de nombreux sentiers, on restaure les chemins utilisés par les armaillis et par l'armée, ce qui permet aux citadins de pénétrer au cœur des Préalpes. Le tourisme pédestre prend de nouvelles dimensions à partir de 1960: écoles, colonies de vacances, familles, groupes, solitaires montent sur les alpages et font connaissance avec la vie des armaillis et de leurs troupeaux.

#### L'itinéraire historique Bulle–Jaunpass–Boltigen

Partant de Bulle, l'itinéraire remonte toute la vallée de la Joggne de Broc à Kappelboden, puis la vallée du Jäunli jusqu'à Hinterflue, avant de poursuivre sur territoire bernois. Il comprend plusieurs tracés historiques, dont l'ancien sentier muletier du Reidigen (FR 29.1), le sentier Weibelsried–Bädermoss (FR 29.2) et la route stratégique du général Dufour (FR 29.3). Jusqu'au troisième quart du XIX<sup>e</sup> siècle, l'itinéraire du Jaun a été utilisé comme sentier muletier, puis il fut entièrement réaménagé ou reconstruit entre 1874 et 1878 par Berne et Fribourg et subventionné par la Confédération. Les premières diligences firent leur apparition en 1880 et remplacèrent le service postal à pied. La construction du pont métallique sur le Javroz à Charmey permit d'ouvrir la voie aux véhicules.



Récemment, l'itinéraire du Jaun a subi une réévaluation par la Confédération; il est devenu une route alpine et de nouvelles améliorations lui ont été apportées.

#### Le sentier muletier du Reidigen

Sur le trajet de l'ancien chemin muletier du Reidigen (FR 29.1), entre Bulle et le Simmental, se trouvent des châteaux et des forteresses qui permettaient, outre le contrôle de toute incursion venant de l'est, la surveil-



ce de l'Euschelpass (FR 801) qui reliait la vallée de la Jocene à la Singine. Ces places fortes communiquaient entre elles par des signaux. D'autre part, de nombreuses chapelles étaient situées le long du tracé jusqu'à la frontière bernoise. Dans la documentation IVS du canton de Fribourg, le sentier est décrit de la manière suivante:

«Dans les sources historiques, l'ancien sentier muletier est évoqué et plusieurs qualificatifs sont utilisés comme Charrière à Charmey en 1735, comme Chemin public de la Chintre à Bellegarde en 1756, comme Strasse von Jaun nach Galmiz en 1882. Dans l'Atlas topographique l'existence du sentier est attesté et cartographié en tant que <Chemin carrossable sans ouvrage d'art>, <Chemin de dévestiture ou muletier> et <sentier>.»

«Le tracé est clairement identifiable sur le terrain entre Broc et Charmey (FR 29.1.5 à 29.1.9), entre Im Fang et Jaun (FR 29.1.12 à 29.1.15) et entre Weibelsried et Leimera (FR 29.1.18) à la frontière bernoise. De nos jours, une majeure partie des segments du tracé est balisée en tant que sentier pédestre officiel Bulle-Jaun.»

### Le Sentier Weibelsried–Bädermoss

Entre les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, ce sentier devint un passage d'une certaine importance pour les échanges éco-

Fig. 32 (à gauche en haut): Vue d'ensemble du village de Crésuz depuis l'ancien sentier muletier aujourd'hui asphalté (FR 29.1.8) (Photo: Corinne Reust, 2006).

Fig. 33 (à droite en haut): Entrée du village de Jaun / Bellegarde, entre l'ancienne église (aujourd'hui Cantorama) et la vieille cure (FR 29.1.15) (Photo: Corinne Reust).

Fig. 34 (à gauche en bas): Coupe type du sentier muletier (FR 29.1.15). Aujourd'hui, il fonctionne comme chemin pédestre officiel d'accès à Jaun. Une majeure partie du chemin est utilisée comme parcours Vita local (Photo: Corinne Reust, 2006).

Fig. 35 (à droite en bas): Borne de frontière entre Fribourg et Berne. La trace du vieux cheminement a disparu (Photo: Corinne Reust, 2006).

nomiques entre le Simmental, la Suisse romande et la France. Il était utilisé pour l'exportation de bétail vers Paris et pour l'importation des vins et des blés du Pays de Vaud vers l'Oberland bernois. Il perdit son rôle avec l'ouverture de la ligne ferroviaire Berne–Thoune en 1859.



Le sentier Weibelsried–Bädermoss (FR 29.2) est une variante du sentier du Reidigen (FR 29.1). Vu son altitude légèrement inférieure, il était certainement plus aisément praticable en hiver, car le risque d’avalanche était exclu. Il ne reste plus que quelques vestiges visibles sur le terrain. A la bifurcation des deux sentiers FR 29.1 et FR 29.2 se trouve la chapelle de Weibelsried, consacrée à la Vierge Marie (construite en 1691 et agrandie en 1894). L’itinéraire atteint la frontière cantonale peu avant le chalet d’Unterhinterfluhe (BE). Le tracé est attesté dans les plans de dîme de Jaun de 1783.



### **Les fonctions militaires et stratégiques du col du Jaun**

L’intérêt militaire et stratégique remonte au Moyen Age, quand les sires de Corbières et leurs rivaux, les comtes de Gruyère, construisirent un système de défense visant à contrôler la route venant du Simmental, axe de pénétration des Zähringen, des Kibourg, puis des Habsbourg. Plusieurs fortifications dans la vallée de la Jagne, à savoir le château de Broc, le château de Montsalvens (1162), le château et bourg de Charmey, le fortin de la Tsintre, ainsi que le bourg de Bellegarde (en allemand Jaun) sont les témoins historiques de cet imposant système militaire, encore bien conservés et bien visibles.



Plus tard, le général Dufour entreprendra une première reconnaissance, vers 1821, de la vallée de La Jagne et du Simmental, avec l’aide d’une section de l’école militaire de Thoune, dans le but d’y faire construire une route stratégique (FR 29.3). De nombreux rapports furent publiés dans les années qui suivirent, afin de démontrer la nécessité d’une liaison directe entre la Gruyère et le Simmental. Un premier pas fut franchi en 1849 avec le classement de la route en route cantonale de deuxième classe. La construction de la route dura dix ans, les principaux travaux furent exécutés en 1874 entre Jaun et la frontière bernoise, tandis que les travaux entre Broc et Charmey furent effectués de 1874 à 1878. La construction de cette route militaire permit le désenclavement de la vallée de la Jagne et l’ouverture du col du Jaun. En 1938, la route fut goudronnée partiellement à Im Fang, Zur Eich et de Jaun à Kappelboden, puis complètement dans les années 1950. Le tronçon d’Im Fang, Zur Eich était régulièrement coupé par des avalanches jusqu’à la construction d’une galerie en 1970. Depuis 1987, la route est considérée comme route alpine et de ce fait bénéficie de subventions fédérales.



### Eléments du paysage routier: les chapelles

Charmey est la plus vaste commune du canton de Fribourg, comprenant six hameaux. Sa paroisse est l'une des celles qui, dans le canton de Fribourg, compte le plus grand nombre de chapelles. Onze chapelles exactement ont été construites entre le Moyen-Age et le XX<sup>e</sup> siècle, la plupart au XVII<sup>e</sup> siècle, dont neuf sont encore debout. Pour une commune de montagne, la présence d'autant d'oratoires privés est exceptionnelle. En effet, il n'existe aucun lien avec les familles patriciennes qui possédaient des alpages dans la région de Charmey. C'était avant tout l'œuvre des habitants du pays qui tenaient à faire acte de reconnaissance pour un bienfait, comme l'attestent les sources et les traditions orales. La fondation d'une chapelle était soit un acte de foi catholique, soit une manifestation de réussite sociale. Le sentiment religieux au XVII<sup>e</sup> siècle était profondément enraciné et constituait l'une des bases de la société. La plupart des chapelles construites au XVII<sup>e</sup> siècle sont l'œuvre de producteurs-marchands issus de la région de Charmey.

Fig. 36 (page à gauche, en haut): Détail de l'empierrement à l'ancienne de la route de Bouleyre (FR 29.3.1), montrant des galets de taille moyenne et damés  
(Photo: Fredi Bieri, 2006).

Fig. 37 (page à gauche, au milieu): Im Fang, vue sur un ancien pont de pierre (FR 29.3.6) sous la route cantonale (Photo: Corinne Reust, 2006).

Fig. 38 (page à gauche, en bas): Mur de soutènement et délimitation de la route de 1874–1878 (FR 29.3.9), avec des ouvertures en demi-lunes typiques du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce tronçon est aujourd'hui désaffecté, à la suite de la construction d'un tunnel routier  
(Photo: Corinne Reust, 2006).

Fig. 39 (à gauche en haut): Chapelle du Praz (FR 29.3) à Charmey, dédiée à saint Jean-Baptiste. Lors de l'élargissement de la route, elle a été déplacée.  
(Photo: Corinne Reust, 2006).

Fig. 40 (à droite en haut): Chapelle Notre-Dame du Pont-du-Roc (FR 29.3), édifiée en 1693. Elle rappelait aux passants les dangers du voyage, comme par exemple les crues de la Jigne  
(Photo: Fredi Bieri, 2006).

### Literatur

**Buchs, Denis:** «Bulle (commune)», in Dictionnaire historique de la Suisse (publication électronique DHS), version du 6.01.2006.

**Bugnard, Pierre-Philippe:** «Charmey», in Dictionnaire historique de la Suisse (publication électronique DHS), version du 27.07.2006.

**IVS Documentation du canton de Fribourg (version provisoire):**  
Berne décembre 2003.

**Perret, Marcel:** Charmey: dix vallées ... dix lacs ... dix sanctuaires, Charmey 1991.

**Rime, Pierre:** «Fromages, richesse et émigration», in Pro Fribourg, cahier spécial, no 125, Fribourg décembre 1999.

## Elemente der religiös geprägten Landschaft im Kanton Freiburg

# Kapellen und Kreuze am Weg

Die Landschaft im Kanton Freiburg ist intensiv religiös geprägt. An den Wegen und Strassen im Kanton Freiburg tauchen immer wieder Kapellen und Kreuze auf. Auch andere Zeichen weisen darauf hin, dass der katholische Glaube im Kanton Freiburg gelebt wird. Viele dieser religiösen Symbole sind auch im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) erwähnt und mit ihrer Beziehung zu den Verkehrs wegen dokumentiert. Dieser Artikel geht besonders auf die Situation im Sensebezirk ein.

**D**er grosse Reichtum an religiösen Elementen in der Landschaft, die Kapellen, Wegkreuze und Mariengrotten werden von der Bevölkerung genutzt, aber auch unterhalten und gepflegt. Sie stellen einen immer mehr anerkannten Wert dar, der neben dem Glaubensaspekt auch eine landschaftliche und eine kulturelle Dimension hat. Sie sind aber auch ein Wert, der unterhalten werden will, was mit einem beachtlichen Aufwand an freiwilliger und bezahlter Arbeit geschieht und beträchtliche Kosten verursacht.

Die Anzahl der sakralen Anlagen und Zeichen sowie die Tatsache, dass sie gepflegt, ersetzt und neu gestiftet werden, zeigt einerseits, dass der Glaube lebendig ist, andererseits, dass er mit der Landschaft in Beziehung tritt. In den letzten 100 Jahren sind an verschiedenen Or-

ten im Kanton Freiburg Lourdes- oder Mariengrotten entstanden, die an das «Wunder von Lourdes» in Frankreich erinnern. Ganz aktuell sind die Bildstöcke zum Beispiel «Maria am Weg» (s. Abb. 42) oder ein Bildstock für die Jakobs-pilger in der Gemeinde Heitenried.

### Landschaft und Religion

Die religiösen Zeichen werden zum grösseren Teil von Privatpersonen und Institutionen errichtet oder gestiftet; andere gehen auf die Aktivitäten der Pfarreien zurück. Verschiedene Kapellen, Bildstöcke oder Kreuze blieben im Privatbesitz, andere wurden von den Pfarreien übernommen. Die Pfarreien sind es auch oft, die den Unterhalt koordinieren, indem sie die Aufgabe an Privatpersonen übertragen oder selber aktiv werden, wenn die grö-

Abb. 41: Wegkreuz mit Gartenzaunumfriedung  
(Foto: Fredi Bieri, 1995).





sere Aufgabe der Renovation einer Kapelle ansteht.

Eine zentrale Rolle spielen die unzähligen freiwilligen Helferinnen und Helfer aus dem gläubigen Volk, welche oft unaufgefordert und mit viel Liebe Kapellen, Mariengrotten und Wegkreuze oder Stationenwege schmücken, pflegen und unterhalten. Das Phänomen, welches die Leute dazu veranlasst, kann als Volksglaube oder Volksfrömmigkeit bezeichnet werden.

### Volksglaube

Die Anwesenheit von sakralen Elementen in der Landschaft hängt direkt mit dem aktiv gelebten Glauben der ansässigen Bevölkerung, dem «Volksglauben» zusammen. «Volksglaube» bezeichnet den über den kirchlichen Glauben hinausgehenden, weiter gefassten Glauben, der in allen großen Religionen vorkommt. Im Katholizismus hat sich eine Vielfalt volkstümlicher Frömmigkeitsformen entwickelt, vor allem im Bereich der Herz-Jesu-, Marien-, Engel- und Heiligenverehrung, aber auch im Wallfahrtswesen. Der Volksglaube beinhaltet oft auch folkloristische Elemente. Die offizielle Liturgie liess die Volksfrömmigkeit zu. Einseitigkeiten und Auswüchse wurden und werden jedoch von der Kirche kritisiert und teilweise bekämpft. «Ausdruck katholischen Volksglaubens sind auch die landschaftsprägenden Kleindenkmäler: Bildstöcke, Wegkreuze, Wegkapellen, meist auf fromme Stifter zurückgehend, die populäre Druckgrafik mit den Heiligenbildern, die nicht ohne protestantisches Pendant sind (etwa den Bibelbildchen, die man in den Sonntagsschulen abgab)» (Paul Hugger 2006).

Neben den baulichen Zeugen sind die religiösen Bräuche und Feste einer Gegend, aber auch Sagen und Erzählungen Ausdruck des Volksglaubens oder werden von ihm geprägt. Oft spielen sowohl in den Gebräuchen als auch in den Erzählungen oder Sagen die Verkehrswege eine mehr oder weniger wichtige Rolle.

Abb. 42 (oben links): Aktiver Glaube: Auch heute werden neue Bildstöcke errichtet. Die Beziehung zwischen Glaube und Weg hat zu einer eigenen Marienbezeichnung geführt. (Foto: Fredi Bieri, 2006).

Abb. 43 (oben rechts): Bildstock: Holzkasten an Baum befestigt. Grassenried Jaun (Foto: Fredi Bieri, 2006).

Kapellen und Kreuze gehören ebenso wie historische Wege und mit ihnen verbundene Geschichten zum Kulturgut einer Region, für das sich auch der Tourismus heute sehr interessiert.

Selbst Pflanzen spielen im religiösen Brauchtum eine Rolle. So findet man die Stechpalme in katholischen Gebieten oft bei Höfen oder an Kreuzwegen, da sie in der Karwoche als Bestandteil der «Palmen» Verwendung findet (s. Abb. 44). «Palmen» sind Gebinde aus immergrünen Zweigen und Haselruten. Diese werden in Erinnerung an den Einzug Jesu am Palmsonntag geweiht und zur Abwehr von Unheil an das Stubenkreuz, über die Türschwelle oder in die keimende Saat gesteckt. Weitere Pflanzen sind Thuja und andere immergrüne Gehölze, die oft als Begleitpflanzen neben Wegkreuzen wachsen.

Der Protestantismus, der eine Rückbesinnung auf die Schrift forderte, stand der Volksfrömmigkeit von Anfang an skeptisch gegenüber. In viel geringerem Maß haben aber auch in seinem Bereich bildliche und rituelle Ausdrucksformen Raum gefunden und sich regionale Besonderheiten entwickelt.

### Sakrale Landschaft

Der Begriff sakral bedeutet heilig, wird aber auch im Sinne von kirchlich oder geweiht verwendet. Das Gegentwort dazu ist profan. Als sakrale Landschaft wird die Gesamtheit der Zeichen, Bauten und Kunstschatze der in



einem Gebiet vorhandenen religiösen Gemeinschaften bezeichnet.

Der vorliegenden Text beschränke sich auf den baulichen Teil der sakralen Landschaft. Es interessieren die Zeichen, welche im Zusammenhang mit historischen Wegen und dem Verkehr im Allgemeinen stehen.

### **Die Elemente der religiösen Landschaft**

Die folgende Liste zeigt die wichtigsten religiösen gebauten Elemente, die sich in der Landschaft des Kantons Freiburg ausmachen lassen und ihre erstaunliche Vielfalt.

- Wegkreuze und andere Kreuzefinden sich in einer grossen Vielfalt an Formen und in unterschiedlichsten Materialien und Ausführungen. Es gibt in den Fels gemeisselte Kreuze, Holz-, Stein- und geschmiedete Eisenkreuze, seltener Beton- oder Messingkreuze. Holzkreuze besitzen teilweise ein integriertes Schutzdach;
- Bildstöcke sind in verschiedensten Grössen und Bauarten vorhanden. Ein an einem Baum aufgehängter Holzkasten mit Marienbild gehört ebenso dazu, wie ein metergrosses Heiligenbild mit Dachvorbau und Betbank zum Knien;
- Stationenwege haben meist eine offizielle Funktion unter der Ägide der Kirche und werden bei Prozessionen oder Wallfahrten besucht;
- Weg- und Flurkapellen, Gericht- oder Pestkapellen;
- Mariengrotten (Lourdesgrotten) oft höhlenartig im Wald angelegt, mit Bänken und einem Opferstock für den Unterhalt;
- Einsiedeleien;
- Kirchen, Friedhöfe, Beinhäuser, Totenkapellen in Ortschaften oder in der Landschaft;
- Klöster.

### **Funktionen, Ausprägungen und Standorte**

#### **einzelner Elemente der religiösen Landschaft**

Kapellen und Kreuze sind der Erosion ausgesetzt, sie zerfallen und verschwinden. Viele der Standorte selbst scheinen oft kontinuierlich, seit langer Zeit genutzt zu werden, indem Kreuze oder Kapellen erneuert, erweitert oder ersetzt worden sind. Auch eine Ablösung von einfachen Bauten durch grössere ist vielenorts belegt, wie die Abfolge vom Kreuz zur Kapelle und zur Kirche. Beispiele finden sich unter anderem bei Egloff (1993: 42) und bei Rime (2003: 176f). Archäologische Grabungen haben unter verschiedenen Kirchen römische Gebäudereste zutage gefördert (Villaz-St-Pierre, Tours/Montagny-les-Monts). Hypothesen, dass es geweihte Orte gibt, die schon von den Kelten benutzt und später vom Christentum übernommen wurden, konnten im Kanton Freiburg archäologisch nicht belegt werden und bleiben bis heute Vermutungen.

#### **Kreuze**

Kreuze finden sich in verschiedenen Funktionen und Formen in der Landschaft. Allgemein bekannt sind die Gipfel-, Gedenk- und Wegkreuze. Sie wurden sowohl von privaten wie auch von kirchlichen oder kirchennahen Organisationen aufgestellt und unterhalten. Oft steht eine gemeinsame identitätsstiftende Aktion dahinter. Vom Beschluss über die Finanzierung, bis zum Bau und zur Einweihung waren und sind es öffentlich diskutierte und gemeinsam begangene Ereignisse.

Vielen Kreuzerrichtungen gehen markante Ereignisse voraus: Es gibt Pestkreuze, Kreuze die an ein kriegerisches Ereignis, an eine Hungersnot oder an ein anderes tragisches Ereignis erinnern.

Die Missionskreuze von La Roche zum Beispiel erinnern an die Missionswochen (auch Volksmission oder



inländische Mission genannt), die periodisch durchgeführt wurden, um die Bevölkerung ganzer Dörfer zum richtigen Glauben zu führen und an die katholische Kirche zu binden (Geiger 1997).

Auch an aktuelle Unfälle an Wegen oder Strassen erinnert oft ein Kreuz. Vielleicht ein spontan aufgestelltes unscheinbares Kreuz, begleitet von einem Windlicht oder abgelegten Blumen, die bei der persönlichen Trauerbewältigung helfen, oder ein unübersehbares Kreuz, das an einen grossen Unfall erinnert, der die Gemüter bewegte. Viele Kreuzstandorte werden seit langer Zeit benutzt und die Kreuze immer wieder ersetzt. Der Standort eines Kreuzes kann sehr alt, das dort stehende Kreuz neu sein. Kreuze sind daher schwierig zu datieren. Allein im Sensegebiet stehen etwa 150 Wegkreuze (Anderegg 2002: 141).

### Kreuzwege und Bildstöcke

Vieles was für die Kreuze gilt, gilt ähnlich für Bildstöcke oder Stationenwege. Bildstöcke beinhalten Bilder und reliefartige Darstellungen, vornehmlich von Heiligen oder von der Leidensgeschichte Jesu. Sie befinden sich in Miniaturgebäuden, in Kästen mit Glastüre, die zum Teil an Bäumen befestigt sind (s. Abb 43). Man findet auch einfache Pfosten, in welche eine Nische geschnitten wurde, die Platz für ein kleines Heiligenfigürchen bietet.

Oft finden sich Bildstöcke an Prozessionsrouten oder Stationenwegen. Diese werden auch Kreuzwege genannt und zeigen das «Leiden Christi» bei seiner Kreuzigung. Die Leidensgeschichte Jesu wird in einer Abfolge von Bildern in Kirchen aber auch im Freien auf so genannten Stationen dargestellt. Wer den nummerierten, meist 14 Stationen folgt, kann das Leiden Jesu nachvollziehen. Die Bilder, Tafeln oder aufwändigeren Installationen wurden von namhaften Künstlern gefertigt.



Abb. 44 (linke Seite, links): Stechpalme in Schönfels, Gemeinde Heitenried. Ihre Zweige dienen als Ersatz für die Palmen, die an den Einzug Jesu am Palmsonntag erinnern (Foto: Fredi Bieri).

Abb. 45 (linke Seite, rechts): Mariengrotte im Magdalnaholz aus der Zusammenlegung von zwei kleineren Grotten im Jahr 1707 entstanden (Foto: Fredi Bieri, 1984).

Abb. 46 (oben links): Die Einsiedelei Räsch in der Gemeinde Düdingen umfasst rund ein Dutzend Räume, alle in den Fels gehauen. Sie wurde 2005 gesichert und kann seither wieder betreten werden (Foto: Fredi Bieri 2006).

Abb. 47 (oben rechts): Kreuz mit Jesus und integrierter Dachkonstruktion (Foto: Fredi Bieri, 2006).

Abb. 48 (rechts unter): Einfaches Holzkreuz bei Crésuz (Foto: Fredi Bieri, 2006).

Abb. 49: Station XIII des Kreuzweges von Alterswil nach Obermonten (Foto: Fredi Bieri 1995).



### Drei Kreuzwege nach Obermonten

Der Stationen- oder Kreuzweg zwischen Alterswil und Obermonten hat 14 Stationen. Die Informationen zum vorliegenden Abschnitt stammen von Charles Folly, Alterswil. Er kennt die Geschichte des Weges, hat selbst einzelne Stationen restauriert und sich dabei auch die Geschichte des Kreuzweges erschlossen. Die Stationen sind auf Metall gemalte Bilder in einem Holzkasten hinter Glas montiert und von einem kleinen Dächlein geschützt. Das Ganze ist auf einem Pfahl montiert. Die Kirchengemeinde Alterswil hat sie 1902 vom Verlag Benziger in Einsiedeln bezogen und aufstellen lassen. Der Verlag hatte sie damals in seinem Angebot.

Künstlerisch gehen sie auf einen Stationenweg zurück, den Martin Feuerstein (1856 bis 1931) für die Katharinenkirche in München geschaffen hatte. Der Verlag liess die Stationen im damals neuen Chromolithoverfahren kopieren. Sie wurden aufgrund der Vorlage von einem Kopisten mit Ölfarben auf Blech gemalt und in der Gemeinde Alterswil aufgestellt. Auch andere Kirchgemeinden haben denselben Kreuzweg gekauft und aufstellen lassen. Stationswege nach Feuerstein befinden sich in der Kirche von Düdingen, der Kapelle Obermülital und der ehemaligen Kirche Villarepos. Der Stationenweg von Alterswil ist einer der wenigen, der heute noch existiert. Der damalige Ankauf ersetzte einen älteren Stationenweg, der 1841 bezeugt, aber vermutlich älter ist.

Ein zweiter Kreuzweg führt von St. Antoni nach Obermonten. Charles Folly vermutet, dass auch von Heitenried aus einer bestanden hat, der sich aber nicht mehr nachweisen lässt. Möglicherweise wurde er durch einen Kreuzweg zur Magdalenakapelle im Magdalenawald (s. Abb. 45) ersetzt. Die Felsengrotte existiert seit 1707 (Kolly 1991).

Der Kreuzweg von Alterswil nach Obermonten wird, nach einem Unterbruch, seit 1994 wieder begangen. Es gibt eine Kreuzwegbegehung, die – wie in historischer Zeit – von den drei Pfarrkirchen Alterswil, St. Antoni und Heitenried ausgeht, mit Treffpunkt und gemeinsamer Andacht in Obermonten. Die Pfarreien organisieren auch eine gemeinsame Messe in der Kapelle Obermonten, die

vor wenigen Jahren mit Hilfe einer von den drei Pfarreien getragenen Stiftung renoviert wurde.

### Prozessionen

Die Auffahrtsprozessionen «Rogations» fanden in den katholischen Pfarreien an den drei Tagen vor Auffahrt statt. Sie folgten einer klar festgelegten Liturgie und Marschordnung. Anderegg (2002: 150f) gibt die Prozessionsrouten von Heitenried und La Roche an. In La Roche wurden alle wichtigen Teile der Pfarrei und sämtliche der bis heute bestehenden 16 Wegkreuze besucht. Diese Praxis wurde vor 1968 aufgegeben, unter anderem weil ein Teil der Route über die Kantonsstrasse führte (mündliche Auskunft von Pfarrer Durand, La Roche).

### Kapellen

Das Wort Kapelle bedeutet Andachtsgebäude. Es stammt aus dem lateinischen *cappa*, «Mantel», bzw. dessen Diminutiv *capella*. Das Wort wurde ursprünglich für den Aufbewahrungsort des Mantels des Martin von Tours verwendet und später auf alle kleineren Gotteshäuser übertragen.

Die Kapellen wurden aus unterschiedlichen Motiven gebaut und können verschiedene Funktionen haben:

- Gebet, Andacht und Einkehr – zum Beispiel vor gefährlichen Wegstrecken
- Erinnerung an tragische Ereignisse
- Wallfahrt/Dank für eine Heilung
- Schutz
- besondere Bedeutung (z. B. Apolloniakapellen)

Der Kanton Freiburg zählt «nicht weniger als 249 freistehende Kapellen» (Anderegg 2002: 140) und 52 Lourdesgrotten. Vor allem die Dichte der Lourdesgrotten ist für die Schweiz wohl einmalig.

Oft kann die Geschichte einer Kapelle oder der Motivation für ihre Errichtung aus Inschriften, Bildern oder aus historischen Quellen eruiert werden. An Verkehrs wegen gebaut, erinnern sie oft an Unfälle, meistens grössere, tragische Ereignisse und erleichtern den Hinterbliebenen ihre Trauerbewältigung. Viele Kapellen erinnern auch an eine Heilung oder die gesunde Rückkehr aus der Fremde oder aus dem Krieg. Einzelne Kapellen erreichten oft im Zusammenhang mit Wunderheilungen den Status von Wallfahrtskapellen. Eine grössere oder kleinere Anzahl von Votivtafeln und -gaben erinnern an die Heilungen, welche mit der Kapelle im Zusammenhang stehen (s. Abb. 51).

Serge Gumy (2003) und Ivan Andrey (Introduction) geben in ihrem Buch «Chapelles Fribourgeoises» einen guten Überblick über die Kapellenlandschaft im Kanton Freiburg. Mehrere Dutzend Kapellen werden auf 16 Wandervorschlägen vorgestellt und ihr kunstgeschichtlicher Wert thematisiert. Andrey (Gumy: 19) wirft auch einen Blick auf die übrige Schweiz und bezeichnet einige besondere Perlen unter den Freiburger Kapellen.

### **Beispiele von Kapellen mit besonderem Hintergrund**

Viele Kapellen sind mit der Jakobspilgerei verbunden. Sie wurden aus Dank für eine gelungene Pilgerfahrt oder

aufgrund markanter Ereignisse gestiftet und dem heiligen Jakobus geweiht, wie z. B. die Kapellen von Niedermuhren, Le Vègre oder die Jakobskapelle von Tafers, welche mit ihrer berühmt gewordenen Bildgeschichte ein räuberisches Ereignis schildert. Egloff (1993) beschreibt in seiner Arbeit «Rayonnement de Saint-Jacques en terre fribourgeoise» über 130 Objekte oder Hinweise auf den heiligen Jakob im Kanton Freiburg. Dazu zählen dem Jakobus geweihte Kirchen und Kapellen, Hotels und Restaurants, die seinen Namen tragen, aber auch Statuen und Bilder des Jakobus, Bilder von Jakobspilgern, Insignien wie die Jakobsmuschel und der Wanderstock in Wappen von Gemeinden oder Familien, auf Glocken oder als Grabbeigaben, die Gründungsurkunde einer Jakobsbruderschaft und vieles mehr. Die Objekte sind über den ganzen Kanton verstreut und lassen keine eindeutigen Schlüsse auf den Verlauf des Pilgerweges zu.

### **Kapellen der Apollonia: Zahnwehkapellen**

Ein ebenso interessantes, aber weniger bekanntes Phänomen ist der Apolloniakult. Die Heilige Apollonia ist als Kapellenheilige in der Freiburger Landschaft gut vertreten, denn der Apollonia-Kult hat auch hier zu mehreren Kapellenstiftungen geführt. Der Kult gründet in der Heiligenlegende, die auf die Anfänge des Christentums zurückgeht und annähernd 2000 Jahre alt ist. Apollonia lebte in der Zeit der Christenverfolgungen als ältere Jungfrau in Alexandria. Weil sie nicht bereit war, ihrem Glauben abzuschwören, wurden ihr vom Pöbel die Zähne ausgeschlagen. Das änderte ihre Haltung nicht. Sie war, im Gegenteil, dazu bereit, sich verbrennen zu lassen

Abb. 50 (links): Kapelle Obermonten, Gemeinde St. Atoni (Foto: Fredi Bieri, 1995).

Abb. 51 (rechts): Maria hat geholfen: Votivtafeln in der Kapelle Obermühlital (Foto: Fredi Bieri, 2006).



---

### Die Kapellen im oberen Gruyererland

Jean-Pierre Anderegg (2002: 158ff) beschreibt die Funktion und Stellung von zehn «Feldkapellen» im oberen Gruyer: «Sie spiegeln praktisch das ganze Spektrum der Erscheinungsformen dieser ländlichen Gotteshäuser». Stellvertretend für viele andere Kapellen zeigt Anderegg an diesen Kapellen auch die Gründe für ihre Errichtung, ihre Funktion oder die Standortwahl auf:

- Wunderheilungen und kleinere oder grössere Wallfahrtserscheinungen: Kapelle von Les Marches bei Broc;
- Ehemaliger Friedhof: Die Kapelle «Les Marches» bei Broc steht an einem Ort, wo ein ehemaliger Pestfriedhof vermutet wird und die «Chapelle de La Dâda» bei einer ehemaligen Pfarrkirche mit Friedhof in der freien Landschaft;
- Unglück: Die Kapelle am Wildbach Dâ erinnert an ein Bergsturzun Glück und soll vor Lawinen schützen;
- Weg und Wegkreuzung: Am Schnittpunkt von Wegen, vermutlich zwei ehemaligen Kirchwegen, steht die «Chapelle de La Dâda»;
- Weg: Am Anfang von gefährlichen Aufstiegen zu den Alpen stehen Kapellen, zum Beispiel die Kapelle «Notre Dame de la Frasse» oder die Kapelle, die am Wildbach Dâ steht. Auch die «Chapelle de Notre-Dame de l'Ermitage» oder die «Chapelle de l'Évi» sind Wegkapellen. Sie beschützen die Reisenden und die Alpfahrenden in der Schlucht oberhalb von Neirivue;
- Brücken: Brückenkapellen sind «Notre-Dame des Grâces du Beauca» und die Kapelle bei der Brücke Sainte-Apolline über die Glâne bei Villars-sur-Glâne;
- Stiftungen: Viele Kapellen sind von Privaten gestiftet worden. Zum Beispiel die Kapelle «Notre-Dame des Neiges» in Le Bu bei Lessoc (gestiftet von den Brüdern Castella vom benachbarten Bauerngut).



Die Kapelle «Notre-Dame des Neiges» heisst auch Chapelle du Buth oder Notre Dame du Roc. Sie gilt als bemerkenswerter Sakralbau, der 1684 gebaut und 1692 vom Bischof Peter von Montenach geweiht wurde. Der Name geht auf eine Legende zurück, nach der Maria es mitten im August schneien liess. Der Schnee fiel nur auf den Platz, auf welchem die künftige Kapelle gebaut werden sollte (Dewarrat 2005).

und sprang der Legende gemäss sogar selbst auf den brennenden Scheiterhaufen. Es gibt mehrere Legenden über die Heilige Apollonia. Als Quellen werden die Kirchengeschichte des Eusebius von Cäsarea, bzw. ein Brief von Bischof Dionysius an Fabian von Antiochen, der von ihrem Martyrium berichtete, genannt (Ökumenisches Heiligenlexikon).

Appollonia ist die Patronin der Zahnärzte. Ihr Gedenktag ist der 9. Februar. Die ihr geweihten Kapellen heissen auch Zahnwehkapellen. Bedingt durch Verbesserungen in der Kunst der Zahnbehandlung werden die Zahnwehkapellen heute nicht mehr so verzweifelt und nicht mehr so häufig aufgesucht wie früher.

Die Apolloniakapelle an der alten Landstrasse von Freiburg nach Schwarzenburg bei Winterlingen (Gemeinde St. Antoni) «ist eher ein Bethäuschen, dessen Gründung nach der Sage auf das Jahr 1476 zurückgeht und erinnert daran, dass die Söhne der Familie Zosso unbekämpft von der Schlacht bei Murten zurückkehrten. Sie ist also eine Stiftung der Familie Zosso, deren Nachkommen noch heute Eigentümer sind und für den Unterhalt sorgen. Die heutige Kapelle trägt die Jahrzahl 1778 und

wurde 1990/1991 mit viel Eigenarbeit restauriert. Im Innern finden wir ein marmoriertes Altärchen, das Bild der Hl. Familie und der Hl. Apollonia, der Namenspatronin» (Homepage der Pfarreigemeinde Heitenried).

### Zusammenfassung

Religiöse Zeichen, besonders Wegkapellen und Wegkreuze, bereichern die Landschaft. Sie bieten oft wertvolle Hinweise auf die Geschichte, die Funktion oder das Alter historischer Verkehrswege. Sie verleihen den Wegen eine besondere Bedeutung und steigern ihren Wert. Sie machen einen Teil der «Seele» eines Weges aus: Religion, Geschichte und Geschichten werden präsent.

Kapellen, Stationenwege und Weg- oder Flurkreuze existieren, weil Leute sie stiften, pflegen und unterhalten. Sie sind Zeugnisse des aktiv gelebten Glaubens in einer Region. Es ist erstaunlich, wie gut die erwähnten religiösen Einrichtungen gepflegt werden. Die Existenz dieser religiösen Zeichen hängt direkt von der Bedeutung und Kraft des Volksglaubens ab. Erlahmt der Glaube, so sind sie gefährdet, denn sie werden oft durch Freiwillige oder spontan durch Benutzer gepflegt und unterhalten.



Pfarreiorganisationen koordinieren meist diese Tätigkeiten. In der Pfarrei St. Antoni haben die Anwohner zusammen mit der Pfarrei einen Basar für die Kapelle Bächlisbrunnen organisiert, um die Mittel zur Renovation zu beschaffen. Die Personenkreise, die sich engagieren, stammen meistens aus dem geografischen Umfeld der jeweiligen Kapelle. Anderegg beobachtet, dass sich vermehrt auch Einwanderer – Leute aus Spanien, Portugal und anderen Nationen – beteiligen. Die Kirchgemeinden sind froh darum. Sie könnten diesen Aufwand ohne die vielen Freiwilligen nicht bewältigen.

Wichtige Freiburger Kapellen entstanden im 17. und 18. Jahrhundert. Es war ein goldenes Zeitalter für Kapellen. Im 19. Jahrhundert gibt es interessante Reihen von Wegkreuzen in der Broye. Im 20. Jahrhundert entstanden dagegen über 40 Mariengrotten, 16 allein zwischen 1950 und 1960, aber auch in den letzten zehn Jahren des 20. Jahrhunderts verzeichnet Anderegg noch neue Mariengrotten in Autigny (1994) und Passelb (1997). Nach einem deutlichen Rückgang der religiösen Zeichensetzung in den 1970er Jahren, scheint die Tradition der kirchlichen Aktivitäten in der Landschaft wieder etwas aufzuleben. Davon zeugen die alten Prozessionsroute nach Obermonten, die wieder begangen wird oder die erwähnten neuen Bildstöcke. Mindestens im deutschfreiburger Sensebezirk ist die Zeichensetzung, das Hinaustragen religiöser Inhalte in die Landschaft bis heute eine lebendige Tradition.

Abb. 52a und 52b (linke Seite): Die Kapelle mit den drei Namen in Le Bu (Postkarte aus einer privaten Sammlung, Lausanne; Foto: J.P. Dewarrat, April 1996 Lausanne).

Abb. 53: Apolloniakapelle Winterlingen, noch heute in Privatbesitz (Foto: Fredi Bieri 2006).

Abb. 54: Altarbild mit Jakobus in der Kapelle Niedermuhren (Foto: Fredi Bieri, 2006).

#### Literatur

**Anderegg, Jean-Pierre:** Freiburger Kulturlandschaften / Une Histoire du paysage Fribourgeois, Kulturgüterdienst, Freiburg 2002.

**Biographisch-Bibliographisches Kirchenlexikon:** Onlineversion vom 2. Dez. 2006. URL: [www.bautz.de/bbk1http://www.heiligenlexikon.de/BiographienA/Apollonia.htm](http://www.bautz.de/bbk1http://www.heiligenlexikon.de/BiographienA/Apollonia.htm)

**Boschung, Moritz:** Sensebezirk 1848–1998, Deutschfreiburger Beiträge zur Heimatkunde, 1998.

**Dewarrat, Jean Pierre:** La chapelle aux trois noms. In: La Gruyère No 58, 19 Mai 2005.

**Egloff, Edouard:** Le Rayonnement de Saint-Jacques en terre Fribourgeoise, 1993 (unveröffentlicht).

**Hauser, Albert:** Von den letzten Dingen – Tod, Begräbnis und Friedhöfe: Neue Luzerner Zeitung, 8. Oktober 2002.

**Hugger, Paul:** Handbuch der Schweizerischen Volkskultur (3 Bände). Herausgegeben von der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskultur, Basel 1992.

**Hugger, Paul:** «Volksfrömmigkeit» in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 01.12.2006. URL: <http://hls-dhs-dss.ch/textes/d/D11511-3-1.php>

**Geiger, Patrick:** Die Volksmission im Kanton Luzern während der Blütezeit des katholischen Milieus (1920–1950), unpublizierte Lizentiatarbeit, Universität Freiburg 1997.

**Gumy, Serge:** Chapelles Fribourgeoises. Fribourg 2003. Ökumenisches Heiligenlexikon, Onlineversion vom 2. Dez. 2006. URL: <http://www.heiligenlexikon.de/BiographienA/Apollonia.htm>

**Kolly, Franz:** Geschichtliches aus Heitenried. Freiburg 1991.

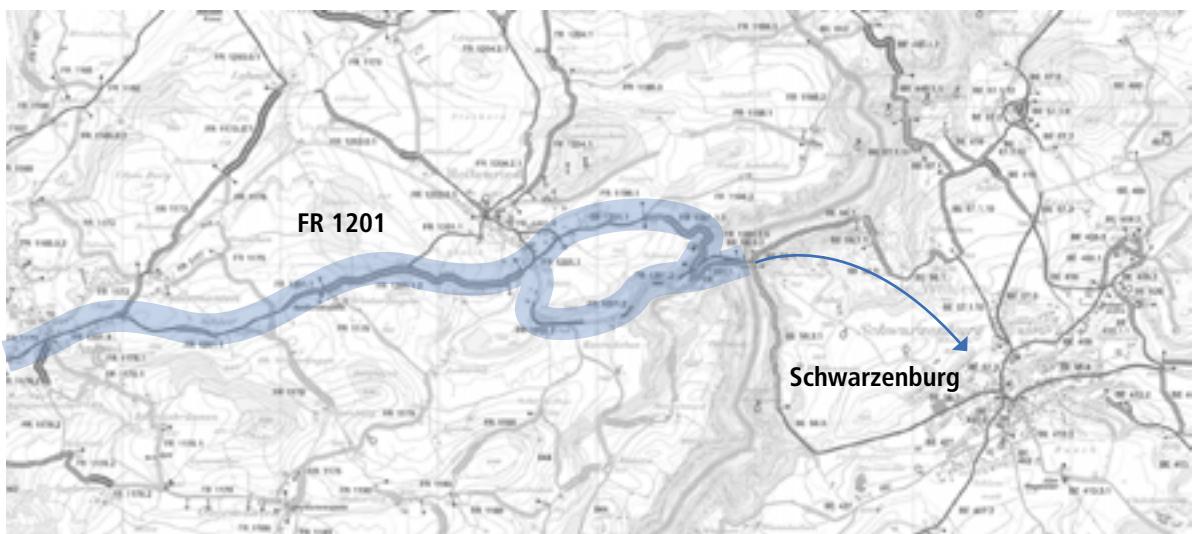
**Rime, François:** Espace Sacré: entre théorie et analyse, entre rupture et continuité. Travail de diplôme, Institut de géographie, Université de Fribourg 2003.

**Schwartz, Anton; Folly, Charles; Burri, Anton:** 100 Jahre Pfarrei Alterswil. Herausgegeben von der Pfarrei Alterswil 1994.

## Hohlwege und Pflästerungen

# Die alte Strasse von Freiburg nach Schwarzenburg

Als Beispiel wird hier die Strecke FR 1201 kurz vorgestellt, die von Freiburg nach Schwarzenburg führt. Diese Route diente zwar primär dem Lokal- und Regionalverkehr, ihre teils erhaltenen, teils modern überprägten Linienführungen weisen aber mehrere Abschnitte auf, die infolge ihrer vielfältigen und markanten Gestalt als historische Verkehrswege von nationaler Bedeutung einzustufen sind und eindrucksvoll den Reiz alter Wege als Kulturdenkmäler illustrieren. Die Route ist aber auch aus der Sicht der Historiker durchaus interessant.



**G**emäss älteren Hypothesen sei die Strecke, die von Freiburg über Tafers, St. Antoni und Heitenried zur freiburgisch-bernischen Grenze an der Sense führt, sehr alt. Verschiedentlich wurde angenommen, dass sie sogar bis in die römische Zeit zurückgehe und einen Teil einer Verbindung von Avenches nach Riggisberg und Thun-Allmendingen darstelle, wo ein grosser Tempelbezirk lag. Das die Kirchen von Tafers und Rüeggisberg dem Heiligen Martin geweiht sind, weist ebenfalls auf eine hohes Alter hin. Nachgewiesen sind einzelne Passagen der älteren Linienführung FR 1201.1 allerdings erst ab dem 14. Jahrhundert. Die 1506 erlassene Strassenverordnung teilt die Route für den Unterhalt in vier Teilstücke ein: eines von der Stadtgrenze Freiburgs bis Tafers, eines von Tafers bis St. Antoni, das dritte von St. Antoni bis Heitenried und von dort schliesslich bis

zur Sense. Gemäss einem Bericht über Strassenarbeiten auf Berner Gebiet von 1777 wurde im 18. Jahrhundert Salz und Wein auf ihr in das Amt Schwarzenburg transportiert. Im Topographischen Atlas der Schweiz (Blatt Schwarzenburg) ist sie als Fahrweg ohne Kunstanlage verzeichnet. Damit sollte wohl ausgedrückt werden, dass die Wegoberfläche nicht dem zeitgenössischen Standard des Wegbaus entsprach.

Der Abschnitt FR 1201.1.1 besteht aus einem 500 m langen Hohlweg, der von Wissenbach nach St. Antoni hinaufführt. Der Weg ist stellenweise bis zu 4 m in den Sandstein eingetieft, seine Oberfläche ist bombiert und er ist ca. 3 m breit. An einzelnen Stellen sind noch Reste einer Pflästerung auszumachen. Im unteren, besonders ausgeprägten Teil sind zwei ca. 0,4 m breite, kastenartige Vertiefungen auf beiden Seiten des Wegs in den



Sandstein eingelassen, deren Funktion unklar ist; vielleicht haben sie einmal zur Errichtung einer Sperre gedient. In diesem Hohlweg sollen Freiburger Mannschaften am 12. Juni 1448 – damals führten Freiburg und Bern einen Scharmützelkrieg – eine Gruppe aus dem Schwarzenburger und Guggisberger Land, die einen Raubzug ins Freiburger Gebiet unternommen hatte, auf dem Rückzug von Tafers her gestellt und niedergemacht haben. Zum Dank für den guten Ausgang dieses Unternehmens errichteten die Freiburger oberhalb des Hohlwegs eine dem Heiligen Antonius geweihte Kapelle, die später in die gleichnamige Kirche integriert wurde.

Der ca. 1100 m lange Abschnitt FR 1201.1.2 führt in sanften Kurven von Winterlingen zum südlichen Ende von Heitenried. Er ist streckenweise ein Hohlweg, an anderen Stellen ein Hangweg. Sein Belag besteht aus großem Kies und die Böschungen sind stellenweise von Hecken bewachsen. Am Beginn des Abschnitts steht die Apolloniakapelle, die auch Murtner Kapelle genannt wird, weil sie angeblich nach der Schlacht bei Murten 1476 infolge eines Gelöbnisses erstellt wurde. Der heutige Bau mit der Rokokokartusche über dem Eingang stammt aus dem Jahr 1778. Das hölzerne Wegkreuz kurz vor Heitenried wurde 1945 aufgestellt. Gemäss Jean-

Abb. 54 (linke Seite): Die Strecke von Freiburg über Tafers, St. Antoni und Heitenried bis zur freiburgische-bernischen Grenze (Karotgraphie Steiner&Buschor).

Abb. 55 und 56 (oben): Der Aufstieg (FR 1201.1.1) bildet einen tief eingeschnittenen Kastenhohlweg. Die beidseits eingeschnittenen Vertiefungen dienen möglicherweise zur Errichtung einer Wegsperre (Foto: Philipp von Cranach).

Pierre Anderegg (2002, Abb. 127, S. 154) benutzen die katholischen Einwohner von Heitenried diesen Abschnitt auf der Prozession zur der Apolloniakapelle, die jeweils am Mittwoch vor Auffahrt durchgeführt wird.

Der Abschnitt FR 1201.1.3 zweigt von dem Strässchen von Heitenried nach Schönfels ab und führt in mehreren Windungen hinunter zur Sense. In dieser Schlüsselstelle ist der Weg 4–5 m tief in den Sandstein gehauen. Die gut 3 m breite Oberfläche weist eine der interessantesten heute noch in der Schweiz erhaltenen Pflästerungen auf, die stellenweise in drei bzw. vier Bänder gegliedert ist. Im oberen Teil des Weges sind zwei Inschriften auszumachen. Von der ersten waren 1991 noch die Insignien des Christus am Kreuz (IHS, mit einem



Kreuz über dem H) sowie die erste Hälfte einer Jahreszahl (16..) zu erkennen; sie befindet sich auf einer Höhe von ca. 1 m. Die zweite, ca. 3 m hoch angebrachte, Inschrift nennt das Datum 1720.

Dieser Abschnitt wurde 1991 wegen seiner ausserordentlichen Ausprägung anlässlich des 700-Jahr-Jubiläums der Eidgenossenschaft restauriert. Den Anstoss zu diesem Vorhaben gab der Deutschfreiburger Heimatkundeverein. Die Arbeiten wurden von über 700 Soldaten der Infanterie-Übermittlungsschulen Freiburg durchgeführt, die in einer ersten Phase die Wegoberfläche von Humus und Schutt befreiten und in einer zweiten Phase zusammen mit dem kantonalen Forstdienst Hang- und Bachverbauungen zur Sicherung dieses wertvollen Denkmals der Strassengeschichte erstellten.

Nachdem eine neue Strasse im Anstieg von der Sense nach Schwarzenburg auf der Berner Seite angelegt worden war, beschloss Freiburg in den 1860er Jahren, die alte Route durch die Linienführung FR 1201.2 zu ersetzen. Diese Route ist grösstenteils modern überprägt. Von ihr zeugt heute noch die Sodbachbrücke (FR 1201.2.5) über die Sense. Die gedeckte Holzbrücke wurde 1867 eingeweiht.

#### Literatur

**Bieri Fredi, Schüpbach Hans:** Freilegung der alten Pflästerung im Hohlweg bei Sodbach-Tschaggina (FR), IVS-Bulletin 91/3, 1991, 26–31

**Margairaz Laurence, Dewarrat Jean-Pierre et al.:** IVS-Dokumentation Canton de Fribourg, Bern, 2000

**Anderegg Jean-Pierre:** Freiburger Kulturlandschaften, Materialien zur Geschichte der ländlichen Siedlung, Freiburg, 2002



Abb. 57 und 58 ( ganz oben): Die Plästerung (FR 1201.13) ist stellenweise in Bänder gegliedert (Foto: Philipp von Cranach).

Abb. 59 (oben): Das Wegkreuz (FR 1201.12) von 1945 (Foto: Philipp von Cranach).

Abb. 60 (unten): Die Böschungen des sanft mäandrierenden Hohlwegs sind stellenweise bestockt (Foto: Philippe von Cranach).

## Das Inventar

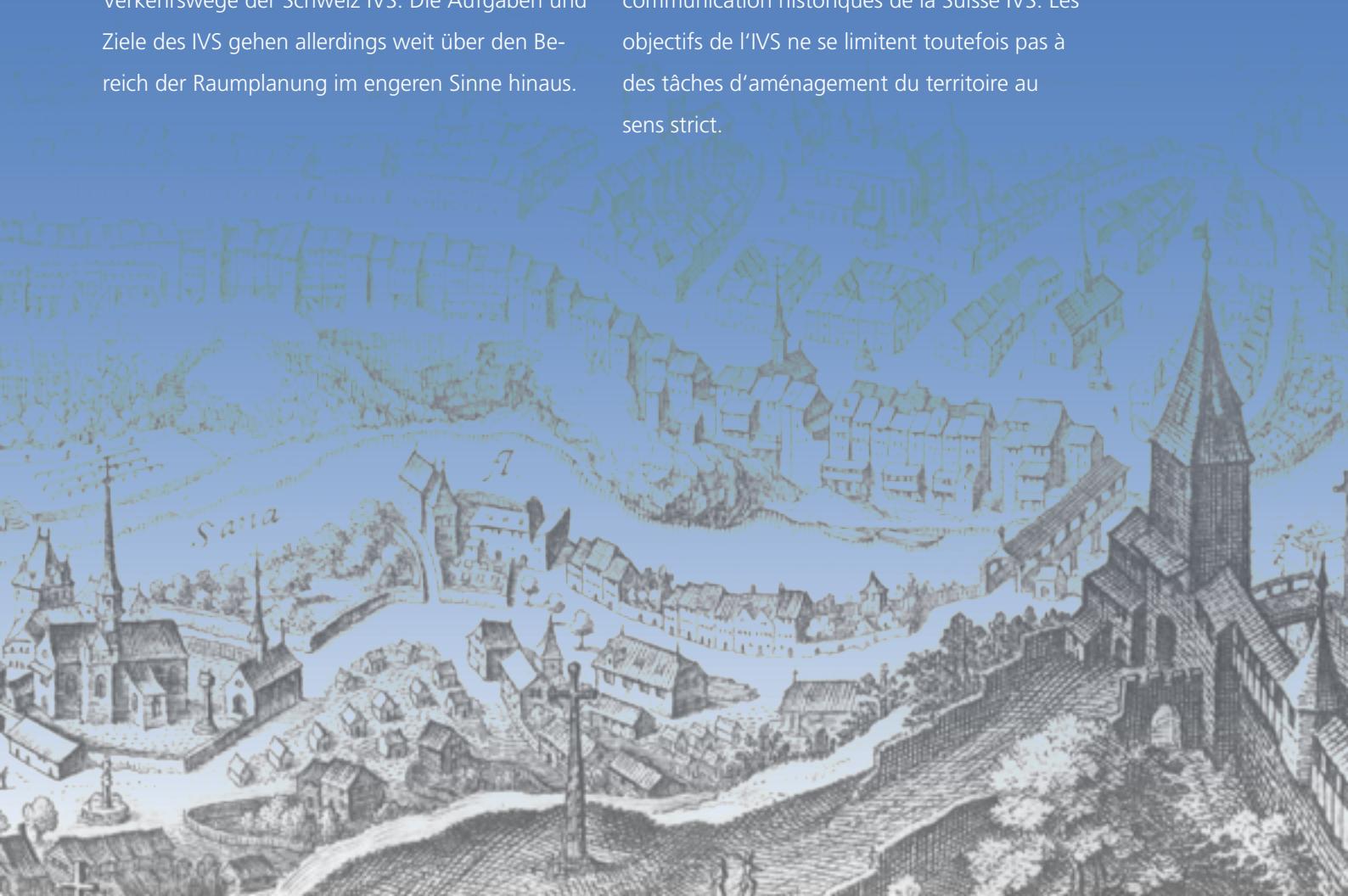
Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswände der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.

## L'inventaire

Depuis les années soixante du XX<sup>e</sup> siècle, notre paysage culturel est soumis à des transformations extrêmes. Les constructions, publiques et privées, ainsi que les infrastructures mises en place pour satisfaire les besoins de mobilité toujours plus grands de notre société ont tout particulièrement touché les dimensions les plus fines du paysage, et fait disparaître de nombreux chemins historiques.

C'est dans ce contexte que la Confédération a décidé de faire établir l'*Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse IVS*. Les objectifs de l'*IVS* ne se limitent toutefois pas à des tâches d'aménagement du territoire au sens strict.





Facettes de l'histoire des voies de communication du canton de Fribourg:

En haut à gauche et à droite: chemins avec bande d'herbe centrale et revêtement d'empierrement ( FR 26.1.3, FR 14.1.50)

Milieu de la page: chemin creux Bois de Ban près d'Ecublens ( FR 10.0.9).

En bas à droite: Auberge de la Molière au centre de Murist (FR 11.0.4).



## Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen Un relevé avec des possibilités d'applications multiples

# Das IVS im Kanton Freiburg

## L'IVS dans le canton de Fribourg

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

**D**ie Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

### Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von natio-

L'IVS établit un état des lieux des voies de communication historiques de la Suisse dignes de protection, et de leurs éléments d'accompagnement. Cet inventaire fédéral au sens de l'art. 5 de la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine (LPN) est unique au monde. L'IVS sera le troisième inventaire au sens de l'art. 5 de la LPN, en plus de l'inventaire fédéral des paysages, des sites et des monuments naturels (IFP) et de l'inventaire des sites construits à protéger en Suisse (ISOS).

**L'**IVS a été élaboré sur mandat de la confédération entre 1983 et 2003. L'IVS poursuit différents objectifs:

- Il constitue pour les services de la Confédération un instrument contraignant pour la protection, l'entretien et la conservation des voies de communication historiques.
- Il offre aux cantons et aux communes une aide à la décision pour les activités liées à la planification.
- Il offre de précieuses bases pour le développement du tourisme doux. Les chemins historiques sont aussi amenés à jouer un rôle particulier dans le réseau des chemins pédestres et de randonnée.

### La méthode et le produit

Pour les inventaires établis selon l'art. 5 LPN, la loi fédérale sur la protection de la nature et du patrimoine prescrit la classification des objets dans l'une des trois catégories d'importance *nationale*, *régionale* et *locale*. Cette classification est effectuée d'une part en fonction du rôle historique de communication d'une voie, d'autre part d'après sa substance morphologique, c'est-à-dire les traces historiques encore visibles dans le terrain. Seules les

naler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebeifund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

### **Das IVS im Kanton Fribourg**

Die IVS Dokumentation Kanton Fribourg entstand in den Jahren 1989–2000. Die Definition des historischen Streckennetzes, die Feldaufnahmen und die verkehrshistorische Darstellung der Strecken von nationaler Bedeutung erarbeiteten die Mitarbeiter von ViaStoria (Universität Bern) Laurence Margairaz, Jean-Pierre Dewarrat, Ruedi Bösch, Arne Hegland, Fredi Bieri und Claude Bodmer. Der Grossteil der historischen Informationen basiert auf der Auswertung von Sekundärliteratur. Für die Festlegung des Streckennetzes grundlegend war die systematische Auswertung der wichtigsten älteren Kantonskarten, der Dufourkarte und der Erstausgabe der Siegfriedkarte sowie die Berücksichtigung von zahlreichen Manuskriptkarten des Staatsarchivs aus dem 18. und 19. Jahrhundert.

voies de communication historiques d'importance nationale trouvent place dans l'inventaire fédéral. L'Atlas topographique de la Suisse, plus connu sous le nom de «carte Siegfried», établi à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, sert de limite temporelle pour la définition des voies prises en considération par l'inventaire. Après une analyse sélective, tout à fait distincte de la classification LPN qui intervient plus tard, le réseau de voies historiques répertorié par cet ensemble de cartes est parcouru sur le terrain et il est procédé à un relevé systématique de la substance historique encore présente.

Ce relevé constitue la base de la *carte de terrain*, qui forme une partie de la documentation IVS. A l'aide de travaux historiques, de cartes anciennes et de documents iconographiques, la fonction de communication de chaque voie est documentée et évaluée. La recherche historique et les résultats du relevé de terrain sont consignés dans la *partie descriptive* de la documentation IVS. Ensemble, ils permettent d'établir la classification LPN de chaque voie de communication, qui est répertoriée cartographiquement dans la *carte d'inventaire*. Des extraits des cartes d'inventaire et de terrain sont reproduits sur le rabat à la fin de cette publication.

### **L'IVS dans le canton de Fribourg**

L'inventaire des voies de communication historique du canton de Fribourg a été réalisé entre 1989 et 2000. Il a été élaboré par les collaborateurs de ViaStoria (Université de Berne) Laurence Margairaz qui s'est occupé de la recherche historique de la documentation et par Jean-Pierre Dewarrat, Claude Bodmer, Fredi Bieri, Guy Schneider, Arne Hegland, Ruedi Bösch et Hanspeter Schneider qui ont récolté les données du terrain. Les informations historiques s'appuient sur un large ensemble de sources et travaux édités, ainsi que sur des séries de cartes historiques.