

Vor dem Strassenbau Gutmannshaus-Schwarzsee, April 1826

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **18 (1946-1947)**

PDF erstellt am: **15.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-956580>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Vor dem Strassenbau

Gutmannshaus-Schwarzsee, April 1826.

Die Freiburger Regierung beabsichtigte, die Schwarzsee-Strasse, deren Bau sie 1825 beschlossen hatte, mit einem Zoll zu belegen. Da aber laut Art. 11 des damals geltenden Bundesvertrages von 1815 ein neuer Zoll nur mit Genehmigung der Tagsatzung errichtet werden durfte, suchte Freiburg um diese Genehmigung nach. Der Staatsrat des eidgenössischen Vororts beauftragte daraufhin zwei Vertrauensmänner, die in Bau befindliche Anlage zu besichtigen und über ihren Befund Bericht zu erstatten. Dieser Bericht der Herren Wurstemberger und Staub von Bern enthält neben technischen auch folgende wirtschafts- und verkehrsgeschichtlich interessante Mittheilungen, die es uns Heutigen ermöglicht, die Bedeutung des Strassenbaues von 1826 zu ermessen: *J. B.*

«Zur Durchführung dieses Werkes hat die Hohe Regierung von Freyburg eine Summe von Fr. 15 800 bewilligt, sodass der laufende Schuh Strasse fertig etwa auf 65 Rappen zu stehen kommen soll. (Aus späteren Mittheilungen z. B. von Künenlin geht hervor, dass dieser Betrag tatsächlich nicht wesentlich überschritten wurde). Die Verdinge für die Ausführung sind mit Arbeitern von St. Claude in Burgund bereits abgeschlossen.

Die neue Strasse beginnt eine halbe Stunde innerhalb des letzten Weilers gegen die Schlucht hin; auf ihrer ganzen Länge läuft sie nur an zwey Wohnhäusern vorbei, worunter eine Gypsmühle, und endet im Blindthale des Schwarzsees, in dem sich, aus-

ser einigen bloss im Sommer bevölkerten Alphütten, ebenfalls nicht mehr als zwey menschliche Wohnungen befinden, nämlich die hintere Gypsmühle und das Schwarzenseebad.

Nun wird erwartet, die beiden Gypsmühlen, die bis jetzt jährlich bey tausend Fässern Gyps heraussaumten, sollten deren künftig 3 bis 4000 des Jahres zu Wagen herausführen können, worin denn auch der Hauptnutzen dieser Strasse bestehen würde. Freilich enthalten die das Thal der warmen Sense und des Schwarzen-sees umgebenden Berge für vielleicht 1000 bis 1200 Kühe Sömmerungen: allein für die Alpfahrten war der bisherige Weg genügend; und was die Ausfuhr der Molken betrifft, so kann selbige nur von Plaffeyen auswärts berücksichtigt werden, da die Käse frisch aus dem Tuche, und einzeln in die bey diesem Dorfe angelegten Käsgäumereyen getragen und dort gesalzen werden, welcher Verkehr denn durch eine Fahrstrasse obenher Plaffeyen wenig gefördert wird, indem die Käse erst nach ihrer Salzung in grösserer Anzahl weiter hinausgeführt werden. Endlich müssten die Wege von Plaffeyen gegen Freyburg und die niedern Landesgegenden erst in einen für schwere Fuhren brauchbaren Stand versetzt werden, ehe sich von diesem vereinzelt Strassenstück ein wirklicher Nutzen erhoffen lässt.

Diese Beschreibung zeigt also, dass in diesem Thale wohl ein Alpweg, aber keine fahrbare Strasse vorhanden war. Alles was hier durchtransportiert werden musste, wurde entweder von Menschen getragen, oder bis zum Winter verspart, um alsdann auf Schlitten nach Plaffeyen gebracht zu werden. Über den bisherigen Verkehr der Gegend sind keine genauen noch sichern Angaben vorhanden: indess wird folgender Anschlag als annähernd angenommen:

Hornvieh, Pferde, Esel	1200 Stück
Kleines Vieh, bey	400 Stück
Käse, Butter usw. bey	4000 Stück
Gyps bey	1000 Fässer

Indem aber die neue Strassenanlage, die sich, ihrer Lage wegen, niemals zu einer eigentlichen Handelsstrasse eignen wird, vorzüglich den Nutzen der zwey in der Nähe des Schwarzen-sees gelegenen Gypsmühlen und des dortigen Bades fördern wird, so

ist auch nur eine Vermehrung des Absatzes von Gypsfässern, und ein mehrerer Durchpass von sogenannten Luxusfuhrwerken zu erwarten: denn da die übrigen Gegenstände nun dem Zoll unterworfen werden, so dürfte ihr Durchpass eher ab- als zunehmen. Die hauptsächlichste Vermehrung und daher auch der grösste Ertrag des Zolles wird von den Gypsfuhren erhoffet, von denen man, wie gesagt, erwartet, sie werden sich bey einer fahrbaren Strasse verdrei- und vervierfachen.

Die Kosten der neuen Anlage werden auf ungefähr Fr. 16 000 berechnet: die vorläufige Berechnung des wahrscheinlichen jähr-

lichen Ertrages dieses Zolles aber, auf	Fr. 1000 bis 1200
angenommen, wovon ein Viertel, mit	Fr. 250 bis 300
in den Bezugskosten aufgehen dürfte,	<hr/>
so dass der Ertrag noch in	Fr. 750 bis 900

bestehen könnte: ein Betrag, der kaum zur Bestreitung der Zinse des ausgelegten Kapitals und der jährlichen Unterhaltungskosten dieser Strasse hinreichen wird: denn es wird für bekannt angenommen, dass dieser Unterhalt, so wenig als die erste Erbauung derselben, nicht durch Frohnen der Gemeinden oder der anstossenden Grundeigentümer, sondern durch den Staat als Nutzniesser des Zolles zu bestreiten sey.»

(Original des Berichts in der Kantons- und Universitätsbibliothek, Freiburg.)