

*Melliorar chimins et pont*  
*Zwischen städtischer Infrastruktur und*  
*Fernhandelsinteressen*

*Straßen- und Brückenbau im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland*

VON KLARA HÜBNER

Um die Wirkung der sonderbaren Verkehrslage von Freiburg auf Betrachter zu beschreiben, greift man am besten auf Reiseberichte aus der frühen Neuzeit zurück. Im 18. Jahrhundert gehörte die Stadt nicht eben zu den Hauptattraktionen einer bürgerlichen Bildungsreise durch die Schweiz. Weder bot sie beeindruckende Bergansichten wie etwa das Berner Oberland noch geschichtsträchtige Orte nationaler Erinnerung wie die Inner- schweiz. Zudem lag sie abseits der Hauptroute Murten – Avenches, die ihre Beliebtheit vor allem Rousseaus Beschreibung des Genfersees in der *Nouvelle Heloise* verdankte<sup>1)</sup>. Die wenigen Reisenden, die der Saanestadt einen Besuch abstatteten, waren aber vor allem von ihrer abenteuerlichen topographischen Lage fasziniert. Die Frage ihrer ästhetischen Qualität brachte so manchen ins Grübeln. *Abenteuerlicher und sonderbarer kann wohl kaum eine Stadt in der civilisierten Welt liegen*, urteilte etwa der Reiseführer von Berlepsch<sup>2)</sup>. Dabei gibt er nur jenem Erstaunen Ausdruck, das wohl auch seinen Kollegen Merian bewogen hat, der natürlichen Befestigung der Stadt bereits in seiner *Topographia Helvetiae* von 1654 besondere Beachtung zu schenken: *Sie ist von Mittag, Morgen und Mitternacht, mit hohen Steinklüften umgeben, daher sie der Mauren entrathen kann. Ligt wunderbarlich, und wird von einem Fluss Sana in 2. Theil getheilt, deren der eine tieff im Grund, der ander hoch, und zwar auff Felsen ligt. [...] Und wohin man in der Stadt gehen will, muss*

1) *Je n'avois jamais eu occasion de voir Fribourg avant notre voyage ici: c'est un petit détour en venant de Berne* schreibt etwa der Genfer Jean André DE LUC: *Lettres sur quelques parties de la Suisse adressées à la reine de la Grande-Bretagne*, Paris 1787, S. 43; s. auch: Rosmarie ZELLER, »Abenteuerlicher und sonderbarer kann wohl kaum eine Stadt in der civilisirten Welt liegen«. Reise über Freiburg und die Freiburger, in: *Freiburger Geschichtsblätter* 68 (1991), S. 139–191, hier: S. 143.

2) ZELLER, *Reisende* (wie Anm. 1), S. 146.

man entweder auff- oder absteigen<sup>3)</sup>. Über diese ausgeprägten Unebenheiten hatte sich bereits der Verfasser der satirischen *Heutelìa*, Hans Franz Veiras, gewundert, dessen Eindrücke über Freiburg er einer Reise verdankte, die er rund 20 Jahre vor Merian unternommen hatte. Seine Beschreibung ist entsprechend überzeichnet; Freiburg sei *keine schöne Statt von wegen des Bergs, dann sie ligt dass man nur auff- und absteigen muss, also das es ein bequemer Ort ist, für Böck und anders gehörntes Vieh, sie seien zwey oder vierfüsig [...]*<sup>4)</sup>.

Doch nicht nur die Topographie machte die Stadt in den Augen ihrer Betrachter allenfalls zu einem Reiseziel von sekundärer Bedeutung. Befremdend wirkten auch die Zweisprachigkeit – insbesondere das als roh empfundene Freiburgische *patois* –, der eklatante Mangel an Kunstdenkmälern, Bildungsinstitutionen und Bibliotheken. So hielt Veiras nach dem Besuch der spartanischen Bibliothek der Jesuiten fest: *Es wurde uns jbr Bibliothec gezeigt, welche, ob sie zwar nicht also schön gezieret ist, als andere Bibliothecen in Heutelìa, so war sie doch weniger stäubig*<sup>5)</sup>. Dem prononcierten Glaubenseifer in der katholischen Enklave standen die vom aufklärerischen Gedankengut beeinflussten Reisenden eher ablehnend gegenüber.

Der tief verwurzelte Katholizismus bewog Alexandre Dumas in seiner romantischer Verklärung, den Freiburgern nachgerade mittelalterliche Authentizität zuzuschreiben<sup>6)</sup>. Wie schon seine Vorgänger im 18. Jahrhundert zweifelte er keinen Augenblick daran, dass Freiburgs große Zeit das Mittelalter gewesen sein mußte. Zumal die geographischen Merkmale der Stadt nur damals von Vorteil sein konnten. Die von Dumas angesprochene »Authentizität« verweist tatsächlich auf die Blütezeit Freiburgs im Spätmittelalter, die die Stadt nicht nur der umsichtigen Politik ihrer Führung, sondern auch der Topographie verdankte. Deren Vorteile haben sich allerdings bereits im 16. Jahrhundert ins Gegenteil verkehrt.

Die Saanestadt war in vielerlei Hinsicht ein Sonderfall: Seit ihrer Gründung hatten sowohl deutsche als auch französische Einflüsse sie geformt. Da die Sprachgrenze quer zur Saane verlief, waren die Freiburger Räte der Sechzig und der Zweihundert immer zweisprachig besetzt. Noch um 1416 setzten sich beide Regimenter aus 60% französisch- und 40% deutschsprachigen Ratsherren zusammen, wobei die hohen Ratsämter von Familien aus der weitgehend romanischen Führungsschicht besetzt wurden, die meistens beide

3) Mathaeus Merian, *Topographiae Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae*. Faksimiledruck der Ausgabe Frankfurt/Main 1654, hg. von Lucas Heinrich WÜTHRICH, Kassel/Basel 1960, S. 52; s. auch ZELLER, *Reisende* (wie Anm. 1), S. 146.

4) Hans Franz Veiras, *Heutelìa*, hg. von Walter WEIGUN, München 1969, S. 298; s. auch ZELLER, *Reisende* (wie Anm. 1), S. 146f.

5) ZELLER, *Reisende* (wie Anm. 1), S. 146, Anm. 11.

6) *Fribourg est la cité catholique par excellence: croyante et haineuse comme au seizième siècle. Cela donne à ses habitants une couleur de moyen-âge pleine de caractère*, aus: Alexandre DUMAS, *Impressions de voyage*, Paris 1851, S. 273; s. auch ZELLER, *Reisende* (wie Anm. 1), S. 185.

Sprachen beherrschten<sup>7</sup>). Den entscheidenden Impuls für den Aufstieg der Stadt gab allerdings der Aufschwung von Textilwirtschaft und Gerberei, deren Produkte weit über die Region hinaus abgesetzt wurden. Bereits Hektor Amman hat auf die Diskrepanz zwischen dem kleinen, ländlich geprägten Herrschaftsgebiet Freiburgs und der großen Verbreitung seiner Tuch- und Lederwaren hingewiesen. Sie wurden nicht nur in den oberdeutschen Raum und die norditalienischen Kommunen exportiert, sondern seit dem 14. Jahrhundert auch regelmäßig in der Levante abgesetzt<sup>8</sup>). So geht aus den Verzeichnissen der Freiburger Tuchschaue hervor, dass zu Beginn des 15. Jahrhunderts jährlich 7000 bis 10000 Stück Grautuch hergestellt wurden, das größtenteils für den Export bestimmt war. Die Rohstoffe für die Großproduktion wurden seit dem 14. Jahrhundert fast ohne Ausnahme aus Savoyen, Burgund und Schwaben importiert. Für das 15. Jahrhundert sind Wollimporte durch Straßburger Kaufleute ebenso belegt wie solche aus Südfrankreich, allen voran aus Aix, Marseilles und Arles, denn die Menge heimischer Rohstoffe für die Herstellung von Gütern in Exportqualität war begrenzt. Überdies hatte der Freiburger Rat die Verwendung einheimischer Wolle für die Herstellung gewisser Tuche verboten<sup>9</sup>). Doch erst der Hinweis, dass Freiburg seit dem ausgehenden 14. Jahrhundert immer wieder auch Etappenort zahlreicher Fernkaufleute aus dem gesamten europäischen Raum war, ohne sich je als überregionaler Marktort etabliert zu haben, verdeutlicht die Abhängigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung von der Verkehrslage.

Diese hing von zahlreichen Faktoren ab. Die beliebtesten, weil billigsten Transportmöglichkeiten boten in der Vormoderne die Wasserwege. Mit den damals üblichen Langbooten waren nicht nur Flüsse und Seen, sondern teilweise auch Bäche schiffbar<sup>10</sup>). Entsprechend spielte sich hier auch der Großteil des Warenumschlags ab. Die Landstraßen folgten erst an zweiter Stelle, da ihre Benutzung nicht nur von der Topographie abhing, sondern auch von ihrem Unterhalt, ihrer Sicherheit, der Häufigkeit von Zollstätten sowie

7) Urs PORTMANN, Bürgerschaft im mittelalterlichen Freiburg. Sozialtopographische Auswertungen zum ersten Bürgerbuch 1341–1416 (Historische Schriften der Universität Freiburg 11), Fribourg 1986, S. 192f.; Peter BOSCHUNG, Freiburg, der erste zweisprachige Kanton, in: Freiburger Geschichtsblätter 64 (1985/86), S. 107–143.

8) Hektor AMMANN, Freiburg und Bern und die Genfer Messen, Aarau 1921; DERS., Freiburg als Wirtschaftsplatz im Mittelalter, in: Fribourg – Freiburg 1157–1481, hg. von der Société d'Histoire und dem Geschichtsforschenden Verein zum 800-jährigen Bestehen der Stadt, Fribourg 1957, S. 184–229.

9) DERS., Freiburg als Wirtschaftsplatz (wie Anm. 8), S. 203–206.

10) Vgl. dazu aus der überaus reichen Forschungstätigkeit von Detlev ELLMERS, Wege und Transport. Wasser, in: Cord MECKSEPER (Hg.), Stadt im Wandel. Kunst und Kultur des Bürgertums in Norddeutschland 1150–1650. Landesausstellung Niedersachsen 1985, Bd. 3, Stuttgart/Bad Cannstatt 1985, S. 243–256; DERS., Die Rolle der Binnenschifffahrt für die Entstehung der mittelalterlichen Städte, in: Frühgeschichte der europäischen Stadt (Schriften zur Ur- und Frühgeschichte 44), Berlin 1991, S. 137–147; DERS., Binnenschifffahrt im Mittelalter, in: Europäische Technik im Mittelalter 800–1400. Tradition und Innovation. Ein Handbuch, hg. von Uta LINDGREN, Berlin 1996, S. 337–344; DERS., Logistik des spätmittelalterlichen Seetransports in Mitteleuropa, in: Seetransport in Geschichte und Gegenwart, hg. von Hans-Joachim BRAUN (Schriftenreihe der Georg-Agricola-Gesellschaft 30), Freiberg 2005, S. 57–76.

der vorhandenen Infrastruktur. Hier hat sich die Forschung lange auf die meistens gut erschlossenen Fernhandelstraßen oder Pilgerwege konzentriert, die jedoch nur einen kleinen Ausschnitt der spätmittelalterlichen Verkehrswirklichkeit wiedergeben<sup>11)</sup>. Letztere war zum größten Teil von Nahräumlichkeit geprägt. Der häufigste Straßentypus des Mittelalters war der täglich auf kurzen Strecken genutzte Weg im Nahbereich von Siedlungen<sup>12)</sup>. Er war zumeist unbefestigt, häufig schlecht unterhalten und verlief auf Grund der dürrtigen Straßenqualität auf mehreren parallelen Trassen. Zudem konnten so Zollstellen umgangen werden. Regelungen der Straßenbreite oder möglicher Beläge, wie sie bereits der Sachsenspiegel für Straßen mit besonderem Rechtsbereich verlangte, beschränkten sich zumeist auf den Unterhalt weniger Trassen.

Trotz dieses Nachteils hatten neben den Wasserwegen auch die Straßen übergeordnete Funktionen bei der Umsetzung territorialer Ansprüche gegenüber der Landschaft oder Zweitmächten. Im äußersten Fall erleichterten sie auch militärisches Eingreifen. Ferner begünstigten sie die Kommunikation, da sie politische und kulturelle Räume, Menschen und Ideen verbanden<sup>13)</sup>. Sie konnten aber auch zu dauerhaften Grenzen werden und so politische Ambitionen zunichte machen. In zahlreichen Kommunen waren Straßen und

11) Zum Pilgerwesen vgl. Norman FORSTER, *Die Pilger. Reiselust in Gottes Namen*, Frankfurt am Main 1982; Ludwig SCHMUGGE, *Die Pilger. Unterwegssein im Mittelalter* (Zeitschrift für Historische Forschung, Beih. 1), Berlin 1985, S. 17–47; Norman FORSTER, *Auf den Spuren der Pilger. Die großen Wallfahrten im Mittelalter*, Augsburg 1990; Paolo CAUCCI VON SAUCKEN (Hg.), *Pilgerziele der Christenheit*. Jerusalem, Rom, Santiago de Compostela, Stuttgart 1999; Thomas SZABÓ, *Das Straßennetz zwischen Mittel- und Osteuropa. Der Weg nach Santiago*, in: Klaus HERBERS, Dieter R. BAUER, *Der Jakobuskult in Ostmitteleuropa. Austausch – Einflüsse – Wirkungen* (Jakobus-Studien 12), Tübingen 2003, S. 27–40; Reinhard ZWEIDLER, *Der Frankenweg – Via Francigena. Der mittelalterliche Pilgerweg von Canterbury nach Rom*, Stuttgart 2003; zum Fernhandel: Wilhelm GÖTZ, *Die Verkehrswege im Dienste des Welthandels. Eine historisch-geographische Untersuchung*, Stuttgart 1888; Friedrich BRUNS, Hugo WECZERKA, *Hansische Handelsstraßen* (Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte NF 13, Tl. 1), Köln/Graz 1962; Hermann KELLENBENZ, *Landverkehr, Fluss- und Seeschiffahrt im europäischen Handel* (Spätmittelalter bis Anfang 19. Jahrhundert), in: *Les grandes voies maritimes dans le Monde, XV<sup>e</sup>–XIX<sup>e</sup> siècles. 7<sup>e</sup> Colloque international histoire maritime Vienne 1965* (Bibliothèque générale de l'École pratique des hautes Études, 6<sup>e</sup> sect.), Paris 1965, S. 65–174; DERS., *Die Wirtschaft in Deutschland, Italien und Frankreich im 14. Jahrhundert*, insbesondere ihre verkehrswirtschaftlichen Verflechtungen, in: *Der deutsche Territorialstaat im 14. Jahrhundert* (Vorträge und Forschungen XIII, Bd. 1), Sigmaringen 1971, S. 197–223; Aloys SCHULTE, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, 2 Bde., Ndr. der Ausgabe von 1900, Darmstadt 1966.

12) Vgl. dazu: Hans-Ulrich SCHIEDT, *Trampelpfade und Chausseen. Literaturbericht einer strassenbezogenen Verkehrsgeschichte*, in: *Traverse 2* (1999), S. 17–35; DERS., *Wegenetze und Mobilität im Ancien Régime*, in: *SZG 49* (1999), Nr. 1, S. 16–34; DERS., »... und sol das ein offne landstras sin«. *Historische Verkehrswege und historischer Landverkehr im Kanton Zug*, in: *Tugium 16* (2000), S. 61–77.

13) Marie-Luise FAVREAU-LILIE, *Die Bedeutung von Wallfahrten, Kreuzzügen und anderen Wanderungsbewegungen* (z.B. Gesellenwanderungen) für die Kommunikation in Mittelalter und Früher Neuzeit, in: *Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft*, hg. von Hans POHL (VSWG, Beih. 87), Stuttgart 1989, S. 84–89.

Brücken überdies auch Zeugnisse der Eigenwahrnehmung. Durch ihre Qualität wurde auch die eigene Auffassung von Recht, Ordnung oder öffentlichem Raum zum Ausdruck gebracht<sup>14</sup>). Aus diesem Grund läßt sich die Bedeutung der Verkehrswege für einen Ort erst mit Hilfe einer Kombination von Ansätzen aus Klimaforschung, Geographie sowie Verfassungs-, Wirtschafts-, Kulturgeschichte und Prosopographie vollumfänglich erfassen.

Dies ist mangels Quellen in vielen Kommunen frühestens für das ausgehende 13. Jahrhundert möglich. Anders als bei den Städten Italiens, in denen sich das Interesse an Straßen bereits am Ausgang des 12. Jahrhunderts schriftlich manifestierte, läßt sich in den Städten diesseits der Alpen die frühe Entwicklung und Wahrnehmung der jeweiligen Verkehrslage meistens nur bruchstückhaft erschließen, geschweige denn über längere Zeit hinweg verfolgen. Selbst wenn die raumgliedernden Eigenschaften von Wasserwegen, Regional- und Fernstraßen für die meisten Schweizer Städte bereits kurz nach ihrer Gründung eine entscheidende Rolle gespielt haben, ist Verwaltungsschriftgut zu diesem Thema selten vor 1450 zu finden.

Freiburg gehört zu den wenigen Städten, in welchen sich dank der guten Überlieferungslage auf ein kontinuierliches Interesse der Stadtherren sowie des Rates an Verkehr und Straßen schließen läßt. Bereits das älteste Freiburger Stadtrecht von 1249 enthält Anhaltspunkte, die auch die Verkehrssituation der Stadt betreffen<sup>15</sup>). Im 14. Jahrhundert sind es vor allem die Register der Freiburger Notare, die Angaben zu den europaweiten Handelskontakten der Freiburger Kaufleute enthalten, nach 1400 die nahezu lückenlos überlieferten Stadtrechnungen. Bereits der älteste Band von 1402 enthält mehrere Rubriken mit Ausgaben für den Straßenunterhalt<sup>16</sup>). Zwischen 1420 und 1495 wurde eine weitere Abteilung geschaffen, die die regelmäßigen Abrechnungen zum Bau und Unterhalt von Brücken enthält<sup>17</sup>). Wenngleich der innerstädtische Straßen- und Brückenbau vorrangig behandelt wird, enthalten die Aufzeichnungen auch immer wieder Hinweise zu Bau- und Ausbesse-

14) Gerhard JARITZ, »Straßenbilder« des Spätmittelalters, in: Die Straße. Zur Funktion und Perzeption öffentlichen Raums im späten Mittelalter. Internationales Round Table Gespräch Krems an der Donau 2. und 3. Oktober 2000, hg. von DEMS. (Forschungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, Diskussionen und Materialien 6), Wien 2001, S. 47–70.

15) Pascal LADNER, Die Handfeste von Freiburg im Üchtland: Einleitung und Edition, in: Die Freiburger Handfeste von 1249. Edition und Beiträge zum gleichnamigen Kolloquium 1999, hg. von Jean-Daniel DESSONAZ und Hubert FOERSTER (Scrinium Friburgense 16), Fribourg 2003, S. 11–247.

16) In der ältesten Stadtrechnung von 1402/II (StaFR CT 1) richten sich die Rubriken noch nach dem Ort, an dem Ausbesserungsarbeiten durchgeführt wurden: z.B. *pour la maygroge* (S. 39), *pour lo min des places* (S. 41), *pour les grus du durrembuel* (S. 48). Die Abrechnung erfolgt nach Wochen, weshalb die meisten Einträge datiert sind. Neben der Abteilung *pour melliorar chimin eis places* (S. 56), wo allgemeine Arbeiten erfasst werden, erscheinen aber auch Rechnungen für einzelne Straßenzüge: z.B. *chimim des stades* (S. 70) und *chimim de bisemberg* (S. 72). Analog dazu werden auch die Brückenarbeiten aufgeführt: z.B. *pont de l'auge* (S. 65ff.).

17) Z.B. CT 36/1420/II, S. 105; fortan werden alle Brückenarbeiten in der Rubrik *Mession por pons* zusammengefasst.

rungsarbeiten auf den Trassen im städtischen Umland. Der starke romanische Einfluss auf die Schriftführung in der Stadtkanzlei, deren Akten sich gerade im 15. Jahrhundert durch besonderen Detailreichtum auszeichnen, ermöglichten einen tiefen Einblick in die vielschichtigen Verkehrsprobleme einer Stadt an der Grenze zwischen zwei Kulturräumen. Um die Eigenheiten der Freiburger Verkehrslage im Westen der damaligen Eidgenossenschaft besser erfassen zu können, wurde zudem das ausführliche Dokumentationsmaterial des *Inventars Historischer Verkehrswege der Schweiz* hinzugezogen.

Auch wenn Freiburg seinen wirtschaftlichen und politischen Erfolg im Spätmittelalter zu einem nicht geringen Teil seiner zentralen Verkehrslage verdankt, wurde die Bedeutung der Straßen für die Entwicklung der Stadt in den meisten Publikationen bislang eher stiefmütterlich behandelt. Denn die mittel- und langfristigen Auswirkungen seiner günstigen Verkehrsverbindungen sind häufig weit schwerer zu erschließen als etwa jene der territorialen Expansion, des außenpolitischen Geschicks oder kriegerischer Aktivitäten. Gerade letztere haben im Falle Freiburgs erst gegen Ende des 15. Jahrhunderts überhaupt eine Rolle gespielt, während der wirtschaftliche Erfolg der Stadt bis in frühere Jahrhunderte zurückreichte.

Man muss sich deshalb zunächst die Frage stellen, welche die verkehrstechnischen Überlegungen der Stadtgründer waren, wie sie die natürlichen Voraussetzungen nutzten, und wie diese in den nachfolgenden Jahrhunderten Politik und Wirtschaft beeinflussten. Ein zweiter Teil widmet sich sowohl der Bedeutung der Saane für die Schifffahrt als auch dem Zusammenspiel der Überlandstraßen außerhalb und innerhalb der Stadtmauern, wobei auch Fragen der Verkehrsführung und ihrer Bedeutung für Handel und Kommunikation angesprochen werden sollen. Ein dritter Teil beschäftigt sich mit den Inhalten der Baurechnungen, wobei vor allem versucht wird, die Wertschätzung nachzuzeichnen, die der Rat der Verkehrsinfrastruktur von Stadt und Umland entgegenbrachte. Die Straßenbautätigkeit konzentrierte sich auch hier auf bestimmte Trassen. Den politischen Überlegungen des Rates sowie den Akteuren dieser Bautätigkeit und ihrem Hintergrund ist ein weiterer Teil gewidmet. Abschließend soll erörtert werden, auf welche Art und Weise Freiburg versucht hat, mittels Straßen Herrschaft auszuüben.

## I. VORAUSSETZUNGEN FÜR DIE ENTSTEHUNG EINES VERKEHRSKNOTENPUNKTES

Die Frage, ob zuerst die Siedlung oder die Straßen da waren, lässt sich im Falle Freiburgs eindeutig beantworten: Die Zähringer hatten die Siedlung 1157 in einem Gebiet errichtet, das bereits in römischer Zeit von Heeresstraßen auf der West-Ost-Achse durchmessen worden war. Besonders prominent war die weiter westlich liegende Trasse über Avenches

nach Solothurn, die bis zu den Römerlagern in Windisch oder Augst führte<sup>18)</sup>. Diese Strecke, die durch das verkehrstechnisch günstigere Broye-Tal verlief, blieb trotz einigen Nebenrouten bis in die Neuzeit die dominierende Straße im Westschweizer Raum. Erst mit der Gründung der Siedlungen Freiburg, Bern, Thun und Burgdorf, die von den Herzögen von Zähringen mitunter zur Sicherung der Flussfurten im Uechtland angelegt wurden, verschob sich das Gewicht allmählich zu Gunsten der Trasse über Freiburg.

Ihre strategische Bedeutung für den westburgundischen Raum machte die Stadt und das dazugehörige Territorium zu einem begehrten Herrschaftsobjekt. Für die Zähringer, die als Rektoren von Burgund die Anliegen des Reiches gegenüber den Bistümern von Genf, Sitten und Lausanne sowie dem Westschweizer Adel vertraten, bildete die Stadt einen Brückenkopf des Reiches in romanischem Gebiet<sup>19)</sup>. Zudem ließen sich von Freiburg aus alle wichtigen Verbindungen nach Lausanne, Sion und Genf kontrollieren. Hinweise für Freiburgs Funktion als lokaler Markttort sowie Durchgangsstation für den Handel belegt schon die Handfeste von 1249, die den Freiburger Bürgern von ihrem damaligen Stadtherrn, Hartmann IV. von Kyburg, verliehen wurde<sup>20)</sup>. Diese Kompilation aus älteren Rechtssätzen des Stadtgründers, Bertholds IV. von Zähringen, sowie späteren, sehr wahrscheinlich aus dem burgundisch-savoyischen Raum stammenden Verordnungen enthält bereits zahlreiche Artikel, die dem Marktrecht, der Gastwirtschaft sowie dem Zollwesen der Stadt gewidmet sind<sup>21)</sup>.

Die wirtschaftliche Vormacht sowie die strategische Lage der letzten größeren Stadt im eher ländlich geprägten westlichen Mittelland bewog Rudolf von Habsburg dazu, die Stadt nach dem Aussterben der Grafen von Kyburg 1277 durch Kauf zu erwerben. Seine Absicht, den habsburgischen Einflussbereich auf dieser territorialen Basis weiter in die Westschweiz auszudehnen, scheiterte in den folgenden Jahrhunderten nicht nur am Widerstand des lokalen Adels, sondern auch an den übergeordneten Interessen der Herzöge von Savoyen, die diese ortsansässigen Herren unerstützten. Die Savoyer verfestigten ihre physische Präsenz zudem durch die Errichtung eines Verwaltungssitzes in Romont, wenige Kilometer vor den Toren Freiburgs. Im Westen bauten die territorial ambitionierten Berner im Verlauf des 14. Jahrhunderts ihr Einflussgebiet vom alpinen Oberland bis zum Jura aus, wodurch sie Freiburg weitgehend isolierten. Im Anschluss an die Niederlage Herzog Leopolds bei Sempach 1386 verwüsteten die Berner Truppen wiederholt Freiburger Gebiet, ohne aber die Stadt einnehmen oder Freiburger Territorium dauerhaft erobern zu kön-

18) Pierre DE ZÜRICH, *Les origines de Fribourg et le quartier du Bourg aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles* (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, sér. 2, t. XII), Lausanne 1924, S. 58–63.

19) Peter BOSCHUNG, *Freiburg, der erste zweisprachige Kanton*, in: *Freiburger Geschichtsblätter* 64 (1985/86), S. 107–145, hier: S. 108.

20) Ernst TREMP, *Freiburg, seine Herren und seine Nachbarn. Politische und wirtschaftliche Verhältnisse um 1249*, in: DESSONAZ/FOERSTER, *Die Freiburger Handfeste* (wie Anm. 15), S. 249–268.

21) LADNER, *Die Handfeste von Freiburg im Uechtland* (wie Anm. 15), S. 18–21.

nen<sup>22)</sup>. Die Flüsse Saane und Sense blieben die Grenze zu Bern. Damit beschränkte sich das Einflussgebiet Freiburgs bis zur Reformation auf die sogenannten *Anciennes terres*, das alte Hausgut im Broye- und Saanetal. Dieser Mangel an territorialem Spielraum führte bei den bis 1452 als Stadtherren amtierenden Habsburgern dazu, dass sich ihre Herrschaft über Freiburg nach 1400 fast nur noch auf Verwaltungsakte beschränkte<sup>23)</sup>. Doch erst die verheerenden finanziellen Auswirkungen des Savoyerkrieges von 1447/48, eines Nachfolgekriegs des alten Zürichkrieges, brachten die Wende. Die zögerliche Hilfe Österreichs gegen die Übermacht Savoyens und Berns, die finanziell verheerenden Folgen des Krieges, die die Stadt fast alleine tragen musste, sowie die daraufhin ausbrechenden Aufstände in der Landschaft bewogen die Freiburger Stadtführung, die Fronten zu wechseln<sup>24)</sup>. Bis 1477 bezeichnete sich die Stadt als Parteigänger Savoyens. Erst nach der Niederlage Karls des Kühnen, als auch die savoyische Haltung angesichts des immer stärker werdenden Berner Einflusses untragbar wurde, erlangte die Stadt die Reichsfreiheit. 1481 trat sie der Eidgenossenschaft bei, wurde aber erst 1501 zum vollberechtigten Mitglied des Bundes.

Trotz der zahlreichen, sich in Freiburg kreuzenden Interessen hatte die permanente Konkurrenz der Habsburger und Savoyer in Herrschaftsfragen auch Vorteile: Die Stadt konnte sich im Windschatten dieses Machtkampfs politisch und wirtschaftlich relativ ungestört entwickeln. Nach Ausweis des Steuerbuchs von 1445, das rund 5 000 Einwohner nennt, kann ein durchschnittliches Steuervermögen von ca. 140 Gulden pro Person errechnet werden<sup>25)</sup>. Damit war Freiburg eine wohlhabende Stadt. Nur in Bern wurde zur selben Zeit mit 160 Gulden pro Kopf mehr versteuert. Basel, Zürich, Luzern oder Schaffhausen sind ebenso wie die Einwohner von Konstanz, Ravensburg oder Memmingen weniger finanzkräftig gewesen<sup>26)</sup>. Diesen Reichtum hatte Freiburg im 13. Jahrhundert zunächst den Champagne-Messen zu verdanken. In den folgenden Jahrhunderten waren es die Messen von Genf und Zurzach, wo Freiburger Kaufleute für den Absatz ihrer Tuch- und Lederwaren sogar einen eigenen Kontor betrieben. Der Erfolg basierte einerseits auf der großzügig gehandhabten Gewerbeorganisation, die auch Nichtbürgern eine Einflussnahme auf

22) Gaston CASTELLA, *Histoire du canton de Fribourg depuis les origines jusqu'en 1857*, Fribourg 1922, S. 93.

23) Dazu gehörte in erster Linie die alljährlich zu wiederholende Bestätigung der Schultheißenwahl, die zwischen 1400 und 1452 nur noch einen formalen Akt darstellte. Der Freiburger Rat hat deshalb keine Gesandtschaft, sondern nur noch Läufer zu den Herzögen von Österreich ausgesandt.

24) Willy SCHULZE, *Freiburgs Krieg gegen Savoyen 1447–1448. Kann sich eine mittelalterliche Stadt überhaupt noch einen Krieg leisten?*, in: *Freiburger Geschichtsblätter* 79 (2002), S. 7–55; Ernst TREMP, *Volksunruhen in der Freiburger Landschaft beim Übergang Freiburgs von der österreichischen zur savoyischen Herrschaft (1449–1452)*, in: Carl PFAFF, Gaston GAUDARD, Roland RUFFIEUX, *Fribourg – Freiburg: Die Stadt und ihr Territorium. Politische, soziale und kulturelle Aspekte des Verhältnisses Stadt-Land seit dem Spätmittelalter*, Fribourg 1981, S. 139–159.

25) Vgl. dazu Ferdinand BUOMBERGER, *Bevölkerungs- und Vermögensstatistik in der Stadt und Landschaft Freiburg um die Mitte des 15. Jahrhunderts* (*Zeitschrift für schweizerische Statistik* 36), Bern 1900.

26) AMMANN, *Freiburg als Wirtschaftsplatz* (wie Anm. 8), S. 228.

das städtische Wirtschaftsleben ermöglichte<sup>27)</sup>. Andererseits aber auf Freiburgs Rolle als Schnittpunkt verschiedenster Verkehrswege, sie sowohl für den Regionalhandel als auch für den Fernverkehr von größerem Interesse waren.

## II. STRASSEN UND WASSERWEGE IN STADT UND UMLAND

Die Auswirkungen von Land- und Wasserstraßen auf die wirtschaftliche Entwicklung Freiburgs waren sehr unterschiedlich. Trotz der günstigen Lage in einer Saaneschleufe, die das gesamte Stadtbild dominiert, spielte der Fluss für den wirtschaftlichen Aufschwung eine untergeordnete Rolle. Dies, weil er nur halbjährlich befahren werden konnte, und auch dann nur flussabwärts. Als Zufluss der Aare, der in den Rhein mündet, war die Saane allerdings nicht ganz bedeutungslos. Bereits 1219 hatte Kaiser Friedrich II. allen Freiburger Reisenden, *tam in terra quam in aqua*, sowie allen ihren Handelswaren im gesamten Reich seinen Schutz zugesprochen<sup>28)</sup>. Ein politisch motiviertes Interesse verbirgt sich auch hinter der Absicht des Freiburger Rates, bereits im ausgehenden 13. Jahrhundert gewisse Abschnitte von Saane und Aare zu kontrollieren. So wurde etwa der Freiburger Patrizier Ulrich von Maggenberg 1288 Vogt in Gümmenen, der bedeutendsten Zollstätte am Zusammenfluss beider Gewässer. Im Jahre 1319 verkauften seine drei Söhne nicht nur die Rechte an der Burg endgültig an Freiburg, sondern auch jenes über die Schifffahrt auf der Saane<sup>29)</sup>. Beides sollte die Stadt rund 150 Jahre lang behalten.

In Freiburg selbst ist im flussnahen Quartier der Au (*l'Auge*) bereits früh ein kleiner Hafen belegt. Der 1253 urkundlich erwähnte Weg zum Hafen an der Saane endete vermutlich in der Nähe der späteren Bernbrücke<sup>30)</sup>. Auf seinen ungefähren Standort deutet heute noch die *porte des Stades*, das Stadttor »am Gestade«, hin<sup>31)</sup>. Die Werkstätten der Schiffszimmerleute lagen im 15. Jahrhundert dagegen weiter flussaufwärts, rechtsufrig auf der unteren Matte, der *Planche inférieure*. Hier besaß etwa der Schiffszimmermann Wernli Gatschi zusammen mit seinem Gesellschafter Gewerschi bis 1420 eine Werkstatt. 1458 wird die Sägemühle von Stoss und Hans Herting erwähnt, in welcher die für den Schiffsbau erforderlichen Bretter hergestellt wurden<sup>32)</sup>. Bereits im 15. Jahrhundert muss hier zudem ein Schiffshaus existiert haben. Die Stadt erwarb es 1508, als sie sich die Kontrolle

27) Ebd., S. 196: Die Freiburger Zünfte waren eine von mehreren, teils geistlich, teils militärisch motivierten Interessensgemeinschaften, die jedoch über keinen politischen Einfluss verfügten. Die Gewebetreibenden konnten sich somit den Erfordernissen des Marktes leichter anpassen.

28) *Recueil diplomatique du canton de Fribourg*, Bd. 1, Fribourg 1839, S. 9.

29) Ebd., S. 125f., 71–74.

30) Ebd., S. 81.

31) Vgl. auch Jeanne NIQUILLE, *La navigation sur la Sarine*, in: SZG 2 (1952), S. 206–227, hier: S. 209.

32) Hektor AMMANN, *Mittelalterliche Wirtschaft im Alltag*, Bd. 1, Aarau 1942, S. 164, Nr. 1603; NIQUILLE, *La navigation sur la Sarine* (wie Anm. 31), S. 210.

über die regelmäßigen Transporte auf der Strecke Freiburg – Zurzach aneignete<sup>33)</sup>. Sie war für Freiburg im 15. Jahrhundert die einzige Wasserstraße von wirtschaftlicher Bedeutung. Wenn die Zurzacher Messen jeweils an Pfingsten und am 1. September eröffnet wurden, machten sich mehrere Boote mit Personen und Handelsgütern auf den Weg. In einer zweitägigen Fahrt, deren erstes Etappenziel Solothurn war, erreichten sie Klingnau, wo die Waren auf Wagen umgeladen wurden. Die Boote wurden vor Ort an Laufenburger und Schaffhauser Schiffler verkauft<sup>34)</sup>.

Die Freiburger Schiffferei diente allerdings nicht nur dem Transport von Handelswaren. So oblag ihr etwa auch der Transport von Baumaterial aus der Umgebung der Stadt. 1419 wurde der Schiffer Hans Seiler zusammen mit sechs Gehilfen dafür entlohnt, dass er Steine für städtische Bauten transportiert hatte<sup>35)</sup>. 1452 ist ein Transport von Freiburger Farbstoffen durch Hans Herting nach Straßburg belegt.<sup>36)</sup> Doch auch Truppen und Kriegsmaterial wurden auf dem Wasserweg transportiert. Bereits 1405 geleitete Wernli Gatschi auf seinem Boot eine Gruppe von Freiburger Armbrustschützen bis nach Bregenz zum Herzog von Österreich<sup>37)</sup>. Die Stadtrechnung von 1439 belegt zudem die Planung eines ähnlichen Unternehmens, bei dem Hans Seiler Schiffe für den Transport von Soldaten bereitstellte, die im Elsass gegen die Armagnaken eingesetzt werden sollten. Zu einer Umsetzung dieses Plans kam es jedoch nicht<sup>38)</sup>. Dafür wurden 1468 im Waldshuter Krieg und 1476, vor der Schlacht von Murten, Heereskontingente und Kriegsmaterial bis nach Vogelshaus auf dem Fluss befördert<sup>39)</sup>. Doch auch für die städtische Diplomatie besaß die Saane eine gewisse Bedeutung: Noch bevor es zum definitiven Bruch mit Österreich kam, wurden 1447 die habsburgischen Gesandten Wilhelm von Grünenberg und Peter von Mörsberg von den sechs Freiburger Schifflern Peter Praderwan, Ulli Granser, Hans Herting, Jean Baltzo, Nicolas Baldweg und Heintzi Gros auf Booten bis nach Säckingen begleitet<sup>40)</sup>.

Diese sechs Männer wurden bereits im Freiburger Steuerregister von 1445 als Schiffer ausgewiesen<sup>41)</sup>. Auch wenn jeder von ihnen noch zahlreiche Gehilfen unterhielt, war ihr Gewerbe in der Stadt nicht bedeutend genug, um daraus eine Zunft entstehen zu lassen.

33) CT 213, 1508/II, fol. XXIV.

34) Diese zahlten dafür einen abgesprochenen Preis. Ähnlich verfahren auch die Berner mit ihren Booten. Vgl. dazu Emil AUDÉTAT, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter, Langensalza 1921, S. 104, 110; Hektor AMMANN, Neue Beiträge zur Geschichte der Zurzacher Messen, Aarau 1930, S. 113f.

35) CT 34, 1419/I, S. 65.

36) AMMANN, Zurzacher Messen (wie Anm. 34), S. 93.

37) Diese Expedition begleitete der damalige Stadtläufer Johann, der auch später für den Nachrichtenaustausch zwischen dem Freiburger Rat und den Armbrustschützen in Bregenz eingesetzt wurde. Die zweite Halbjahresrechnung 1405 enthält drei Botengänge zu den Freiburger Schützen: CT 7, 1405/II, S. 17f.

38) CT 73, 1439/II, S. 139.

39) CT 132, 1468/I, S. 43; CT 147, 1476/II, S. 107.

40) CT 90, 1447/I, S. 272, 276.

41) NIQUILLE, La navigation sur la Sarine (wie Anm. 31), S. 211.

Dafür spricht auch die späte Ernennung eines städtischen Schiffmeisters, die erst 1497 erfolgte. Da die Saane zwischen November und März aufgrund ihres niederen Wasserstandes nicht befahrbar war, mussten die meisten von ihnen einem anderen Hauptberuf nachgehen. In dieser Periode widmeten sich die Schifflleute dem Schiff- und Deichbau sowie dem Unterhalt der Stadtbrücken und Straßen<sup>42</sup>.

Von der Gründungszeit an galten die Straßen in Freiburg als wichtigstes Transportmedium. Da sich die Stadt bereits im 13. Jahrhundert als Rastort auf der südlich durch das Mittelland führenden West-Ost-Straße etablieren konnte, lag Freiburg noch im 15. Jahrhundert im Schnittpunkt von sechs Straßen, von denen mindestens vier für den Fernhandel von Bedeutung waren.

Noch heute folgen die modernen Verkehrsstraßen größtenteils dem Verlauf dieser alten Trassen, deren ursprüngliche Substanz aber nur noch an wenigen Stellen zutage tritt. Einzig der Umstand, dass von den meisten Trassen mehrere Varianten im Gelände zu finden sind, die häufig durch zahlreiche Querstraßen verbunden sind, erinnert an vormoderne Zustände. Selbst wenn sich der Originalzustand der Wege nicht mehr genau rekonstruieren läßt, wurden doch mindestens vier der sechs Straßen aufgrund der Herkunft der durchreisenden Kaufleute bereits im 14. Jahrhundert von schweren Wagen befahren<sup>43</sup>. Über Beschaffenheit und Breite der Straßen außerhalb der Stadt weiß man allerdings nur wenig. Letztere ist nur ein einziges Mal und zwar für die Strecke Bern – Freiburg dokumentiert; 1403 soll sie dort acht Schuh oder rund 2,4 Meter gemessen haben, was rund der Hälfte dessen entsprach, was der Schwabenspiegel für eine Reichstraße vorsah<sup>44</sup>. Ebenso wenig erfährt man zudem über ihren Unterhalt vor 1400. Sehr wahrscheinlich wurden auch hier allfällige Ausbesserungen der Straßen in Fronarbeit vorgenommen, deren Organisation und Umsetzung lokale Herren übernahmen.

Der wichtigste Verkehrsweg für Freiburgs Entwicklung war die alte Bernstraße, die als dominante Ost-West-Verbindung unmittelbar an die süd-westlich verlaufenden Straßen über Bulle und Romont anschloss<sup>45</sup>. Diese führte von Bern aus über zwei Haupttrassen: die eine über Laupen, die andere über Neuenegg<sup>46</sup>. Östlich von Bern setzte sich die Route via Burgdorf durch das Mittelland fort, bis sie bei Solothurn in die Jura-Südfuss-Straße

42) Zudem erhielten die Schifflleute jedes Mal eine finanzielle Entschädigung, wenn Verurteilte ertränkt wurden. Siehe ebd., S. 212.

43) AMMANN, Freiburg als Wirtschaftsplatz (wie Anm. 8), S. 208f.

44) Peter BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes Sensebrück, in: Freiburger Geschichtsblätter 48 (1957/58), S. 5–96, hier: S. 16, Anm. 6.

45) Alle Ergebnisse beziehen sich auf die IVS-Dokumentationen und adaptierte Straßenkarten (Grundlage: Schweizerische Nationalkarten, 1:50 000): Laurence MARGAIRAZ, Claude BODMER, Ruedi BÖSCH, Guy SCHNEIDER, Documentation cantonale Fribourg, hg. vom Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz / Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse (IVS), Universität Bern 2000. Vgl. dazu auch die Karte des Straßennetzes von Freiburg i. Ue. (Abb. 1).

46) IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), Itinéraire FR 1, Karten 1185, 1186.

mündete und so auch eine Verbindung zwischen den Städten des südlichen Mittellandes und denen jenseits des Jurahauptkammes schuf.

Die Fortsetzungen dieser Straße, die Trassen nach Romont, Payerne und Bulle, lagen alle im Westen Freiburgs, jenseits des Tors von Lausanne und der *Porte des Etangs*. Wollte man von hier aus ins savoyische Romont, nach Lausanne oder Genf gelangen, so konnte man im 15. Jahrhundert zwischen zwei verschiedenen Routen wählen: Beide führten zunächst durch den Vorort Villars-sur-Glâne, wo sie sich in zwei parallele Trassen, die eine über Onnens und Lentigny, die andere über Nevruz und Cottens, aufteilten<sup>47)</sup>.

In ein regelrechtes Straßenbündel teilte sich auch die Trasse Freiburg – Payerne, die durch die *Porte des Etangs*, zunächst westlich in Richtung Givisiez führte, wo sie sich in mindestens vier, durch zahlreiche Querstraßen verbundene Wege verzweigte. Dies war eine Folge der Errichtung mehrerer Zollstellen durch den lokalen Kleinadel im 14. Jahrhundert<sup>48)</sup>. In Payerne trafen diese Straßen auf die Haupthandelsroute durch das Broye-Tal und schlossen auch an die Wege zum Seehafen von Estavayer an. Eine ähnliche Funktion hatte auch die im Norden Freiburgs liegende Straße. Sie verband die Stadt über die Orte Cormagens, Cressier oder Münchwiler direkt mit den Verladestationen im Hafen von Murten<sup>49)</sup>.

Die Straßen im Süden Freiburgs verteilten sich wiederum auf zwei Strecken, die jeweils links und rechts der Saane bis nach Bulle führten. Diese schlossen sie unmittelbar an die Route nach Gruyères an, die ihrerseits über den Col du Sanetsch ins Wallis führte. Dort bestand eine direkte Anbindung an die Straße über den Großen St. Bernhard-Pass<sup>50)</sup>.

Die drei Wege, die im Osten Freiburgs parallel zum Galternbach verliefen, hatten eher regionalen Charakter. Sie dienten dem lokalen Handel mit Schwarzenburg und seinem alpinen Vorland. Ferner stellten sie eine alternative Verbindung nach Bern dar<sup>51)</sup>.

Allerdings nahmen nicht alle Straßen für Freiburg zur selben Zeit die gleiche Bedeutung ein. Diese hing maßgeblich vom Alter der einzelnen Trasse ab, aber auch von deren Topographie, den politischen Gegebenheiten sowie der wirtschaftlichen Entwicklung.

Die beiden parallel zur Saane verlaufenden Routen über Bulle ins Wallis waren die wahrscheinlich ältesten Straßen Freiburgs. Sie gingen aus römerzeitlichen Wegen hervor und werden zur Zeit der Burgunderherzöge wieder erwähnt, da sie in jener Zeit als direkteste Nord-Süd-Verbindung galten. Auf dieser Strecke reiste nach der Reichsteilung von 844 sehr wahrscheinlich der burgundische Herzog Lothar II. zum Bischof von Sitten und weiter über den Großen St. Bernhard<sup>52)</sup>. Ein weiterer Beleg für die Wertschätzung, die

47) Ebd., Itinéraire FR 9, Karten 1185, 1204, 1205.

48) Ebd., Itinéraire FR 14, Karten 1184, 1185, 1204, 1205.

49) Ebd., Itinéraire FR 30, Karten 1165, 1185.

50) Ebd., Itinéraire FR 4, Karten 1185, 1025, 1205, 1225.

51) Ebd., Nebenstraßen FR 845, 1162, 1197, 1201, 1310, 1812, 1813, 1814, Karte 1185.

52) Roland FLÜCKIGER, Mittelalterliche Gründungsstädte zwischen Freiburg und Greyerz, in: Freiburger Geschichtsblätter 63 (1983/84), S. 210, dort Anm. 27.

dieser Strecke von Seiten der Burgunderherzöge zukam, besteht auch im häufigen Vorkommen des Nikolaus-Patroziniums<sup>53)</sup>. Ferner wurde auf der linksufrigen Strecke rund 20 Jahre vor der Freiburger Stadtgründung die Zisterzienserabtei Hauterive errichtet. Um 1169 sind bereits Kontakte zwischen deren Abt und dem Kloster auf dem Großen St. Bernhard belegt<sup>54)</sup>.

Alle anderen Straßen wurden im 13. oder erst im frühen 14. Jahrhundert erstmals erwähnt. Besondere Wichtigkeit kam der 1274 in Berner Quellen als *strata de Friburgo* bezeichneten Bernstraße zu<sup>55)</sup>. Gemeint war damit die Route über Neuenegg, deren Verlauf auf Berner Gebiet unmittelbar nach dem Örtchen an einer Sensefurt endete. Parallel zu diesem Fluss führte der Weg nach Laupen. Erst nachdem dort in der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts eine Brücke errichtet worden war, verlagerte sich der Durchgangsverkehr von Bern nach Freiburg für rund 120 Jahre auf diese Trasse. Die Bedeutung dieses Streckenverlaufs ist nicht zu unterschätzen, wenn man bedenkt, dass die älteste Erwähnung dieser Brücke ausgerechnet mit dem Besuch Kaiser Karls IV. in Bern von 1365 zusammenhängt. Einige Tage vor seiner Ankunft erkundigte er sich beim Berner Rat schriftlich über ihren Bauzustand<sup>56)</sup>. Zur selben Zeit wird auch die Straße nach Schwarzenburg erstmals urkundlich erwähnt. Sie wurde 1340 im Zusammenhang mit mehreren kriegerischen Auseinandersetzungen zwischen Bern und Freiburg als Militärstraße genutzt<sup>57)</sup>.

Erst ein Blick auf die Entwicklung der Freiburger Handelsinteressen erlaubt weiterreichende Aufschlüsse zur Bedeutung gewisser Freiburger Straßen. Die eingangs erwähnte Südstraße hatte bereits in der ersten Hälfte des 13. Jahrhunderts eine wichtige Funktion für den Fernhandel. Der Freiburger Kaufmannschaft diente sie als kürzeste Verbindung zu den norditalienischen Handelsplätzen, was etwa der Export von Freiburger Tuch über Genua nach Syrien im Jahre 1243 belegt<sup>58)</sup>. Besonders wichtig wurde diese Strecke jedoch

53) Vgl. dazu Carl PFAFF, Le territoire fribourgeois avant la fondation de la ville, in: Histoire du canton de Fribourg, Bd. I, Fribourg 1981, S. 117–147, hier: S. 131: »on peut déduire l'importance que les rois de Bourgogne attribuèrent à la sécurité des routes lorsque l'on considère la répartition des biens royaux des Rodolphiennes [...] sur les routes non moins importantes assurant la liaison entre le lac de Nèuchâtel et la vallée de la Sarine par le bassin de Bulle.«

54) DE ZÜRICH, Les Origines de Fribourg (wie Anm. 18), S. 58; Jean-Jacques JOHO, Histoire des relations entre Berne et Fribourg jusq'en 1308, Neuchâtel 1955, S. 31.

55) JOHO, Histoire des relations (wie Anm. 54), S. 16; Fontes Rerum Bernensium, 10 Bde. u. Registerbd., Bern 1883–1908 (im Folgenden zit. als FRB), hier: Bd. 3, S. 75.

56) Karl IV. schreibt dem Berner Rat von Bourget aus: [...] *wissent, daz wir bis an mendag bi üch sin welent, darumb entlassen nicht, ir schaft daz die brugg ze louppen, da wir nu uberzugen, gemacht sye bis sundag ze nacht oder am mendag fru*. Vgl. FRB (wie Anm. 55), Bd. 8, S. 628.

57) JOHO, Histoire des relations (wie Anm. 54), S. 20–23.

58) DERS., Les origines chrétiennes et romandes de Fribourg, in: Revue suisse d'histoire 16 (1966), S. 501–529, hier: S. 523.

im 15. Jahrhundert, als der Niedergang der Genfer Messen den Fokus der Freiburger Kaufleute in Richtung Venedig verschob<sup>59)</sup>.

Weit wichtiger für den Handel wurde aber die Trasse über Romont, die ihre Blütezeit mit dem Niedergang der Champagne-Messen am Ende des Hundertjährigen Krieges erreichte. Mit der Erschließung des Gotthardpasses sowie durch die Neuausrichtung des Verkehrs auf die Genfer und später Lyoner Messen nach 1350 wurde hier nämlich fast der gesamte Handelsverkehr von der Bernstraße kanalisiert<sup>60)</sup>.

Dagegen diente die Trasse über Payerne aufgrund ihrer Anbindung an die Straße durch das Broye-Tal sowie an den Hafen von Estavayer vor allem dem Freiburger Salzimport aus dem Burgund. Auf diesem Weg wurden auch Käse und Vieh aus dem Freiburger Hinterland vertrieben<sup>61)</sup>. Eine ähnliche Funktion hatte auch die Strecke Murten – Freiburg. Sie diente nicht nur dem regionalen Handel mit Fisch aus dem Murtensee<sup>62)</sup>, sondern erleichterte den Freiburger Kaufleuten mittels Schiffsverbindung über den Neuenburger See auch den Zugang zu den Märkten in Burgund und der Franche-Comté. Die Routen über Schwarzenburg besaßen dagegen eine Bedeutung für den Import von Rohstoffen für die Freiburger Lederverarbeitung.

Freiburg lag zudem an einer der schnellsten West-Ost-Verbindungen im westlichen Mittelland. Einige der markanteren Kreuzungspunkte am Rande seines Territoriums wurden deshalb regelmäßig zu Tagungsorten für die Gesandtschaften der Westschweizer Mächte. Dazu gehörte in erster Linie das auf savoyischem Gebiet gelegene Benediktinerkonvent von Payerne, das in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts häufig Zusammenkünften zwischen Freiburger oder Berner Gesandtschaften mit dem Bischof von Lausanne diente – es war nämlich sowohl von Bern, als auch von Lausanne 46 Kilometer entfernt<sup>63)</sup>. Für Treffen zwischen Freiburg und Savoyen wurde hingegen das waadtländische Moudon bevorzugt. Zusammenkünfte mit Berner Gesandten wurden in Laupen, Flamatt oder Murten sowie einem Wirtshaus in Neuenegg abgehalten.

All diesen Destinationen war gemein, dass die Freiburger Ratsherren sie nach Ausweis ihrer Gesandtschaftsabrechnungen in weniger als einer Tagesreise erreichen konnten.

59) AMMANN, Freiburg als Wirtschaftsplatz (wie Anm. 8), S. 209.

60) Gaston CASTELLA, Léo KERN, Les relations économiques de Fribourg avec Genève au XV<sup>e</sup> siècle, in: *Annales fribourgeoises* 4 (1916), S. 228–236, hier: S. 232; AUDÉTAT, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen Berns (wie Anm. 34), S. 91; Nicolas MORARD, La formation du canton de Fribourg: contrainte et liberté, in: *La formation territoriale des cantons romands (Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, 3<sup>e</sup> sér.)*, Lausanne 1989, S. 1–15, hier: S. 9.

61) JOHN, Histoire des relations (wie Anm. 54), S. 31, 33; IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), Itinéraire FR 14, S. 2.

62) Hermann SCHÖPFER, Le district du Lac I., in: *Les monuments d'art et d'histoire du canton de Fribourg*, Bd. IV, Basel 1989, S. 76; IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), Itinéraire 30.2, S. 1.

63) Eugène MOTTAZ (Hg.), *Dictionnaire historique, géographique et statistique du Canton de Vaud*, Bd. 3, Lausanne 1921, S. 414–419; HBLS, 7 Bde. u. Suppl., Neuenburg 1921–1934, hier: Bd. 5, Neuenburg 1930, S. 233f.; IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), Itinéraire 14, S. 2.

Auch Läuferboten konnten dank den guten Straßenverbindungen alle Orte zwischen Lausanne und Neuenburg maximal innert zwei Tagen erreichen<sup>64</sup>. Nach Bern gelangten sie notfalls auch in einem halben Tag; noch 1955 stellte der Historiker Jean-Jacques Joho mittels Selbstversuch fest, dass die Strecke Bern – Freiburg via Neueneegg in rund fünf Stunden zu bewältigen ist<sup>65</sup>.

Trotz des Freiburger Brückenzolls erfreute sich die Route über Neueneegg im letzten Drittel des 15. Jahrhunderts beim Durchgangsverkehr größerer Beliebtheit als der Weg über Laupen, da er rund zwei Stunden kürzer war. Bereits 1471, etwas mehr als ein Jahr nach der Fertigstellung der Sensebrücke, hatte die Trasse über Laupen ihren Vorrang gegenüber dem neuen Weg eingebüßt<sup>66</sup>.

Die komplexen Beziehungen zwischen Freiburg, seinen Landstraßen und ihren Benutzern spiegeln sich auch im Weichbild der Stadt<sup>67</sup>. Trotz der teilweise markanten Topographie, die den Übergang von den Quartieren der Unterstadt zu jenen der Oberstadt erschwerte, lagen die verkehrswichtigen Zufahrtswege auf beiden Flussseiten. Entsprechend wichtig waren Brücken. Bereits die Handfeste von 1249 erwähnt *pontes facti et cooperti*, für deren Unterhalt die Torwächter verantwortlich waren<sup>68</sup>. Über die nähere örtliche Beschreibung und die Anzahl dieser frühen Stadtbrücken schweigen sich die Quellen allerdings noch mehrere Jahrzehnte aus. Allerdings war ihre Entstehung nicht nur eng an das Aufkommen des Durchgangsverkehrs im 13. Jahrhundert gebunden, sondern hing auch mit der Eingemeindung der Quartiere am rechten Saaneufer zusammen. Auch wenn die Inkorporationsurkunde der rechtsseitigen Stadtteile von 1253 und 1254 noch keine Brücken erwähnt, ist davon auszugehen, dass zu diesem Zeitpunkt mindestens zwei feste, befahrbare Flussübergänge bestanden haben<sup>69</sup>. Der 1275 erstmals genannte *pons superior* ist mit der späteren Mittleren Brücke (*pont du Milieu*) identisch. Gleichzeitig deutet seine Nen-

64) Auch hier richtete sich die Übermittlungsgeschwindigkeit vor allem nach dem Inhalt der entsprechenden Nachricht. Im Normalfall lagen jedoch alle Orte der Freiburger Landschaft in Tagesdistanz, ebenso Payerne, Bern oder Murten. Für einen Botengang nach Biel, Moudon, Estavayer, Gruyères, Lausanne oder Neuchâtel wurden in der Regel zwei Tage verrechnet.

65) JOHO, *Histoire des relations* (wie Anm. 54), S. 16, 23.

66) Vgl. Peter BOSCHUNG, Eine Ratsverordnung aus dem Jahre 1506 über den Unterhalt der Landstrassen, in: *Beiträge zur Heimatkunde* 30 (1959), S. 74–81, hier: S. 75.

67) Marcel STRUB, *La ville de Fribourg. Introduction, plan de ville, fortifications, promenades, ponts, fontaines et édifices publics. Les monuments d'art et d'histoire du canton de Fribourg*, Bd. 1, Basel 1964, S. 38.

68) § 98: *et ianitores tenentur, postquam eis traditi sunt pontes facti et cooperti, quod custodiant, quod in ponte non fiat foramen, per quod dampnum alicui possit oriri. Quod si per foramen illud, quod est in ponte, aliquod dampnum alicui venerit, tenentur ianitores leso dampnum emendare / Die torwarten soent hueten der brucken. Die torwarten soent, darnach man in bevolhen het, die brucgen, die gemachet sint und bedeeckt sint, behueten, das einklein loch werde an der brucgen, davon ieman schade moege geschehen; wan geschicht ieman dehein schade durch der bruce loch, den schaden sol der torwarte besseron. Siehe LADNER, *Die Handfeste von Freiburg im Üchtland* (wie Anm. 15), S. 162f.*

69) STRUB, *La ville de Fribourg* (wie Anm. 67), S. 202.

nung auf die Existenz eines *pons inferior* hin, der erstmals 1279 schriftlich belegt wird. Die Belege sprechen dafür, dass es sich dabei um die spätere Bernbrücke (*pont de Berne*) gehandelt haben muss<sup>70</sup>. Der dritte Flussübergang, der die Obere Matte mit dem Neustadtquartier am linken Saaneufer über die St. Johannis-Brücke (*pont de St. Jean*) verband, wird erst 1353 urkundlich erwähnt<sup>71</sup>. Seine Entstehung fällt vermutlich in dieselbe Zeit wie diejenige der beiden anderen Stadtbrücken. Den Namen verlieh ihr die 1259 auf der Oberen Matte gegründete Johanniterkommende.

Während die Bernbrücke den gesamten Verkehr von und nach Bern und Schwarzenburg kanalisierte, dienten die Mittlere und die St. Johannis-Brücke dem Verkehrsaufkommen auf allen Straßen, die am südöstlichen Tor von Bourguillon zusammenliefen. Dazu gehörte neben dem kurzen Weg zum Kloster in der Magerau und der Verbindung zum nahegelegenen Leprosorium von Bourguillon die Anbindung an die rechtsufrige Südstraße nach Marly, Bulle und Gruyères. Noch im 15. Jahrhundert wird die Mittlere Brücke nach der Freiburger Ratsfamilie von Maggenberg/Monmacon, deren Hausgut in Richtung Schwarzenburg lag, gelegentlich auch als *pont de Monmacon* bezeichnet<sup>72</sup>. Viel neutraler, nämlich als *pont de l'Auge* (Aubrücke), wurde derweil die Bernbrücke benannt, deren heutiger Name sich erst nach 1526 durchsetzte.

Ein Kaufmann, der um 1400 mit einem schweren Wagen von Bern nach Genf unterwegs war, musste über alle drei Brücken gehen und drei Quartiere durchqueren, wollte er von der Bernstraße bis zu ihrer westlichen Fortsetzung, der Straße nach Lausanne jenseits des gleichnamigen Tores, gelangen. Durch das Berntor gelangte er zunächst in den kleineren Ausläufer des Auenquartiers am rechten Flussufer, wo auch der Galternbach (*Gotteron*) in die Saane mündete. Das Auenquartier betrat er über die Bernbrücke. Deutschsprachige Reisende, die des Französischen nicht mächtig waren, konnten sich hier ein letztes Mal verständlich machen. Die hiesigen Bewohner gehörten fast alle zur deutschsprachigen Minderheit. Zu Fuss konnte man von hier über den steil ansteigenden Stalden in das vornehmere Burgquartier mit der *Rue d'Or* aufsteigen. Wagen mussten allerdings erst über die Mittlere Brücke ins rechtsufrige Mattequartier und anschließend über die St. Johannis-Brücke erneut in das am linken Ufer gelegene Neustadtquartier wechseln. Erst die sanfter ansteigende *Rue de la Neuveville* sowie die daran anschließende *Rue de la Grande-Fontaine* ermöglichten den Aufstieg auf die nächste Geländestufe, wo das Neustadtquartier in die Quartiere der Oberstadt übergang. Auf der *Place de la Grande-Fontaine* begann auch die nach Westen verlaufende *Rue de Lausanne*, die am Tor von *Jaquemart* endete, von wo man die Straße nach Romont und Lausanne oder jene nach Payerne einschlagen konnte<sup>73</sup>.

70) Die Bernbrücke trägt bis 1526 in den meisten Quellen die Bezeichnung *pont de l'Auge*; vgl. auch *Recueil diplomatique* (wie Anm. 28), Bd. 1, S. 114.

71) Ebd., S. 128.

72) STRUB, *La ville de Fribourg* (wie Anm. 67), S. 202.

73) Vgl. die Karte der Verkehrsachsen in der Stadt (Abb. 2).

In der vierten Stadterweiterung, die die Ausläufer beider Wege einschloss und dem Spitalquartier zuordnete, wurden zwischen 1402 und 1410 das Tor von Romont und die *Porte des Etangs* geschaffen<sup>74</sup>). Auf diesem Weg durch die Stadt befanden sich auch die meisten Gasthäuser. 1444 wird die am Ausgang der Bernbrücke liegende und noch heute existierende *Auberge de l'Ange* erstmals erwähnt<sup>75</sup>). Nach Ausweis des Bürgerbuches von 1445 waren jedoch die meisten Herbergen in der Lausannegasse und am Markt beim Spital<sup>76</sup>). Die Gefolgschaften besonderer Gäste, wie etwa jene von Papst Martin V., Kaiser Sigismund oder Herzog Amadeus VIII. von Savoyen, übernachteten entweder bei reichen Bürgern oder fanden in der Johanniterkommende, dem St. Bernhards-Hospiz sowie im Spital der Weber im Mattenquartier Unterschlupf. Bedeutende Personen logierten auch in den Klöstern, allen voran bei den Franziskanern<sup>77</sup>).

Verpflegung und Beherbergung wurden in Freiburg häufig als Nebenerwerb betrieben. Die wenigen um 1450 ausdrücklich als *hospes* und *tabernarii* ausgewiesenen Personen durften dem Umfang des Durchgangsverkehrs aber nicht gerecht geworden sein<sup>78</sup>). Ein Indiz dafür stellen etwa die hauptberuflich als Weber tätigen Wirte Henslinus Helt und Petrus Chamblod. Sie werden nämlich im Notariatsregister gleichzeitig als Gastleute ausgewiesen<sup>79</sup>). Diese nebenberuflichen Wirte waren zumeist verhältnismäßig vermögend und häufig selbst im Handel tätig. Einige von ihnen erreichten relativ einflussreiche Stellungen in den städtischen Räten. So etwa der Ratsherr Johannes d'Avry und der Stadtschreiber Berardus Chaucy, der dem Rat seine Gaststätte mehrfach für Zusammenkünfte zur Verfügung stellte<sup>80</sup>).

74) STRUB, *La ville de Fribourg* (wie Anm. 67), S. 147–159, 167ff.

75) IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), *Itinéraire* FR 1, S. 2.

76) PORTMANN, *Bürgerschaft* (wie Anm. 7), S. 167.

77) CASTELLA, *Histoire du canton de Fribourg* (wie Anm. 22), S. 100f.; Jeanne NIQUILLE, *Les premières institutions sociales*, in: *Fribourg – Freiburg* (wie Anm. 8), S. 230–259, hier: S. 253f.

78) Vgl. Jean-Nicolas-Elisabeth BERCHTOLD, *Histoire du Canton de Fribourg*, Bd. 1, Fribourg 1841ff., S. 226: Berchtold erwähnt zwölf Herbergen, von denen jedoch nur wenige im Bürgerbuch von 1445 auftauchen; s. auch PORTMANN, *Bürgerschaft* (wie Anm. 7), S. 167.

79) Hektor AMMANN (Hg.), *Mittelalterliche Wirtschaft im Alltag. Quellen zur Geschichte von Gewerbe, Industrie und Handel des 14. und 15. Jahrhunderts aus den Notariatsregistern von Freiburg im Uechtland*, Bd. 1, Aarau 1942f., dort: Nr. 1219, 1728. Ebenso werden in den Notariatsregistern einige Beruflose als Wirte ausgewiesen: z.B. Henslinus Mutzo (Nr. 1202) und Perrodus Domdidier (Nr. 1834).

80) BERCHTOLD, *Histoire du Canton de Fribourg* (wie Anm. 78), Bd. 1, S. 226; Eveline SEEWER, *Die Bedeutung des Weins im spätmittelalterlichen Freiburg im Uechtland*, in: *Freiburger Geschichtsblätter* 64 (1985/86), S. 7–106, s. bes. S. 30–36.

## III. DIE FREIBURGER BAURECHNUNGEN DES 15. JAHRHUNDERTS

Bereits um das Jahr 1400 widmeten sich zahlreiche Rubriken innerhalb der Freiburger Stadtrechnungen dem öffentlichen Bauen. Jene, die mehrheitlich Ausgaben für Straßenausbauten enthielten, wurden von den Freiburger Stadtschreibern zumeist mit *melliorar les chemin* überschrieben. Bis 1420 erfassten sie die Reparaturen der wichtigsten Straßenzüge noch einzeln. Nach 1450 wurde die Rubrik meistens mit *melliorar les chemyns et ancien edifices* überschrieben<sup>81)</sup>. Was diese Rubrik der *ancien edifices* alles umfassen konnte, fiel je nach Seckelschreiber unterschiedlich aus. Wie die Rechnungen der 1470er Jahre zeigen, handelte es sich dabei um Reparaturen am Haus des Stadtschreibers<sup>82)</sup>, den Neubau des Zunft- und Materialhauses der Stadtmaurer<sup>83)</sup>, um Ausgaben für benötigtes Baumaterial, wie etwa die Lieferung von Lehm<sup>84)</sup> oder Dachziegeln für St. Johann auf der oberen Matte<sup>85)</sup>, oder für das Entrinden von Bauholz<sup>86)</sup> bis hin zum Entgelt für Glocken oder den Bau des Glockenturmes der St. Nikolaus-Kathedrale<sup>87)</sup>, für die eigentlich ein eigener Rechnungsposten vorgesehen war.

Einer ähnlichen inhaltlichen Beliebigkeit unterlagen auch die Posten für den Aus- und Neubau von Brücken, der 1420 noch *mission por lez pont* genannt wurde<sup>88)</sup>. Nach 1450 enthält er neben den Arbeiten an Brücken auch Ausgaben für den Unterhalt von Wasserbauten, vor allem von Schwellen und Dämmen in Saane und Galternbach<sup>89)</sup>.

Auch wenn um 1450 die meisten großen städtebaulichen Vorhaben abgeschlossen waren – dazu gehörte etwa die vierte Stadtummauerung, die das Spitalquartier umschloss –, dokumentierte die inhaltliche Ausdifferenzierung der Baurubriken in den Stadtrechnungen nicht nur den rationaleren Umgang mit Schriftgut, sondern auch ein wachsendes Interesse des Rates an der Kontrolle der Verkehrswege. Während sich in den Rechnungen der 1450er Jahre im Schnitt jährlich elf Einträge auf den Ausbau der Straßen beziehen, werden zwischen 1470 und 1480 rund 25 Posten für den Straßenunterhalt ausbezahlt<sup>90)</sup>. Weniger markant ist dieser Anstieg hingegen bei den Brücken, wo der Mittelwert um 1450 bei 15, um 1470 bei 17 Einträgen pro Jahr liegt. Diese Entwicklung wird in Spitzenjahren besonders deutlich: Der Brückenbau an der Sense im Jahre 1470 wirkte sich nämlich auch auf den Ausbau der Verkehrsstraßen aus. Von den 57 erfassten Straßenbauaufträgen in

81) CT 134a, 1470/I, S. 57.

82) Reparaturen am Haus des Stadtschreibers: CT 150, 1477/II, fol. XXXv.

83) Neubau der *Maisonnetta des massons*: CT 149, 1477/I, S. 98, 100, 104.

84) Lehm (*arsille*): CT 146, 1475/II, S. 81f.

85) Dachziegel für St. Johann: CT 152, 1478/II, fol. XXXIII.

86) Bäume entrinden: CT 146, 1475/II, S. 78.

87) Glockenturm von St. Nikolaus: CT 151, 1478/I, fol. XXVIIIv.

88) CT 36, 1420/II, S. 105.

89) Verschiedene Baumaßnahmen an Schwellen: CT 140b, 1473/I, Rubrik *ponts*, S. 1–4.

90) Es handelt sich dabei um den Mittelwert aus allen in beiden Rubriken enthaltenen, mit dem Straßen- oder Brückenbau zusammenhängenden Erwähnungen.

diesem Jahr beziehen sich mindestens 30 auf die Bernstraße<sup>91</sup>). Die meisten Posten hatten dabei mit Ausbesserungen in der Fahrbahn zu tun, wobei am häufigsten nicht näher bezeichnete Abnutzungsschäden genannt wurden. Dazu gehörten das Auffüllen der löchrigen Fahrbahn mit Kies und Reisigbündeln, das Abspitzen hervorstehender Steine und die Beseitigung von Eisflächen oder auch das Heranschaffen von ausreichenden Mengen Baumaterial, in erster Linie Steine in allen Größen sowie verschiedenste Arten von Holzbrettern, Reisigbündeln, Balken, Nägeln und Tauen<sup>92</sup>). Allerdings wurden auch besondere Vorkommnisse vermerkt, wie etwa eine Lawine, die auf die Straße vor dem Berntor niedergegangen war und dieses blockiert hatte<sup>93</sup>). Bei Unfällen musste die Stadt auch die Kosten übernehmen. So wurde im Frühjahr 1475 eine nicht näher beschriebene Anzahl von Handlangern dafür entschädigt, dass sie einen deutschen Wagen aufzurichten halfen, der auf der steilen Stadtbergstraße umgekippt war<sup>94</sup>).

Betrachtet man die Orte, an welchen zwischen 1450 und 1480 Straßenreparaturen vorgenommen wurden, so fällt auf, dass die meisten von ihnen innerhalb der Stadtmauern oder im näheren Umfeld der Stadttore lagen. Nur die Bernstraße, die in den Quellen als *Chemin de la Singina* oder *Sarina* – Straße an der Sense beziehungsweise Saane – bezeichnet wird<sup>95</sup>), scheint auf ihrer gesamten Länge zwischen Berntor und dem Flussübergang bei Neuenegg der Oberaufsicht der Freiburger Bauleute unterworfen gewesen sein. Die Trasse war in mehrere, keineswegs klar abgemessene Abschnitte aufgeteilt, die jedoch sowohl den städtischen Bauverantwortlichen als auch den Bauleuten vertraut waren. Ihre Grenzen lagen etwa am Berntor (auch Auen- oder Galterntor genannt), am Stadtberg, bei Übewil, Angstorff oder Schmitten<sup>96</sup>). Der besseren Orientierung halber wurden die Anfangs- und Endpunkte dieser Abschnitte gelegentlich mit Brunnen oder Kapellen angegeben. Mit der Aufmerksamkeit, die der Bernstraße geschenkt wurde, lässt sich nur noch jene vergleichen, die den Ausbesserungen der Straße nach Schwarzenburg entgegenge-

91) Vgl. CT 134a, 1470/I, S. 57–77, 123f.; CT 135, 1470/I, S. 57–71, 125–131; CT 136, 1470/II, S. 47–63, 97–105.

92) Damit waren alle mit *Melliorar chemin* bezeichneten Arbeiten gemeint: CT 134a, 1470/I, S. 57f., 60, 62ff., 66, 73; CT 135, 1470/I, S. 59, 64, 67; BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 49–52.

93) *Item a hensli halbsater pour melliorar une esvalanchie chissue devant le pont de la porta de berna – iii s iiii d.* CT 134a, 1470/I, S. 59.

94) *Item pour despens fait per aulcons compaignies qui aydarent a sallir ung cher dalamagne qui estoit e(ver)jebila oudit chemin dou stadtborg fait per le banderet le loge:* CT, 1475/1, S. 47.

95) *Chemin de la Singina:* CT 134, 1470/I, S. 62, 75; CT 147, 1476/I, S. 89; CT 148, 1476/II, S. 102; CT 149, 1477/I, S. 107; CT 150, 1477/II, fol. XXXIIIv. *Chemin de la Sarina:* CT 139b, 1472/III, S. 3.

96) Die Bezeichnung der einzelnen Straßenabschnitte sind alles andere als einheitlich: *Chemin du Statberg* taucht in den Stadtrechnungen zwischen 1450–1454 sowie zwischen 1470–1480 62 mal auf, Straße am Berntor: 1 mal, Auentor: 1 mal, Straße jenseits des Galternquartiers: 11 mal, der Straßenabschnitt zwischen Berntor und Angstorff: 1 mal, die Straße in Übewil: 2 mal, die Straße jenseits von Schmitten: 2 mal; vgl. auch IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), Itinéraire FR 1, Karte 1185.4.

bracht wurde. Sie betraf die Abschnitte am Schönberg im Osten der Stadt bis nach Taffers<sup>97)</sup>. Auch der Straßenabschnitt jenseits des Tores von Bourguillon, das bereits zu Beginn des 15. Jahrhunderts von überdurchschnittlicher Bedeutung gewesen war, wurde in der besagten Zeit mindestens zweimal ausgebessert<sup>98)</sup>. Sieht man einmal von den rund sechs Einträgen zum allgemeinen Unterhalt von Landstraßen ab, brachte der Rat den Routen im Norden und Westen der Stadt wesentlich weniger Beachtung entgegen. Die Freiburger Stadtführung überließ hier den Unterhalt zumeist ansässigen Landleuten<sup>99)</sup>.

Der Straßenunterhalt innerhalb der Stadtmauern war vor allem von der Geländebeschaffenheit der jeweiligen Gasse abhängig. Entsprechend häufig mussten die steilsten Wege repariert werden, wobei regelmäßig große Mengen Holz, Steine, Reisigbündel und Kalk verbaut wurden<sup>100)</sup>. Dazu gehörten neben dem nicht gepflasterten Stalden, der im Schnitt fast jedes Jahr ausgebessert werden musste, auch die ansteigende Straße von der Matte zum Tor von Bourguillon und die *rue des Forgeons* (Schmidengasse) im Galternquartier, die die Fortsetzung der Bernstraße innerhalb der Stadtmauern darstellte<sup>101)</sup>. In der Neustadt sowie in den Quartieren der Oberstadt war der Straßenbauaufwand mit Ausnahme des regelmäßig ausgebesserten Marktplatzes beim Spital entsprechend geringer.

Die Ausbesserungsarbeiten waren an keine bestimmte Jahreszeit gebunden. Wie die wenigen datierten Einträge allerdings zeigen, fanden sie zwischen Januar und Mai etwas häufiger statt. Gründe dafür waren das Eis und die anschließende Schneeschmelze, die die größtenteils ungepflasterten Straßen für den Durchgangs- und Marktverkehr unpassierbar machten. Im Winter musste zudem das Eis vor den Stadttoren weggekratzt werden<sup>102)</sup>.

Besonders anfällig waren ungepflasterte Straßen jedoch für Unwetter. Heftige Regenfälle konnten große Teile des Straßennetzes lahm legen und verursachten damit wirtschaftliche Einbußen. Dies geschah etwa am 15. März 1473, als zwei aufeinander folgende, besonders heftige Frühjahrsstürme die Bernstraße schwer beschädigten. Dadurch wurde die

97) *Chemin du schöneberg*: CT 104, 1454/II, S. 72; CT 137, 1471/I, S. 52; CT 147, 1476/I, S. 86; *chemin de tavel vers milchbrunnen*: CT 144, 1474/2, S. 59; CT 146, 1475/2, S. 75; CT 147, 1476/1, S. 79, 100, 108; CT 150, 1477/II, fol. XXXIII; IVS Dokumentation Fribourg (wie Anm. 45), Itinéraire FR 1, Karte 1185.4.

98) *Chemin delay de Burguillon*: CT 139b, 1472, S. 5; *Chemin derier la tor dessus dou bisemberg*: CT 95/I, 1452/I, S. 83.

99) BOSCHUNG, Eine Ratsverordnung aus dem Jahre 1506 (wie Anm. 66), S. 75f.

100) Z.B.: *Item a hensli walther pour charreyer marrin por mellorar le staldo*: CT 104, 1454/II, S. 71; *Item a pommond pour charreyer platron oudit staldo*: CT 104, 1454/II, S. 71; *Item a burriginon pour due journees de son cher a ü ch[vauls] charreyer platerons de chagno pour le staldo*: CT 146, 1475/II, S. 76; *Item a richard muot et augustin pour ix journees abbate et fendre marrin ou tann pour le staldo*: CT 148, 1476/II, S. 106.

101) In der behandelten Zeit wird der Stalden 13 mal ausgebessert, die Straße zum Tor von Bourguillon/Bisemberg 10 mal, die Straße am Galtern 11 mal.

102) *Item a jehan cornet qui ha chappla la glasse per plusours jours desoubs la porta dommary*: CT 101, 1453/I, S. 50; *Item a gottrow pour i jornee manouvre chaplar glasse ou chimin vers la chamba por le qmandement de jehan mestral*: CT 147, 1476/I, S. 77.

Trasse rund eine Woche vor Beginn des achttägigen Frühlingmarktes über weite Strecken unpassierbar. Besonders stark betroffen war der steile Straßenabschnitt am Stadtberg, doch auch Abschnitte zwischen Übewil und Schmitten wurden nicht verschont<sup>103</sup>). Zudem war auch die Brücke vor der städtischen Ziegelei in Villars-sur-Joues vom angestiegenen Wasser mitgerissen worden. Lokale Bauleute übernahmen später deren Instandsetzung<sup>104</sup>).

Für die Reparatur der Bernstraße bot der Venner der Au noch am selben Tag neun Arbeiter auf. Diese begannen umgehend mit Ausbesserungsarbeiten an der Straße am Stadtberg und vor dem Tor von Bourguillon<sup>105</sup>). Um wirtschaftliche Folgeschäden möglichst rasch abzuwenden, wurden in den folgenden Tagen 28 zusätzliche Bauleute für die Ausbesserungsarbeiten am Stadtberg herangezogen. Der Freiburger Rat belohnte die vorwiegend in der Landschaft kurzfristig aufgebotenen Arbeiter mit zusätzlichem Schenkeinwein<sup>106</sup>). Das Ausmaß der Schäden war jedoch so groß, dass manche Arbeiten bis in den Sommer weitergeführt werden mussten. Die Geschwindigkeit, mit welcher der Rat diese Ausbaumaßnahmen traf, war kein Zufall. Ähnlich schnell reagierte er zwei Jahre später auf ein Unwetter, das dieses Mal nicht nur den Landstraßen, sondern auch den Stadtstraßen zugesetzt hatte<sup>107</sup>).

Weit häufiger als die Straßen mussten die größtenteils aus Holz bestehenden Brücken repariert werden. Da es sich dabei mit Ausnahme des Neubaus an der Sense meistens um konstante Kosten handelte, lässt sich aus den Abrechnungen nicht direkt auf eine stärkere Nutzung schließen. Die Brückenabrechnungen in Freiburg dokumentieren zudem nicht nur die Bemühungen des Rates um die drei Stadtbrücken, sondern auch um die hölzernen Hebebrücken vor den zahlreichen Stadttoren und den steinernen Brücken in der Innenstadt, mittels derer man die Geländeunterschiede im Burgenquartier überwand<sup>108</sup>).

103) *Item a xii compaignons de plusieurs lieuss sur le pays qui melliorarent per deux fois le chemin dez fanarges appres lez deux ovaes per leur boire per le commandement dudit banderet*: CT 142b, 1473/II, Rubrik *Melliorar chemins*, S. 2

104) *Item a ceulz de villar les jons pour leur peyne quilz heurent entre deux fois a reviar laignie qui damageit le pont de la tiollery durant la ovale et pour y faire certains mellioyemes por le commandement du banderet*: CT 143b, 1473/II, Rubrik *Melliorar chemins*, S. 2.

105) *Item a viiii compaignons lesquelz per le commandement au banderet de loge melliorar le chemin du stadberg qui fust rompu per lovale du temps qui venist le jour dez x(v) martis per viiii jorn*: CT 143b, 1473/I, Rubrik *Melliorar chemins*, S. 1; *Item a nicod rachat por una journee de manouvre a melliorare le chemin sur montorge* (St. Jost): CT 143b, 1473/I, Rubrik *Melliorar chemins*, S. 3.

106) *Item a xv compaignons qui melliorarent ledit chemin appres le second vile pour leur bon per le commandement dudit banderet*: CT 143b, 1473/II, Rubrik *Melliorar chemins*, S. 2; *Item a xii compaignons de plusieurs lieuss sur le pays qui melliorarent per deux fois le chemin dez favarges appres lez deux ovaes per leur boire per le commandement dudit banderet*: CT 142b, 1473/II, Rubrik *Melliorar chemins*, S. 2.

107) *Item a jehan moyno de proulez pour iii journees et die de son ch(evaul) charreyer en plusieurs lues tant en la ville com(ment) dessus quant lez chimins furent desruynez por lez ploge*: CT 146, 1475/II, S. 75.

108) Z.B. *den pont du Petit-Paradis* oder *den pont de la Chapelle* (pont Notre-Dame); s. STRUB, *La ville de Fribourg* (wie Anm. 67), S. 32.

Zu den besonders beanspruchten Holzbrücken gehörten zwischen 1450 und 1480 jene vor den Toren von Bern (*porte de Stades*), Lausanne (*porte de Jacquemart*) und Murten (*porte de Donnamary*)<sup>109</sup>. Die Hebebrücke am Tor von Donnamary musste im Winter 1471/72 sogar vollständig ausgewechselt werden: Der zweite Stadtzimmermann Marmet Bollion fasste den Auftrag zusammen mit seinen Handlangern und wurde für insgesamt 55 Arbeitstage entschädigt<sup>110</sup>. Zu den am stärksten beanspruchten Teilen der Hebebrücken gehörten neben der Fahrbahn vor allem die Brückenseile. Zwischen 1450 und 1452 wurden jene an den Hebebrücken vor den Toren von *Bisemberg* und von *Jaquemart* ausgewechselt. 1470 stellte der Freiburger Seilmacher Pierre auch neue Taue für die Hebebrücke am Berntor her<sup>111</sup>.

Weit höhere Kosten verursachten die großen Stadtbrücken: die Bernbrücke, die Mittlere sowie die St. Johannis-Brücke. Noch im 15. Jahrhundert bestanden alle drei mehrheitlich aus Holz. Ihr Fundament bildeten aus metallbeschlagenen Pfählen zusammengesetzte Joche, die mittels eines schweren Hartholzschlägels in den sandigen Untergrund der Saane gerammt wurden<sup>112</sup>. Auf ihnen ruhte die gesamte Fahrbahn aus bohlenbedeckten, schweren Längsbalken (Ansbäume), die im Freiburger *patois* die ungewöhnliche Bezeichnung *tonruoten/donruoten* erhielten<sup>113</sup>. Darüber wurde der Oberbau mit dem ziegelbedeckten Dachstuhl errichtet. Um die Brücken besser mit dem Uferbereich zu verankern, wurde häufig ein zusätzliches, steinernes Gewölbe mit Widerlager gemauert<sup>114</sup>.

Alle Brücken wurden regelmäßig von der Saane beschädigt oder sogar zerstört. Aktenkundig wird dies erstmals 1402, als die Bernbrücke von einem Hochwasser stark in Mitleidenschaft gezogen wurde<sup>115</sup>. 1432 mussten wiederum alle drei hölzernen Joche an der Mittleren Brücke ausgetauscht werden<sup>116</sup>. Auch wenn manches darauf hindeutet, dass bereits in den 1470er Jahren versucht wurde, Brückenjoche durch steinerne Pfeiler zu er-

109) Zu den besagten Türmen s. ebd., S. 104–109, 111f., 123–128, 180–185.

110) *Item a marmet bollion et a ses compagnions pour xii journez faire le pont levey de la porta donnamary* [...]: CT 138, 1471/II, S. 72; *Item a marmet bollion et a ses qmpagnions pour xxx journees de chappuis a faire le pont levey de la porte donnamary*: CT 138, 1471/II, S. 72; *Item a marmet bollion wiprecht et rotey pour xiii journee ou pont levy de la porta donnamary*: CT 138, 1471/II, S. 73.

111) *Item pour una corda nouva ou pont dou bisemberg*: CT 95, 1450/I, S. 10; *Item a jehan peider pour cordes employes ou pont levey de la porta de stades*: CT, 1452/II, S. 52; *item a pierre le cordier pour cordes prinses de luy por lez pons de lingleta de jaquemar*: CT 134a, 1470/I, S. 57.

112) *Malliet* genannt, wird dieser Schlägel (bestehend aus einem standsicheren Gestell mit einem aufziehbaren Gewicht) aus einem Stück Hartholz, das der Stadt 1431 vom Abt von Altenryf geschenkt worden war; in den Quellen erscheint er mehrfach im Zusammenhang mit der Erneuerung der Brückenpfähle; vgl. BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 39, Anm.1, S. 36, Abb. III.

113) Vgl. ebd., S. 32, 40f.

114) CT 136, 1470/II, S. 101.

115) CT 1, 1402/II, S. 68, 134.

116) CT 60, 1432/II, S. 56.

setzten, sind solche erst 1526 für die Bernbrücke belegt<sup>117)</sup>. Diese Joche mussten allerdings nicht nur Hochwassern widerstehen, sondern auch dem frühjährlichen Schwemmholz. Zusätzlich wurden die Brücken trotz vorhandenen Eissporen jeden Winter von Treibeis bedroht. Zwischen Neujahr und Ende Februar wurden deshalb regelmäßig Bauleute mit dem Loshacken unter den Brücken verkeilter Eisschollen beauftragt<sup>118)</sup>.

Auch die nach 1450 vermehrt angebrachten Flussverbauungen konnten nicht verhindern, dass die Brücken alle paar Jahre stark beschädigt wurden. Im Frühjahr 1451 wurde an der Mittleren und an der St. Johannis-Brücke mindestens ein Joch weggespült. Letztere büßte zudem eines der steinernen Gewölbe samt Widerlager ein. Dies bedingte nicht nur zahlreiche Zimmermannsarbeiten, sondern machte zusätzlich auch Maurer- und Schmiedearbeiten notwendig. So wurde etwa der Stadtschmied, Meister Heinrich von Morsperg, beauftragt, für die Joche an beiden Brücken 14 metallene Pfahlschuhe anzufertigen<sup>119)</sup>.

Solch schwerwiegende Zerstörungen lassen sich an den Freiburger Stadtbrücken im Schnitt alle 20 Jahre belegen. Die Fahrbahn musste dagegen etwa alle fünf Jahre ausgeteert werden. Davon war zumeist der Belag aus Bohlenbrettern betroffen. Mitunter mussten aber auch die tragenden, vierkantigen Eichenstämmen ausgetauscht werden. Manchmal kamen die Ausbesserungen allerdings zu spät: Als am 23. September 1475 der Herbstmarkt eröffnet wurde, musste notfallmäßig ein fremder Baumeister, der im Auenquartier zu Gast weilte, zusammen mit einigen Handlangern die Mittlere Brücke reparieren. Während der Nacht hatten sich dort nämlich zwei Balken aus der Fahrbahn gelöst<sup>120)</sup>.

Noch schlimmer traf es die Freiburger Bauleute am 20. Mai 1481. Nach der Zerstörung der Mittleren Brücke hatten sie ein Hilfsgerüst über den Fluss errichtet, von dem aus die neuen Jochpfähle eingeschlagen werden sollten. In der Nacht wurde dieses Gerüst jedoch von der erneut angestiegenen Saane unterspült. Als die Zimmerleute es am nächsten Mor-

117) Die Errichtung der steinernen Joche an der Bernbrücke geht auf Meister Ulrich Ruffiner zurück; s. STRUB, *La ville de Fribourg* (wie Anm. 67), S. 203; CT 248, 1526/II, fol. 21/25.

118) *Item a jacob loupper et cuonrat krummenstollen pour despens fait einchie leurs pour plusieurs q(om)pagnons qui chaplarent la glasse de soubz lez ponts*: CT 135, 1470/I, S. 127; *item a richard peider pour despens fait enchie per plusieurs compaignons qui chaplarent et destupillaret la glasse de soubz les pons hiver passe [...]*: CT 136, 1470/II, S. 98; *Item a falko heintzmann stoss et aultres compaignons pour despens fait por lour la dimenche devant purification quant lour chapplarent la glasse desoubz lez pont*: CT 147, 1476/I, S. 125; *Item a jacky mynnen, hamns mursing, peter schauffer, zanfelli, üilly mynnen, üilly schnider, richard muot pour vii journees chapplare glasse desoubz les pons a iii s por jour*: CT 149, 1477/I, S. 143.

119) *Item a meister heinrich de morsperg maresch(al) pour la fatzon de vii soules employes ou pont de s jehan la piece l s.*, *Item oudit meister heinrich pour la fatzon du viii soules employes ou pont dou meyten la piece por xxx s somma – xii lbr*: CT 97, 1451/1, S. 77.

120) *Item a cuonrat laris hoste dez asseitiv(es) en loge pour despens fait per plussieurs qmpaignons qui saidarent a melliorar le pont du meyten ouquel estoent chisus ü tras la nuyt de la foire*: CT 146, 1475/2, S. 147.

gen betreten wollten, brach es durch. Mehrere Arbeiter wurden vom Fluss fortgerissen<sup>121)</sup>.

Das größte und entsprechend teuerste Freiburger Brückenbauvorhaben im 15. Jahrhundert war die Sensebrücke bei Neuenegg an der Grenze zwischen Freiburger und Berner Territorium, das bereits Peter Boschung in einer detaillierten Studie aufgearbeitet hat<sup>122)</sup>. 1467 war das Gebiet zusammen mit dem Recht, eine Brücke samt Zollstätte errichten zu dürfen, an Freiburg übergegangen. Im Tausch dafür überließ der Freiburger Rat den Bernern seine Besitzungen in Gümmenen und Mauss<sup>123)</sup>. Die Bauarbeiten begannen in der Nähe des Gasthauses *an der sensen* unmittelbar nach dem Erwerb des Grundstücks im Jahre 1470. Im Winter 1469/70 wurde das Baumaterial in einem Schuppen auf der Wiese am linken Senseufer eingelagert. Nach der Schneeschmelze im Mai wurden alle nötigen Maschinen und Werkzeuge der Brückenbauer, ein Aufzug, der Schlegel sowie die Pfahlschuhe, Tauen und das Eisenwerk, mit Wagen zur Baustelle geschafft. Dort wurde zuerst ein Gerüst über den Fluss errichtet. Dann wurden mit dem Schlegel die Jochpfähle in den harten Flussboden gerammt. Um den 4. Juli herum waren Joche und Widerlager fertiggestellt. Es folgte das Zusammenbinden der Joche und das Verlegen der Längsbalken. Quer dazu wurden eichene Bohlenbretter gelegt, die die Fahrbahnunterlage bildeten. Mitte August wurde der Oberbau errichtet. Um den 25. November wurde schließlich der Dachstuhl fertiggestellt und mit rund 31 000 Flach- und 400 Firstziegeln gedeckt. Als Unterlage dienten 4 000 Schindeln. Obwohl noch manche kleinere Arbeit verrichtet werden musste – etwa das Anbringen eines Fallgatters oder das Bedecken der Fahrbahn mit Erde –, war die Brücke dem Verkehr bereits am 21. September übergeben worden<sup>124)</sup>.

#### IV. DIE ORGANISATION UND DIE AKTEURE DES BAUWESENS

Die Aufsicht und Koordination der Straßen- und Brückenbauarbeiten oblag der obersten Freiburger Baubehörde, dem kleinen Rat, wobei vor allem den vier Quartiervergnern eine besondere Rolle zukam. Was die städtischen Handwerker angeht, so unterhielt der Rat neben zwei Zimmerleuten, die für alle Holzarbeiten in der Stadt verantwortlich waren,

121) Vgl. Die Beschreibung des Hochwassers von 1481 durch den Chronisten Sterner: [...] *und darnach als das Wasser verlief, do macht man die brügk wider und schlugend die werklüt vorjoch [...], do kam in einer nacht aber ein gewässer und do am morgern die werklüt an der brügken werken wollten, do viel inen das gerüst, damit man die pfyler inschlacht, über die brügken ab und etlich werklüt darmit und furt das wasser ein joch enwäg*; in: Albert BÜCHI, Die Chroniken und Chronisten von Freiburg im Uechtland, in: Jahrbuch für Schweizer Geschichte 30 (1905), S. 322.

122) Siehe Anm. 44.

123) Peter BOSCHUNG, Die Grenzregelung von 1467 zwischen Bern und Freiburg, in: Freiburger Geschichtsblätter 47 (1955/56), S. 78; DERS., Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 24.

124) DERS., Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 37–42.

nach 1450 in jedem Quartier zwei zusätzliche Quartierbaumeister, deren Hauptaufgabe der Häuserbau war<sup>125)</sup>. Sowohl die Quartierbaumeister (*masonarre*) als auch die städtischen Zimmerleute (*chappuis de la ville*) vergaben als eigenständige Subunternehmer Einzelaufträge an eine Vielzahl zumeist bewährter Handwerker<sup>126)</sup>. Dabei handelte es sich allein zwischen 1450 und 1480 um rund 200 Personen aus allen möglichen Berufsgattungen, wobei jedoch die Gruppe der haupt- und nebenberuflichen Zimmerleute am größten war. Ferner gehörten auch Maurer, Schwellenmeister, Seiler, Schmiede, Ziegelmacher, Dachdecker und Wagner dazu, die mehrfach städtische Aufträge übernommen haben. Der größte Teil dieser Bauleute war in der Stadt ansässig. Für den Straßenunterhalt außerhalb der Stadtmauern wurden zumeist Personen vom Land herangezogen. Diese arbeiteten im besten Fall wie die Steinmetzen, Dachdecker oder Holzfäller im Taglohn. Beim Bau der Sensebrücke kann allerdings auch ein hoher Anteil an Fronarbeit nachgewiesen werden<sup>127)</sup>.

Die Oberaufsicht über den Unterhalt der Stadtstraßen war um 1450 Sache der bereits erwähnten Quartiervenner. Reparaturarbeiten an Landstraßen – allen voran der Bernstraße – wurde dagegen meist über zeitlich begrenzte Einzelverträge geregelt, welche die Venner des Auenquartiers mit Bauleuten aus der Stadt abschlossen. Solche Verträge lassen sich erstmals zu Beginn der 1470er-Jahre belegen. So schloss der Venner der Au, Peter Pavillard, im Jahre 1470 mit dem Quartierbaumeister Hans Fegely und mit zweien seiner Handwerksleute einen Instandhaltungsvertrag ab, worin sie sich verpflichteten, die Bernstraße zwischen Stadtberg und Übewil während des gesamten Winters begehbar zu halten<sup>128)</sup>. Die Initiative für diese Verträge konnte jedoch auch vom den Quartierbaumeistern ausgehen. So beauftragte Ulman Techtermann 1471 den im Straßenbau bewährten Jacob Heymo mit dem Unterhalt einiger Straßenabschnitte auf der Anhöhe von Villars-les-Joues für den folgenden Winter<sup>129)</sup>. Ähnliches galt auch für die Straße jenseits des Tors von Bourguillon, deren Unterhalt Hans Fegely 1472 ebenfalls einem vertrauten Baumeister überließ<sup>130)</sup>.

Diese Verträge waren das Ergebnis einer Rationalisierung der Straßenpolitik in Freiburg, die nicht nur als Folge des Übergangs zu Savoyen nach 1452 zu werten ist, sondern

125) Vgl. z.B. StaFR, Besatzungsbuch 1 (1448–1475), 1453, fol. 33v, 35v, 36.

126) BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 48f.

127) Ebd., S. 85–94.

128) *Item a hensli volmans de brunisperg per melliorar lez chemins en plusieurs lieuss sur sur le pays per marchie fait avec luy per le banderet du borg*: CT 134, 1470/1, S. 77; *Item a marmet schriberly per pact fait avec luy pour pierre pavillard bandere de logy pour tenir en estat le chemin du stadtborg dix la pourta insque a la trolleire [Ziegelei] pour cy yver*: CT 136, 1470/2, S. 57.

129) *Item a jacob heymo per marchie fait avec luy per ulman tochterman de meliorar certains chemins vers la pont de villar les jous et sur la planche*: CT 138, 1471/2, S. 72; *Item a willi furer pour ce qil ha melliora le chimin du stadtborg et du milchbrunnen cestuy yver passe por patt [Vertrag] fet*: CT 147, 1476/1, S. 79.

130) *Item a jacky winhard per melliorar les chemins delay de burguillon por marchie fait avec luy per hensli voguilli*: CT 139b, 1472/2, S. 5.

auch dem Versuch diene, die eigene Landschaft im von den Habsburgern hinterlassenen Herrschaftsvakuum stärker an sich zu binden.

Eine mehr oder weniger freiwillige Rolle spielten dabei auch jene Gastwirte, deren Gasthäuser direkt an der Bernstraße lagen. So wurde etwa der Wirt und spätere Zöllner an der Sense, Ulrich Hidler, 1470 vom ersten Stadtzimmermann Hans Sterchi mehrfach als Handlanger beim Brückenbau eingesetzt. Zudem wurde der als *hoste de la Singina* bezeichnete Hidler 1475 für die Überwachung von Maurerarbeiten auf der Bernstraße entlohnt<sup>131</sup>). Im gleichen Jahr war auch Marty Tecken, der Wirt des »Kreuzes« in Schmitten, zusammen mit drei Handlangern vom Venner der Au verpflichtet worden, den Straßenabschnitt *au dela de favargez* – jenseits von Schmitten – instand zu halten<sup>132</sup>).

Eine besondere Aufgabe im Straßenbau kam den Torwächtern und Weibeln zu. Während letztere für die Rekrutierung von Tagelöhnern aus den umliegenden Dörfern verantwortlich waren<sup>133</sup>), gehörte der Unterhalt der Straße vor den Toren zu den Pflichten aller Torwächter. Jehan Cornet, der Wächter am Tor von Donnarnary, wurde 1453 auch für das Wegkratzen von Eis an seinem Tor entlohnt<sup>134</sup>).

Dass der Rat bei der Erteilung von Aufträgen im städtischen Bauwesen zumeist auf einen kleinen Kreis von bewährten Handwerkern zurückgriff, zeigt etwa das Beispiel von Marmet Bollion, der seit 1438 das Torwächteramt am Platztor (*Porte des Plates*) innehatte. Als gelernter Zimmermann spielte er bis 1472 beim Unterhalt der Stadtbrücken eine wichtige Rolle. Im besagten Zeitraum taucht sein Name über 100 mal in den Baurechnungen auf. Dies hing weniger mit seinem Torwächteramt denn mit der Stellung als zweiter Stadtzimmermann zusammen, die er zwischen 1451 und 1472 innehatte. Seine überdurchschnittliche Präsenz bei den Bau- und Ausbesserungsarbeiten an den Freiburger Stadtbrücken verdankte er jedoch den politischen Kontakten, die er zwischen 1450 und 1475 als Mitglied des Rates der 200 für das Spitalquartier geknüpft hatte<sup>135</sup>). Zudem wurde er nach 1455 für fünf Jahre Quartierbaumeister. Nach 1460 taucht er auch als ständiger Gehilfe des ersten Stadtzimmermanns Hans Sterchi auf, dem die Bauleitung der Sensebrücke oblag<sup>136</sup>). Bollion wurde hier nur am Rande eingesetzt: Neben zahlreichen unspezifischen Zimmermannsarbeiten war er in regelmäßigen Abständen für die Untersuchung des Bauzustandes

131) Vgl. BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 45: *Item a villy hidler hoste de la singina pour despens fait [avec] lui per lez matzons et aultres qompagnions qui melliorarent le chemin de la singina.*

132) *Item a marty tecken von dem crutz zum schmitten et a trois aultres compaignons pour melliorar le chemin de lay dez favargez per le q(o)mandement du banderet de loge: CT 146, 1475/II, S. 72.*

133) *Item a hensli wannenmacher sontier per vna jornee tramis sur le pays por faire melliorar les chemins: CT 140b, 1473/1, S. 8.*

134) *Item a jehan cornet qui ha chappla la glasse per plusours jours desoubs la porta donnarnary: CT 101, 1453/I, S. 50.*

135) Vgl. StaFR, Besatzungsbuch 1 (1448–1475).

136) BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 57, Anm. 2.

der Stadtbrücken verantwortlich<sup>137</sup>). Überdies hat er zusammen mit seinen Gehilfen Bauholz aus den Stadtwäldern am Maggenberg, Bontels, vom Schönberg und der Gegend um Ubewil herangeschafft, Ansbäume zugeschnitten, Wasserschwellen gebaut, mehrfach Brückenjoche an der St. Johans-Brücke errichtet beziehungsweise bestehende Joche ausgebessert und Wölbsteine für die steinernen Widerlager herstellen lassen<sup>138</sup>). Dabei griff er zumeist auf eine Gruppe von vier bis sechs Gehilfen zurück, zu denen unter anderem auch die oben erwähnten Schiffer Hans Herting und Ulli Granser gehörten<sup>139</sup>). Herting hat zuweilen auch Material für den städtischen Brückenbau transportiert<sup>140</sup>). Solches gilt auch für den dritten Schiffer, Hans Peder/Peyder, der offenbar nicht nur allerlei Steine und Holz für Brücken- und Straßenbau transportierte, sondern auch Taue für die hölzernen Zugbrücke am Berntor verkauft hat<sup>141</sup>). Sein Sohn Richard wurde im Winter 1470 zusammen mit einigen Handlangern für das Entfernen von Eis unter den Stadtbrücken entlohnt, aber auch zur Begleitung einer Berner Gesandtschaft eingesetzt<sup>142</sup>). Eine Zusammenarbeit zwischen zwei Handwerkern anlässlich eines Stadtauftrags ist auch bei den Maurern Jehan Merlo und Henri Pikyniot belegt, die 1470 die steinernen Widerlager der Sensebrücke auf der bernischen Seite mauerten<sup>143</sup>).

Die Kenntnisse der geläufigsten Straßen- und Brückenbautechniken scheinen bei den Freiburger Bauleuten ausreichend gewesen zu sein, so dass hier kaum auswärtige Spezialisten eingesetzt wurden. Eine interessante Ausnahme stellt jedoch der Maurer Jakob Murer dar, der in den Abrechnungen gelegentlich mit dem Beinamen *le grissineyer* bezeichnet wird und vermutlich die Maurerarbeiten bei der Vergrößerung der Scheune am Gasthaus an der Sense geleitet hat<sup>144</sup>). Er stammte aus dem norditalienischen Gressoney, einem Dorf mit deutschsprachiger Bevölkerung am Südfuss des Monte Rosa, zu dem die Freiburger Kaufleute enge Beziehungen pflegten. Da in den Stadtrechnungen neben Jacob Murer

137) CT 101, 1453/I, S. 75; CT 137, 1471/I, S. 89.

138) Ansbäume herstellen: CT 103, 1454/I, S. 37; Waldarbeiten: CT 104, 1454/II, S. 73; CT 138, 1471/II, S. 119; Wasserbauten: CT 135, 1470/I, S. 126; Brückenjoche bauen: CT 136, 1470/II, S. 102; bestehende Joche ausbessern: CT 136, 1470/II, S. 98, 100; Wölbsteine herstellen: CT 135, 1470/I, S. 125.

139) *Item a meister hans marmet bolion, wilhelm tillitzer, granser, herting et otty de rüsse pour xxvi jorn de chappuis fets sus le pont de s. jehan*: CT 102, 1453/II, S. 97.

140) Z.B. CT 98, 1451/II, S. 77; CT 102, 1453/II, S. 97; CT 149, 1477/I, S. 107; CT 150, 1477/II, fol. LVI; CT 151, 1478/I, fol. XXXI.

141) Transporte von Baumaterial: CT 98, 1451/II, S. 38, 75; CT 103, 1454/I, S. 38; Verkauf von Tauen (*corda nuova*): CT 100, 1452/II, S. 52r.

142) *Item a richard peider pour despens fait enchie per plusieurs compagnions qui chapparent et destupilaret la glasse de soubz les pons hiver passe et per aucuns de messieurs que ly ont heu acompagnie aucuns ambassadeurs de berne*: CT 136, 1472/II, S. 98.

143) CT 134a, 1470/I, S. 61, 63, 65f., 68.

144) *item a jacob murer le grissineyer pour melliorar le chimin de la singina pour xiiii journees de masson et compte la journee v s somma – lxx s, Item mais audit jacob pour emboschier la maison de la singina per compte fet avec lay por tacho [Vertrag] a luy awinent – xii lb*: beide CT 150, 1477/II, fol. XXIIIv; BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 75.

noch weitere Maurer aus diesem Dorf erwähnt werden, liegt der Schluss nahe, dass sie aufgrund ihrer besonderen Fertigkeiten eingesetzt wurden<sup>145)</sup>.

#### V. STRASSENBAU UND TERRITORIALE INTERESSEN

Warum die Bernstraße nach 1452 zur dominierenden Freiburger Route wurde, hat zwei Gründe: den Wechsel Freiburgs von Habsburg zu Savoyen sowie die starke Ausrichtung auf den Nachbarn Bern. Letztere drückte sich in einer Intensivierung der politischen Kontakte aus. Schließlich gehörte Bern zu den ersten Mächten, die nach Freiburgs Niederlage im Savoyerkrieg von 1448 wieder diplomatischen Kontakt mit der Saanestadt gesucht hatten<sup>146)</sup>. Zudem saßen zu dieser Zeit Personen im Freiburger Rat, welche die verkehrspolitische Dimension dieser Annäherung erkannt hatten. Es kommt daher nicht von ungefähr, dass einige Ratsherren, die sich als Gesandte einen Namen gemacht hatten, die Initiative zum Ausbau von Bernstraße und Sensebrücke ergriffen. Zu ihnen gehörten der bereits genannte Stadtbaumeister Hans Fegely, der Ratsherr Willi Techtermann und der Notar Jakob Lombard. Letzterer war maßgeblich am Erwerb des Grundstücks für den Brückenbau an der Sense beteiligt gewesen<sup>147)</sup>. Alle waren sie Mitglieder jenes Bauausschusses, der aus dem kleinen Rat gebildet worden war, um die gesamte Organisation des Brücken- und Straßenbaus an der Sense zu übernehmen.

Hinter allen Bemühungen stand jedoch das weitaus prominenteste Mitglied des kleinen Bauausschusses, der Freiburger Schultheiß Jean Gambach<sup>148)</sup>. Er hatte sich in zahlreichen Verhandlungen zwischen den Westschweizer Mächten ausgezeichnet. Sein diplomatisches Geschick machte ihn auch in Bern zu einem überaus geschätzten Gesandten. Entsprechend groß war sein Einfluss auf die Ratifizierung des Grenzvertrags von 1467, der den Bau der Brücke überhaupt erst ermöglichte. Die Idee zum Ausbau der Bernstraße geht vermutlich auf seine Initiative zurück. Schon 1466 hatte er Bauarbeiten in La Mottaz und an den städtischen Saanebrücken im Rat durchgesetzt<sup>149)</sup>. Seine verkehrspolitische Sensibilität zeigt sich auch darin, dass er den Bau der Brücke an der Sense zusammen mit einer städtischen Gesandtschaft fünf Mal besuchte. Er stand ferner in engem Kontakt mit den vier Quartiervennern, zu denen auch der weiter oben erwähnte Peter Pavillard gehörte. Zu diesem Netzwerk langjähriger Bauverantwortlicher gehörte auch der erste Stadtzimmermann Hans Stechli, der seine Funktion zum Zeitpunkt des Straßen- und

145) BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 75, dort Anm. 3.

146) Gaston CASTELLA, La politique extérieure de Fribourg depuis ses origines jusqu'à son entrée dans la confédération (1157–1481), in: Fribourg – Freiburg (wie Anm. 8), S. 151–183, insbes. S. 176ff.

147) BOSCHUNG, Die Entstehung des Zollamtes (wie Anm. 44), S. 34.

148) Jeanne NIQUILLE, Un avoyer fribourgeois du 15<sup>e</sup> siècle: Jean Gambach, in: SZG 1 (1951), S. 1–38, hier: S. 32f.

149) StaFR, RM Nr. 4, 12. Juli 1466; CT 128, 1466/II, S. 34.

Brückenbau seit 24 Jahren innehatte. Die Erteilung der technischen Bauleitung für diesen prestigeträchtigen Auftrag hatte somit auch mit seiner persönlichen Bindung an den Rat zu tun.

Der Ausbau und spätere Unterhalt der Bernstraße, der im Rat breite Unterstützung fand, blieb das einzige Straßenbauvorhaben, mit dem es der Stadt auch mittelfristig gelang, eigene Herrschaftsansprüche in der Landschaft umzusetzen. Letztere war bis 1452 von den meisten Forderungen der Stadt, wie zum Beispiel von Fronfuhren, verschont geblieben. Die Landschaft hatte diese aber bereits während den Aufständen zwischen 1448 und 1452 verweigert<sup>150</sup>). Noch problematischer gestaltete sich die Übernahme der Kosten für den Unterhalt der Landstraßen. Die Umsetzung dieses territorialen Anspruchs wurde dadurch erschwert, dass Freiburg nie ein verbrieftes Straßenrecht erhalten hatte, das die Landleute zur Instandhaltung der wichtigsten Trassen verpflichtete<sup>151</sup>). Mit Ausnahme der Bernstraße, die ihren Anrainern unmittelbare Vorteile brachte, gelang es dem Rat nur sehr langsam, seine Straßenhoheit gegenüber den Landleuten durchzusetzen. Diese Entwicklung wurde durch die Kriege des ausgehenden 15. Jahrhunderts sowie die Ausrichtung des Verkehrs auf die Lyoner Messen erschwert, von der insbesondere die Jura-Südfuss-Straße profitierte. Was die Straßen angeht, so setzten sich die Territorialisierungsbemühungen Freiburgs, das erst 1477 reichsfrei geworden war, bis ins frühe 16. Jahrhundert fort. Erst 1506 hatte sich die Freiburger Obrigkeit endgültig durchgesetzt. Am 21. August 1506 erließ der Kleine Rat unter dem Vorsitz des Schultheißen Dietrich von Englisberg eine *Ordnung der strassen bessrunge allenthalben uffem land*, in der er die Unterhaltsarbeiten der sechs wichtigsten Landstraßen außerhalb des städtischen Allmendenbereichs genauer regelte<sup>152</sup>). Bei Zuwiderhandlung wurde eine Buße zwischen 1 und 3 Pfund erhoben, wobei die Hälfte aller eingenommenen Bußgelder jenen ausbezahlt werden sollte, die die Bestimmungen einhielten<sup>153</sup>). Gerade diese Formulierung deutet an, dass sich der Rat seiner Sache noch nicht ganz sicher war. Zu Unrecht, wie ein Eintrag im Ratsmanual von 9. November desselben Jahres belegt. Da sich die Landbevölkerung an die Ordnung zu halten schien, wurden alle Bußgelder von nun an dem Freiburger Rat zugesprochen<sup>154</sup>). Von diesem Zeitpunkt an sind keine weiteren Zwischenfälle im Zusammenhang mit dem Straßenunterhalt bekannt.

Obschon Freiburg als landesherrliche Stadt stets vom Willen anderer Mächte wie Savoyen oder Habsburg abhängig war und bis 1477 nicht über den rechtlichen Freiraum einer Reichsstadt verfügte, entwickelte sie ein größeres wirtschaftliches Potential als an-

150) TREMP, *Volksunruhen* (wie Anm. 24), S. 139–159.

151) BOSCHUNG, *Eine Ratsverordnung aus dem Jahre 1506* (wie Anm. 66), S. 76.

152) StaFR, RM 24, S. 20.

153) Ebd.: *Und welich ungehorsam sin, die sollen gestrafft werden um 1 lb. das sol halb den gehorsamen und halb minen herren werden. Würden si aber välen, so sollen si 3 lb. geben.*

154) Ebd., S. 24: *Desglichen so sol man schreiben in dasselb buch bi den artikeln [...] dz die buss uffem land den herren gehören.*

dere rechtlich gleichrangige Siedlungen vergleichbarer Größe. Dies hing zum einen mit der liberalen Gewerbepolitik zusammen, in der Zünfte eine untergeordnete Rolle spielten, zum anderen aber auch mit der großen räumlichen Distanz zum jeweiligen Stadtherrn. Ausschlaggebend war jedoch Freiburgs Funktion als Verkehrsknotenpunkt, der seine Bedeutung einerseits dem Durchgangsverkehr zu den Champagne- und Genfer Messen im 13. und 14. Jahrhundert und andererseits dem eigenen Exporthandel verdankte. Die wichtigste Rolle spielten die Überlandverbindungen. Allerdings hatte auch die Saane, die im 15. Jahrhundert unter anderem dem Transport von Handelsgütern zu den Zurzacher Messen diente, ihren Anteil am wirtschaftlichen Erfolg der Stadt.

Von den sechs Hauptverkehrsverbindungen, die sich in Freiburg trafen, lagen vier auf der für den Fernhandel bedeutungsvollen West-Ost-Achse. Sie verbanden nicht nur den Genferseeraum mit dem Schweizer Mittelland, sondern auch die Juraübergänge mit dem Großen St. Bernhard. Freiburgs günstige Lage im Verkehrsnetz zeigt sich auch in seinem Weichbild, das sich trotz markanter Geländeunterschiede immer an den wichtigsten Verkehrsachsen orientiert hat.

Der intensive Straßenunterhalt, der in den Stadtrechnungen des 15. Jahrhunderts festgehalten wurde, zeigt bereits um 1400, welche wirtschaftliche Bedeutung der Freiburger Rat einem funktionsfähigen Straßennetz beigemessen hat. Dabei bezogen sich die meisten Bauvorhaben auf die Stadt selbst, die wegen ihrer topographischen Lage schon bald nach ihrer Gründung drei Stadtbrücken unterhielt. Entsprechend standen die Kompetenzen für den Unterhalt der Stadtstraßen und Brücken zu dieser Zeit bereits fest. Der kleine Rat verteilte als oberste Baubehörde Aufträge an städtische Bauleute, die ihrerseits Handlanger unterhielten. Entsprechend bildeten sich auch hier Interessensgruppen, die wiederholt den Zuschlag erhielten. Zu den im Straßen- und Brückenbau am häufigsten eingesetzten Handwerkern gehörten die Zimmerleute, gefolgt von den Maurern und einer nicht näher bestimmbar Anzahl an Tagelöhnern. Während Ausbesserungs- und Bauarbeiten in der Stadt fast ausschließlich von Freiburger Bauleuten übernommen wurden, setzte der Rat für den Unterhalt der Landstraßen vor allem die lokale Bevölkerung ein. Die Kompetenzen lagen bis 1452 beim habsburgischen Stadtherrn. Erst nach der Abkehr von Österreich nahm die Stadt ihre neuen, unverbrieften Rechte wahr. Entsprechend zögerlich gestaltete sich der Straßenbau im Umland. Die landesherrlichen Forderungen der Freiburger Obrigkeit ließen sich aufgrund des Widerstandes der Landbevölkerung zunächst nur beim Neubau der Sensebrücke und beim Ausbau der Bernstraße umsetzen. Hier vereinten sich die Baulobby um den Schultheißen Jean Gambach und der übrige Rat in wirtschaftlichen und politischen Bestrebungen zu einer einheitlichen Stoßrichtung. Allerdings blieb dieses Bauprojekt einmalig. Auch wenn es der Stadt um 1506 gelungen war, ihre Straßenrechte auf den übrigen fünf Trassen durchzusetzen, veränderte sich Freiburgs Verkehrslage im Anschluss an die Reformation zuungunsten der Stadt. Wesentlich Anteil daran hatte die Eroberung der Waadt durch das benachbarte Bern im Jahr 1536, was Freiburg fortan zu einer katholischen Enklave auf reformiertem Gebiet werden ließ. Unter dem Druck des

reformierten Bern verlagerte sich der Verkehr erneut auf die Trasse über Laupen zum Seehafen von Murten. Damit setzte Freiburgs Verwandlung in das eingangs von Dumas gepriesene mittelalterliche Freilichtmuseum ein.