Zeitschrift: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern

Band: 40 (1949-1950)

Heft: 2

Artikel: Beiträge zur Geschichte der Besiedelung und der Wirtschaftslage des Forstgebietes uns seiner näheren Umgebung

Autor: Rennefahrt, Hermann

Kapitel: 8: Verkehrsstrassen

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-371006

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

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

finden können, die «ohne feldbau oder taglöhnen von dem verdienst ihrer berüfen» gelebt hätten, und dieses Dutzend würde aus Heimatlosen, Hintersäßen und Fremden bestehen. Soviel der Landbau es zulasse, werde allerdings noch ziemlich viel Tuch gewoben: «die weibspersonen spinnen selbstgezogenen hanf und flachs auf den verkauf hin. Es hat über 70 leinweber, die den winter hindurch und in denen von dem landbau müßigen zeiten ihrem beruf obligen und in das Wistelach und nach Neuenburg zwilch und leinene tücher verarbeiten. Zu Ryzenbach werden baumwollene kappen und strümpfe auf dem stuhl gewoben». Der Stadt Laupen warf Holzer vor, sie scheine «in einer schlaffen unthätigkeit erstorben zu sein [6]; ihre einwohner haben zu wenig land und müßten ohne den gemeinen herd ihr korn kaufen. - - - Der Landbau beschäftiget die einwohner kaum den halbigen theil des jahrs, die übrige zeit wird in müßiggang zugebracht; die kinder werden zu keinen berüfen gezogen. Es werden von 15 einwohneren, davon fünf außere sind, zehn handwerk getrieben; die einträglichsten, als gerber, sind in den händen der letzteren. - - - Wo wären die zu dem landbau für die umligenden gegenden benötigten handwerk nüzlicher, und zu verschaffung des dem armen mangelnden verdiensts nothwendiger, als hier? Die stadt ligt an den grenzen der cantone Bern und Fryburg und der ämter Schwarzenburg und Murten, zwischen zwey großen heerstraßen, an einem strom, der zuweilen auch schifbar ist. Wo wäre die handlung um die producte des landes, als tabak, leder, käs, getreid, um das fette und magere vieh einträglicher als allda? Wo die ablag für das gespünst, das hier und im amt Schwarzenburg gemacht wird, bequemer? Würde noch zu aüfnung derselben von der hohen oberkeit ein wochenmarkt bewilligt, und anstatt der schiffbruk eine andere bruk gebaut», so würde der Wohlstand zunehmen und die Bevölkerung wachsen; unter den «schöpferischen händen» der Gewerbe könnte der Fluss «in einen zähmeren lauf gezwungen, die verwüsteten auwen aber in angenemme fluren verwandelt werden».

8. Verkehrsstrassen

Eingehender sind die Nachrichten der Urkunden über die drei grossen *Verkehrsstrassen*, von denen *Holzer* anderwärts [7] spricht; es waren diejenigen 1. von Bern über Frauenkappelen und Güm-

menen nach Murten, 2. von Bern über Neuenegg nach Fryburg und 3. von Bern über Laupen in Richtung Payerne; diese dritte Strasse war zweifellos den beiden andern gegenüber im Nachteil, seit die früher vorhandene ständige Brücke nicht mehr bestand. Als Kaiser Karl IV. am Mittwoch, 18. Juni 1365, Bern aufforderte, die Brücke bei Laupen bis zum folgenden Sonntag oder Montag instand stellen zu lassen, damit er mit seinem Gefolge darüber ziehen könne, konnte Bern dies binnen der kurzen Frist tun [8]; die Brücke war also wohl nicht besonders baufällig. Die erhaltenen Zolltarife für die damals obrigkeitlichen Brücken von Laupen und Gümmenen, von 1479—1510 [9] zeigen, dass beide Flussübergänge damals noch ungefähr gleich stark benutzt wurden. Die Laupener genossen auf der Brücke zu Laupen Zollfreiheit für alles, was sie zum eigenen Hausgebrauch darüber führten; für Kaufmannswaren hatten sie den Zoll zu entrichten, wie andere [10]. Im Oktober 1524 ersuchte eine Botschaft der Stadt Laupen in Bern, die vom Wasser beschädigte Brücke sei wieder instand zu stellen; Bern sagte zu, liess sich aber von Laupen zusichern, dass es auf eigene Kosten «mit wůrinen und schwellinen die Saane in irem rechten runs» halten werde.[11] Nachdem die Brücke 1605 wieder stark beschädigt worden war, beschlossen Schultheiss und Rat, sie weiter flußabwärts neu anzulegen; die neue Brücke scheint im Winter 1609/10 fertig gebaut worden zu sein, denn Laupen verpflichtete sich neuerdings, die «landtwere und schwelinen» so instand zu halten, dass das Wasser «im rechten furt» bleibe, allerdings mit der Bitte, dass Bern Hilfe gewähren möge, falls es «durch den gwalt gottes sölcher gstalt wurde ußbrechen, daß ougenschynlich were, daß an unserem wehren und schwellen nüt ermanglet, noch farlässigkeyt zegespüren» sei.[12]

Als die Brücke im Frühjahr 1669 neuerdings vom Hochwasser unbrauchbar geworden war und die Laupener um deren Wiederherstellung baten, lehnte Bern ab, weil die Kosten zu hoch wären und die nächste Wassergrösse die Brücke doch wieder zerstören würde; Laupen solle selber bauen oder sich mit einem «fahrschiff» begnügen.[13] Hierauf entschloss sich Laupen, selber zu bauen; Bern überliess ihm dafür den Zoll, ohne dass dadurch die obrigkeitlichen Rechte und der «brüggsumer» zu Gümmenen beeinträchtigt werden sollten und bewilligten für den Brückenbau acht Eichen aus dem Galmwald, in der Erwartung, dass die Stadt Fryburg ebensoviel beitrage. Die Brücke wurde erbaut, aber schon 1672 und 1673 wieder dermassen beschädigt, dass die Laupener sie nicht wieder zu erstellen vermochten, sondern sich neuerdings an Bern wandten mit

der Bitte, es möge die «brugck gnädigst widrumb ihnen ab- und zů eüwer gnaden handen nemmen»; dies schon deshalb, weil man sonst nicht, wie vorher, das obrigkeitliche und privates Salz und Wein nach Schwarzenburg fertigen könnte; es sei öfter geschehen, dass Leute, die sich wegen Fehlens der Brücke «durchs wasser wagend, nit allein mit roßen und wägen, sonder auch selbs ellendigklich zu grund gehend»; die Hälfte der Kirchgenossen sei «änet dem waßer husheblich» und könne jetzt, «sonderlich in waßer größinen, weder das wort gottes besůchen, die kinder zur touffe tragen, noch die absterbenden in kirchhof zur ärden bestatten laßen»; bei Kriegsgefahr und in andern Notfällen wäre der Verkehr über den Fluss nur auf weitem Umweg möglich. Obwohl sich Laupen die Unterstützung der Gemeinden diesseits und jenseits der Saane und Sense sicherte, trat Bern doch auf seine mehrfachen Gesuche nicht ein, da eine mit grossen Kosten zu erstellende Brücke doch dem Wasser nicht widerstehen könnte, weil «das fundament nur von schiferfelsen» sei; Laupen solle «ein verlohrne brugg» machen und den Zoll davon beziehen. Unter der «verlornen Brugg» war wohl eine Notbrücke zu verstehen, mit deren Verlust bei nächstem Hochwasser zu rechnen war.

Laupen scheint sich vorderhand mit einer Fähre begnügt zu haben. Erst 1725 erwirkte es die obrigkeitliche Erlaubnis, «zů einsammblung ihrer feldfrüchten und äferung ihrer güeteren über die Saanen, so dißmal allso tieff, daß sie nicht mit den wägen hindurch kommen mögind, eine schiffbrugg machen zu laßen - - - jedoch also, daß solche ohne ihr gn. entgelt gemacht, nechstkünfftigen Michaeli (29. September) wider abgethan und nichts darüber geführt, daß mrgh zoll zu Gümmenen vernachteiliget werde»[14]. Offenbar sollten namentlich die zahlreichen Weinfuhren von den Seen und aus dem Waadtland im Spätherbst nicht etwa von der Gümmenenbrücke auf die Schiffbrücke zu Laupen abgelenkt werden. Aber im Herbst des gleichen Jahres ersuchten die Burger von Laupen und mehrere Gemeinden beidseits der Saane, sich der «kleinen schiffbrugg, die sonsten nur verfaulen můßte» weiter bedienen zu dürfen; der Landvogt trat eifrig zugunsten dieses Gesuches ein, da bei dem Durchfahren des Flusses «mentschen und zühg zu risquieren», es auch schwierig wäre, die «zehnden und bodenzinsen, - - - item das zu hiesigem schloß gehörige heüw und embd allhar» zu bringen, und weil «der gantze handel und wandel underschiedlichen gmeinden interrompiert» würde; dem Zoll zu Gümmenen geschehe kein Abbruch, wenn hier (in Laupen) ein Aufseher bestellt würde, der dem

Zöllner zu Gümmenen Rechnung zu stellen hätte, «gleich wie bey dem fahr zu Weileroltigen auch geschicht»; Fryburg könnte sich vielleicht «wegen gehinderter, zwar gar seltenen schiffahrt beschwären»; die Burgerschaft von Laupen sei aber bereit, «dise schiffahrt gentzlich unverhinderet zu machen», wie schon im vergangenen Sommer. Aus diesem Bericht des Vogtes ist ersichtlich, dass bei Wileroltigen eine Fähre unterhalten wurde, und dass die Schiffahrt von Fryburg her auf der Saane immer noch eine, wenn auch bescheidene Rolle spielte. Die Gesandten Berns und Fryburgs an der «Murtnischen Konferenz» vom 11./19. Dezember 1725 behielten vor, dass den Zurzacher Schiffen von Fryburg ungehinderte Durchfahrt gesichert werden müsse, und unter dieser Bedingung wurde der Fortbestand der Schiffbrücke bewilligt.[15] Als Laupen 1736 Bern um eine Steuer an die Unterhaltskosten der Schiffbrücke anging, beschlossen Schultheiss und Rat, Laupen jeweilen zukommen zu lassen, was man vor Erstellung der Schiffbrücke dem Fährmann für die obrigkeitlichen Transporte bezahlt habe.[16]

Die Bedienung der Schiffbrücke scheint nicht immer tadellos gewesen zu sein. Der Landvogt von Laupen berichtete darüber im Februar 1758 nach Bern: Laupen habe die Brücke zweien seiner Burger um jährlichen Zins verliehen; diese pflegen nun mit Hilfe der von der Stadt besoldeten Brückenknechte bei ansteigendem Wasser die Brücke abzunehmen, aus Furcht, dass sie vom Wasser weggeschwemmt werde; die Besteher (Pächter der Brücke) setzen dann die Passierenden im Schiff über die Saane, wenigstens tags; «abends aber und zu nacht sind sie zu Lauppen still». Da Bern bewilligt habe, dass dort gleicher Zoll erhoben werde, wie zu Gümmenen, so sei es von den Fehren und Bestehern unverantwortlich, dass sie die Brücke 3, 4 und noch mehr Tage «bey ganz seichtem waßer nicht wieder darsezen, sagende bald, es seye ein schiff geschädiget, bald, es seye mehr waßer zu besorgen, das eys seye nicht alles vorbey, und so immer etwas»; so müsse man oft den Umweg über Neuenegg machen, denn die «straß, welche der Laupenmühle nach über die Fluh gegen Gümmenen führe, sei «in solch elendem stand, daß bald kein müllerwagen, von großen fuhrwerken oder kutschen zu geschweigen», fahren könne. Der Landvogt erhielt von Bern Weisung, die Stadt Laupen anzuhalten, daß «ohne die gröste noth diesere schiffbrugg nicht abgehoben, oder solchen fahls entweders mit einem fligenden schiff, oder sonsten beßerer aufwärtigkeit der fehren, sowol tags als nachts diesem mangel gesteüret, die schiffbrügg auch jeweilen, wann das wasser verloffen, wider dar-

gethan und in gutem zustand erhalten werde, daß die fuhrwerk solche ohne gefahr gebrauchen können.»[17)]

Aus dem Ende des 18. oder dem Anfang des 19. Jhs. (spätestens 1815) sind die Bedingungen erhalten, zu denen die Schiffbrücke jeweilen «zur beziehung des fahrgelts» öffentlich auf drei Jahre versteigert wurde: die «fehren oder ersteygerer hatten zu allem, was zu der Brücke gehört, schiff, bäüm, laden, stangen, ketenen, seil und weidling», gewissenhaft Sorge zu tragen, und tags und nachts für die «erforderliche aufsicht und wachsamkeit» zu sorgen; auch das ihnen angewiesene «wachthaus» hatten sie instand zu halten und selber das bei den Nachtwachen nötige Licht zu beschaffen; bei Durchfahrt des «Freiburgschiffs» und wenn sonst wegen der Schifffahrt oder wegen Hochwassers die Brücke abgebrochen werden musste, so sollten sie als «fehren die schiff oder weidling nicht überladen und die leüte an dem ufer nicht zu lang stehen lassen», sie auch nicht überfordern; waren schwere Lasten über die Brücke zu führen, so sollten sie «zu verhütung von unglück - - - die fuhrleüth warnen, und in schwirigen fählen zu ihrer entladnus dieselben für alle bösen folgen verantwortlich machen»; ferner hatten sie den Brückenboden stets in gutem Stand zu halten und im Winter vom Schnee zu reinigen, damit daher kein Unglück entstehe; ihre Einnahme bestand in dem nach bisherigem Tarif oder altem Herkommen zu beziehenden Zoll «oder fahrgelt», ohne dass jedoch die Stadt dafür irgendwelche Garantie übernahm. Die Bürger von Laupen waren zollfrei, und zwar auch für Handelswaren. Zur Sicherheit der Fuhrwerke waren beiderseits auf der Brücke Hölzer fest aufzubinden. Für den Pachtzins und für allen Schaden, der aus der Vernachlässigung ihrer Pflichten entstehen könnte und den sie zu ersetzen hätten, hafteten «haab und güter insgemein» sowohl der Besteher, als auch ihrer Bürgen.[18)]

Der Flussübergang bei Laupen war nach dem Gesagten wohl für den Nahverkehr von Wert; für den Fernverkehr und für grössere Lasten wurden ihm jedoch gewiss die steinernen Brücken zu Gümmenen und bei Neuenegg vorgezogen.

Zu *Gümmenen* war die frühere Holzbrücke 1504 durch eine vom Werkmeister Hans Vögeli gebaute Steinbrücke ersetzt worden; aber ihre «landtveste» war nur auf Pfähle gestellt, «welich schwir nit zů rechtem grund in die tieffe geschlagen, dermaßen, das die strenge des wassers für und für den grund abgeführt, dadurch dieselbig landtveste geschwecht, zů abfal komen und sich nidergelassen hat, also das sich die gantzen brügk gesenckt und ingelassen hat». In den

Jahren 1529 beauftragten Schultheiss und Rat von Bern den Seckelmeister Bernhart Tillmann und den Werkmeister Velti Hirsinger, das Werk besser zu sichern; sie führten den Bau im Lauf des Jahres 1530 aus, trotz grösseren Unterbrechungen durch Hochwasser und durch den Kriegszug nach Genf; am 7. Januar 1531 konnten die Hauptmasse des Baues verurkundet werden, damit man bei späteren Bauten «möge wüssen die tiefe und gelågenheit des bodens»[19].

Wer in der Nähe der Brücke wohnte und dieselbe regelmässig benützte, und einige entfernter Wohnende, zahlten hier, wie bei Laupen und bei der von Fryburg erstellten Neueneggbrücke nicht bei jedem Passieren der Brücke den Zollbetrag, sondern für die Benutzung während eines ganzen Jahres einmal den «brüggsumer». «Sumer» bezeichnete ein Mass, einen Eimer. Die Abgabe wurde früher in einem bestimmten Mass Getreide entrichtet, das z. B. nach den Zollrödeln von 1479/80 zu Laupen und Gümmenen für jeden Pflichtigen 2 Mäss Roggen betrug (1 Mäss etwas mehr als 14 Liter), nebst einem Laib Brot für den Zöllner. Im Jahr 1497 zahlten dem Zöllner der Gümmenenbrücke aus dem Murtenbiet 43 Haushaltungen, aus der Kirchhöre Ferenbalm (mit inbegriffen Fräschels und Kerzers 46, aus der Kirchhöre Mühleberg 25, aus der Kirchhöre Bümplitz 3 und aus Bern 2 Haushaltungen den Brüggsumer; ähnlich zahlten «die umbgenden tagwaner, schnider und ander varend lüt zum jar ein plaphart, und ist das darumb angesechen, das dieselben an der brugk ouch helffen rumen und andere werck tůn». Der Brüggsumer befreite jedoch nur von dem jeweiligen Zoll für die eigene Person und für das nicht für den Verkauf bestimmte Vieh. Sobald Kaufmannsware über die Brücke geführt wurde, hatte jedermann den tarifmässigen Zoll zu geben. Leere Wagen, Vieh für den Hausbedarf dessen, der den Sumer gibt, waren zollfrei. «Wann ein brut oder brutgůman über die brugken vart, der gibt von allen, so mit inen varent, oder das sy sust mit inen fůrent an hußrat, win oder anderm åsigem ding und allem anderm, was joch das sin mag», 5 Schilling in den Zollstock, ohne andere Beschwerung.[20]

In entsprechender Weise bezog der Zöllner zu Laupen 1504 den vollen Brüggsumer von 29 Haushaltungen im Ried, Růfshüseren, Rupplisried, Wyden, Gammen und Schönenbühl, und je einen Plappart von 5 «tagwenern» im Bernbiet, sowie von 14 Haushaltungen im Fryburgbiet (Liebistorf, Besingen und Noflen) je 2 Mäss, sowie von drei Taunern je 1 Plappart. Die feste Jahreseinnahme betrug insgesamt 73 Mäss und 8 Plappart.

Auch für die Benutzung der 1469 bis 1471 [21] von Fryburg erstellten, wohl anfangs hölzernen, gedeckten Brücke bei *Neuenegg* wurde Brüggsumer bezogen; über die Pflichtigen hatte Fryburg erstmals 1497 einen Urbar aufnehmen lassen, der dann mehrmals (1546, 1593, 1632/33, 1737/40) erneuert wurde.[22] Als sich im Kirchspiel Neuenegg wegen dieses Brüggsumers Anstände ergaben, schlug Bern vor, die bernischen Angehörigen des Kirchspiels sollten einen Pauschalbetrag «als ein fixum an das zollambt an der Sensenbrugg» jährlich ausrichten und dafür einen Träger stellen; Fryburg war dieser Regelung nicht abgeneigt, forderte jedoch ein viel höheres Fixum, als Bern anbot, nämlich 60 Mäss Dinkel und 12 lb in Geld, während Bern 48 Mäss und 10 lb vorgeschlagen hatte.[23] Nach langem Widerstreben verpflichteten sich schliesslich die Bevollmächtigten der Gemeinde Neuenegg 1786, 60 Fryburgmäss Dinkel und 50 Batzen in Geld jährlich zu geben, obwohl sie sich früher (1749) hatten vernehmen lassen, sie hätten insgesamt nie mehr als 35½ Mäss und 41½ Batzen bezahlt.[24]

Eine neue Strasse, welche Fryburg von der Sensenbrücke bei Neuenegg aus bis Châtel-St-Denis hatte errichten lassen [25], lenkte die Weinfuhren aus der Gegend von Vivis (Vevey) von dem für die Waadtländer Erzeugnisse üblichen Weg über die Zollstätte Gümmenen ab. Die Bernische Zollkammer wies darauf hin, dass dadurch «die hochobrigkeitlichen zolls einkönfften einen empfindlichen abgang erlitten, zumahlen dardurch der zoll zu Milden, das bruggelt zu Breßonaz und der zoll zu Gümmenen verloren gehe». Um wenigstens den Zoll zu Gümmenen wieder einzubringen, beschlossen Schultheiss und Rat nach den Anträgen der Zollkommission, der bisher zu Gümmenen übliche Zoll sei auch von den über Neuenegg ein- oder ausgeführten Waren zu beziehen. Die dazu angeführten Gründe zeigen, wie die Zölle, die ursprünglich die Gegenleistung für die Benutzung einer besonderen Verkehrsanstalt, eines Marktes, einer Brücke, eines mit Mühe erstellten Gebirgsüberganges, einer Landungsstelle, gewesen waren, sich zur Einnahmequelle einer Landesherrschaft umgestalteten: es sei schon bisher allgemeine Übung gewesen, dass der Zoll «für jedes von den waaren betrettende amt bezahlt werde, in welchem von altem her eine zollstadt établiert ist, wann auch gleich die waar nicht by dem ort selbsten durchgehet, wo das bureau eigentlich sitzet; wie denn zum exempel von Lenzburg herauf kommende waaren alldorten auch für Morgenthal, amts Aarwangen, und für Herzogenbuchsee, amts Wangen, zwey ohrt, da sie durchpaßieren, den zoll bezahlen müeßen — darumb,

weilen zu Aarwangen und Wangen zollstädte sich befinden — obschon sie diese beyde ohrt selbsten nicht betretten. Auch sind, wo durch abwege ein haubtbureau abgefahren wurde, in deßen zollsgerechtigkeits-bezirck nebendzollstädt als supplementa angeordnet, bey denen der zoll bezogen wird. - - - Nun sitzet die zollstadt zu Gümmenen im amt Laupen, und alle über Fryburg gehende waaren und wein betretten dieses amt, da sie zu Neuenegg paßieren; nach obigem principio sind sie also den zoll für das amt Laupen oder, eigentlich zu reden, für die abfahrende zollstadt Gümmenen unstreitig zu bezahlen schuldig, ohne daß - - - mit einichem recht geklagt werden soll, man habe zu Neüwenegg eine neüwe, den eydgnößischen verträgen zuwieder lauffende zollstadt angelegt - - -, sondern dieser ohrt nur der zollstadt zu Gümmenen substituiert wird für die waaren, welche dieses bureau abfahren und doch deßen zollgerechtigkeits-bezirk betretten.»[26)]

Der vorstehende Beschluss bewegte sich deutlich in der Richtung, welche durch die Zollordnung von 1743 eingeschlagen worden war: Bern wollte die bisherigen Zölle mit dem Geleit in einen einheitlichen «Landzoll» umgestalten, der den Handelsverkehr erleichtern, zugleich aber den fiskalischen Interessen des Staates dienen sollte.[27)]

Aus dem Beschluss von 1766 lässt sich weiter erkennen, dass damals für Bern der Handelsweg über Laupen keine wesentliche Rolle mehr spielte.

9. Weinfuhren

Tatsächlich war Gümmenen der wichtigste Durchgangsposten für den West-Ost-Verkehr Berns geworden: Dies zeigte sich deutlich in den Verordnungen für die *Weinfuhren.* Die älteren Ordnungen hierüber bezweckten im wesentlichen, Missbräuche der Fuhrleute zu verhindern und die Fuhrlöhne festzusetzen: die bekämpften Missbräuche bestanden namentlich in dem übermässigen Trinken aus den geführten Fässern, mit nachherigem Nachfüllen von Wasser oder geringem Wein.[28)] Der Fuhrlohn, der 1497 5 ß für das Fass betrug, wurde mit dem sinkenden Geldwert nach und nach erhöht; 1556 sollte für den Saum 10 ß bezahlt werden.[29)] Da ein Fass mehrere Saum hielt [30)], so bedeutete dies eine beträchtliche Lohnsteige-