

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 und seiner näheren Umgebung
Autor: Rennefahrt, Hermann
Kapitel: 9: Weinführen
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: 15.01.2026

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

weilen zu Aarwangen und Wangen zollstädte sich befinden — ob schon sie diese beyde ohrt selbst nicht betreten. Auch sind, wo durch abwege ein haubtbureau abgefahren wurde, in deßen zollsgerechtigkeits-bezirck nebendzollstädt als supplementa angeordnet, bey denen der zoll bezogen wird. - - - Nun sitzt die zollstadt zu Gümnenen im amt Laupen, und alle über Fryburg gehende waaren und wein betreten dieses amt, da sie zu Neueneegg paßieren; nach obigem principio sind sie also den zoll für das amt Laupen oder, eigentlich zu reden, für die abfahrende zollstadt Gümnenen unstreitig zu bezahlen schuldig, ohne daß - - - mit einichem recht geklagt werden soll, man habe zu Neüwenegg eine neüwe, den eydnößischen verträgen zuwieder lauffende zollstadt angelegt - - -, sondern dieser ohrt nur der zollstadt zu Gümnenen substituiert wird für die waaren, welche dieses bureau abfahren und doch deßen zollgerechtigkeits-bezirk betreten.»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 Gümnenen 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 hielt³⁰⁾, so bedeutete dies eine beträchtliche Lohnsteige-

rung; aber 1599 beschwerten sich die Leute von Mühleberg, Ferembalm und Kerzers «wegen der ringfügen belonung irer wynfür, die sy ir gnaden deß welschen wyns halb thûn» müssen.

Eine erste eingehende Weinfuhrordnung erliess Bern 1562: in den Landvogteien Lausanne, Morges und Yverdon wurden Plätze bestimmt, wo die Fuhrleute sich mit ihren Fuhren zu sammeln hatten; der Zöllner zu Bussigny und ein Vertrauensmann zu Murten wurden als Weinverwalter oder «wynfertiger» (Spediteure) bestellt und ihnen Vollmacht gegeben, die nötigen Fuhrleute, unter Androhung einer Busse von 5 Florin bzw. Pfunden bei Ungehorsam, aufzubieten. Der Wein aus dem Waadtland wurde dann in Yverdon auf Schiffe verladen und zu Wasser nach Murten gebracht, von dort wieder auf Wagen an den Bestimmungsort, meist Bern, gefertigt. (Der nach Bern bestimmte Wein von den Gestaden des Bielersees scheint zu Schiff nach Lattrigen und von dort aus mit Wagen nach Bern geführt worden zu sein.) Die Fuhrleute konnten den Wein von Murten kaum an einem Tag bis Bern bringen; je nach ihrer Herkunft wurden ihnen bestimmte Rastplätze angewiesen, wo sie ihre Fuhrwerke für die Nacht zusammenstellen und der Hut eines obrigkeitlich bestellten Wächters übergeben sollten; streng verboten war es ihnen, mit den Wagen über Nacht zu ihren Häusern zu fahren, «wylen daselbst der gröst exceß mit ußzüch- und verfeltschung des wyns beschicht»³¹). Als «Stellplätze» wurden 1613 bezeichnet für den Wein, der von Murten her auf der Laupenstrasse gegen Bern komme, ein Platz «bym Ried thürlin oder an der Süri, an anstoß des Forsts», für den Wein, den die «uß der kilchöri Nüwenegk» führten, bis dem «Stern mooß im Forst» und für denjenigen, der über Gümnenen kam, «uff dem Stutz». Zugleich wurde bestimmt, dass am erstgenannten Stellplatz der Weibel zu Laupen, am zweiten der Weibel zu Neuenegg und bei Gümnenen der Zöllner oder in seinem Namen eine vertraute Person Aufseher sein solle; der Zöllner von Gümnenen war zudem «gemeiner ufsecher an den anderen zweyen orten ouch», sollte dieselben «so offt von nöten visitieren - - - und inen zû gepietten haben, damit alle confusion vermitten blybe»; als fuhrpflichtig wurden für die Laupenstrasse vorgesehen: 20 Züge (Gespanne) aus der Gemeinde Dicki, im Thal, Bärfischenhus und Ried, für die Neueneggstrasse 15 Züge von Wyden, Ried, Neßleren, uff der Fluh, Grund, Natershus und Schorren, und für die Gümnenenstrasse 54 Züge von Mühleberg, Gümnenen, Ey, Rûfshüseren, Juchlishus, Mädtersforst, Mauss und Buch diesseits der Saane und

Klein Gümmenen, Vogelbuch, Ferenbalm, Ritzenbach, Jerisberg, Hasel, Bibern, Gurbrü, Golaten und Wileroltigen; diese Züge hatten die Fuhrpflicht im Kehr und nach jeweiligem Aufgebot zu leisten.³²⁾

Die Weinfuhrordnungen für Murten und Laupen, vom 3. Juni 1666, und für die Ämter Frienisberg, Aarberg, Erlach und Nidau, vom 21. August 1666, wiederholten die schon früher bestehenden allgemeinen Vorschriften; wie früher, blieb den Fuhrleuten gestattet, «in bescheidenheit uß den faßen zu trinken», nämlich bis zu 5 Mass vom Ryffass oder Landfass, d. h. aus einem Fass mit Landwein oder mit Ryffwein; jedoch sollten die Fuhrleute, wenn sie nach Bern kamen, die «zäpfli oder zügelin, so sie oben in das faß gemacht, abschlagen und darvon nichts mehr uß den faßen trinken». Damit sollte verhindert werden, dass Drittpersonen ebenfalls aus den Fässern saugten. Wo die Stellplätze sich «uff freyem fäldt» befanden, sollten die Amtleute «kleine schöpf uff vier stüden, mit zieglen gedeckt bauen lassen, damit die wynhüeter im fahl rängenwäters zu schärmen gehen könnind»; der Vogt zu Laupen hatte solche «schöpf zu Gempenen und im Forst, 15 schue in alle gefierte» erstellen zu lassen.³³⁾

Die Kosten der Weinfuhr aus dem Waadtland wurden durch das mehrfache Umladen in Yverdon und Murten, und durch die verschiedenen Zollstellen recht hoch; ausser den Zöllen waren die Fuhrleute, die Weinverwalter («factoren») und die Weinhüter an den Stellplätzen zu belohnen; so kam die Route über Murten nach Bern in Misskredit; Private und Kaufleute zogen es vor, «den wein zu nachtheil ihr gnaden zolleinkommens durch dz Freyburgische zu ferggen»³⁴⁾. Die «erneuerte Weinfuhrordnung zu Murten» vom 24. September 1685 (im Druck verbreitet 1723 und neu aufgelegt 1772) suchte die Beförderung des Weins von Murten nach Bern weiter zu vereinfachen und zu sichern. Namentlich wurde den Burgern, die Wein zu ihrem Hausbrauch herführen liessen, zugegeben, dass er *vor* der Handelsware der Kaufleute von Murten abgefertigt werde; ausserdem wurde aber allen Privaten, auch den Kaufleuten, freigestellt, die Fuhr «stracks nach Bern oder nach Allenlufften ohne deß factoren zuthun selbst zu verdingen»; fanden sie keine Fuhrleute, so hatte der Faktor so wohlfeil als möglich führen zu lassen; er hatte dem Fuhrmann einen Frachtbrief («fuhr- und anweisungs-zedel») einzuhändigen, damit der Factor zu Allenlufften, oder bei direkter Lieferung nach Bern der Empfänger, nachprüfen konnte, ob er das richtige Mass Wein erhalte und mit der Fracht

nicht überfordert werde. Als Stellplatz war nun in allen Fällen Allenlüften vorgesehen, falls eine Fuhr nicht direkt nach Bern zu gelangen vermochte.³⁵⁾ Dem Faktor zu Allenlüften wurden entsprechende Weisungen erteilt.³⁶⁾

Aus dem Gesagten ist ersichtlich, dass die Bauersame, die über die nötigen Gespanne verfügte, im Kehr zu den Weinfuhren aufgeboden werden konnte; handelte es sich um Wein, der für die obrigkeitlichen Keller bestimmt war (sogenannter «herrenwein»), so hatte sie sich mit dem behördlich festgesetzten Fuhrlohn zu begnügen und stand unter den Vorschriften der Weinfuhrordnungen. Trotz dem Einspruch einzelner Fuhrpflichtigen wurde 1637 von Schultheiss und Rat erkannt, dass die gleiche Pflicht auch gelte für «unßers Weltschen seckelmeisters wingewächß»; der Landvogt zu Laupen erhielt Weisung, dem Zöllner zu Murten jeweilen ein Verzeichnis der zur Fuhr aufgebodenen Leute zu senden, damit Ungehorsame festgestellt und bestraft werden konnten. Namentlich die Bauern von Mühleberg setzten sich jedoch gegen diese Ausdehnung der Fuhrpflicht zur Wehr; sie erwirkten 1693, dass die «underthanen deß amts Laupen, sonderlich auch wegen ihren übrigen habenden vilen fûhr-beschwârdén» derselben ledig und los erkannt wurden».³⁷⁾

Tatsächlich nahm die Obrigkeit die Bauern seit alter Zeit für die Fuhren zu öffentlichen Bauten, für das Bau- und Brennholz zu Amtsgebäuden, zu Strassen und Brücken in Anspruch, soweit sie nicht wegen eines andern Dienstes davon befreit waren, wie etwa die Hüter der Weiher im Forst (1501).³⁸⁾ Im Vertrag mit den Twingherren, von 1471, erschien als erstes unter den fünf Geboten, welche Bern in den hohen Gerichten durchgesetzt hatte, dasjenige zu Fuhren.³⁹⁾

Als Entgelt wurde den Pflichtigen, wenn sie ausserhalb des Amtes fahren mussten, je 1 lb und 2 Mütschen Brot verabfolgt, innerhalb des Amtes nur 6 Kreuzer und 2 Mütschen. Als 1659 Fuhren zu den Flussverbauungen zu Gümnen geleistet wurden, und der Vogt zu Laupen «die fûhrmütschen gar schlechtlich und die darzü gehörigen 6 kreützer gar nicht» ausrichtete, vernahmen Schultheiss und Rat die daherige Beschwerde «nit ohne verwunderung»; sie ermahnten ihn, die «mütschen in rechter gewicht und nit ruch, sonder dz sy zû eßen seyind, sambt dem gelt zû entrichten, damit ir gnaden deßenthalb weitere klag nit vorkomme, da sonst anderweitig der gebür nach mit imme zereden gnügsamme ursach an

d'hand geben wurden».⁴⁰⁾ Da gelegentlich Missbräuche bei «außspendung der oberkeitlichen mütschen im schloß Laupen» vorgekommen waren, wurde 1746 ein ausführliches Reglement darüber aufgestellt.⁴¹⁾ Zur Erhaltung der Schwellen und zum Offenhalten des ordentlichen Flussbettes mussten besonders viele Führungen und Tagwerke aufgewendet werden; ein Schwellenreglement, das 1765 für die der Sense, Saane und Aare nach gelegenen Ämter erlassen wurde, suchte den gehörigen Unterhalt der Flussbauten dadurch sicherzustellen, dass in den Städten die Burgermeister, in den ländlichen Gemeinden die Dorfmeister «bei hoher straf» zu regelmässiger Aufsicht verpflichtet wurden; sie hatten, wenn Schaden drohte, sofort durch «das gemeine werk oder die nächst sich befindtlichen personen die nötigen Arbeiten vornehmen zu lassen, die Schwellen zu verbessern und dafür zu sorgen, dass ohne besondere Bewilligung niemand «in den schächen oder ryßgründen das geringste auszurüthen oder darinnen holz zu hauen» sich unterfange, auf daß «des schwelli-holzes kein mangel entstehe».⁴²⁾

10. Märkte und anderer Verkehr

Zum Verkehr gehörten auch die *Märkte*; obwohl Laupen Berner Stadtrecht geniessen sollte und danach offenbar auch Jahrmärkte hätte halten lassen können⁴³⁾, scheint es während langer Zeit keine gehabt zu haben; erst 1724 erlaubten Schultheiss und Rat von Bern auf Begehren der Laupener Burgerschaft, dass sie «zu besserer erhaltung sowohl, als wegen abstoßung der benachbarten waar (d. h. der Viehware der Nachbarn), auch zu beförderung ihrer handtwerken» zwei Jahrmärkte, den ersten am zweiten Donnerstag im April, den zweiten am ersten Donnerstag im Wintermonat veranstalten durfte.⁴⁴⁾

In früherer Zeit fanden alljährlich, anscheinend im November oder Dezember, zu Gümnenen Knechtenmärkte statt, an denen die Bauern Knechte für das folgende Jahr zu dingen pflegten. Bei diesem Anlass hielten die Krämer des Amtes Laupen, ebenso einige Bäcker aus dem Amt und aus dem benachbarten Murten, ihre Waren feil; sie entrichteten «für das standtgält etwas krams, und die pfister etlich wastelen, nachdem sy veil gehebt, dem amptmann oder