

**Zeitschrift:** Burgdorfer Jahrbuch  
**Herausgeber:** Verein Burgdorfer Jahrbuch  
**Band:** 61 (1994)  
  
**Artikel:** Von Mordio- und anderen Fuhrleuten bei Jeremias Gotthelf  
**Autor:** Belser, Eduard J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1075990>

### **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:** 12.01.2026

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

# Von Mordio- und anderen Fuhrleuten bei Jeremias Gotthelf

*Eduard J. Belser*

## *Einleitung*

Das literarische Werk des Berner Pfarrers und Bauerndichters *Albert Bitzius* (1797–1854), besser bekannt unter seinem Pseudonym *Jeremias Gotthelf*, ist nicht nur volkskundlich, sozialgeschichtlich und politisch ein wichtiger Zeuge seiner Zeit, auch unter verkehrshistorischen Gesichtspunkten bietet Gotthelfs Werk zahlreiche wertvolle Aufschlüsse über die Verkehrsmittel und ihre Benützung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Dieser verkehrshistorische Aspekt der Werke Gotthelfs ist bisher wenig untersucht. Auch der vorliegende Beitrag vermag das Material nur bruchstückweise an Einzelbeispielen zu erschliessen. Dieser Beitrag stützt sich auf die in den Jahren 1948 bis 1953 erschienene, von *Walter Muschg* redigierte und mit einleitenden Kommentaren versehene, zwanzigbändige Gotthelf-Ausgabe in der Reihe Birkhäuser-Klassiker ab. Zu Gotthelfs Zeiten dominierte der Fussgänger den Personenverkehr. Pferdebespannte Personenfuhrwerke waren der reichen Oberschicht, wohlhabenderen Händlern und Gewerbetreibenden sowie den reicheren Bauern, Ärzten, Tierärzten und ähnlichen Personen vorbehalten. Auch die Benützung der Pferdepost war, der vergleichsweise hohen Kosten wegen, nur den wenigsten möglich.<sup>1</sup> Der Frachtverkehr zu Lande wickelte sich ebenfalls noch fast ausschliesslich mit Pferdefuhrwerken ab. Die erste schweizerische Eisenbahnlinie von Zürich nach Baden wurde bekanntlich erst 1847<sup>2</sup> eröffnet und diente anfänglich vor allem dem Personenverkehr.

Obwohl Gotthelf somit nur noch die ersten Anfänge des Eisenbahnzeitalters in der Schweiz miterlebte, kannte er doch dieses neue Verkehrsmittel aus eigener Erfahrung. Er war einer der ersten Dichter im deutschsprachigen Raum, der sich über das neue Verkehrsmittel Gedanken machte. Gotthelf nahm Ende September 1841 an der Jahresver-

sammlung der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft in Basel teil, auf deren Traktandenliste stand: «*Welche Vorteile kann die Anlage von Eisenbahnen in der Schweiz für Industrie und allgemeinen Verkehr darbieten? Welchen Einfluss wird sie auf Sitte und Sittlichkeit ausüben? Und wie kann hiebei dem Verdrängen wünschenswerter, bei uns bestehender Sitten vorgebeugt werden?*» Am 30. September machten die Teilnehmer der Tagung eine Fahrt auf der am 15. August 1841 neu eröffneten Eisenbahnstrecke Mulhouse–St. Louis.<sup>3</sup>

Die Seen und die grösseren, schiffbaren Flüsse, wie Rhone, Rhein, Aare und Reuss spielten zwar verkehrsmässig in den betroffenen Regionen eine grosse Rolle,<sup>4</sup> das Schiff als Verkehrsmittel ist jedoch bei Gotthelf kaum erwähnt.<sup>5</sup> Dies ist verständlich, lebte Gotthelf doch in Utzenstorf, Herzogenbuchsee, Bern und Lützelflüh. Abgesehen von seiner Studienzeit in Göttingen, verbunden mit einer Reise zur Nordseeinsel Rügen, reiste Gotthelf kaum. Er war jedoch durch seine zahlreiche Korrespondenz mit Freunden im In- und Ausland sehr wohl über neue politische und technische Entwicklungen unterrichtet. Die technische Entwicklung auf dem Gebiete des Verkehrs spielt in seinen Werken jedoch nur eine untergeordnete Rolle. Seine Geschichten und Romane spielen im Kanton Bern, im Emmental und dessen näherer Umgebung, wie z. B. dem Napfgebiet, den Wyniger Bergen und dem Oberraargau. In dieser Welt waren die eigenen Füsse und Tierfuhrwerke, vor allem Pferdegespanne,<sup>6</sup> die einzigen Verkehrsmittel.

Es würde den Rahmen dieses Beitrages sprengen, allen Hinweisen Gotthelfs auf Pferdefuhrwerke und Fuhrleute nachzugehen. Es sollen deshalb einzelne Aspekte an drei ausführlicher gehaltenen Beispielen behandelt werden.

### *Der Mordiofuhrmann*

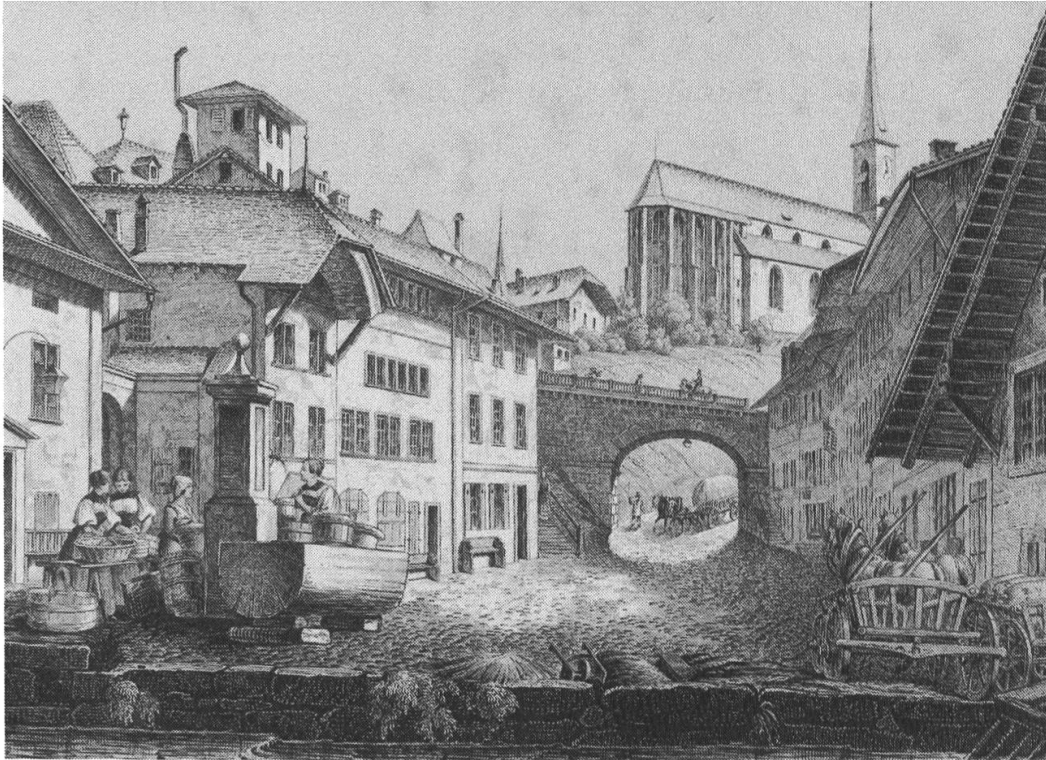
Von 1839 bis 1844 schrieb Gotthelf den «Neuen Berner Kalender», welchen die Berner Gemeinnützige Gesellschaft herausgab. Gotthelf äusserte sich darin zu aktuellen Ereignissen aus der Politik, die er teilweise in der ihm eigenen scharfen Form kommentierte. Aber auch Anekdotisches, Kurzgeschichten und Erzählungen, diese oft mit belehrender Absicht, enthielten diese Kalender. Eine dieser Kalendergeschichten aus der Ausgabe von 1840 gibt einen Einblick in die Zustände und Missstände des Frachtfuhrwesens der damaligen Zeit. Gotthelf

wendet sich in der Kalendergeschichte «Der Mordiofuhrmann» gegen die Tierquäler, im besonderen gegen die Pferdeschinder.

Dass Gotthelfs Ausführungen nicht nur die Frachtfuhrleute betreffen, zeigt die Einleitung, wo er schreibt: *«Der Kanton Bern ist ein wunderliches Land, ein Land voll Gottes Herrlichkeit, aber auch voll Streitbarkeit: streitbare Köpfe, Köpfe wie Nagelfluh, streitbares Land, wo man die Hühner anbinden muss, damit sie nicht zu Tale rollen, streitbare Strassen, wahrhafte Seufzerstrassen für ehrliche Rosse, für alle Fuhrleute welche es mit den Rossen ehrlich meinen, für alle Lohnkutscher, welche in den Fall kommen, den übrigen ganz ehrlichen Bürgern, Handwerkern und selbst Edelleuten, welche alle drei Jahre mit Frau und sieben Kindern und einem Pferd eine Lustfahrt machen, gedachtes Pferd samt einer weiten Chaise anvertrauen zu müssen.*

*Nun hat es Gott gewollt, dass gerade um die Stadt Bern herum, wo so viele Menschen wohnen, welche gerne so zahlreich und so wohlfeil als möglich Lustfahrten machen, so streitbare Strassen sind, dass einem die Beine krumm werden, wenn man herunter geht und geht man bergauf so wird man ganz steif im Nacken, wenn man den vor den Füßen laufenden Weg betrachten will. So ist namentlich die Strasse nach Aarberg, wiederum die nach Murten; beide scheinen recht eigentlich eingerichtet zu des Teufels Vogelherd, wo er die Tierschinder fängt, wenn sie reif sind, oder die angehenden sich notiert in sein Notizbuch.»*

An einem solchen Steilstück, oft Stalden genannt, lässt Gotthelf seine Geschichte spielen. Diese Steilstrecken waren häufig nur wenige hundert Meter lang, von der Ebene hinunter zur Brücke über den Fluss und auf der anderen Seite wieder auf die Ebene hinauf oder zum Stadtzentrum auf einem Hügel, wie z. B. in Burgdorf.<sup>7</sup> Flussübergänge wurden früher nahe der Talsohle angelegt, da die technischen Möglichkeiten im Brückenbau noch begrenzt waren und um Baukosten zu sparen.<sup>8</sup> An solchen Steigungen wurden besonders den Pferden der Lastfuhrwerke von Mühlen, Weinhändlern, Steinbrüchen usw. Höchstleistungen abverlangt. Zwar gab es bei Fuhrhaltereien und Wirtshäusern meist Vorspannpferde zu mieten, aber viele Fuhrleute scheuten die hohen Kosten solcher Hilfen und pressten das Äusserste aus ihren Pferden heraus. In einem Wirtshaus an einem solchen Stalden wird der Stallknecht durch laute Rufe geweckt. Er sucht mit seiner Laterne das in der Nacht stehende Fuhrwerk ab und findet einen völlig erschöpften und verstörten Fuhrmann, der sich mit letzter Kraft in die Speichen des Wagens stemmt.



1 Die neue Brücke von Burgdorf mit dem korrigierten Stalden, um 1844/46.  
Lithographie von J.F. Wagner.

Gotthelf lässt den Fuhrmann Daniel seine Geschichte erzählen: *«Im Städtchen habe ich zu meinen zwei Fass Wein noch etwas geladen, liess aber nicht füttern. Am Fuhrlohn zwackt man alle Tage ab, der Hafer wird alle Tage teurer, und bergauf gingen die Pferde leichter, wenn sie nicht die Bäuche vollgefressen hätten, dachte ich, liess die Rosse draussen stehen, trank drinnen einen Schoppen oder zwei und ass ein Würstchen dazu oder zwei. Als ich fahren wollte kam ein Fuhrmann aus dem Aargau, welcher vier Fass geladen hatte, vom allerbesten, wie er sagte. Ob es so sei, nahm uns wunder; wir bohrten die Fässer an, und wirklich, diesmal log der Aargauer nicht. Besseren habe ich selten getrunken. Begreiflich säumten wir uns lange dabei, fast war es finster, als ich aus dem Städtchen fuhr. Die Rosse wollten nicht laufen, wie ich auch auf sie einschlug; es war als sei ich verhext, und in den Sinn hätte es mir kommen sollen, es sei da was nicht richtig...*

*Die Rosse wollten nicht laufen, je stärker ich hieb, desto langsamer gingen sie vorwärts; es war mir, als müsste ich zur Haut aus fahren und hätte sie*

*ein Loch gehabt gross genug, ich wäre gefahren hinaus. So ging es, als ob wir Schnecken zum Vorspann hätten, bis da unten an den Berg, da standen die Rosse. Hü! sagte ich und hieb auf sie ein, dass es mich dünkte, es sollten Steine entzwei gehen; aber keinen Fuss rührten sie, keinen Tritt gingen sie vom Fleck...*

*Da in dieser Not gedachte ich an ein Mittel, von welchem ich oft gehört, es jedoch nie probiert hatte, ich suchte meinen Schwamm zusammen, schlug ihn brennend und wollte ihn unter die Schwänze legen. Da wie ich es tun wollte, kommt plötzlich einer hinter dem Zaun hervor, reisst mir die Peitsche aus der Hand, steckt mir eine Ohrfeige, das ich rundumfahre, wie ein Kreisel, und sagt: Warte, du Mordiofuhrmann, dich will ich fahren lernen und zu Vorspann helfen! Ich erschrak noch nicht, hab gar viel erfahren, brüllte ihn an, er solle mich ruhig lassen, mein Fahren ginge keinen Hund an, nicht einmal den Teufel. Das will ich doch sehen, brüllte er, gerade der bin ich!, riss das Maul auf, streckte eine feurige Zunge hinaus klafterlang, nahm mich beim Hals, drückte mich ins Rad, schrie: Greif in die Speichen!, hieb auf mich ein, dass es mich schien, es fahre ein Rasiermesser durch meinen Leib und zwei feurige Hörner wie Kirchtürme wüchsen auf seinem Kopf. Und wie er nun fuhr! Es schaudert mich».*

Die Erzählungen des Fuhrmanns Daniel werden von anderen Gästen aus der Runde mit weiteren Geschichten ergänzt und mit einer Mischung aus Schauern und Freude an solchen Gruselgeschichten kommentiert. Gotthelf lässt zwar durchblicken, dass der Teufel in Tat und Wahrheit ein ehrbarer Bauernbursche ist. Bei den Lesern seiner Zeit wird aber doch ein Hauch des Zweifels geblieben sein, ob nicht doch der Teufel selbst im Spiel war.

*«Endlich fuhr Daniel ab und fährt noch immer, und der Teufel dreht ihm den Hals nicht um; aber Daniel war auch kein Mordiofuhrmann mehr, respektierte das Vieh, dachte an Weib und Kinder, an seine Seele, an Gott, heiligte, was als heilig dem Menschen gegeben ist. Darum hat der Teufel keine Macht über ihn, und dabei wurden seine Rosse fetter; er kam alle Tage in bessern Verdienst und wurde ästimmierter vor den Menschen.»*

Die Geschichte zeigt, dass die Pferde früher allzuoft nur Arbeitsgeräte waren, die unter wirtschaftlichem Druck auf tierquälerische Weise bis zum letzten ausgebeutet wurden. Diesem Druck war auch ein Grossteil der Fuhrleute ausgesetzt, die für kargen Lohn, unter härtesten Bedingungen bei jedem Wetter täglich 14 und mehr Stunden arbeiten mussten. Dies führte oft zu einer Verrohung der Gefühle gegenüber der Kreatur



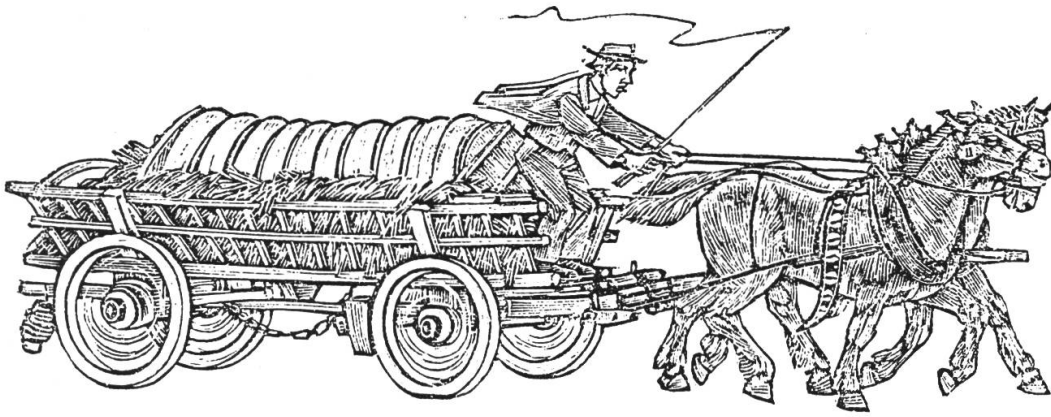
Pferd. Ein Berufsstolz, wie ihn beispielsweise die zu verhältnismässig fortschrittlichen Bedingungen angestellten Postillione hatten, konnte sich unter diesen Umständen kaum entwickeln.

### *Des Ammanns Felix und die Käsfuhr*

In seinem oft vordergründig als humorvolle Erzählung verkannten Roman «Die Käserei in der Vehfreude» geht Jeremias Gotthelf an zahlreichen Stellen auf Pferd und Wagen im bäuerlichen Leben ein. Besonders gut zeigt er den Stolz der Bauern auf ihre schönen Pferde und gepflegten Gespanne im Kapitel über die Käsfuhr der Vehfreudiger,<sup>9</sup> es seien deshalb hier die Vorbereitungen der Käsfuhr als Beispiel herausgegriffen. Deutlich ist aus Gotthelfs Worten zu spüren, dass der Stolz der Bauern nicht auf einer vordergründigen Prahlucht beruht, sondern auf Tradition, auf Bauernstolz und auf der Ehre des Hofes.

*«Die Teilnahme an einer solchen Käsfuhr ist mehr wert als die Einladung zu einer Hochzeit; es ist nicht bloss wegem Essen und Trinken, sondern es lässt sich an derselben ein grosser Teil des Bauernstolzes zutage legen. Dieser Stolz beruht nämlich auf stolzen Rossen, mit schönen Geschirren angetan. So mit vier, sechs und mehr Wagen vierspännig aus einem Dorf zu fahren, jedes Ross seine zwanzig bis fünfundzwanzig Louisdor und mehr wert, weit durchs Land, vier bis sechs Stunden weit, durch ein Dutzend Dörfer, was will man mehr! Was gibt das für ein Hochgefühl, wenn allenthalben die Leute stillstehen, die Köpfe zu den Fenstern ausstrecken, es allenthalben heisst: Das sind doch schöne Rosse, und seht mal die Geschirre, und vier, fünf, ja sechs Wagen, einer schöner als der andere, nein aber, wo kommen die her, und was da für reiche Bauern sein müssen! Manchmal kennt man ihr Dorf, und wer es nennen hört, dem fährt das Hochgefühl in die Arme, er lässt seine Peitsche knallen, dass die Vorderrosse die Köpfe aufwenden und zu tanzen beginnen, als wären sie sechzehnjährige Mädchen. Begreiflich sind die Wagen nicht zu schwer beladen, dass es den Pferden vom Ziehen nicht übel wird. Warum sollte man auch, hat man doch Wagen und Pferde selbst und mehr als genug, und den Käsehändler, der alles speisen und tränken muss, zu schonen wäre ja dumm...*

*Nie werden die Rosse fleissiger gestriegelt, nie wird den Alten mehr Korn und Hafer zuhanden der Rosse gestohlen, als wenn die Käsfuhr naht und*



2 Käsfuhr. Holzschnitt von Emil Zbinden.

jeder das schönste Gespann haben möchte. Auch dem Sattler wirft es Verdienst zu, der Geschirre zu salben und zu putzen kriegt, die man wohl ungesalbt hätte hängen lassen... An Orten, wo der Dorfstolz noch so recht im Glanze ist, wie zum Beispiel in der Vehfreude, da gehen in demselben Privatgelüste auf. Wer keinen schönen Zug hat, nicht blankes Geschirr, ist willig daheim zu bleiben; er will das ganze nicht verunstalten, will auch nicht unter den andern so gleichsam den Kachelifuhrmann vorstellen. Es ist da noch ein Gefühl, dass man weiss, was zusammen gehört, was nicht, und das Zusammengehörende zusammen lässt, ohne sich in seinen Rechten beeinträchtigt zu glauben.

Ammanns Felix hatte am Abend seine Rosse noch extra gewaschen, geseift, gestriegelt. Dabei war ihm ihr schönstes Ross, ein dreijähriger Brauner, losgeworden, hatte über Gräben und Zäune gesetzt, war dabei gestürzt, hatte die Knie geschunden und ging lahm...

Der Vorfall hatte in der Tat Felix fast aus der Haut gejagt. Einen solchen Strich durch die Rechnung hatte er noch nie erlebt. Den ganzen Sommer hatte er sich auf die Fahrt gefreut und oft geträumt, was man im Emmental sagen werde, wenn der Zug des Ammanns aus der Vehfreude durch dasselbe fahren, und wie die Kinder und Kindeskinde noch davon reden würden. Und jetzt am Vorabend dieser wichtigen Begebenheit dieses Ereignis! Als Felix so recht tobte, dass man fast fürchten musste, es könnte fehlen, kam seine Mutter und sagte: Tue nicht so, mach nicht, dass die Leute Freude an dir haben! Wenn du nicht dreispännig fahren willst, so spann ein anderes ein, es sind ja Rosse genug. Mutter, das verstehst nicht, sagte Felix, mit einem zusammengeplätzten Zug fahre ich nicht. Wenn sich nicht alles zusammen schickt, bleibe ich lieber daheim. Wem ist der



*Braune, der unserem so wohl gleicht, dass ich schon oft meinte, es sei der unserige? fragte die Mutter. Der ist dem Bauern im Nägeliboden, sagte ein Knecht, er gleicht dem unseren wohl, daneben ist doch keine Gleichheit, es fehlen ihm noch hundert Mäss Hafer dazu. So frag den ums Ross, er fährt ja nicht mit, und hätte er es sonst zu brauchen, kann man ihm ja ein anderes geben, so warf die Frau Ammännin ihre Gedanken hin und ging dann weiter... Es ging nicht lange, brachte der Knecht den Braunen daher mit ganz gutem Bescheid.»*

Zwischen der Einstellung der Fuhrleute vom Schlage eines Daniels und jener der reichen Bauern zu ihren Pferden liegen Welten. Dort wird mit jedem Mäss Hafer geizt, hier kann *«den Pferden der Bauch nicht genug über dem Rücken zusammen wachsen»* – wohlgefütterte Pferde hatten für die reichen Emmentaler Bauern kaum eine geringere Bedeutung als der Marstall für ein Fürstenhaus.

### *Die Gnepfi-Wirtin und ihr Schesli*

In seinem wenig bekannten Roman *«Der Geltstag oder die Wirtschaft nach der neuen Mode»* geisselt Gotthelf mit unerhörter Schärfe die Zeiterscheinungen des Aberglaubens, des Verlustes an wahrer Religiosität und das sich Hinwenden zu einem genussüchtigen Materialismus. Er benutzt dazu die Geschichte des jungen Wirtehepaares Eisi<sup>10</sup> und Steffen,<sup>11</sup> welches den seelischen Halt in Religion und Tradition verloren hat und triebhaft in den Tag hineinlebt. In einem improvisierten, geradezu filmisch modern anmutenden Aufbau seines Werkes geht Gotthelf von der Beerdigung des Wirtes aus. Bei der Schilderung der Versteigerung nach dem Geltstag<sup>12</sup> erzählt er in Rückblenden die Geschichte der einzelnen Stücke die versteigert werden, wie sie ins Haus kamen und welche Bedeutung sie im Leben des Wirtepaares hatten. Unter den einzeln aufgeführten Gegenständen befindet sich auch das Schesli<sup>13</sup> des Gnepfi-Wirtes<sup>14</sup>. Die Geschichte des Scheslis<sup>15</sup> erinnert sehr an den irrationalen Prestigewert, den heute das Auto bei vielen Leuten geniesst.

Bei der Versteigerung möchte auch Babi<sup>16</sup>, die Wirtin der benachbarten Speisewirtschaft auf das Schesli mitbieten, sie wird aber durch ihre Gäste versäumt und verpasst so den Zuschlag. *«Ach so ein Schäsli war der guten Speisewirtin schon lange im Kopf gesteckt, ihr förmlich hinein-*

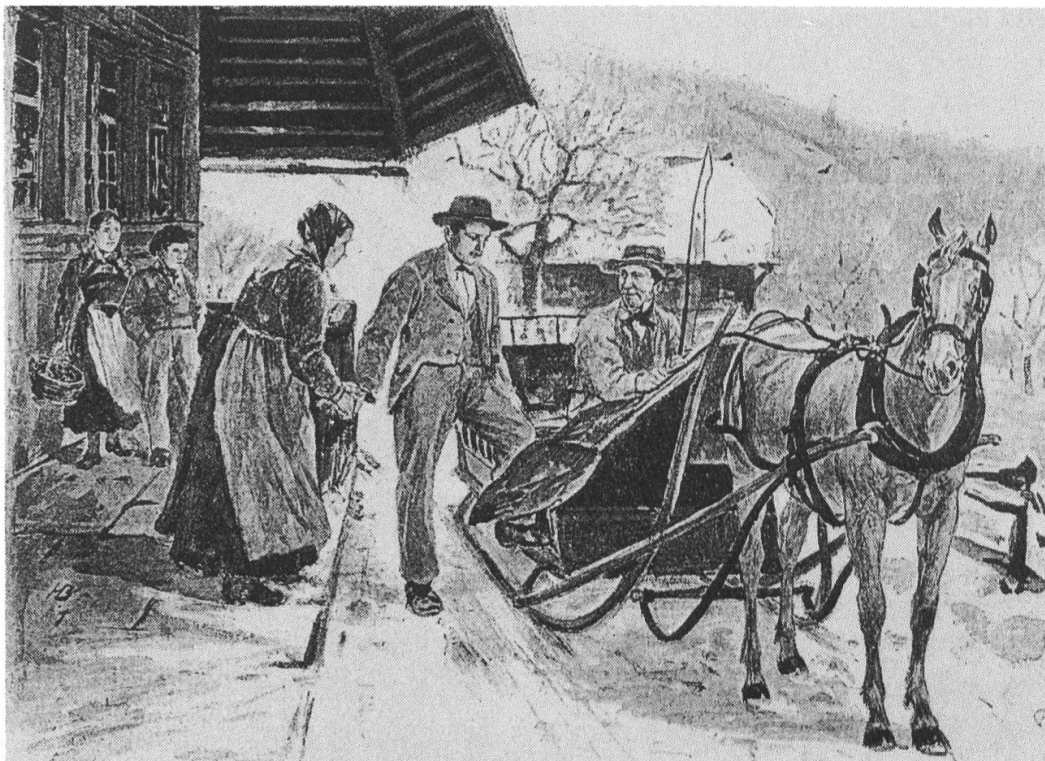
gewachsen. Wie oft hatte sie im Kote pfoseln müssen von einem Markt heim, und wenn sie eine halbe Stunde hinter sich ein Fuhrwerk rasseln hörte, war sie stille gestanden, und ach, was für zärtliche Liebesblicke hatte sie ihm zugeworfen, sobald es in ihren Gesichtskreis kam, ach und wie oft hatte ihr das gar nichts geholfen!... Manchmal hatte man sie wirklich aufgeladen, wenn man das Wägeli nicht bereits voll junger oder alter Schweine gehabt hatte. ... Aber ach, wenn der Byslufte so recht zog oder es hurnigelte<sup>17</sup>, dass man glaubte, das Katzenhageln wolle angehen, und sie eine schöne Kappe aufhatte, eine neue Scheube an und dazu nur ein schlechter Parisol, ach, dann kehrte sich in ihrem zarten Herzen alles um, dass sie so zweig sei und nicht in irgendeinem Schäsli, wo e Teil noch Schüchleder<sup>18</sup> hätten, die man vormachen könnte. Wenn dann gar noch Eisi vorbeirrasselte im Schäsli mit dem gleitigen Byggerli<sup>19</sup>, dann drehte sich nicht bloss ihr Herz sondern alles im Leib, sie ward zur radikalen Kommunistin.»

Gotthelf blendet von der Versteigerung zurück zur Anschaffung des Scheslis: «Da stund die Menge um das Schesli herum, gschauete die Räder, visitierte das Räderwerk, probierte die Federn, und bald war das eine nicht gut, das andere ausgelaufen, das dritte mangelte Reparierens, und alle kamen darin überein, öppe viel wert sei es nicht. Wenn man leicht was dafür geben müsste, so kaufe man ringer ein neues, dann wüsste man, was man hätte, und hätte etwas nach der Mode. Das sei altväterisch, und leicht ein hoffärtiges Mädchen oder eine eigelige Frau fuehr eym nit emal drin. Hatte doch Eisi gemeint, was es hatte, als Steffen sich endlich zum Schesli bewegen liess! Steffen hatte nicht daran gedacht, hatte eine währschafte Haut, die was ertragen mochte, hielt nicht viel auf dem äusseren, fürs Inwendige sorgte er dest fleissiger; wenn man innenache gut gefüttert sei, sagte er, so tüey eym ke Byslufte nüt, und wenn sein Byggerli mit ihm davontschäderte, so sass er auf seinem tschäderenden Bernerwägeli in Schneesturm und Regengüssen stolz und wohlgemut wie ein König. Aber hundertmal hatte ihm Eisi gesagt, uf dä Hung gangs ihm nimme. Und doch war es ihm immer wieder gegangen, von wegen, das Hotzle auf dem Rumpelkasten (dem Bernerwägeli) war ihm doch noch anständiger, als das Daheimhocke...

Da war einmal im Winter eine grosse, vornehme Partie, wo sie auch eingeladen waren und auf die es sich viele Wochen freute. Es war schöne Schlittenbahn, Steffen hatte ein verflümeret styfs Schlittli zwegmachen lassen, hatte ein Gschäll gekauft, dass man es nicht schöner hören



3 Bernerwägeli vor einem Wirtshaus. Lithographie von Walter Vigier.



4 Schlitten vor einem Bauernhaus. Lithographie von Hans Bachmann.

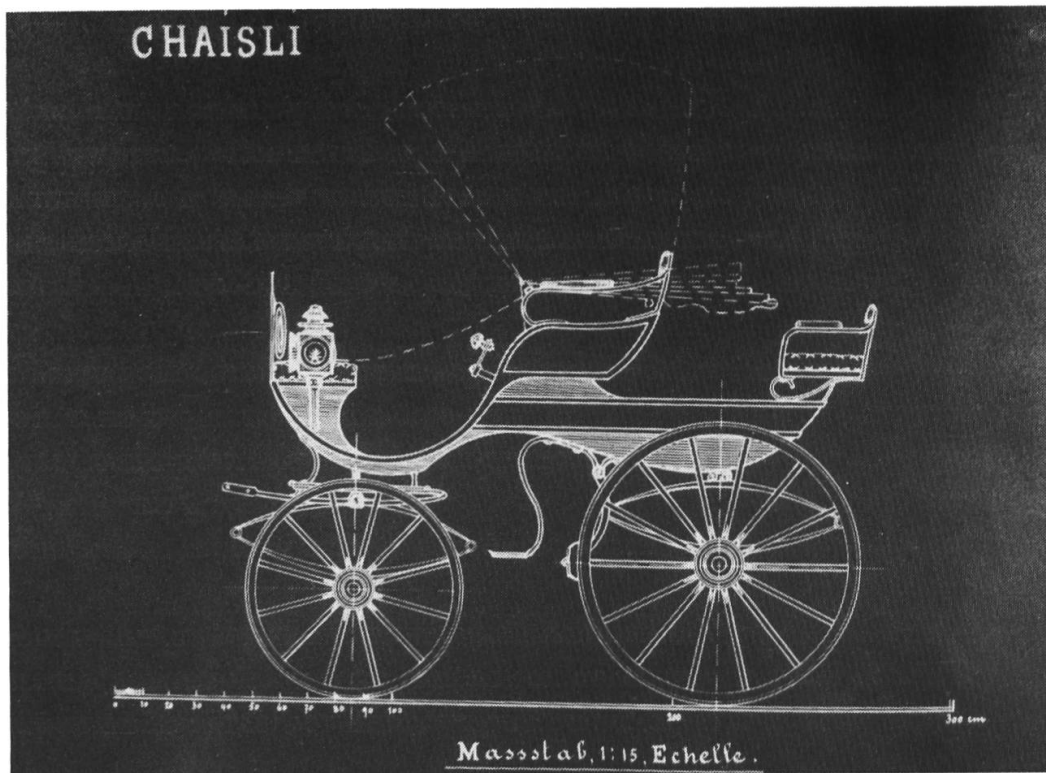
*konnte, und ein Fähnchen machen lassen von roter und weisser Seide, dass man nicht genug luegen konnte, wenn es so recht wadelte im Winde...*

*Am Morgen vorher glänzte noch so prächtig die Bahn, gegen Mittag ward es so mild, dass Eisi meinte, grad so sollte es morgen sein, wege dr Kälti heygs ihm schier welle gruse, mi überchömm so vrfrore Nase, un nüt stang eim minger a, as so e rote u blaue Knebel im Gsicht. Dass die Wälder schwarz wurden, die Berge dunkelblau, dessen achtete sich Eisi nicht. ...Steffen erklärte, der Schlitten gehe kaum mehr, und wenn man heute es schon zwingen könnte, so käme man morgen gar nicht heim, man werde das Wägeli nehmen müssen, wenn es gefahren sy müess. Was da Eisi für einen Zorn ausstund! Steffen kam endlich zur Einsicht, dass es ihm weit ringer ginge, ein Schesli anzuschaffen, als d Frau so zu sehen und sich so sagen zu lassen...*

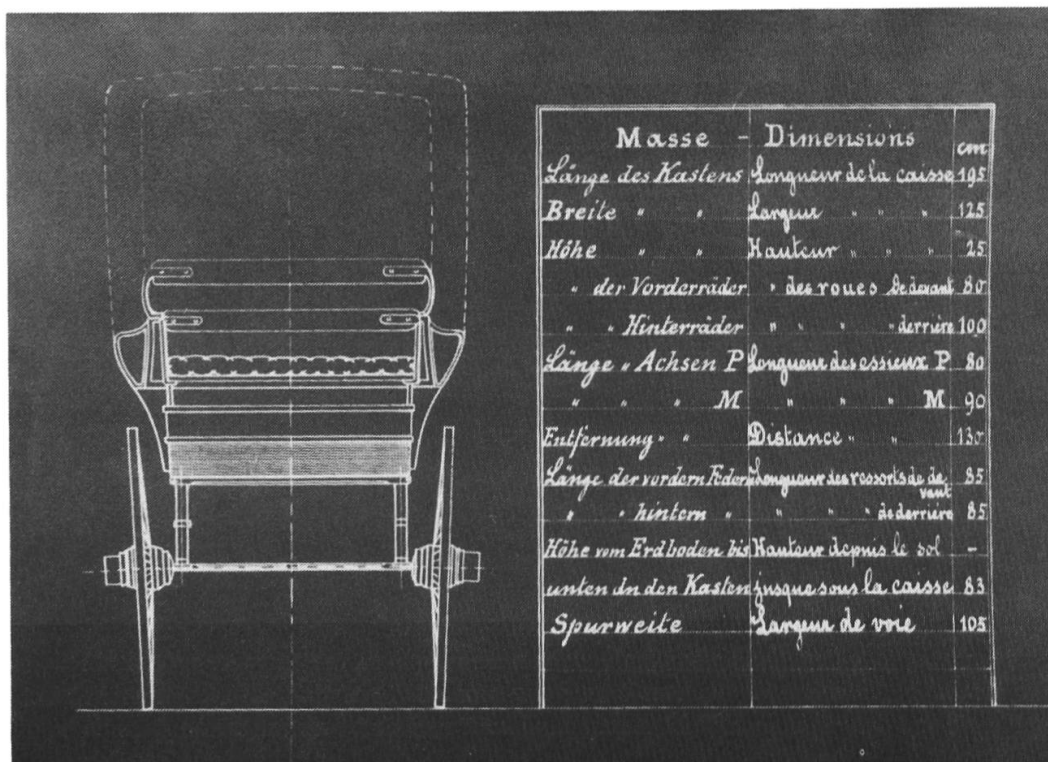
*Steffen bestellte noch in den nächsten Tagen ein Schesli und die Arbeitsleute (Handwerker) predigten, wie sie ihm eins machen wollten, dass Adam im Paradies kein so schönes gehabt hätte, und so wohlfeil dass sie gewiss ihr eigen Geld daran verspielten. ... Kurz, sie machten ihm das Ding so schön und süss, dass er eine Freude über das Schesli in den Leib kriegte, akkurat wie ein Kind auf das Neujahrkindli.<sup>20</sup>»*

Für den Bau eines Scheslis oder eines anderen Wagens bzw. Schlittens besprachen die Handwerker mit dem Besteller dessen Wünsche. Als Grundlage für diese Besprechung dienten meist Musterbücher bzw. Alben mit Vorlagezeichnungen. Danach riss der Wagner den Kasten mit Kreide auf den Boden der Werkstatt<sup>21</sup> auf und fertigte das Kastengerippe und die Räder an. War er soweit fertig, brachte er das Kastengerippe zum Schmied, der die sogenannten Kastenspangen schmiedete und einpasste, welche den Wagenkasten der Länge nach versteiften. Anschliessend stellte der Wagner den Kasten und die übrigen Holzteile fertig. Der Schmied beschlug die Räder und stellte, entsprechend den Holzteilen, die übrigen Eisenteile und Beschläge her. Später, d. h. ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurden die meisten Eisenteile, wie Federn, Achsen, Fusstritte, Laternenhalter und Teile des Vorwagens, als Halbfabrikate von entsprechenden Betrieben, oft aus Paris, bezogen. Der Schmied sägte die vorgefertigten Teile auf die richtige Länge zurecht, schweisste sie mit Hilfe von Schweissand im Feuer zusammen und bearbeitete sie einbaufertig. Hatte der Schmied den Wagen zusammengestellt, war der Maler an der Reihe. Nach dem Malen





5 Wagnerzeichnungen einer Chaise von G. Galli.



ging als letzter der Sattler ans Werk und nähte das Verdeck, die Polsterung, Beindeck usw.

*«Was war das aber für ein Tag, als das Schesli daher kam! Sattler, Wagner und Schmied hatten ausdrücklich sich ausbedungen, selbst es zu bringen; sie dürften sich wohl zeigen damit, und dann gebe es immer noch dieses und jenes z'brichte. Als sie angefahren kamen, stand alles vor die Häuser und sah das Wunderwerk der Welt. Gravitätisch stiegen die drei Künstler aus, schüttelten die Hosen über den Stiefeln nieder und stellten sich, der Schmied vornen, der Wagner neben, und der Sattler hinten, und demonstrierten der Menge das Wunderwerk.»*



6 Der Wagner – Der Schmied – Der Sattler. Lithographien von Karl Gehri.



Gotthelf blendet wieder die Versteigerung ein: *«Oh, Eisi hatte glückliche Tage mit dem Schesli verlebt, glückliche Stunden darin gehabt, und als es oben zum Fenster hinaussah, wie es dem Schesli erging, und wenn es dachte, worin es jetzt dann Zmärit oder sonst wohin fahren sollte, so wollte ihm das Herz schwer werden. Es düeche ihns, es möchte das auch steigern, indes seine Barschaft war nicht gross, und hatte es nicht später das Recht, wieder darauf zu greifen, wenn dSach wieder im Greis war? ... Gäb es das Schesli der Speisewirtin nur für einen Augenblick in die Hände gelassen hätte, hätte es lieber den letzten Kreuzer aufgewandt. Eisi pfoseln, Babi fahren! Den Anblick hätte es nicht überstanden.»*

Das Schesli findet nur unter Schwierigkeiten einen Abnehmer. *«Teuer war das Ding nicht geschätzt, kaum einen Drittel vom kostenden Preis, der freilich weit höher war als der akkordierte. Von wegen, als die drei Mannen das Döpfli mit der Freude so recht überkochen sahen, hatte der eine das vergessen gehabt anzugeben, dem zweiten waren Neuigkeiten in den Sinn gekommen, von denen er gedacht, sie stünden der Sache wohl an, dem dritten hatte das Material unter den Händen aufgeschlagen, und doch hatte er nicht zum wohlfeileren gegriffen, er hatte gedacht, Steffen sei einer, der ihn nicht schadenhalber lasse.»*

Am Beispiel des Scheslis zeigt Gotthelf auch die Vergänglichkeit der Wertschätzung für materielle Dinge im Gegensatz zur Religion und anderen geistigen Werten. Das Schesli wird von der «weltbewegenden» Neuheit für das Gnepfi-Wirtepaar zum alltäglichen Luxus, an den man sich gewöhnt hatte, und schliesslich findet es an der Steigerung nur noch mit Mühe einen Abnehmer.

### *Anmerkungen*

<sup>1</sup> 1850 kostet beispielsweise die 190 km lange Fahrt im Postwagen von Flüelen nach Camerlata bei Como im Coupé des Postwagens Fr. 24.–, im Intérieur Fr. 20.–. Ein Postkondukteur verdiente damals Fr. 100.– im Monat, ein Kilo Brot kostet Fr. –.30. Nach *Furger*: Der Gotthard-Postwagen.

<sup>2</sup> Die erste grosse Eisenbahnstrecke auf dem europäischen Kontinent, die Pferdeeisenbahn vom böhmischen Budweis über Linz nach Gmunden am Traunsee wurde in den Jahren 1827 bis 1836 eröffnet. *Pfeffer/Kleinhans*: Budweis–Linz–Gmunden. 1944 fand die Schweiz mit der Verlängerung der Bahnlinie Mulhouse–St. Louis nach Basel den Anschluss an das Eisenbahnzeitalter. Ein Jahrhundert Schweizerbahnen, Bd 1.

<sup>3</sup> Nach *Holl*: Jeremias Gotthelf – Leben – Zeit – Werk.

<sup>4</sup> Die ersten Pläne für ein schweizerisches Eisenbahnnetz waren noch auf den Einbezug der mit Dampfschiffen befahrenen Flüsse und Seen ausgerichtet. Ein Jahrhundert Schweizerbahnen, Bd. 1.

- <sup>5</sup> Am 28. Mai 1823 lief das erste maschinengetriebene Schiff der Schweiz, der Dampfer «Guillaume Tell», auf dem Genfersee vom Stapel. *Meister/Gwerder/Liechti*: Schifffahrt auf dem Genfersee.
- <sup>6</sup> In der Landwirtschaft wurden nebst den Pferden oft auch Kühe, seltener Ochsen eingespannt, da diese nur zum Ziehen gebraucht werden konnten und keine Milch lieferten. Oft wurden, z. B. am Pflug auch Kühe und Pferde im gleichen Gespann eingesetzt.
- <sup>7</sup> Der Burgdorfer Stalden wurde 1829/31 durch die Anlage einer Brücke und einer Strassen-Schleife korrigiert, um die Steigung zu vermindern. Vgl. Burgdorfer Jahrbuch 1949, Lüdy, Fig. 122.
- <sup>8</sup> Sehr schön ist das in Bern bei der Untertorbrücke zu sehen, zu welcher der Nydeggstalden durch den untersten Teil der Altstadt steil hinunter führt und an deren anderem Ende (beim Bärengraben) der Muristalden und der Aargauerstalden steil auf die Ebene hinauf führen, in welche die Aare die Schlaufe von Bern gefressen hat.
- <sup>9</sup> 16. Kapitel: Die Käsfuhr und ihre Folgen. S. 282 ff.
- <sup>10</sup> Eisi = Elisabeth.
- <sup>11</sup> Steffen = Stefan, Stephan.
- <sup>12</sup> Geltstag = Konkurs.
- <sup>13</sup> Schesli, auch Schäsli = Chaise. Leichtes, vierrädriges Luxusfuhrwerk mit einer zweiplätzigen Sitzbank hinten, die von einem aufklappbaren Halbverdeck aus Leder geschützt wird. Vorne befindet sich meist eine kleinere, ebenfalls zweiplätzigige Sitzbank als Not- oder Kindersitz. Bei der Berner-Chaise ist die Rückenlehne fest montiert und dient gleichzeitig als Spritzleder bzw. Spritzbrett. Die vorne Mitfahrenden sitzen also mit dem Gesicht nach hinten. Bei der Berg-Chaise kann die Rückenlehne der vorderen Sitzbank hälftig umgeklappt werden, so dass der rechte bzw. beide Sitzplätze auch als behelfsmässiger Kutscherbock dienen können. Oben am Vorwagen sind deshalb entsprechende Fussstützen bzw. Fusstritte angebracht. Bei den echten Doktor- oder Münsterler-Chaisen ist anstelle der vorderen Sitzbank ein Gepäckkasten für Arzneien bzw. Warenmuster aufgebaut. Oft wurde hinten eine Gepäckwanne, das sogenannte «Güfi» angefügt, auf welchem manchmal noch ein weiteres Sitzchen aufgeschraubt werden konnte (siehe Abb. 5).
- <sup>14</sup> Gnepfi = unsicheres, wackeliges Gleichgewicht.
- <sup>15</sup> 19. Kapitel: Wie Babi, die Speisewirtin (Nachbarin des Wirtepaars auf der Gnepfi), ein Schesli im Kopf hat und der Schwarze Babi darum bringt. S. 271 ff.
- <sup>16</sup> Babi = Babette.
- <sup>17</sup> hurnigelte = graupelte.
- <sup>18</sup> Schüchleder = Scheuklappen an den Pferdegeschirren. Hier ist aber ein sogenannter Verdeckvorfall, d. h. eine am vordersten Verdeckspriegel befestigte, zusätzlich ausklappbare Verdeckverlängerung gemeint. Dieser Verdeckvorfall reicht weit hinunter und verbessert den Schutz, wenn der Regen von vorne einfällt.
- <sup>19</sup> gleytigen Byggerli = flinkes, leichtes Pferd.
- <sup>20</sup> Neujahrkindli = traditionelle Bescherung der Kinder durch ihre Paten bzw. Patinnen zu Neujahr.
- <sup>21</sup> Detaillierte Pläne im heutigen Sinne gab es nicht, jeder Wagen bzw. Schlitten war ein Einzelstück, entsprechend den Wünschen des Bestellers und den Erfahrungen der Handwerker. Kutschen und Schlitten in grösseren Serien wurden erst ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Amerika gebaut und angeboten. Dort konnten vormontierte Buggys und andere leichte Wagentypen, franko nächste Bahnstation geliefert, bestellt werden.

## Abbildungen

- 1 Lithographie von *J. F. Wagner*: Die neue Brücke von Burgdorf (mit dem Stalden), um 1844/46, aus: XII Ansichten von Burgdorf und seiner nächsten Umgebung. Schlossmuseum Burgdorf (vgl. Burgdorfer Jahrbuch 1949, Lüdy, Fig. 122).
- 2 Holzschnitt von *Emil Zbinden*, Illustration zu: Jeremias Gotthelf, Die Käserei in der Vehfreude, Zürich, Büchergilde Gutenberg, 1945.
- 3 Lithographie von *Walter Vigier*: Wagen vor einem Wirtshaus, Illustration zu Jeremias Gotthelf: Der Bauern-Spiegel, illustrierte Prachtausgabe, La Chaux-de-Fonds: Verlag F. Zahn, 1896, S. 64 zu Text S. 77, Text: «*Als ich nun noch gar den Hühnern Hafer heimbrachte...*».
- 4 Lithographie von *Hans Bachmann*: Schlitten vor einem Bauernhaus, Illustration zu Jeremias Gotthelf: Ueli der Knecht, illustrierte Prachtausgabe, La Chaux-de-Fonds: Verlag F. Zahn, 1895, S. 80 zu Text S. 103, Text: «*Ich wüsste nicht, was ich zürnen wollte, wenn's dir nur gut geht.*»
- 5 Wagnerzeichnungen einer Chaise aus: Album über die in der Schweiz gebräuchlichsten Wagengattungen von *G. Galli*. PTT Museum Bern.
- 6 Lithographien von *Karl Gehri*: Der Wagner – Der Schmied – Der Sattler. Illustration zu Jeremias Gotthelf: Der Geltstag, illustrierte Prachtausgabe, La Chaux-de-Fonds: Verlag F. Zahn. 1896/1904, S. 293 «Der Sattler», S. 294 «Der Wagner» und S. 295 «Der Schmied».

## Literaturverzeichnis

- Brun, Carl/andere*: Schweizerisches Künstler-Lexikon, 4 Bde., Frauenfeld 1913.
- Furger, Andres*: Der Gotthard-Postwagen, Zürich 1990.
- Galli, G. (Zeichner)*: Album über die in der Schweiz gebräuchlichsten Wagengattungen von G. Galli, Bern 1937.
- Gotthelf, Jeremias/Sutermeister, Otto* (Hrsg.): Der Geltstag, in: Ausgewählte Werke – Nationale illustrierte Prachtausgabe, Chaux-de-Fonds, o.J.
- Gotthelf, Jeremias/Sutermeister, Otto* (Hrsg.): Der Bauernspiegel, in: Ausgewählte Werke – Nationale illustrierte Prachtausgabe, Lieferung 14, Chaux-de-Fonds, o.J.
- Gotthelf, Jeremias/Sutermeister, Otto* (Hrsg.): Ueli der Knecht, in: ausgewählte Werke – Nationale illustrierte Prachtausgabe, Lieferung 7, Chaux-de-Fonds, o.J.
- Gotthelf, Jeremias/Muschg, Walter* (Hrsg.): Der Geltstag oder die Wirtschaft nach der neuen Mode, Bd. 9 (Birkhäuser-Klassiker – Jeremias Gotthelfs Werke in zwanzig Bänden), Basel 1949.
- Gotthelf, Jeremias/Muschg, Walter* (Hrsg.): Die Käserei in der Vehfreude, Bd. 11 (Birkhäuser-Klassiker – Jeremias Gotthelfs Werke in zwanzig Bänden), Basel 1951.
- Gotthelf, Jeremias/Muschg, Walter* (Hrsg.): Der Mordiofuhrmann, Bd. 19, in: Aus dem Neuen Berner Kalender (Birkhäuser-Klassiker – Jeremias Gotthelfs Werke in zwanzig Bänden), Basel, 1953.
- Holl, Hans Peter*: Jeremias Gotthelf – Leben – Zeit – Werk, Zürich und München 1988.
- Junker, Bee*: Wörterbuch zu den Werken von Jeremias Gotthelf, Erlenbach – Zürich 1972.
- Meister, Jürg/Gwerder, Josef/Liechti, Erich*: Schifffahrt auf dem Genfersee, Basel und Stuttgart 1977.
- Pfeffer, Franz/Kleinhans, Günther*: Budweis–Linz–Gmunden – Pferdeeisenbahn und Dampfbetrieb auf 1106 mm Spurweite, Wien 1982.
- Thiessing, René* (Gesamtred.): Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947 – Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, 5 Bde., Frauenfeld 1947.