Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 32 (1942)
Heft: 42

Artikel: Vom Handel, Gewerbe und Verkehr im alten Burgdorf
Autor: Bigler, Rudolf
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-648543

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: 01.08.2025

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

Vom Handel, Gewerbe und Verkehr im alten Burgdorf

Von Rudolf Bigler

Die Lage Burgdorfs an der Eingangspforte des Emmentals zog seit alten Zeiten unternehmungsfreudige Kaufleute und Handwerker an. Heutzutage, wo man mit Vorliebe nachweist, dass unser Land schon vor den Alemannen von Kulturmenschen bewohnt gewesen sei, mag es von Interesse sein, dass in der Senke zwischen Burg- und Stadthügel, wo heute die Hohengasse sich hinzieht, Kelten und Römer ihre Spuren hinterliessen. An Stelle des römischen Kastells bot später eine Burg fränkischer Adeliger und dann die mächtige Zähringerfeste Händlern und Handwerkern gegen entsprechende Abgaben Sicherheit und Rechtschutz. Nicht umsonst heisst der Platz zwischen Schloss und Stadt seit uralten Zeiten „Alter Markt". Zweifellos sah diese Stelle einst an prächtigen Turnieren emsigen Marktbetrieb. Die Feste der Adeligen brachten den ansässigen Handwerkern Arbeit und Wohlstand.

Wie allen Bewohnern unseres Alpenlandes sass auch den alten Burgdorfern eine unbändige Unabhängigkeits- und Freiheitsliebe im Blut. Ihren Wohlstand benützten sie dazu, sich in ihrem Lebensraume Ellbogenfreiheit zu verschaffen. Sie erkauften sich nach und nach von ihren stets geldbedürftigen Herren eigenes Marktrecht, den Strassen- und Emmenzoll, selbständige Stadtverwaltung und eigenes Gericht, sowie ausgedehnte Wälder, ja sogar eigene Grundherrschaften. Als 1384 die Grafen von Kyburg sich endlich gezwungen sahen, Stadt und Schloss Burgdorf und Thun den Bernern zu verkaufen, sassen die Burgdorfer auch am Verhandlungstisch, redeten ein gewichtiges Wort mit und waren eifersüchtig darauf bedacht, dass keine ihrer Freiheiten geschmälert werde. So bildete Burgdorf bis 1798 ein Staat im Staate Bern. Dank dem Ansehen, das Bern weitherum genoss, konnten Handel und Gewerbe blühen.

Die Burgdorfer erhoben ihren Zoll auf ihrem Stadtgebiet — auch auf der Emme — „von allen zu Burgdorf vorbeigehenden Fuhrungen, Krämern, ‚Krätzenträgern', von allem Getreide, Wein, Molken, Pferden, Lebwaren und allen Sachen und Waren, die nicht zum feilen Verkauf auf die Burgdorfer Jahr- und Wochenmärkte geführt wurden."

Vom Zoll enthoben waren: die Burger von Bern und Burgdorf, die eingekauften Ausburger von 9 umliegenden Gemeinden und die Twingangehörigen der Burgdorfer Herrschaftsgebiete. Halben Zoll hatten zu entrichten die Burger von Solothurn und der Landschaft Emmental.

Beim Eingang in die Stadt (bei den Toren) wurde weder Zoll, noch Geleit bezahlt, sondern alle in die Stadt kommenden Waren mussten in das Kaufhaus*) geführt werden, ebenso alle aus der Stadt zu versendenden Kaufmannsgüter, „was namens sie immer haben mögen".

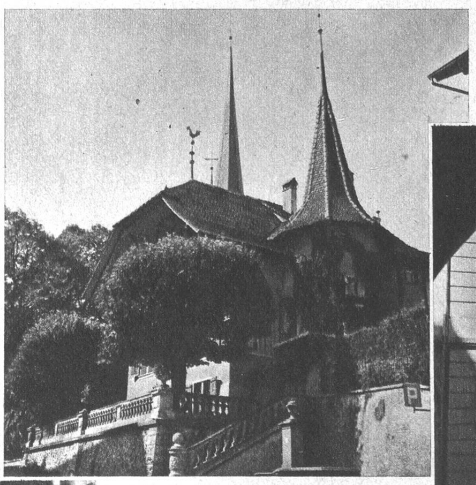
Hier mussten sie abgeladen, ordentlich abgewogen, mit allen nötigen Umständen aufgeschrieben und davon die Gebühr an Zoll und Geleit, wie auch an Wag-, Spetter-, Magazin- und Hütlohn abgerichtet werden bei Strafe von zehn Pfunden Buss von jedem Zentner im Fall der Uebertretung.

Alle Waren aber, für die glaubwürdige Ladekarten aus eidgenössischen Kaufhäusern vorgewiesen werden konnten und die als reine Transitwaren galten, oder die für Burger bestimmt waren, waren nicht der Abwägung unterworfen. Sie mussten lediglich nach den Ladekarten verzollt werden.

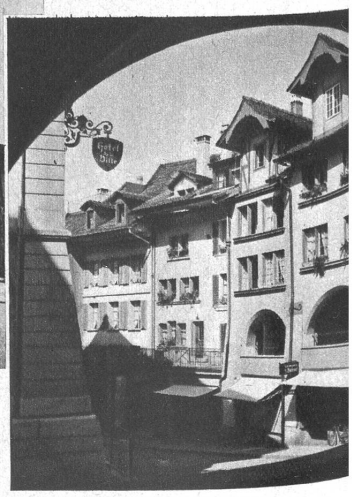
Von sämtlichen Waren, die in der Stadt gekauft, verkauft oder ausgetauscht wurden, musste der sogenannte Pfundzoll entrichtet werden, nämlich „4 Denier von einem Pfund Pfennigen oder 1 Kreuzer von jedem Gulden und zwar von dem ganzen Wert und Losung (Erlös) derselben, sei es auf Borg oder Kredit hin oder gegen Barzahlung, ohne jeglichen Abzug für gehabte Unkosten. Strafe: 10 Prozent von der zu wenig angegebenen Summe!" Von

*) Heute Geschäftshaus Max Howald, Kronenplatz. Näheres darüber siehe R. Bigler: „Das Kaufhaus in Burgdorf" im Burgdorfer Jahrbuch 1942.

Das heutige Langlois-Haus wurde anfangs des 17. Jahrhunderts von David Fankhauser als Handelshaus erstellt. Während über 200 Jahren führte die Fam. Fankhauser darin ein Tuchgeschäft, das weithin bekannt war. Vor zirka 100 Jahren ging das Haus an die Hugenotten-Familie Langlois über, die seither eine weithin bekannte Buchhandlung führte. (Photos W. Stauffer)



Das alte Zunfthaus der Schmieden und Zimmerleuten



Hohengasse mit den hohen Lauben, wo Handel und Gewerbe zuhause waren

diesem Pfundzoll waren wiederum die Burger und die bereits angeführten Zugewandten enthoben. Wenn aber Burger oder Hintersässen von fremden Kaufleuten Waren übernahmen und sie kommissionsweise verkaufen wollten, mussten auch diese auf dem Kaufhaus angegeben und davon Pfundzoll entrichtet werden. Auf keinen Fall durften solche Waren angenommen werden, wenn dafür kein „Wortzeichen" (Bescheinigung) aus dem Kaufhause vorlag.

Nach den Märkten durften bei Strafe der Konfiskation keine Waren in Privathäusern gelassen werden, sondern alle mussten wieder in das Kaufhaus geführt und wieder samt ihrem Wert „in guten Treuen deklariert und der Pfundzoll von dem Verkauften entrichtet werden.

Jeder Kaufmann oder Krämer war verpflichtet, auf Verlangen dem Vorgesetzten des Kaufhauses mit Vorlagen seiner Bücher zu beweisen, dass er nicht mehr verkauft und gelöst habe, als wie er angegeben.

Die Waren wurden auf Wunsch vom Kaufhaus zum Gasthaus gebracht und wieder abgeholt durch die sogenannten Spetter. Diese waren dem Wagmeister unterstellt und wurden aus dem Ertrag der festgesetzten Spettergebühren besoldet. Soweit Platz vorhanden, konnten die Waren auch im Kaufhause gegen einen gewissen Lagerlohn deponiert werden.

Bei den Stadttoren durften sodann keine zollpflichtigen Sachen hinausgelassen werden, wenn nicht hiefür eine Bescheinigung aus dem Kaufhaus vorgewiesen werden konnte. Strafe: 10 Pfund von einem fehlenden Fuhrmann und 5 Pfund von einem Boten oder Säumer.

Nach einer undatierten Burgdorfer Zolltafel aus dem 18. Jahrhundert mussten z. B. entrichtet werden:

„Von Kaufmannsgütern, welche durch Burgdorf oder hier ein- und ausgeführt werden, wenn solche schon der Burgerschaft von daselbst zugehören, für Zoll und Geleit von jedem Zentner Ware 2 Kreuzer, für Kernen, Roggen, Aerbs, Hirs, Bohnen, Linsen und dergleichen schwären Guts, jeder Mütt, 2 Kreuzer,
1 leerer Kaufmannswagen, 3 Kreuzer,
1 Pferd, 1 Kreuzer,
1 geladen Bastpferd oder Esel, 1 Batzen,
1 ganzes Bett, 30 Kreuzer,
1 Dachbett, 10 Kreuzer,
1 Unterbett, 12 Kreuzer,
1 langes Küssi, 6 Kreuzer,
1 geviertes Küssi, 2 Kreuzer,
1 Sack Federn, 2 Kreuzer,
Zwilchen und leinigs Tuch, 1 währschafte Burdi, 1 Kreuzer, 1 Tragete Landtuch, 2 Kreuzer."

Ein Streiflicht auf die düstere Intoleranz des Mittelalters wirft der Passus:

„Ein Jud, laut alter Zolltafel, 3 Batzen, und für das Pferd 6 Kreuzer."

In der Zolltafel von 1781 heisst es dann:

„Sinth etwas Zeit, haltet man dieselben etwas genistlicher und fordert:

von dem Jud zu Fuss, 2 Kreuzer,
mit dem Pferd aber 1 Batzen."

Aus dem Zoll- und Marktrecht flossen der Stadt ansehnliche Summen Geldes zu. Im Jahre 1471 beschloss das kaum 1800 Seelen zählende Gemeindewesen den Bau der stattlichen Stadtkirche, die noch heute der sechsmal grössern Gemeinde dient. Bauten aus dem 16., 17. und 18. Jahrhundert lassen auf den Wohlstand der Bewohner schliessen. So das „Grosshaus" (heute Buchhandlung Langlois). Es wurde in den Jahren 1631-1636 von dem Tuchherrn Jakob Fankhauser erbaut. Die Beziehungen des Handelshauses Fankhauser, das heute noch in der Firma Worb und Scheitlin AG. weiterlebt, reichten schon im 17. und 18. Jahrhundert bis nach Florenz, Lyon, Marseille, Elberfeld und Braunschweig. Was ein solches Handelshaus für die Hauswebereien, Bleichereien und Färbereien von Burgdorf und das Emmental bedeuteten, kann man sich denken.

Wie in andern Städten, so scheinen auch die Handwerker von Burgdorf im grossen Ganzen ein geruhsames Leben geführt zu haben. Die Zünfte sorgten dafür, dass keine unbeliebige Konkurrenz entstehen konnte. Alte Bauten, Hauseinrichtungen, Möbel usw. sind aber Zeugen, dass viele von ihnen mit viel Verständnis und Liebe ihrem Berufe oblagen. Es würde zu weit führen, wollte man von jenen erzählen, die in der weiten Welt draussen Anerkennung fanden und Ehre einlegten für ihre Vaterstadt.

Die Revolutionsstürme, die anfangs des 19. Jahrhunderts Europa erschütterten, fegten die alten Verhältnisse mit ihrer Gemütlichkeit dahin. Immer aber darf Burgdorf stolz darauf sein, dass in jenen aufgewühlten Zeiten in ihren Mauern ein Pflänzlein gedieh, das an dem Aufbau des neuen Europa von entscheidendem Einfluss sein sollte: Die Idee der allgemeinen Volksbildung. Ermuntert von einigen Bürgern der Stadt schuf Pestalozzi hier die Grundlagen für die neuzeitliche Volksschule. Burgdorf wurde Wallfahrtsort für Erzieher aus allen Ländern.

Die allgemeine Volksbildung machte das Volk mündig. Ein Menschenalter später fielen die Vorrechte der Städte und einzelner Familien dahin. Die Gewerbefreiheit setzte sich überall durch und schuf dem Tüchtigen freie Bahn. Vom Damoklesschwert der Zensur befreit, konnten Ideen sich frei entfalten. Eine aufblühende Presse sorgte für ihre Verbreitung und regen Gedankenaustausch. Die Technik trat ihren Siegeslauf an.

In jener Zeit, als die rationelle Ausnützung der Dampfkraft zu Fabrikbauten führte, entstand (1839) in Burgdorf die erste Fabrik, eine Leinwandweberei. Wie eine Kinderkrankheit der Industrie mutet es einem an, dass damals in der Fabrik auch Jugendliche beschäftigt wurden, die dadurch den Schulbesuch versäumen mussten und mit den Schulbehörden in Konflikt gerieten. Arme Kinder! Besuchten sie die Schule, so schimpfte der Fabrikherr, gingen sie in die Fabrik, so war der Lehrer nicht zufrieden, bekamen sie keinen Solennitätsbatzen und durften nicht mitmachen beim fröhlichen Kinderfest.

1852 bemühten sich die Burgdorfer mit Erfolg, dass die Telegraphenlinie von Bern nach der Nord- und Ostschweiz über Burgdorf geleitet wurde. Denn „mit der Verlegung der Heerstrasse über Kirchberg (in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts) verlor Burgdorf beinahe alles, was zu seinem Wohlstand nötig wäre", klagten die Burgdorfer. Mit Mühe hatte man es endlich erreicht, dass z. B. die Briefe von und nach deutschen Landen, ohne über Bern zu gehen, befördert werden konnten, indem ein Fussbote sie in Kirchberg abholen durfte, statt dass die Postsachen jedesmal über Bern zu gehen hatten!

Die Burgdorfer scheuten denn auch keine Kosten, als es galt, die Bahn Bern-Olten über Burgdorf, statt über Kirchberg, zu leiten. Die Stadt blieb dadurch Stapel- und Umladeplatz für das Emmental und lag wieder an einer grossen Verkehrsader. 1875 wurde die Linie Burgdorf-Solothurn eröffnet und 1881 deren Fortsetzung nach Langnau. 1899 erfolgte die Eröffnung der Burgdorf-Thun-Bahn als erste elektrische Vollbahn Europas.

Als das Auto in den beiden letzten Jahrzehnten mit der Eisenbahn den Wettbewerb um den Verkehr aufnahm und die Strassen von neuem zu grosser Bedeutung erhob, sorgte Burgdorf durch grosszügige Strassenkorrektionen für bequeme Zu- und Durchfahrten.

Burgdorf hat sich trotz dem Wegfall alter Privilegien, dank dem Weitblick, der Tüchtigkeit und dem Opfersinn seiner Bewohner ein verdientes Plätzlein an der Sonne erobert.