Zeitschrift: Berner Taschenbuch
Herausgeber: Freunde vaterländischer Geschichte
Band: 33 (1884)

Artikel: Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz
Autor: Hoch, Ch.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-124967

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: 10.07.2025

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

Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz. *)

Von Ch. Hoch in Bern.

Die Geschichte der Post eines Landes ist, wie man ohne Uebertreibung behaupten darf, zugleich eine Geschichte der wirthschaftlichen und wissenschaftlichen Entwickelung desselben, sowie des Handels und der Industrie. Schon diese Geschichte allein gibt eine ziemlich vollständige und zutreffende Vorstellung von dem allgemeinen Kultur-Fortschritt des Landes zu den frühesten Zeiten, wie sie gleichzeitig auch die Wichtigkeit der politischen Beziehungen erkennen läßt, welche die verschiedenen Glieder eines Staatswesens oder, wenn man lediglich Europa in Betracht zieht, die zu diesem wichtigen

Quellen: Notiz des Hrn. Dr. Wartmann in St. Gallen über die St. Galler Posten. — Memorabilia tigurina von Fr. Vogel. — Urkunden aus den Archiven von Genf, Basel 2c. — Bericht an den Großen Rath der Stadt und Republik Bern über die Staats-Verwaltung von 1814 bis 1830. — Dokumente über die alten Berner Posten, deren Mittheilung wir der Freundlichkeit der Herren von Fischer von Reichenbach, von Fischer-von Wattenwyl und von Fischer-Manuel verdanken. — Bavier. Die Straßen der Schweiz. Zürich 1878. — Roscher, Nationalökonomik des Handels und Gewerbfleißes. Stuttgart 1881.

*) Mit gef. Einwilligung des Hrn. Verfassers aus der Zeitschrift „Union postale“ Nr. 6–8 abgedruckt. Der französisch geschriebene Aufsatz ist dort zugleich in deutscher und englischer Sprache erschienen und die deutsche Uebersetzung ist es, die hier wiedergegeben wird

Erdtheil gehörenden Länder, vor Alters verbanden. Zu gewissen Zeiten bietet sogar die Organisation der Post zugleich ein Bild der politischen Einrichtungen des Landes.

Zur Zeit der Römerherrschaft, sowie unter den Karolingern lag die ganze politische Macht in den Händen des Staatsoberhauptes; die Transport-Anstalten bestanden nur für die Zwecke des Letzteren und durften lediglich zur Beförderung von amtlichen Sendungen benutzt werden. Unter der Anarchie, welche hierauf folgte, verschwanden diese Anstalten. Erst als später den Städten Vorrechte verschiedener Art ertheilt und sie zur Unabhängigkeit gelangt waren, als Handel, Gewerbsamkeit und Reichthum der Städte zunahmen, traten Verkehrseinrichtungen wieder zu Tage, welche anfangs als Lokalposten nur innerhalb kleiner Kreise bz. mit der nächsten Umgebung den Verkehr vermittelten; aber mit der vermehrten Sicherheit der Verbindungen, der größeren Wohlhabenheit der Bevölkerung und den sich steigernden Bedürfnissen des Wohllebens und Komforts mehr und mehr an Ausdehnung gewannen. Von einigen Kaufleuten in's Leben gerufen und von Mitgliedern der Zünfte, die durch ihre Geschäfte zu häufigen Reisen genöthigt waren, unterhalten, nahmen diese Posteinrichtungen mit der Zeit einen regelmäßigen Charakter an; ihr Verkehr beschränkte sich nicht mehr auf die nächste Umgebung, denn der Handel fühlte das Bedürfniß, sich mit den Hafenorten und Niederlagen, nach welchen die Waaren vom Auslande gelangten, in direkte Verbindung zu setzen. Die bisherigen Fußboten machten berittenen Boten Platz, welche sich in einigen Gegenden wegen der schlechten Beschaffenheit der Straßen bis zum Anfange des 19. Jahrhunderts erhalten haben. Der Verkehr nahm endlich solche Dimensionen an, daß die Botenverbindungen

der Kaufleute unter die Kontrole des Staates gestellt und von diesem selbst übernommen wurden.

Für Central- und West-Europa war während langer Zeit das adriatische Meer die einzige große Verkehrsader mit der Levante. Es ist daher erklärlich, daß Venedig, als Nachfolgerin von Spina, Adria, Ravenna und Aquileja, schon in den ersten Jahrhunderten des Mittelalters den Haupt-Waarenplatz für den Handel mit diesen Theilen Europas bildete. Städte, welche in Folge ihrer geographischen Lage als Durchgangspunkte zwischen den verschiedenen europäischen Marktorten dienten, nahmen einen überraschenden Aufschwung; die Kaufleute dieser Städte hatten ein Interesse daran, ihre Verbindungen mit den Marktorten zu vermehren und zu erleichtern; der Reichthum, zu dem sie durch ihre Thätigkeit und Umsicht gelangt waren, setzte sie in die Lage, Ausgaben für alle möglichen Verbesserungen zu machen, zu deren Einführung sie durch den Transport ihrer werthvollen Waarensendungen und ihrer Korrespondenz gedrängt wurden. So wurde die Stadt Nürnberg z. B., in welcher der berühmte Regiomontanus sich niedergelassen hatte, „weil sie gleichsam den Mittelpunkt Europas bilde", ihrer ausnahmsweise günstigen Lage wegen bald einer der Haupt-Handelsplätze Europas. Botenzüge gingen von dort aus bis Antwerpen, Breslau, Frankfurt, Salzburg, Augsburg, Stuttgart, Regensburg, Bamberg, Speyer, Straßburg, Leipzig, Wien, Hamburg, St. Gallen und Lyon. Die Benutzung dieser Boten, welche einen jährlichen Gehalt erhielten und aus Nürnberg einmal in jeder Woche abgefertigt wurden, bildete sich vom Jahre 1570 ab zu einer regelmäßigen Transportanstalt aus.

Das eben genannte Lyon war zu jener Zeit der große Waarenplatz für den Handelsverkehr zwischen Central-

Europa und den reichen Mittelmeer-Provinzen Frankreichs und Spaniens. Dieser Verkehr wurde hauptsächlich durch die schweizerischen Städte St. Gallen, Basel und Genf vermittelt. Zürich wiederum lag an einer der Hauptstraßen, auf welchen die Verbindung zwischen Deutschland, Flandern und dem nördlichen Frankreich über die Pässe der Rhätischen Alpen und später über den St. Gotthard mit Venedig und dem übrigen Italien unterhalten wurde. Fast ausschließlich benutzte man die alten Römerstraßen zu diesen Verbindungen. Dem Staat oder den Vertretern desselben fiel es nicht ein, neue Einrichtungen zu treffen; die Erinnerung an die Römerzeit war noch eine so lebendige, daß man, von der Unverwüstlichkeit und Vorzüglichkeit der Römerbauten überzeugt, dieselben in Trümmer zerfallen ließ, kaum daran denkend, sie auszubessern. Dieß macht es erklärlich, daß der ganze Botenverkehr und die Waarenzüge sich lange Zeit hindurch auf den Straßen bewegten, welche die alten römischen Legionen gezogen waren. Städte und Flecken, welche nicht an diesen Straßen lagen, blieben von dem Verkehr unberührt. In solcher Lage befanden sich beispielsweise Bern und Freiburg, Orte, von denen namentlich der erstere damals schon eine gewisse Bedeutung erlangt hatte; ihre Behörden mußten daher die amtlichen und Privat-Korrespondenzen nach solchen Punkten entsenden bzw. von diesen abholen lassen, welche an den zur Postbeförderung benutzten Straßen gelegen waren.

Ein ziemlich ausführliches Reisehandbuch, das einem gegen 1545 geschriebenen und 1571 bei Horst in Köln erschienenen medizinischen Werke beigefügt ist, enthält interessante und ausführliche Angaben über die zu jener Zeit vorhandenen Reiserouten, namentlich über die großen Straßen, welche von Nord nach Süd-West und Süd-Ost

die Schweiz durchschnitten oder vielmehr längs derselben hinführten. *)

Der Verfasser dieses Werkes, Guilhelmo Grattarolo von Bergamo, sagt darin mit wenigen Worten, daß er der Religion wegen sein Vaterland aufgegeben und sich kurz vorher als Professor an der Universität Marburg niedergelassen habe, inzwischen aber viel in Italien, der Schweiz, Savoyen, Burgund, Frankreich, Flandern und Deutschland gereist sei. In letzterem Lande muß er den Schutz des edlen Baron Eginolph von Rapolstein, Hach und Geroldseck in den Vogesen genossen und bei diesem sich zu der Zeit, in der er sein Reisebuch geschrieben hat, aufgehalten haben, da für die Mehrzahl der Reiserouten Basel als Ausgangspunkt gewählt worden ist.

Nach dem Buche des Grattarolo führte die Straße von Basel nach Venedig über „Lauffenberg, Schaffhausen, Constanz, Dednang, Isne, Kempten, Reitten, Ferrerberg, Nazoret, Insbrugh, Stain, Brenerberg, And, Brixen, Botzen, Soltoren, Trient, Burg, Hospital, Cobel, Bassan, Castel-Franc und Mestres."

Die Straße von Basel nach Genf und von dort nach Lyon ging über Liestal, „2 kleine deutsche myl. *Inde cùm exis, tende statim ad dextram, et ita rectè quoad aquam, invenis* Vuallenburg (miliare magnum); (wenn du von da hinausgegangen, wende dich sofort nach rechts und gehe so gerade aus dem Wasser nach, dann findest du Wallenburg [Waldenburg]; eine starke Meile), Balstal

---

*) „Proficiscentium seu magnis itineribus diversas terras obeuntium medicina, quibuscumque valetudinis incommodis depellendis apprimè necessaria.
Autore Guilhelmo Grattarolo, medico & philosopho. Coloniæ. Petrus Horst, 1571."

per parvum montem (über einen kleinen Berg), (1 m.). Intermediat Langeburg (dann kommt Langeburg [Langebruck]); Solodurum (Solothurn) (1 m.); Intermediat Dietelsbach oppidum (Wietlisbach, eine Stadt), Buram (Büren), Warberg (Aarberg), Moratum (Murten), *(unum magnum)*, Paterniacum *vel zuo Peterlin* (Peterlingen) (1 m.); *mediat* Avans *oppidum in alto a dextra* (Avanches [Wiflisburg], eine Stadt auf der Höhe zur Rechten); Modon (Moudon, Milden) (2 m.); *ad sinistram tende* Lausannum (gehe links nach Lausanne.) (3 m.), Morges (1 m.), Roll (1 m.) Neuß (Nyon) (1 m.), Genevam (Genf) ($1^1/_2$ m.); mediant duo loca (dazwischen liegen noch zwei Ortschaften).

Von hier über Collonge (3 leugas gallicas, 3 französische Lieues), St. Germain (3 l. g.), Nantua (3 l.), Cerdon (3 l.), St. Maurice (3 l.), Montluel (4 l.), Lyon (3 l. g.). Zur Rückreise nach Basel konnte von Lyon aus die Route über Villefranche (5 l.), Mâcon (6 l.), Tournus (5 l.), Châlon s/Saône (5 l.), Verdun s/Doubs (3 l.), Seurre (3 l.), St. Jean de Losne (3 l.), Aussonne (3 l.), Pontailler (Pontarlier) (3 l.), Gray (4 l.), Lure, Ronchamp, Béfort, Dammerkirch, Altkirch und Hirsingen gewählt werden.

Eine dritte große Straße, welche von Pilgern und Kaufleuten bei ihren Reisen nach dem mittleren Italien und Rom eingeschlagen wurde, führte über folgende Orte: Kreuzach (Grenzach), ein Dorff; Vuilen (Wyhlen), ein klein mil, Warmbach, dorff, Rinfelden, Statt, ein mil; Möli (Möhlin), dorff; Mumpff, dorff, ein mil; Stein, dorff; Seckingen, Statt; Lauffenberg (Laufenburg), Statt, anderthalb mil; Luttingen, ein dorff; Howenstein, klein Stettlin; Tougeren (Doggern), dorff, Vualdshuot, Statt, ein mil;

Guturwyll (Gurtweil), dorff, Tvingen (Thiengen), klein Stettlin; Neuikilch, Stettlin, anderthalb mil; Schaffhusen, Statt, ein mil; Diessenhofen, Stettlin; Stein, Stettlin, 2 mil; Steckboren, Stettlin; Ermetingen, dorff; Costanz, Statt, 2 groß mil; Arb (Arbon), Stettlin, 3 mil; Roschach, ein markt, halb mil; Rineck, Stettlin, 1 mil. Daselbst muß man überfaren; Von Rineck auf das Stettlin Veltkirch, zwo; 3 mil Pluditz (Bludenz), ein Statt. Zum Klosterlin, da ist ein dorff, 2 mil; Arlenberg ist ein halb mil; Landeck, ein markt, 3 mil; Finstermunz, Federspil auf der Malserheide, ein herberg, dritthalb mil; Mals oder zum Sieben Kilchen, dorff, 1 mil; Vueron, ein Statt, sechs mil; Calteren, dorff, 4 mil; Traumin, dorff, Zum Keller Sanct Loran, dorff; daselbst goht man über die brücken; Sanct Michael, dorff; Trient, ein Statt, fünf mil; Rufereit (Roveredo), ein Statt, drei mil; Lombardy goht man an Berner Clus (Veroneser Clause; Verona hieß bekanntlich Welsch-Bern), finff mil; Vuillo-Francen, dorff; Mantua, ein Statt, sechs mil; St. Benedict, ein reich closter, zwo mil; Cocordia, ein kleins Stettlin; Castello minor, sive Castellum St. Joannis, Stettlin; Bononia (Bologna), ein Statt, zehen mil; Florensola, ein Statt; Scarperia, ein Statt; Florentia, Statt, dreizehn mil; San Cassan, ein Statt; Senis (Siena), ein Stadt, achthalb mil; Buonconvent, ein klein Stettlin; Sanct Clerico, ein Stettlin; Acqua pendent, Statt; Sanct Lorenz, Stettlin; Bolsena, Stettlin; Monteflascon, Stettlin; Viterbo, ein Statt; Ronsilion, Stettlin; Monteroß, Stettlin; Roma, finff und zwanzig mil. Summa est miliaria italica, seu lombardica 580; alemannica centum et 16 communia. (Im Ganzen 580 italienische oder lombardische Meilen, 116 gemeine deutsche Meilen.)

Die erwähnten drei Straßen waren ziemlich die einzigen, welche die Schweiz im Mittelalter von der Römerzeit her aufzuweisen hatte; auf ihnen bewegte sich noch lange Zeit hindurch der größte Theil des Transitverkehrs durch die Schweiz. St. Gallen war mit diesen Straßen durch eine Zweigroute verbunden, deren Endpunkte Rorschach und Zürich bildeten.

Zu diesen großen Handelsstraßen trat im Laufe des 13. Jahrhunderts noch die Route über den St. Gotthard, doch blieb diese Route vom Handel lange Zeit unbenutzt.

Daß St. Gallen wenigstens bezüglich seines Verkehrs mit Frankreich schon frühzeitig eine große Bedeutung erlangt hatte, geht aus einem 1687 in Frankreich veröffentlichten Werke hervor, in welchem nur St. Gallen und Genf als Orte in der Schweiz genannt werden, mit welchen französische Kaufleute in Geschäftsverbindung standen. Auch eine in dem gleichen Werke abgedruckte Uebersicht der großen Handelsplätze Europas führt von der Schweiz nur die eben genannten beiden Städte an.

Was den Zeitpunkt betrifft, zu welchem ein regelmäßiger Postdienst in den verschiedenen schweizerischen Orten eingerichtet worden ist, so läßt sich derselbe mit Bestimmtheit nicht angeben; doch weisen Nachrichten in den vorhandenen Urkunden darauf hin, daß Posteinrichtungen schon in sehr früher Zeit bestanden haben müssen. So lesen wir, daß im Jahre 1387 der Handelsstand St. Gallen's von der reichen Stadt Nürnberg die Zusage erhielt, auf ewige Zeiten von der Entrichtung von Zollabgaben befreit zu bleiben; es erscheint daher die Annahme gerechtfertigt, daß schon lange vorher ein lebhafter Handelsverkehr zwischen beiden Orten bestanden hat. Als Gegenleistung hatte St. Gallen dem Nürnberger Magistrat jährlich ein Ge-

schenk zu machen, bestehend in 2 Paar weißledernen Handschuhen und einem Pfund Pfeffer, der sich in einer Schale aus geschnitztem Holz befinden mußte. Dieses Geschenk wurde durch einen Bürger von St. Gallen, den sämmtliche, in Nürnberg sich aufhaltende Kaufleute aus St. Gallen begleiteten, am 4. Mittwoch nach Ostern, 12 Uhr Mittags, in feierlichem Aufzuge, dem Trompeter und Trommler vorausgingen, auf dem Waaghause überreicht, wo die Begrüßung durch den Nürnberger Magistrat im Namen der ganzen Bürgerschaft erfolgte. Der Feierlichkeit folgte selbstverständlich ein glänzendes Bankett, bei dem die Musiker eine Vergütung von je 1 Gulden erhielten.

Die Posteinrichtungen von St. Gallen waren auf Anregung der dortigen Kaufleute getroffen worden, die schon frühzeitig sich dahin geeinigt hatten, die ziemlich erheblichen Kosten für diese Einrichtung gemeinschaftlich zu tragen. Es handelte sich dabei um die Beförderung nicht nur von Briefen, sondern auch von Waaren und später von Reisenden über weite Strecken und auf Straßen von so schlechter Beschaffenheit, daß die Benutzung derselben häufig mit Gefahr verbunden war. Von dem Gebrauche von Wagen auf diesen Straßen konnte selbverständlich nicht die Rede sein, hielt es doch schon schwer, sie für berittene Boten, welche auf den Hauptstraßen nach und nach an die Stelle der Fußboten traten, passirbar zu machen. Erst mit der Zeit kam es dahin, daß die Beförderung von Briefen und Waaren so einträglich wurde, daß man besondere Transporte zu diesem Zwecke einrichtete. Auf den Straßen traf man lange Züge von im Schritt sich bewegenden Pferden und Mauleseln, zum Theil beladen mit Leinen aus Deutschland, mit Stoffen aus der Levante, mit Spezereien aus dem äußersten Osten, mit

Stickereien und Spitzen aus Flandern, mit Goldwaaren, Gold- und Silberbarren, sorgfältig verpackt in mit festen eisernen Reifen versehenen Fässern, die an massiv gearbeiteten Sätteln befestigt waren. Auf anderen Thieren saßen Reisende, welche derartige Züge zu ihrem Fortkommen benutzten. Die Aufsicht über den Zug, den einige Knechte und Pilger zu Fuß begleiteten, führte der städtische Bote, welcher Wappenschild und Mantel mit den Farben der Stadt trug und mit einem Paß versehen war, der ihn dem Schutze Gottes und den Behörden und Privatpersonen in den von ihm passirten Gegenden empfahl. Als später die Botenzüge in periodischen Zeiträumen zur Absendung gelangten, wurde von den kaufmännischen Korporationen in denjenigen Städten, welche von den Zügen berührt wurden, die Vertheilung der Leistungen, Ausgaben und Einnahmen kontraktlich geregelt; die Boten galten als Beamte derjenigen Stadt, deren Wappen und Farben sie trugen, und hatten daher Briefe der Ortsbehörden unentgeltlich zu befördern, während Privatpersonen, welche den erwähnten Korporationen nicht angehörten, eine geringe Vergütung für ihre Korrespondenz entrichten mußten.

Die Mitglieder der Korporationen, welche in brieflichem Verkehr mit einander standen, zahlten je nach dem Umfange ihrer Geschäfte einen Beitrag zu den Kosten, welche die Botenpost verursachte. Bei der kaufmännischen Korporation in St. Gallen belief sich dieser Beitrag z. B. auf jährlich 1 $^1/_2$ bis 20 Gulden. Bemerkt sei noch, daß die Postritte lange Zeit nur im Schritt ausgeführt werden durften, und daß dieses Beförderungsmittel bis zum Anfange unseres Jahrhunderts das einzige war, welches die so industrielle und handeltreibende Stadt St. Gallen kannte. Da die Botenpost an bestimmten Tagen und

Stunden abgefertigt wurde, so nannte man dieselbe „Ordinari“.

Die St. Galler Boten gingen nach Nürnberg und Lyon. Briefe nach und von solchen Orten, welche, wie z. B. Basel und Bern, nicht an ihrer Route lagen, wurden von ihnen unterwegs abgegeben oder zur Weiterbeförderung angenommen. Diese Briefe verpackte man sorgfältig in lederne Säcke, welche versiegelt und in große Felleisen oder Körbe gelegt wurden. Die St. Galler Botenpost bot bald derartige Vortheile, daß die Kaufleute von Augsburg, Ulm und Biberach die Bitte aussprachen, dieselbe für ihre Korrespondenz mit Lyon und dem Süden Frankreichs gegen die gleiche Jahresvergütung benutzen zu dürfen, welche von den Nürnberger Kaufleuten gezahlt wurde. Unter der geschickten Leitung, deren die betreffende Verbindung sich erfreute, wurde dieselbe gewinnbringend. Es ist daher erklärlich, daß dies den Neid der Korporationen und Behörden in anderen schweizerischen Städten und Kantonen erweckte. Letztere erhoben Anspruch auf denjenigen Theil der Einnahme, der auf ihre eigene Korrespondenz oder auf die im Transit durch ihr Gebiet beförderten Briefe und Waarensendungen entfiel.

Im Jahre 1585 richteten Schaffhausen und Zürich gemeinschaftlich einen Botendienst nach Genf ein, mit dem die nach Frankreich bestimmte Korrespondenz aus Deutschland zur Beförderung gelangte. Nach mehrfachen Streitigkeiten kam es zwischen den St. Galler Kaufleuten und der Schaffhausener Unternehmung zu einer Verständigung, nach welcher die Boten wöchentlich abwechselnd aus Schaffhausen und aus St. Gallen nach Lyon und umgekehrt abgehen sollten. Diese Vereinbarung wurde lange Zeit hindurch von beiden Theilen gewissenhaft beobachtet. Als

aber später jede der beiden Unternehmungen ihre Boten abgehen ließ, ohne auf die Interessen der anderen Rücksicht zu nehmen, gab dies zu Unregelmäßigkeiten Veranlassung, die noch durch den Umstand vermehrt wurden, daß die Züricher Kaufleute sich entschlossen, ebenfalls einen besonderen Botendienst nach Genf einzurichten, der somit St. Gallen und Schaffhausen einen guten Theil ihrer Einnahmen entzog. Und zwar waren es die Gebrüder Heß, Chefs eines bedeutenden Handelshauses, von dem eine Filiale in Lyon bestand, welche zuerst die Konkurrenz mit den beiden Unternehmungen aufnahmen. Die den Gebrüdern Heß von ihrem Kanton gewährte Berechtigung, auf eigene Kosten und Gefahr eine Botenverbindung zwischen Zürich und Lyon zu unterhalten, verblieb ihnen bis 1622, in welchem Jahre der Brief- und Waaren-Transportdienst von der Züricher Regierung den Kaufleuten übertragen wurde. Letztere ließen jedoch den betreffenden Dienst in den Händen der Gebrüder Heß, unter deren Leitung Verträge mit Mailand und auch, namentlich um die Beförderung der auf dem Wege über Genf und Lyon zur Absendung kommenden französisch-deutschen Korrespondenz zu regeln, mit Basel, Schaffhausen und St. Gallen abgeschlossen wurden.

Die Nürnberger und St. Galler Botenpostverbindungen mit Lyon und Genf weisen darauf hin, daß auch in letzterem Orte Posteinrichtungen schon in sehr früher Zeit bestanden haben müssen. Jedenfalls steht fest, daß dort vom Anfange des 15. Jahrhunderts an namentlich der internationale Korrespondenzverkehr eine ziemliche Ausdehnung erlangt hatte. Ebenso weiß man, daß von deutschen und deutsch-schweizerischen Handelshäusern in Genf und Lyon Zweiggeschäfte unterhalten wurden. In

Genf begnügte man sich aber nicht, wie in anderen Städten von gleicher oder selbst größerer Bedeutung, mit Boten zu Fuß und zu Pferde, sondern man machte dort schon frühzeitig von *chasse-marées* Gebrauch, einem Transportmittel, das ursprünglich zur Herbeischaffung von Seefischen und Nahrungsmitteln verwendet worden war, mit dessen Namen aber später ein Eilwagendienst bezeichnet wurde, der zur Beförderung von Waaren, Geldern und Briefen diente. Aus den Genfer Archiven ergibt sich, daß der Stadtrath sich schon im Jahre 1620 mit dem Verlust von Briefen und Waaren, die dem Lyoner *chasse-marée* anvertraut gewesen waren, zu beschäftigen hatte. 1626 richteten die Lyoner Schöppen an den Genfer Magistrat ein Schreiben, in welchem sie ihm den neuen Unternehmer des *chasse-marée* empfahlen. 1628 verpflichtete sich der Unternehmer des *chasse-marée* von Genf nach Lyon, dem Magistrat in Genf jährlich 100 Livres für die Empfehlungsschreiben zu zahlen, die man ihm für die „Herren vom Rathhause in Lyon" gegeben hatte. Im Jahre 1632 wurde endlich durch den Genfer Magistrat ein förmlicher Vertrag mit dem Lyoner *chasse-marée* abgeschlossen. Diese wenigen Daten dürften genügen, um nachzuweisen, daß Genf mit Lyon zu jener Zeit durch eine gute Fahrstraße verbunden war, auf welcher die *chasse-marées* eine regelmäßige Verbindung unterhielten, daß ferner, da der Staat sich von dem betreffenden Unternehmer eine Pacht zahlen ließ, die Beförderung von Briefen und Packeten ein Privilegium bildete, und endlich, daß in Lyon, wie wahrscheinlich noch in manchen andern französischen Sädten, der Postdienst ausschließlich unter den Ortsbehörden stand. Neben den *chasse-marées*, die sich mit der Beförderung von Waaren- und Geldsendungen, sowie später auch von

Personen und deren Gepäck befaßten, und welche dann den Namen *coches* (Kutschen) führten, bestand noch eine Reitpost-Verbindung, die ausschließlich zur Beförderung von Briefen zwischen Genf und Lyon benutzt wurde. Diese Reitpost oder Reitposten, denn zeitweise gab es jedenfalls mehrere, die verschiedenen Unternehmern gehörten, schlossen sich in Genf an die Botenverbindung von St. Gallen an. Im Jahre 1669 hob die französische Regierung jedoch diese Reitposten auf, indem sie den Betrieb derselben an die kurz zuvor eingerichtete französische Staatspost übertrug. Da letztere aber nur den Transport von Briefen vermittelte, so blieb auch nach Errichtung derselben die zwischen Lyon und Genf über Seyssel mittelst Postkutsche unterhaltene Verbindung bestehen, wie aus einem Kaufkontrakte hervorgeht, den ein Genfer Bürger, der Gastwirth Wilhelm Dufour, mit den Unternehmern der betreffenden Verbindung, den Genfer Kaufleuten Berjon, Solicoffre (Zollikofer) & Co., am 10. Juli 1716 abgeschlossen hatte. Da dieser Kontrakt die Wichtigkeit und den Verkehr der gedachten Verbindung erkennen läßt, sowie auch veranschaulicht, in welcher Weise zu jener Zeit Reisende und Güter befördert wurden, so lassen wir die wichtigeren Stellen desselben nachstehend folgen: „ . . . (Kaufobjekte waren) 4 Maulesel für den Preis von 700 Livres in Genf kursirenden Geldes, eine 4rädrige Chaise für 200 Livres, eine Berline für 100 Livres, eine 2rädrige Chaise für 130 Livres, sämmtliches Geschirr zu den Chaisen, Berlinen und Maulesseln für 70 Livres, ein kleiner Wagen ohne Zubehör für 48 Livres.“ Die vorstehenden Gegenstände werden von dem erwähnten Herrn Dufour gegen Zahlung einer Gesammtvergütung von 1248 Livres in Genf kursirenden Geldes unbeanstandet übernommen. Dufour verpflichtet sich,

Reisende und Güter mit der Verbindung von Genf nach Seyssel und von Seyssel nach Genf zu befördern; er verspricht, zu diesem Zwecke für die Ordinari-Post zwei Chaisen und eine geeignete, anständig eingerichtete Berline herzugeben, ferner in guter Beschaffenheit gehaltenes Geschirr und endlich die nöthige Anzahl Maulthiere und Pferde für die Beförderung von Reisenden und Kutschen, sowie Pferde für die Güterwagen. Selbstverständlich müssen diese Pferde und Maulesel groß, stark und gut genährt, sowie stets gut beschlagen und geschirrt sein; auch ist eine hinreichende Zahl von Kutschern und Knechten beizugeben, welche im Fahren geschickt und bemüht sein sollen, die Reisenden zufrieden zu stellen. Dufour ist für diese Bediensteten, für die Effekten, Gepäckstücke und Waarensendungen, sowie überhaupt für Alles verantwortlich, was ihm zur Beförderung anvertraut wird und sich in den Frachtkarten verzeichnet findet, welche bei Einlieferung der von ihm zu besichtigenden Waaren abgegeben werden. Dufour verpflichtet sich, abgesehen von außergewöhnlichen Fällen, mit der Ordinari-Post wöchentlich zwei Fahrten, und zwar am Dienstag und Freitag, von hier nach Seyssel, und an den darauf folgenden Tagen von Seyssel nach hier zu machen, die erforderlichen Wagen und Pferde zur Beförderung der Reisenden mit der genannten Postkutsche zu stellen und die Fahrten im Winter und im Sommer an dem einen Tage hin und am folgenden Tage zurück schnell auszuführen: Alles auf seine Kosten und Gefahr, gegen eine Vergütung von 6 Livres 10 Sols pro Person für die Hin- und Rückreise, gleichviel, ob die Beförderung zu Pferde, zu Wagen oder, nach Belieben der Reisenden, auf andere Weise stattfindet. Effekten werden für jeden Reisenden bis zum Gewichte von 70 Pfund frei befördert, ebenso auch

einige Packete und Ballen mit Waaren, wenn Chaisen oder Berlinen die Transportmittel sind. Wenn für den Rückweg von Seyssel nach hier Reisende in letzterem Orte nicht vorhanden sind, so sollen Dufour oder seine Angestellten gehalten sein, die zur Beförderung der Reisenden von Genf nach Seyssel benutzten Pferde, Maulesel, Chaisen und anderen Wagen in der Weise zu beladen, daß auf jedes in Seyssel zur Verfügung stehende Pferd ein Gewicht von mindestens 150 Pfund entfällt, ohne daß Dufour irgend welche Vergütung dafür zu beanspruchen hat. Die desfallsige Einnahme, sowie das Personengeld für Reisende von Seyssel nach Genf kommen den Herren Berjon, Solicoffre & Co. zu Gute. Werden auf dem Rückwege die Pferde von den Reisenden nur zum Reiten benutzt, so müssen, um die Pferde zweckmäßig beladen zu können, Packsättel von Dufour bereit gehalten werden. Ueberhaupt soll den Herren Berjon, Solicoffre & Co. gegen Zahlung der oben erwähnten 6 Livres 10 Sols die ganze Einnahme an Gebühren für Beförderung der Reisenden und ihres Gepäcks, sowie der Waarensendungen zukommen . . . . . Dem Dufour werden für den Transport von Waaren mittelst Güterwagen sowohl im Winter, wie im Sommer 20 Sols in französischem Gelde für den Zentner gezahlt. Alle Waaren, die vorliegen, sind von ihm zu verladen; haben sich dieselben zu sehr angehäuft, so ist nur derjenige Theil zu befördern, welcher seiner Ansicht nach von den Thieren fortgeschafft werden kann, immer gegen Vergütung der oben erwähnten 20 Sols, sowohl auf dem Hin- wie auf dem Rückwege; er ist ferner verpflichtet, in Fällen, wo es sich um die Beförderung von eiligen Waarensendungen handelt, jederzeit, wenn die Herren Berjon, Solicoffre & Co. es wünschen, die Fahrten auszuführen, auch

wenn Reisende nicht vorhanden sind. Dagegen garantiren die Herren Berjon, Solicoffre & Co. dem Dufour wöchentlich mindestens 8 Tagereisen für Pferde oder Maulesel sowohl zur Beförderung von Reisenden, wie von Waaren mittelst Güterwagen; wird diese Zahl nicht erreicht, so erhält er für jeden fehlenden Tag eine Vergütung von 2 Livres 10 Sols. . . . Wenn bei schlechten Wegen im Winter Berlinen und Chaisen nicht benutzt werden können, so hat Dufour Pferde mit Packsätteln und die zur Führung der Pferde erforderlichen Knechte herzugeben, ferner die nöthige Zahl Packpferde für das Gepäck der Reisenden und für die Waarensendungen . . . ." Den vorstehenden Kontrakt, welcher vor dem Notar Pasteur abgeschlossen ist, haben die kontrahirenden Theile und außerdem Isaak Manuel, Bürger von Genf, und Abel Daufin, Genfer von Geburt, unterzeichnet.

Obwohl der Kontrakt aus dem Jahre 1716, mithin aus einer etwas späteren Zeit datirt, als derjenigen, welche uns beschäftigt, so betrifft er doch auch die letztere, da feststeht, daß die Einrichtungen auf der Straße Genf-Lyon im Jahre 1716 nur in einigen kleinen Details von denjenigen abwichen, welche sich in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auf anderen Straßen vorfanden.

Man darf übrigens nicht glauben, daß die obenerwähnten Postkutschen die einzigen Transportmittel waren, welche für Reisende und Waaren auf der Strecke Genf-Lyon bestanden. Aus den Akten des Genfer Stadtraths ergibt sich, daß im Jahre 1650 die Roßkämme in Genf darüber Beschwerde führten, daß ihnen, bei Geldstrafe und Konfiskation ihrer Pferde, verboten sei, über Lyon hinaus zu fahren, und sie daher in letzterem Orte abladen müßten; sie nahmen daher dieselben Rechte auch für sich in An-

spruch und baten, daß den Lyoner Postillonen unter Androhung der gleichen Strafen aufgegeben würde, nur bis Genf zu fahren und in letzterem Orte abzuladen. Dieser Bitte wurde seitens des Stadtrathes auch entsprochen.

Vom Jahre 1669 an trat in den Bedingungen des Transports eine vollständige Aenderung ein. Während bis dahin die Genfer, St. Galler ꝛc ihre Korrespondenz gegen mäßige Taxen selbst bis Lyon befördert hatten, nahmen von dem Augenblicke an, wo in Frankreich das Postmonopol eingeführt und der Betrieb der Post den Generalpächtern übertragen wurde, Letztere das Recht zur Beförderung von Briefen auf französischem Gebiete ausschließlich für sich in Anspruch; sie suchten ferner beim Stadtrath in Genf um die Erlaubniß nach, eine Postanstalt in dieser Grenzstadt einrichten und unterhalten zu dürfen. Nach längerem Schwanken und mehrfachen Verhandlungen gab der Stadtrath unter den nachstehenden Bedingungen seine Zustimmung:

„1. Daß nach Schluß der Stadtthore dieselben den Posten nicht mehr geöffnet werden;

2. daß der Beamte der betreffenden Postanstalt ein Genfer sei und von dem Stadtrath ernannt werde;

3. daß unsere Postillone wie früher zur Beförderung von Reisenden und Waarensendungen, nicht aber zu derjenigen von Briefen berechtigt sein sollen und

4. daß in den Briefportosätzen Aenderungen nicht eintreten.“

Der lediglich aus diesem Anlaß nach Genf gekommene Lyoner Postmeister, Herr von Billy, nahm die drei ersten Bedingungen an, „bemerkte aber bezüglich der zuletzt erwähnten, daß er auf dieselbe wegen der großen Kosten, welche die Einrichtung verursache, nicht eingehen könne,

daß aber die Stadt Genf ihre Rechnung in dem Handelsverkehr finden werde." Herr von Billy erbot sich schließlich, der Regierung jährlich 50 Pistolen zu zahlen.

Die Akten ergeben, daß die französische Postanstalt in Genf thatsächlich unter den obigen Bedingungen in Wirksamkeit getreten ist. Wie aber in anderen Ländern, so zeigte sich auch hier, daß die Uebernahme des Postwesens durch den Staat zunächst eine nicht unwesentliche Erhöhung des Briefportos zur Folge hatte. Die wiederholten Klagen des Publikums über diese Erhöhungen zwangen im Juni 1669 den Stadtrath, „Denjenigen, welche die Briefe aus Frankreich vertheilen, zu verbieten, mehr als früher zu fordern." Unter „denjenigen, welche die Briefe vertheilen," sind hier jedoch nicht Briefträger, welche man zu jener Zeit noch nicht kannte, sondern die Beamten des Büreaus zu verstehen, bei welchem das Publikum die angekommene Korrespondenz selbst in Empfang nahm.

Wir haben gesehen, daß in der Schweiz und im südlichen Deutschland die Posteinrichtungen reine Privatunternehmungen waren, welche von den Kaufleuten unterhalten und später unter die Kontrolle der Ortsobrigkeiten gestellt wurden. Ganz so, wie man in dieser Beziehung in St. Gallen, Zürich und Genf vorgegangen war, war man auch in Basel und Schaffhausen verfahren. In letzterer Stadt entwickelte sich das Postwesen schon in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts unter der Leitung des reichen Kaufherrn Nikolaus Klingenfuß, welcher gemeinschaftlich mit den Basler Kaufleuten eine Reitpost zwischen St. Gallen und Basel über Schaffhausen einrichtete.

Da es für unsere Leser von Interesse sein dürfte, den Inhalt des Patents kennen zu lernen, durch welches

Klingenfuß von der Schaffhausener Regierung im Jahre 1652 mit der Besorgung des Postdienstes betraut wurde, so lassen wir den bezüglichen Wortlaut nachstehend, folgen:

„Wir Burgermeister und Rath der Stadt Schaffhausen Thun khundt und mäniglich zuwissen mit diessem Briefe, daß nach dem von den Gnaden Gottes der Hochverlangte liebselige Friden in den Teütschland und Kögl. Röm. Reich wiederumb erlangt: dahero da aller orten, die gewohnliche gewerbs und Kaufmansschafften wiederumb in den alten stand eingericht worden: Wir auch die spedierung des ordinari und Postwessens auß dem Reich in gesambte lobliche Eidgnosschafft und gantz Frankreich, wie sie von alters Her in unser Stadt, als die zu wasser und zu land in einen Paß gelegen, widerumb öffne und anstelle zulasse gewilt, Und deßweg zu gudt erkent und geordnet, Fürweisern diß, unsren lieben burger, Niclauß Klingenfuß, mit der gewehrung, ihme darbey, sowohl der führenden Personen, als obhabenden brieffen und anderen sachen wegen, Oberkeitliches geleidt, schutz und schirm zu halten, auch ihne zu weißen und zu vermögen, daß er mit allen mäniglich, der seiner Dienste begehren wirdt, nit allein fleißige und geschwinde befürderung tun, sondern auch für alles, so ihme übergeben, gutt red und antwort geben, auch vor brieffe und andre führenden sachen, einen solchen billichen und leidenlichen lohn nemmen solle, daß sich darob, und übrig seiner verrichtung, verhoffenlich niemand beschweren soll. Worüber wir ihme solch ortinari und Postwessen, nach bester seiner Komlichkeit anzustellen, hiemit diesse gewalt und offenes patent mitgetheilt: Darbey alle und jede christliche und weltliche Oberkeit, auch privat Personen, waß stands, würdens und wessens die seyen, so

mit diessen unsern offenen brieff ersucht worden, dienstfründlich bittend und ansinnend, wie sich solches gegen jeden stands gebühr nach zu thun geziembt, Sie wollen vorgedachte unsere burg, daß er von uns zu diessem Post und ortinariwessen verordnet, nit allein ungezweifelten glauben zustellen, sondern auch zu würklicher anstellung diesses gemeinen nutzigen Werks alle günstige wilfahr, Hülfe und Befürderung erweissen.

Daß begehren wir auff zutragende fähl umb mänig-lich, mit hinwidriger guter fründ- und Nachbarschafft, die nach gebühr zuerwidrigen und zuverschulden, In Verkündt dieses brieffes, mit unser Statt Schaffhausen hiero gedruckten Secret Insiegel offentlich besieglet, und geben Sambstags den achten Monatstag May des Sechzehn Hundert zwey und fünffzigsten Jahrs."

Einige Zeit nachher organisirte Klingenfuß auf eigene Kosten eine Verbindung mittels Postkutsche zum Personentransport nach Basel, Solothurn, Luzern, Lausanne, Genf und später auch Bern; diese Verbindung bildete sich nach einer Reihe von Jahren zu einer regelmäßigen Postbeförderungsanstalt aus, welche in die Hände der Fürsten von Thurn und Taxis überging. Dabei blieben aber in Schaffhausen die Glieder der Familie Klingenfuß auf ewige Zeiten Pächter der Post, während dieselbe in Basel unter der Kontrolle des Magistrats von den Kaufleuten betrieben wurde.

Wir kommen jetzt zum Ende des 17. Jahrhunderts, einem Zeitabschnitt der in postalischer Beziehung von besonderer Wichtigkeit ist, da in ihm die Anfänge der vollständigen Umgestaltung sich bemerklich machen, welche die Posteinrichtungen in der Schweiz erfuhren.

Bis zu diesem Tage hatte so zu sagen Jedermann das Recht gehabt, Verbindungen zur Beförderung von Reisenden und Waaren im Innern des Landes einzurichten; selbst der Brieftransport war noch nicht ein ausschließliches Monopol für diejenigen Privatpersonen und Korporationen geworden, welche unter dem Schutze des Staates mit der Ausübung desselben betraut waren.

Die Umwälzung, welche sich hierin vom Jahre 1650 an in den meisten Staaten Europa's, namentlich aber in Deutschland und in Frankreich zeigte, und welche die Beförderung von Briefen, Geldern, und mehrfach auch von Packeten und Reisenden zu einem Regal machte, das nicht vom Staate direkt, sondern in seinem Namen und Nutzen von Pächtern verwaltet wurde, verfehlte nicht, in den verschiedenen schweizerischen Kantonen die Aufmerksamkeit der Regierungen und den Wunsch derselben zu einem gleichen Vorgehen zu erwecken. Es wurden daher auch hier die Postbeförderungen zu einem Regal erhoben, Zuwiderhandelnde verfolgt und bestraft, und die mit dem Betriebe der Post Belehnten verpflichtet, ziemlich beträchtliche Summen an die Staatskassen zu zahlen. Dies hatte, wie wir schon erwähnt haben, für die Brief- und Packettaxen eine wesentliche Erhöhung zur Folge, welche die Interessen des Publikums und des Handels im Allgemeinen in hohem Grade beeinträchtigte.

In der Schweiz wurde der Anstoß, in diesem Sinne vorzugehen, durch einen Beschluß gegeben, der auf Anregung eines einflußreichen Mitgliedes der Berner Regierung, des Teutsch-Seckelmeisters Beat Fischer, Herrn von Reichenbach, von den Berner Räthen im Jahre 1675 zu dem Zwecke gefaßt wurde, um dem Staate das Postregal auf dem Gebiete der Republik zu sichern.

Bern war in Folge seiner Größe und der Lage im Centrum der Schweiz ganz dazu geeignet, den Transportanstalten und den übrigen Kantonen, welche für ihren internationalen Korrespondenzaustausch den Transit über Berner Gebiet gebrauchten, seine Bedingungen stellen zu können.

Wir glauben daher den Wünschen unserer Leser zu entsprechen, wenn wir den Wortlaut des Berichts folgen lassen, der am 5. Februar 1675 den Berner Räthen über den Gegenstand erstattet wurde, und welcher, ohne daß es einer näheren Erläuterung bedarf, die Lage dieses großen Kantons in postalischer Beziehung und die Motive veranschaulicht, von welchen seine Regierung in der Sache geleitet wurde.

„Aus dem von Euer Gnd. underm 14. January jüngsthin Mn G. H. T. S. zu consultieren überschikten Memoriale, das Post Regale ansehend, habend selbige M. G. H., wie nicht weniger aus den zweyen noch darzu kommen erläuterungs-Memorialien, dieses Geschäft dahin verstanden, das furnehmlich begert wird, von Euer Gnd. das sonsten bishero Negligierte und nicht geschätzte Regal-Rechten der Posten, und zwar zu Manlehen zu empfahen. Hingegen aber auch Euer Gnd. Briefe, es seye durch Ordinary oder extra Ordinary posten ohne einichen Kosten und schläuniger als bis anhero geschehen, zu verschaffen, neben anderem besag mehreren Inhalts angezogener Memoralien.

„Nun beforderst der sach selbsten die Nothdürft zu erwehnen, ist freylich dises ein solches Regale, welches von anderen Fürsten und ständen nicht wenig Estimiert, sondern zu guter überbringung Ihrer Expeditionen sehr eyferig gehandhabet wird, obwohlen mehrentheils ohne keinen

anderen Nutzen, als die Verschaffung der Ständen Briefen und expeditionen ohne Köſten. Die dieſem Stand benachbarte geben deſſen beweißliche Exempel. Von Außeren aber zu geſchweigen, kann Baſel und Schafſhauſen zu genugſamen Beiſpiel dienen, welche beide obſchon mit wenigem Land verſehen, dieſes Regale jehdoch zu großer beförderung der Handlungen Ihrer Burgerſchaft hingeben und Nutzlich eingerichtet haben. Beiderſeits alſo, daß das Poſt Amt zu Straßburg auch auf dem Reichsboden ſelbſten zugeben müſſen, mit dieſem ſeine Ordinaria zu theilen. Etliche Particulars Perſohnen zu Zurich und St. Gallen aber vergnügen ſich nicht, ſelbiges in ihrem Territorio zu genießen, ſonderen haben noch anticipiert und Zeit dahero ſo weit genießbraucht, daß ſie Euer Gnd. Haubt Statt abgewichen und dadurch der gelegenheit gleichſam beraubt, und Verurſacht haben, daß alle Euer Gnd. Briefe mit beſchwerd und großen Koſten verſchafft werden müſſen.

„Weilen nun hieſiger Stand nicht weniger ein ſouverainer Stand als angezogene iſt, daneben ein ſchönes und weites Land hat, allſo daß die durch die Eydgenoßſchaft gehende Briefe die mehrere Zeit durch ſelbiges gebracht werden müſſen, als iſt er auch nicht befugt, diſes Regale nach gutachten zu verſehen, ſondern ſoll für daſſelbige zum Exempel der Anderen eyfern, und zu deſſen guten einrichtung allen umſtand habenden Gewalt beytragen.

„Die Burgere von Zurich, ſo jehmals noch dieſes Recht uſurpieren, dörften zwar wohl ſelbigen Stand dahin commovieren, hierwieder (obwohlen ohne Grund) beſchwerden einzubringen. Dannenhero die veſte Reſolution nöthig ſeyn wirdt, dergleichen und anderen Unreinlichkeiten (zumahlen

dieses nur in Euer Gnd. Bottmaßigkeit tentiert und Ihnen hinder ihnen ein gleiches zu stabilieren überlassen wirt) keineswegs zu deferieren: sondern sich, als welche unlängst die St. Galler, so sonsten vier Botten nacher Genf gehabt, dahin gezwungen, (auß dem Grund weilen sie über ihr Land reisen müssen) mit ihnen ihr Ordinary zu theilen, also daß anstatt vier St. Galler Botten anjetzo nur drey und hingegen zwey Zürcher Botten sind, und also die extra ordinaria abgewechslet halten.

„Gleich wie nun (so weit bekant), dieses Stands und Lands nützliche Sach aller anderer Orten vermitlest belehnungen eingerichtet worden, also wirt es (als aus den Memorialien verstanden wirt) auch und zwar zu manlehen, keineswegs aber admodiationsweiß, begehrt, dann wohl zu erachten, dieses nich anderst als mit großer Mühe, nicht geringen Umkosten, und vielen widerwertigkeiten und langsam einzurichten, dahero auch lang keiner oder gar geringer Nutzen auf Seiten der Entrepreneurs zu gewarten sein wirt."

Der vorstehende Bericht schließt mit der Bemerkung, daß die Angelegenheit keinen Aufschub leide und sekret zu behandeln sei; für die Erledigung derselben wird vorgeschlagen, eine mit den erforderlichen Vollmachten versehene Kommission zu ernennen, welche nöthigenfalls definitiv mit einem Unternehmer abschließen könne.

Aus dem Berichte an die Berner Räthe geht hervor, daß, wie wir schon weiter oben erwähnt haben, die Stadt Bern von den großen Verkehrsstraßen nicht berührt wurde, und die Berner Regierung daher gezwungen war, ihre Postsachen auf eigene Kosten durch besondere Boten nach und von einer Station derjenigen Route befördern oder abholen zu lassen, auf welcher die Verbindungen zwischen

St. Gallen, Zürich, Schaffhausen, Basel und Genf unterhalten wurden.

Welchen Kostenaufwand dieser Botendienst verursachte, ergibt die nachstehende Rechnung; dieselbe umfaßt gleichzeitig die Ausgaben für diejenigen Boten, welche den Austausch der Postsachen zwischen der Regierung und den Landvögten in den größeren Bezirken zu vermitteln hatten.

„Extract wegen der Fußposten und anderen Bottenlöhnen. Wirt Ihr. Gnd. ein Jahr durch's andere verrechnet: Lenzburg £ 800; Aarburg £ 500; Wangen £ 400; Burgdorf £ 250; Fraubrunnen, Landshut und Bipp £ 150: Wiblisburg, Petterlingen, Milden, Lausanne, Morsee und Nyon £ 500.

„Die Bestallnngen so etliche Post-Läufer im Teutsch und Welschen Land an Getreid und Gelt haben, belaufen sich ohngefahrlichen auf £ 850, Summa £ 3450.

„So konnten in solchem Fahl (bei Einführung der vorgeschlagenen Einrichtung) etliche bestallungen erspahrt werden, so sich auf ein nahmhaftes belaufen wurden."

Die Vereinbarung über die den Unternehmern der vorgeschlagenen Einrichtung aufzuerlegenden Bedingungen war nicht leicht. Die Räthe wollten, daß der „Brieflohn" eine bestimmte Grenze nicht überschreiten solle, andernfalls würden sie die ihnen angemessen erscheinenden Tarif-Ermäßigungen den Unternehmern auferlegen. Die bei Werthpacketen für jedes Hundert der Werthsumme zu entrichtenden Gebühren sollten im Voraus festgesetzt werden, und die Unternehmer gehalten sein, die Beförderung nicht nur von Briefen, sondern auch von Packeten mit Kleidungsstücken und Waaren, namentlich aber von Personen zu übernehmen, da andernfalls „hierdurch der Burgerschaft die Gelegenheit benommen würde, Ihre Söhne in die Frömbde zu schicken."

Nachdem man sich über die vorstehenden Bedingungen geeinigt hatte, kam es zum Abschluß des Pachtvertrages, dessen Wortlaut folgender ist:

„Extract aus dem Spruch=Buch. Hinleihung des Postwesens zu gunsten H. Teutsch Seckelmeister Fischer und Mithaften.

Wir Schultheiß und Raht der Statt Bern Urkunden hiermit, als dann Uns von Unserem besonders lieben getrewen Burger und dießmahligem Teutsch Seckelmeister Beat Fischer dem Elteren und desselben Mithaften, in gebühr vorgetragen worden, in was schlechtem Zustand das Post und Boten Wesen in Unser Bottmaßigkeit sich befinden thue so weit, daß nit alleine alle Correspondenz, die sonsten zwischen dem Romischen Reich, Italien, Frankreich gehalten werden könnte, und deßwegen bald still stehen müsse, sondern auch das wenige, so gleichsam als ein Schatten darvon die Unserigen über Unsere Land und Gebiet verwesen, und Unsere Haubt Statt von Ihnen beyseits gelassen werde; In massen Unsere und Unserer Burgerschaft Sachen und Geschäfte anderst nit dann mit Höchster ungelegenheit durch andere neben=Botten verrichtet werden müssen. Da aber die Sachen weit besser und also eingerichtet weren, daß nit allein dadurch die Correspondentz zwischen obigen Landen mächtig facilitirt, sondern auch Wir neben anderen Vortheilen mehr, Wochentlich von Genf, Zürich und Basel und Schaffhausen zweymahl antwort und alle Vorfallende Geschäfte mit besserer befürderung haben könnten, Uns darneben gehorsamen Fleißes ersuchen, sintemahl das Post und Bottenwesen ein besonderes hohes Regal ist, Wir wollten Ihnen dasselbe zu Unseren Landen entweder auf ewig hin, oder aber sonsten eine bestimte Anzahl Jahr lang, under billichen gegenofferten und

gedingen vergeben und Hinleihen, das darauf wir zu guten dem Gemeinwesen und umb desjenigen Nutzens Werk nit allein gern gehör gegeben, sondern auch Endtlich mit Ihnen, Unseren Seckelschreiber und seinen Mithaften, volgenden Tractat geschlossen:

1° Erstlichen, leihen und geben Wir Ihnen, Seckelsschreibern und Consorten, für die nächst folgende fünf und zwanzig Jahr von heutigem dato an zu rechnen, hiermit hin Unsere Regal Recht des Post und Bottenwesens, also und dergestalten, daß inzwüschen Sy dasselbe ohne Jemandessen Eintrag noch Hinternuß mit bestellung der Posten, Botten und Pferdten an denen Orten Unserer Landen und Gebieten, da sy es gut finden werden, alleine und neben Ihnen weder heimbschen noch frembden zugelassen seyn sölle, so weit er die Vertigung der Briefen und deren Dependences betrift, sich dessen zu underwinden. Doch sollen diejenigen Expresse oder Extra Ordinari Botten die von Ständen oder Particularen besonderer Geschäfte wegen mit eigenen Briefen abgefertigt würden, oder auch die, welche der Wahren überbringen und schwere Sachen führen, hierunter nit gemeint sein, dafern sy neben denselben und der Fahr=Briefe sich anderer Schreiben nicht annemen werden.

2° Und wollen wir zu kreftiger Handhabung dieser Hinleichung ohne underschied und Exception alle diejenigen, so deme sich zu widersetzen, oder sunsten in einiche Weg denen Entrepreneurs Eintrag zu thun sich unterfangen wollten, durch allerley nothwendige Mittel dermaßen hinterhalten, daß auch jemanden weder Acceß noch Audienz deßwegen von Uns verstattet, und darzu diß Geschäft als Unsere gegen benachbarten Eydgenössischen oder anderen Ständen, die dessen sich möchten beschweren wollen, mit

guter beständiger Resolution von uns Patrociniert und verthädigt werden soll.

3° So wollen wir auch zugelassen haben, daß Ihre bediente mit unserem Geleit und Ehrenfarb, doch in Ihrem, der Entrepreneurs, Kosten, versehen, und im Ubrigen auf Ihren Reisen von civilischen Ansprache und Injuri Sachen wegen nit angehalten, sonders die Ansprechenden dahin gewiesen werden sollen, Sy an denen Orten da sy gesessen oder im Diensten sind, darunter zu belangen. Doch hierunder heiter Vorbehalten, daß mit gefährden oder geschwindigkeiten niemand in seinem Rechte von Ihnen verhindert werde.

4° Zu Erbauung einer zu diesem Werk erforderlichen bestallung soll in hiesiger Statt an einen bequemen Ort Ihnen ein Platz bewilliget seyn, sofern selbiger Unseren Gebäuen unschädlich, oder sonsten Uns nit ungelegen sein wirdt: Alles in dem Verstand, daß sowohl die Erbauung als erhaltung desselben ohne Unseren Kosten und entgelt beschehen sölle.

5° Wan nach Auslauf und Verfließung dieses Tractats Wir dieses Post und Botten-Wesen verners zu admodieren, gar zu Lehen hinzugeben, oder sonsten anderer Gestalt verwalten zu lassen gemeint weren, so solten die jetzmalige Entrepreneurs und Admodiatory sofern anderen darzu praeferirt und vorgezogen werden, so fern sie bis dahin diesem Tractat ein volliges genügen leisten werden.

6° Der Kriegs und Pestilenz läuffen, so diesem Werk und dessen Vortsetzung hinderlich sein möchten, soll billichmaßige Consideration gehalten werden, sonderlich wan die Entrepreneurs deßwegen Extra Ordinari Pferdt ausstellen müssen.

7° Fahls die Admodiatory Es begehren, soll dieser Tractat zu dessen mehrerer besteiffung vor Unseren Großen Raht als den Höchsten Gewalt getragen und daselbsten confirmiert werden, Inzwischen nit minder kreftig sein, als wan solche bestähtigung wurklich erfolgt were.

8° Darzu soll Ihnen auch frey stehen, über kurz oder lang in diesen Tractat andere nach belieben mit sich zu associeren, oder denselben Ihnen gar zu remittiren, wofern selbige unsere Burger oder eingesessene Underthanen sein, auch diesem Tractat im übrigen ohne Abbruch und durchaus genug thun werden.

9° Und damit die Introduktion und Vortsetzung dieses Werks die Entrepreneurs desto lieber ankommen, so wollen wir denenselben an Ihre Große Unköſten, die Sy werden aufzuwenden müssen, die Ersten Drey Jahr nach einanderen Jahrlichen allwegen Ein Hundert, und hiemit sammenhaft und vor alle Drey Jahr Drey Hundert Müt Haber aus unseren Kornhäusern als eine freye Steuer und Verehrung reichen lassen: In dem Verstand gleichwohl, daß Sy hernach nit erwinden, sondern das Werk die ganze Zeit aus fleißig vortsetzen sollen.

10° Auf Seiten der Entrepreneurs wird hingegen hiermit versprochen, diß Post und Bottenwesen also einzurichten, daß von allen Orten her, da man bishero Wochentlich einmahl Brief empfangen, oder ordinari Botten gehabt, als von Zürich, Basel, Schaffhausen und Genff, Hinfuhro alle Wochen zwey ordinaria von hier dahin abreisen und von danen wider hie anlangen werden.

11° Bey welcher Anstalt den Sy auch verpflichtet sein sollen, alle Brief und Schreiben, so aus der Canzley, Kriegskammer, beyden Seckelschreiberen, Item der Chor-Schreiberey, auch von der Salz- und Pulver-Handlungen wegen, aufs

Land in die Ambten und naher Zürich, Luzern, Basel, Fryburg, Solothurn, Schaffhausen, Genff, Biel, Neuenburg und alle Ort, so auf diesen Routes zu verfertigen seyn werden, und von dannen widerum Uns einlangen sollen, sofern ohne einichen Unseren unkösten, auf den Ordinari oder Extra-Ordinari Posten an Ihr gehörig Ort zu verschaffen, als weil dieselbigen Uns oder Unsere Sachen ansehen und darunder auch Particular Schreiben oder sonsten von Particular Persohnen einiche Gefährden underlauffen werden: Und sollen zu der Asserirten mehr Sicherheit solche Obrigkeitl. Schreiben nicht paquetsweise sondern gesöndert übergeben, auch sonsten die Extraordinary Posten anders nit als in nothwendigen und ohnvermeidentlichen Fählen gebraucht werden.

12° So wollen auch die Entrepreneurs wochentlich zweimahl sichere Avisen und Zeitungen aus Teutschland und Frankreich in unsere Räht und die Venner-Stuben ubergeben, doch mit dem Geding, daß sy von daraus Ihnen wider zugestellt werden sollen.

13° Und wiewohlen von der Orten ungleichheitswegen der Brief und Botten lohns halb dißmahlen nicht gewisses bestimmen wird, so wollen wir doch die Entrepreneurs hiemit so weit reguliert haben, daß Sy hierinnen leidenlich und moderater verfahren, wo mit Uns vorbehalten seyn sölle, den befindlichen Exceß durch erforderliches Einsehen selbsten moderieren zu lassen.

14° So weit dann auch Sy, die Entrepreneurs, Gelt neben den Briefen werden vortbringen können, wollen Sy es je nach moglichkeit zeverschaffen über sich nemmen, und von hier bis nach Genff, Schaffhausen, Basel und Zürich, von hundert Batzen in Gold für das port mehr nit fordern als einen Creuzer, und in Silber zwey Creuzer. Von denen

Orten aber, so under halbem Weg sein werden, auch nur halb so viel.

15° Damit auch hiesige Burgerschaft Ihre Söhn und Angehörige, so man an außere und frembde Ort zeverschicken hette, durch Gelegenheit eines ordinary wie bisher zu Pferdt vortschaffen konnen, werden die Entrepreneurs neben den Posten noch ein besonderes Ordinary nacher Zürich, Basel und Genff anstellen, welcher von 14 zu 14 Tagen, und wann es mit der Zeit möglich, von 8 zu 8 Tagen von hier abreisen und die reisende, voraus aber unsere Burger, in leidenlichen Preis zu Pferdt mitnehmen wirdt.

16° Durchaus aber hat es hiemit den Verstand, daß Sy, die Entrepreneurs, umb alles dasjenige, so Ihnen anvertrauwet wirt, gut sein, und so durch Ihre Schuld oder Negligenz etwas verlohren wurde, Sy dasselbige als billich ersetzen sollten.

Zu wahrem Urkund deß Allessen ist gegenwertiger Tractat mit unser Statt anhangenden Secret Insigel verwahrt und geben.

Mitwochens den 21. July 1675.

Dem vorstehenden Vertrage folgte am 17. September 1675 ein Erlaß des Schultheißen und der Räthe der Stadt Bern an die „Amtsleute, Vier Stätt, Freyweibel und Ammann", in welchem denselben von der neuen Einrichtung, ihrem Zweck und dem Umfange ihrer Privilegien Nachricht gegeben wurde. Von jetzt ab, sagte man, sei die gesammte Korrespondenz der Berner Behörden ausschließlich den Berner Posten zu übergeben, welche dieselbe unentgeltlich befördern müßten; von einer weiteren Benutzung der Verbindungen durch Fußboten (welche in Folge dessen aufgehoben wurden) sei Abstand zu nehmen.

Nachdem die neue Einrichtung beinahe zwei Jahre hindurch in Wirksamkeit gewesen war, wurde von den Schultheißen, Räthen und Burgern der Stadt durch Mandat vom 23. Juni 1677 der Tarif für Briefe, Packete, Sendungen mit Kleidungsstücken und Waaren, sowie für Geldsendungen, endgültig geregelt.

Ein Brief von Bern nach Zürich, Luzern, Basel, Schaffhausen, Genf und Neuenburg, und aus diesen Orten nach Bern, kostete 1 Batzen; von Bern nach St. Gallen und umgekehrt 1 $^1/_2$ Batzen; doppelte Briefe zahlten die Hälfte mehr. Briefpackete wurden nach dem Satze von 2 Batzen pro Loth taxirt. Diese Packete durften nur Briefe von einem und demselben Absender enthalten.

Sendungen mit Kleidungsstücken und Waaren von Bern nach den oben angeführten Orten sollten höchstens 1 Batzen, Sendungen von Bern nach Neuenburg sogar nur $^1/_2$ Batzen pro Berner Pfund zahlen.

Die nur transitirenden Packete, welche zwischen Genf und Zürich, Schaffhausen, Basel und St. Gallen zum Austausch gelangten, unterlagen der früheren Taxe von 3 Batzen pro Genfer Pfund.

Auf Packete und Briefe, welche in den an dem betreffenden Kurse gelegenen Orten nach Bern eingeliefert wurden, kamen ermäßigte Taxen in Anwendung, wenn die Entfernung von Bern nicht mehr als den vierten Theil der ganzen Kursstrecke von Bern bis zum Endpunkte derselben betrug.

Für Geldsendungen zwischen den genannten Orten und Bern wurde, wenn der Inhalt in Geld bestand, $^1/_4$ %, und wenn es sich um gemünztes Silber handelte, $^1/_2$ % erhoben.

Die gleiche Verordnung gab dem Publikum die nöthige Anleitung, wie es bei Einlieferung von Sendungen bei den Postanstalten sich zu verhalten und welche Formalitäten es zu erfüllen hatte, wenn Reklamationen an die Postunternehmer zu richten waren.

Auf Grund besonderer Verträge erhielt Beat Fischer bald nachher die Befugniß zur Ausübung des Postregals in den Kantonen Solothurn und Freiburg. In Folge dieser privilegirten Stellung und der günstigen Bedingungen, unter welchen Fischer in dem oben angeführten Vertrage mit dem ausschließlichen Betriebe des Postdienstes in dem großen Kanton Bern betraut worden war, konnte er den Versuch machen, die sämmtlichen Verbindungen zu beseitigen, welche für den Verkehr von Genf mit St. Gallen, Zürich, Schaffhausen und Basel einerseits, und mit Luzern und den kleinen Kantonen der Centralschweiz andererseits auf Berner Gebiet unterhalten wurden. Dieser Versuch, der bei der Berner Regierung die nöthige Unterstützung fand, gab jedoch zu Streitigkeiten Veranlassung, die erst nach mehr als 20 Jahren beigelegt wurden.

Im Jahre 1688 richtete Beat Fischer seine Bemühungen dahin, auch das Postwesen in dem Fürstenthum, oder, wie die damalige Bezeichnung lautete, der Grafschaft Neuchatel und Valangin, die zu jener Zeit der Marie von Orleans, Herzogin von Nemours gehörte, unter seine Botmäßigkeit zu bringen. Nach Ueberwindung zahlreicher Schwierigkeiten, welche darin bestanden, daß Louvois, der 1665 Groß-Intendent der Posten in Frankreich geworden war, ein Postbüreau in Neuenburg errichtet hatte und das Recht zur Briefbeförderung von der französischen Grenze ab ausschließlich für sich in Anspruch nahm, gelang es Fischer endlich, am 7. April 1695, in der Angelegenheit

einen Vertrag abzuschließen, der bald nachher von dem Neuenburger Staatsrath genehmigt wurde. Diesem Vertrag folgte am $\frac{\text{27. August}}{\text{6. September}}$ 1695 ein Vertrag mit dem Postpächter der Grafschaft Burgund (Franche-Comté), Herrn Guyon, in welchem die Taxen, wie folgt, festgesetzt waren:

Ein einfacher Brief nach Pontarlier kostete, wenn derselbe von Sitten (Wallis) kam, 3 Sols, aus dem Waadtlande (Lausanne, Morges 2c) 2 Sols, von Luzern 4 Sols, von Bern 2 Sols, von Solothurn 3 Sols, von Schaffhausen 4 Sols, von Zürich 4 Sols und von St. Gallen 6 Sols.

Beat Fischer, der ein Mann von großem Unternehmungsgeist gewesen zu sein scheint, begnügte sich aber nicht mit den verhältnißmäßig bedeutenden Gebietsstrecken, auf welchen ihm die Leitung des Postwesens übertragen worden war; er ergriff vielmehr Maßregeln, sich auch den Botendienst anzueignen, welchen die Genfer Bürger, Thellusson und Guiguer, seit einer Reihe von Jahren im Wallis unterhielten, und durch den sie mit Piemont, Mailand, Venedig und dem übrigen Italien in Verbindung standen. Dank der Unterstützung der Berner Behörden sah Beat Fischer seine Bemühungen mit Erfolg gekrönt, auch gelang es ihm, am 6. Juli 1695 einen Postvertrag mit dem Kurfürsten von Brandenburg abzuschließen; vom Jahre 1691 an waren mit England, Holland und dem Fürsten von Thurn und Taxis Verhandlungen wegen Einrichtung einer Verbindung im Gange, welche, um französisches Gebiet nicht zu berühren, sich dem linken Rheinufer entlang bis Basel erstrecken und dazu dienen sollte, durch Vermittelung der Berner Posten einen direkten und von

Frankreich unabhängigen Verkehr zwischen den genannten Ländern und dem südlichen Europa zu schaffen.

Wir müssen es uns leider versagen, auf diese Verhandlungen hier näher einzugehen, glauben zum Schluß aber noch bemerken zu müssen, daß in allen nicht angeführten Kantonen die Beförderung der Korrespondenz nur gelegentlich erfolgte, und noch lange Zeit hindurch Kaufleute, Metzger ꝛc den Transport der spärlichen Privatbriefe und Packete, welche zu jener Zeit abgesandt wurden, vermittelten, während man die amtliche Korrespondenz den Boten anvertraute, welche durch die Lokalbehörden von Zeit zu Zeit abgefertigt wurden.

Nachträgliche Notiz.

Zwischen Basel und Mühlhausen, welche letztere Stadt auch zu dem damaligen Schweizerbund bis 1798 gehörte, wurde eine regelmäßige reitende Post im Jahr 1674 eingerichtet. Der Mühlhauser Postmeister war beordert, „so viel es Leibs halben geschehen konnte, selbst zu reiten.“ Erst später (s. Matth. Graf, Geschichte der Stadt Mühlhausen ꝛc im obern Elsaß, Mühlh. 1822), nämlich im Jahr 1705, ward „um zwischen Kaufleuten erster Instanz zu sprechen und das Postwesen zu leiten, ein Direktorium der Kaufmannschaft, bestehend aus einem Präsidenten und sechs Beisitzern niedergesetzt. Es dauerte bis zur Anschließung an Frankreich.“ Bis 1715 waren die Briefe von Basel nach Mühlhausen durch halb-privat-Commissionäre bestellt, und diese Bestellung schien ziemlich unregelmäßig vorzugehen, indem wir aus einem Acte vom 14. Juni 1678 des Postbeamten Socin, in Basel, erfahren, daß Anthoni Fritschli, Knecht des Herrn Dumont, die

nach Mühlhausen gehörende Briefe nach Contento*) bestellet und „außer die an Lobl. Magistrat dirigirte nichts einhändigen werde.“ Somit blieben lagernd bei benanntem Socin 2 Briefe an J. M. Wolff, 2 Briefe an H. H. Jöhr, 1 Brief an Johann Dollfuß ꝛc. Später, d. h. am 30. September 1679 beschwert sich „Burgermeister und Rath der Statt Müllhausen,“ daß „ein von Heyllbronn gekommener und an Unsern Hrn. Burgermeister Rißler gehöriger Brief drey ganze Wochen in dem Posthaus zu Basel liegen geblieben und nicht nur dem Müllhauser Ordinari Postknecht, der alle Tag sich angemeldet, sondern zween andern unsern Burgern, die darnach zufragen befelch und gelt gehabt, verleugnet, endlich aber mit dieser Entschuldigung eingehändiget worden: Weilen diser Brief schon vor 14 Tagen zu Müllhausen gewesen und mann ihne nicht habe annemmen wollen, so seye es auch nicht jez Zeit gewesen ihn eher zu übergeben; da doch benannter Unser Herr Burgermeister oder dessen Hausgenossen das geringste davon nicht weißt und nicht mehreres verlanget, als daß Ihm die Persohn genennet werde, so besagten Brief Ihme habe einhändigen sollen.“

*) Nach Belieben?