

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Geschichte
Band: 53 (2003)
Heft: 1

Artikel: Kommunikation und Innovation im 16. Jahrhundert : zu den Anfängen der Post in der Schweiz
Autor: Glauser, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-81329>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 28.05.2025

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

Kommunikation und Innovation im 16. Jahrhundert

Zu den Anfängen der Post in der Schweiz

Fritz Glauser

Résumé

Au tournant du XVI^e siècle, les puissances encerclant la Suisse se dotaient d'une organisation postale, qui devait s'avérer durable et devait se développer tout au long du siècle par la mise en œuvre de courses ordinaires, parcours fixes et stations. Comment les autorités du territoire suisse réagirent-elles alors? Elles se contentèrent d'abord de reprendre le concept sans le modifier. Des éléments de l'organisation postale furent réservés au seul domaine militaire alors que les puissances voisines eurent le loisir d'installer un réseau postal au travers du territoire. Les communautés urbaines leur abandonnèrent l'organisation du travail et conservèrent les concessions d'établissement des réseaux afin d'en obtenir les profits. Les initiatives helvétiques représentèrent les services du courrier des marchands de Saint-Gall et de Schaffhouse vers Nuremberg, Augsbourg, Genève et Lyon.

Im Rahmen der Kommunikation gehörte im 16. Jahrhundert der frühen Post auf weite Sicht eine bedeutende Zukunft. Als Organisation war sie noch im Entstehen begriffen. Die Post entwickelte sich aus dem seit langem bestehenden klein- und grossräumigen Briefverkehr. Dieser wurde bisher von einzelnen Boten für bestimmte Auftraggeber ausgeführt, eine traditionelle, aber zersplitterte Form, die auch nach dem Aufkommen der Post noch lange unverändert weitergeführt wurde. Der Art und Weise nachzuspüren, wie die Post in das Territorium der heutigen Schweiz eindrang und wie sie aufgenommen wurde, ergibt einen Einblick in das Verhalten der Obrigkeiten und der Bevölkerung gegenüber neuen, innovativen¹ Organisationsformen, die vom Ausland zu über-

1 Dazu jetzt Hans-Jörg Gilomen, Rudolf Jaun, Margrit Müller, Béatrice Veyrassat (Hrsg.): *Innovationen. Voraussetzungen und Folgen – Antriebskräfte und Widerstände* (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte 17), Zürich 2001.

nehmen waren und dazu zwangen, sich in übergeordnete europäische Strukturen einzuordnen.

Die Erforschung der älteren Postgeschichte allgemein ist einer der eher vernachlässigten Zweige der Geschichtsforschung². Lange Zeit hat sie fast nur als Teil der Handelsgeschichte etwelche Beachtung gefunden³, in den letzten Jahrzehnten auch innerhalb einer umfassenden Kommunikationsforschung⁴.

Auch die frühe schweizerische Postgeschichte war in den vergangenen Jahrzehnten – sieht man von der Arbeit Rémy Scheurers von 1984 ab – kaum je Gegenstand eingehender historischer Forschung. Ältere Untersuchungen⁵ sind deshalb kaum ersetzt. Gelegentlich enthalten

2 Heinz-Dieter Heimann: «Neue Perspektiven für die Geschichte der Post. Zur Methode der Postgeschichte und ihrem operativen Verhältnis zur allgemeinen Geschichtswissenschaft in Verbindung mit einem Literaturbericht zum 'Postjubiläum 1490–1990'». In: *Historische Zeitschrift* 253/3, 1991, S. 661–674. Klaus Gerteis: «Reisen, Boten, Posten, Korrespondenz in Mittelalter und Früher Neuzeit». In: H. Pohl (wie Anm. 4) S. 19–36. Für die verkehrswirtschaftliche Theorie sowie als Übersicht und Materialsammlung hilfreich, in den historischen Wertungen überholt: Fritz Voigt: *Verkehr*, Bd. 2, *Die Entwicklung des Verkehrssystems*, Berlin 1965, S. 817ff. (Nachrichtensystem des Mittelalters), S. 832ff. (Entwicklung der Post im Merkantilismus). Ferner Artikel «Post» in: Hellmuth Rössler und Günther Franz: *Sachwörterbuch zur Deutschen Geschichte*. München 1958, S. 926f. Für Italien vgl. John Day: «Strade e vie di comunicazione». In: *Storia d'Italia*, vol. 5, I Documenti 1, Turin 1973, S. 89–120. Clemente Fedele: «Gli storici e la storia postale in Italia». In: *Cursores* 9, 1982, S. 33–36 (Literaturübersicht). Für Frankreich vgl. Eugène Vaillé: *Histoire Générale des Postes Françaises*, Bd. II, *De Louis XI à la création de la surintendance générale des postes (1477–1630)*, Paris 1949.

3 Vgl. etwa Carlo M. Cipolla und K. Borchardt (Hrsg.): *Europäische Wirtschaftsgeschichte*, Bd. 2, *Sechzehntes und Siebzehntes Jahrhundert*, Stuttgart/New York 1983, S. 66 (Walter Minchinton), S. 145 (Hermann Kellenbenz). Josef Kulischer: *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit*, Bd. 2, ³München/Wien 1965, S. 375ff. Aloys Schulte: *Geschichte des mittelalterlichen Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Abschluss von Venedig*, 2 Bde., Leipzig 1900, hier 1, S. 500–510. Hinzuweisen ist auf das «Istituto di studi storici postali» in Prato (Toskana), welches aus der Arbeit des dortigen «Istituto internazionale di storia economica Francesco Datini» herausgewachsen ist. Es führte im September 1991 in Ravenna in Zusammenarbeit mit der Archivschule Bologna eines seiner einwöchigen Seminare durch, dem sich ein internationales Colloquium über «Storia e Posta: Analisi dello stato attuale delle conoscenze e prospettive nel campo della storia postale e discipline affini» anschloss. Diesem Colloquium ist die Anregung zu dieser Arbeit zu verdanken, deren Fertigstellung erst jetzt möglich war.

4 Dieser Zweig ist stark in die Breite gewachsen. Hans Pohl (Hrsg.): *Die Bedeutung der Kommunikation für Wirtschaft und Gesellschaft* (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 87), Stuttgart 1989. Heinz-Dieter Heimann (Hrsg.): *Kommunikationspraxis und Korrespondenzwesen im Mittelalter und in der Renaissance*, Paderborn 1997.

5 R. Scheurer (wie Anm. 53). Für die ältere Literatur: Franz Heinemann (Bearb.): *Weltliche Gebräuche und Sitten* (Bibliographie der Schweizerischen Landeskunde Faszikel V5), Bern 1913, S. 295–299 (Post- und Botenwesen). Post- und Telegraphenwesen. Postwesen. Zusammengestellt von der Schweizerischen Oberpostdirektion (ebenda Faszikel V9Gamma), Bern 1895. Dazu Nachtrag, Bern 1913. Ferner Artikel «Postwesen» in: *Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 5, Neuenburg 1929, S. 472–474; und «Fischer'sche Post» in: ebenda, Bd. 3, Neuenburg 1926, S. 166. Eduard Spielmann: *Das Postwesen in der Schweiz, seine Entwicklung und Bedeutung für die Volkswirtschaft*. Bern 1920. Eine ausführliche und gute Darstellung der Nachrichtenübermittlung und der Post vom 14. bis zum 17. Jahrhundert bietet, über Bern hinausgehend, in einem einleitenden Kapitel: Hans Müller: «Die Fischer'sche Post in Bern in den Jahren 1675–1698». In: *Archiv des Historischen*

grössere Werke der politischen oder der Wirtschaftsgeschichte den einen oder andern Hinweis⁶. In neuester Zeit hat das spätmittelalterliche Botenwesen als Ausfluss der Schriftlichkeit vermehrt Beachtung gefunden⁷. Wertvoll, aber zu wenig beachtet und benützt sind die in der *Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen* mitedierte Quellen zum Boten- und Postwesen⁸. Im grossen ganzen aber ist das weite Feld der Nachrichtenübermittlung allgemein und der Postgeschichte im besonderen eine Domäne vor allem von Postbeamten, Philatelisten und andern Laien geworden, die sich als Liebhaber dem Gegenstand oft mit grosser Akribie zuwenden. Aus diesem Kreise sind auch für die Geschichte von frühen Formen der schriftlichen Kommunikation einige beachtliche Werke hervorgegangen⁹. Heute sind es zwei Museen, die sich mit Postgeschichte¹⁰ befassen, sich indessen vorwiegend auf die Do-

Vereins des Kt. Bern 24, 1918, S. 1–188. Ähnlich für St. Gallen: Arnold Rotach: *Das Postwesen der Stadt St. Gallen von seinen Anfängen bis 1798*. St. Gallen 1909. Alfred Schelling: *Die kaufmännische Botenanstalt St. Gallen–Nürnberg; ein Beitrag zur schweizerisch-süddeutschen Verkehrsgeschichte* (Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte [St. Gallens]) 36, 1920, S. 71–136. Dagegen auf die Zeit ab 1662 beschränkt ist Marcel Grossmann: *Das Kaufmännische Direktorium in Zürich 1662–1834*. Diss. Zürich. Lachen 1927, S. 80–86. Ferner: A. Ochsenbein: *Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn 1442–1849* (Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn 12), Solothurn 1925. Carl Baumann: *Das Postwesen in Basel unter dem Kaufmännischen Direktorium (1682–1798)*. Diss. Basel 1927. Rudolf Wackernagel: *Geschichte der Stadt Basel*, Bd. 2/1, Basel 1911, S. 234.

6 Jean-François Bergier: *Die Wirtschaftsgeschichte der Schweiz. Von den Anfängen bis zur Gegenwart*. Zürich 1983, S. 303. Antony Babel: *Histoire économique de Genève des origines au début du XVI^e siècle*, Bd. 2, Genf 1963, S. 278f., 619, 623. Hans Mauersberg: *Wirtschaftsgeschichte zentraleuropäischer Städte in neuerer Zeit. Dargestellt an den Beispielen von Basel, Frankfurt a.M., Hamburg, Hannover und München*. Göttingen 1960, S. 396ff., 403ff. (Basel). Walter Schläpfer: *Wirtschaftsgeschichte des Kantons Appenzell Ausserrhoden bis 1939*. Gais 1984, S. 219–222.

7 Vgl. Klara Hübner: «Botenwesen und überregionale Nachrichtennetze als Innovationen spätmittelalterlicher Städte im eidgenössischen Raum». In: H.-J. Gilomen et al. (Hrsg.): *Innovationen* (wie Anm. 1) S. 321–328.

8 Erscheint seit 1898 in kantonalen Serien. Bisher ca. 80 Bände.

9 Zu erwähnen sind vor allem die Werke von Marc Moser: *Das Zürcher Postwesen und seine leitenden Männer von den Anfängen bis heute. Ein Beitrag zur Hundertjahrfeier der eidgenössischen Posten*. Zürich (1948). Derselbe: *Das Schaffhauser Postwesen. Ein Beitrag zur Jahrhundertfeier der eidgenössischen Posten*. Thayngen (ca. 1949). Derselbe: *Das St. Galler Postwesen. Ein Beitrag zur Verkehrs- und Kulturgeschichte der Stadt [und der Abtei] St. Gallen*, 5 Bde., Winterthur 1953–1981. Derselbe: *Das Postwesen von Appenzell A.Rh.* Herisau 1965. Derselbe: *Das Basler Postwesen*, 2 Bde., Basel 1971–1972. Derselbe: *Zur Geschichte des Botenwesens der Abtei Muri*. Heerbrugg 1978. Ferner Max Wandler: «Das luzernische Postwesen bis 1848». SA aus der *PTT-Zeitschrift* 2, 1951, S. 86–91, 144–148, 210–215, 257–262. Für uns wenig ergiebig, weil zu sehr ausgreifend und unvollendet: Ernst René Hauri: *Geschichte des Post- und Fernmeldemonopols*. Bern 1994. Ebenfalls unergiebig, dafür mit teurer Ausstattung für die Freunde der Vorphilatelie: Richard Schäfer: *Das Postwesen der Alten Eidgenossenschaft: Anfänge bis 1798*. Reinach BL (2001).

10 Thomas Klöti (Hrsg.): *Die Post: Ein «Geschäft» für wen? Geschichte des bernischen Postwesens von 1648–1798 und Johann Friedrich Ryhiners «Bericht über das Postwesen in Helvetien 1793»*. Ediert und kommentiert von Thomas Klöti, Bern 1990 (verbunden mit einer Geschichte des bernischen Postwesens 1648–1798). Vgl. ferner Ernest Bonjour: *Geschichte der Schweizerischen Post 1849–1949. Die eidgenössische Post*, Bd. 1, Bern 1949, S. 229ff. Neuere Arbeiten eines ehemaligen Konservators des PTT-Museums: Arthur Wyss: «Die Schweizer

kumentation und Präsentation des Bekannten konzentrieren. Es sind dies das Museum für Kommunikation (ehemals PTT-Museum) in Bern und das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

1. Kommunikation, Korrespondenz und frühe Post

In dieser Arbeit verstehen wir unter Post¹¹ die hoheitliche oder vom Hoheitsträger beauftragte Organisation, welche Briefe, Geld, Pakete und Personen über Relais- oder Poststationen nach dem technischen Entwicklungsstand des 16. Jahrhunderts übermittelte. Eine solche Organisation war in ihrer Dauer nicht begrenzt. Sie ging im Laufe des 16. Jahrhunderts zu Ordinarkursen mit regelmässigen und publizierten Kursen über. Verwandte Einrichtungen, die regelmässig oder über Relaisstationen verkehrten, aber nicht als Post bezeichnet wurden, nennen wir postverwandt. Was man darüber hinaus alles noch als Post bezeichnete, ging im 16. Jahrhundert sehr in die Breite. Wo der Begriff Post in Quellen der Zeit verwendet wurde, ohne dass von Relaisstationen oder regelmässigem Verkehr die Rede sein konnte, sprechen wir von postartigen Einrichtungen.

Im Rahmen der gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Kommunikation bestand immer und nicht erst im Mittelalter das Bedürfnis, über den alltäglichen Lebenshorizont hinaus weiträumige Kontakte zu pflegen¹². Eine der Methoden, die dabei angewendet wurden, bestand darin, Dritte als Boten einzusetzen, um mündliche oder schriftliche Nachrichten an Abwesende zu übermitteln. Um Botendienste für die Überbringung von Briefen und anderen Sendungen konnte jeder Reisende gebeten werden. Wer bekanntermassen immer wieder unterwegs war wie die Fuhrleute oder die Metzger auf ihrem Viehhandel, wurde gerne in die Briefübermittlung einbezogen. Politische, kirchliche oder berufsständische Einrichtungen wie Dynasten, Städte, Orden, Universitäten, grosse Banken oder Handelsfirmen mit ständigem Nachrichtenverkehr hielten sich seit dem 14. Jahrhundert eigene Boten. Läufer und mit der Zeit Überreiter waren bis ins 18. Jahrhundert unentbehrlich¹³.

Post von ihren Anfängen bis zur Gegenwart». In: *Archiv für deutsche Postgeschichte*, 1978, Heft 2, S. 102–137. Derselbe: *Die Post in der Schweiz. Ihre Geschichte durch 2000 Jahre*. Bern 1987.

11 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 5, Anm., findet das Wort *posta* (von *posita statio*) in Zusammenhang mit Brieftransport bereits im 12. Jahrhundert; doch setzt er das eigentliche Erscheinen dieses Begriffs, den er mit dem Brieftransport über Relais gleichsetzt, in das ausgehende 15. Jahrhundert. Hinweise, dass es bereits im 11. Jahrhundert vereinzelt Übermittlungen mit Relaisstationen gegeben habe, bietet K. Gerteis (wie Anm. 2) S. 19ff.

12 Dazu auch Martin Dallmeier: *Quellen zur Geschichte des Europäischen Postwesens 1501–1806* (Thurn und Taxis-Studien 9/1–2), 2 Bde., Kallmünz 1977, hier 1, S. 46f.

13 Siehe für das 16. Jahrhundert unten bei Anm. 51.

Dieser Vorgang bediente sich vornehmlich der schriftlichen Mitteilung und breitete sich aus, je mehr sich seit dem Spätmittelalter die Schriftlichkeit¹⁴ durchsetzte. Die Post als Dienstleistung und ständige Einrichtung stand deshalb wie das übrige Botenwesen in enger Beziehung zur fortgeschrittenen Verbreitung der Schriftlichkeit und setzte infolgedessen innerhalb der nachrömischen Verkehrsgeschichte, deren Teil sie bildet, spät ein. Damit ist aber nur ein Grund für ihr spätes Erscheinen angeführt. Weitere äussere Voraussetzungen, die erfüllt sein mussten, um funktionieren zu können, betrafen organisatorische und technische Belange. So war es nötig, dass eine weiträumige Kohärenz kommerzieller und vor allem staatlicher, aber auch zwischenstaatlicher Art erreicht war. Des weiteren war das öffentliche Strassennetz so dicht und so weit instand und ausgebaut, dass der Verlauf festgelegt und bekannt und die Infrastruktur ausreichend ausgebildet war. Die Strassen genügten seit dem 14./15. Jahrhundert im grossen und ganzen den Anforderungen der Zeit, eine Feststellung, die im Grunde gerade durch die Klagen über schlecht unterhaltene Strassenabschnitte bestätigt wird, weil sie beweisen, dass die Mängel wahrgenommen wurden¹⁵. Auch die Sicherheit auf den Strassen, im Rahmen der Friedenssicherung eine frühe Aufgabe des Reiches und der Landesherrschaft, war durchzusetzen, um den ungestörten Betrieb zu garantieren und Brief-, Geld- und Wertschriftentransporte abwickeln zu können.

Die Post war eine organisatorisch stark entwickelte, komplexe und infolgedessen auch kostspielige und späte Form der Nachrichtenübermittlung. Die Hauptwurzeln, aus denen heraus sich die Errichtung der Post vor allem entwickelte, waren die Bedürfnisse des Handels und der grossen Banken einerseits und jene von Staat, Politik und Kirche anderseits. Die Methode der verdichteten Brief- und Wertschriftenübermittlung entwickelte als erster der Fernhandel, der seit dem 13. Jahrhundert im Rahmen des Transports der Güter an die Messen z.B. der Champagne und ihrer Nachfolgerinnen in Genf, Lyon oder Frankfurt am Main in wachsendem Masse die bisherigen Erfahrungen auswertete. Denn diese Messen waren zeitlich und örtlich fixiert, wiederholten sich über einen langen Zeitraum hinweg mehrmals im Jahr regelmässig, fanden Interessenten in ganz Europa und erzeugten damit auf gleichbleibenden Routen einen ständig fliessenden grossräumigen Verkehr. Eigentliche

14 *Lexikon des Mittelalters* 7, S. 1566f. Werner Faulstich: *Medien und Öffentlichkeit im Mittelalter 800–1400* (Geschichte der Medien 2), Göttingen 1996, S. 251–268.

15 Vgl. Fritz Glauser: «Verkehr im Raum Luzern–Reuss–Rhein im Spätmittelalter. Verkehrsmittel und Verkehrswege». In: *Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Luzern* 5, 1987, S. 2–19.

Transportunternehmer etablierten sich, die einen eigenen Zweig der Güterspedition für Dritte entwickelten und sich auf die Bedienung bestimmter Strecken mit wert- und mengenmässig hohem Verkehrsaufkommen spezialisierten. Da der Gütertransport schwerfällig war und sich langsam abwickelte, die rasche Übermittlung aber von brieflichen Nachrichten und Wechseln gegenüber der Konkurrenz sich zu einem eigenen Bedürfnis entwickelte¹⁶, spaltete sich der leichtere und damit schneller vollziehbare kommerzielle Brieftransport bald einmal ab und verselbständigte sich.

So waren die Fernkaufleute naturgemäss an weiträumigen Botenverbindungen interessiert, sobald sie dazu übergingen, ihre Transporte nicht mehr selbst zu begleiten, sondern ihre Geschäfte von der Zentrale aus zu dirigieren¹⁷. Die zunehmend dichteren kaufmännischen Botenverbindungen der italienischen und deutschen Handelsstädte, die von Fernhandelsfirmen und bald auch von spezialisierten privaten Botendiensten angeboten wurden, verkehrten seit dem 13./14. Jahrhundert in ganz Europa¹⁸. Im 15. Jahrhundert bedienten diese postverwandten Botendienste mit ihren Fussboten und reitenden Kurieren in einem immer regelmässigeren Rhythmus ein sehr dichtes kontinentales Netz¹⁹. Da es sich um kaufmännische Unternehmen handelte, wurden die einzelnen Teilstrecken des Netzes nur so lange bedient, als eine ausreichende Nachfrage bestand.

Entscheidende Impulse erhielt die Einrichtung der eigentlichen Post sodann durch die politischen und militärischen Interessen der grossen dynastischen Auftraggeber²⁰, bei denen die ständige Verfügbarkeit im Vordergrund stand und die Rentabilität eine nachgeordnete Rolle

16 Fernand Braudel: *Sozialgeschichte des 15.–18. Jahrhunderts: Der Handel*. München 1986, S. 447ff.

17 Iris Origo: «Im Namen Gottes und des Geschäfts». *Lebensbild eines toskanischen Kaufmanns der Frührenaissance. Francesco di Marco Datini*. München 1985, S. 77, 93f. Jürgen Schneider: «Die Bedeutung von Kontoren, Faktoreien, Stützpunkten (von Kompagnien), Märkten, Messen und Börsen im Mittelalter und Früher Neuzeit». In: H. Pohl (wie Anm. 4) S. 37–63, hier 37f., 49ff.

18 Vgl. Federigo Melis: «Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo». In: *Mélanges Fernand Braudel* 1, Toulouse 1973, S. 389–424b.

19 F. Melis (wie Anm. 18) S. 393–397. Wolfgang von Stromer: *Oberdeutsche Hochfinanz 1350–1450*. 3 Teile (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beihefte 55–57), Wiesbaden 1970, 1, S. 57, 181–185; 2, S. 437f., 444; 3, S. 474ff. F. Melis, S. 395: *incredibile regolarità di ritmo e di durata dei corrieri*. S. 409 mit Anm. 50: 1395 ging in Mailand jeden Sonntag ein Fussbote (*fante*) mit Briefen nach Venedig ab. Wie dauerhaft solche private Einrichtungen waren, bleibt offen.

20 Ein zufälliges Beispiel für die vorpostalische Anwendung des Begriffs auf einem Brief von Como nach Mailand 1451: *Cito et volantissime per postas, quia importat. Cito, cito, cito*. Ticino ducale. Il carteggio e gli atti ufficiali, Bd. 1/1, Bellinzona 1993, Nr. 163.

spielte. Im Bereich der grossen frühstaatlichen Landesherrschaften tauchten denn auch im letzten Viertel des 15. Jahrhunderts die ersten Posteinrichtungen auf. Früheste Beispiele sind im politischen Verkehr für Frankreich, Oberitalien, Spanien und England nachgewiesen²¹. Sie bauten die Post in eigener Regie auf oder übertrugen das Unternehmen einem Beauftragten, zum Beispiel einem Generalpostmeister. Am bekanntesten ist die Postorganisation der Familie Tassis oder Taxis²², von der mehrere Zweige im Postdienst standen. Sie stammten aus dem Bergamaskischen. Ihre Erfahrungen hatten sie im Rahmen der italienischen Botenorganisation gesammelt, vor allem im päpstlichen und im venezianischen Botendienst²³. Im ausgehenden 15. Jahrhundert trat ein Zweig in den Dienst des über den ganzen Kontinent hinweg agierenden Hauses Habsburg ein. Die Taxis passten wie die gleichzeitige französische Post die von ihnen bedienten Linien in der ersten Zeit stets den augenblicklichen Standorten des Hofes an, die ständig wechselten, und begannen erst um 1490, bestimmte Hauptlinien zu fixieren, als erste die Linie Innsbruck–Mecheln. Mit diesem Schritt wurden solche Postorganisationen der Reichs- und Landesherrschaft auch für Dritte aus Handel, Gelehrtenwelt und Kirche interessant. Schon um 1500 begannen sie, sich für Privatsendungen zu öffnen.

Dieser politische und kaufmännische Verkehr war sehr grobmaschig, denn er beschränkte sich auf einige markante transkontinentale Verbindungsstrassen zwischen politischen Kraftzentren und zwischen hochrangigen Wirtschafts- und Handelszentren. Schon im Verlauf des 16. Jahrhunderts zeigte sich die Tendenz, dieses Netz auszubauen. Man kam damit einem Bedürfnis entgegen. Wo indessen die grossen frühstaatlichen Postorganisationen auftraten, duldeten sie keine Nebenposten neben sich. Liessen sie aber Lücken offen, konnten sich andere, nämlich private oder halbprivate Botenlinien wie jene der Augsburger oder St. Galler Kaufleute entwickeln. Zu diesen Lücken gehörte abgesehen von einigen später etablierten Grenzpoststationen in Schaffhausen, Basel, Genf oder Bellinzona die ganze heutige Schweiz.

21 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 5. Artikel «Post» im *Lexikon des Mittelalters* 7, S. 126f.

22 Wolfgang Behringer: *Thurn und Taxis: die Geschichte ihrer Post und ihrer Unternehmen*. München/Zürich 1990. M. Dallmeier (wie Anm. 12). A. Schulte (wie Anm. 3) 1, S. 500ff., bietet für die Wende vom 15. zum 16. Jahrhundert immer noch die dichtesten Nachweise. Ferner Max Piendl: *Das fürstliche Haus Thurn und Taxis. Zur Geschichte des Hauses und der Thurn und Taxis-Post*. Regensburg 1980. Zu den niederländischen Posten und der Reichspost vgl. Einleitung zu: *Stationskatalog der Thurn und Taxis-Post*, bearbeitet von Werner Münzberg (Thurn und Taxis-Studien 5), Kallmünz 1967, S. XIff.

23 W. Behringer (wie Anm. 22) S. 24, 27f.

Überschritt der Postdienst die eigenen Gebietsgrenzen, war auf die grossen und kleinen Territorialstaaten Rücksicht zu nehmen²⁴. Feudale wie republikanische Landesherren beanspruchten in ihren Territorien bald einmal die Posthoheit. Sie behielten sich seit dem frühen 16. Jahrhundert vor, die Einrichtung von Postlinien und Poststationen auswärtiger Postunternehmen zu bewilligen. Bei den eidgenössischen Orten und ihren Zugewandten spielte dabei einerseits wie überall ein gewisses Misstrauen mit, anderseits wollten sie daraus für den eigenen Briefverkehr selbst auch Nutzen ziehen. Daraus entwickelte dann der sich intensivierende Staat im 17. Jahrhundert das Postregal.

Die Post stützte sich auf eine organisierte Infrastruktur, die solid aufgebaut und dauerhaft war. Nicht zuletzt musste die Fähigkeit, eine anspruchsvolle und verwickelte Organisation einrichten, durchhalten und veränderten Anforderungen anpassen zu können, eingeübt sein. An ihrer Spitze stand eine starke Zentrale, die das Unternehmen errichtete und die Organisation aufbaute. Als Pächter oder Konzessionsträger stand an der Spitze meist ein Generalpostmeister. Dieser stellte in kleineren Verhältnissen seine lokalen Postmeister selbst an und entlöhnte sie. In grösseren Organisationen betraute er regionale Beauftragte mit dieser Aufgabe. In regelmässigen Abständen wurden Poststationen zum Wechseln von Pferden und erst später auch zum Ablösen von Postkurieren im Stafettensystem aufgebaut. Stand das Unternehmen dem Publikum offen, so liess es in Postablagestellen, die zugleich Poststationen sein konnten, das Postgut einsammeln und verteilen. Als Poststationen verwendete man mit Vorliebe Wirtshäuser mit Gastbetrieben und Stallungen, um die Boten und bei Personentransporten die Reisenden unterbringen zu können. Vor allem aber waren auf den einzelnen Stationen Pferde bereitzuhalten, deren Zahl in der Frühzeit eines, bald aber je nach Bedarf zwei, vier oder mehr betragen konnte. Dazu kamen lederne Postsäcke (Felleisen), in denen sich das Postgut zum Schutz vor Regen und Beschädigung versorgen liess. Der Bestand an ständigem Personal war von jeher beträchtlich. Auch politische Postlinien mit Minimalbesetzung verlangten je Station mindestens einen Beauftragten. Dazu kam eine bedeutende Zahl an Fussboten und an Kurieren zu Pferd, die die Posttransporte ausführten. Das Posthorn zu tragen und zu blasen,

24 Zum folgenden vgl. M. Dallmeier (wie Anm. 12), Bd. 1. J. Day (wie Anm. 2) S. 89f. (O. Codogno). Bruno Caizzi: «Il corriere maggiore dello Stato di Milano da Simone Tasso all'avocazione della regalia». In: *Archivio Storico Lombardo* 111, 1985, passim.

war im Reich seit mindestens 1544 ausschliesslich den Postreitern der Taxis vorbehalten²⁵.

Der ständige Aufwand an Personal, Tieren und Material war gross. Die daraus entstehenden Aufwendungen waren entsprechend hoch. Diente die Post ausschliesslich landesherrlichen Zwecken, belasteten die hohen Kosten allein den Hof- oder Staatshaushalt. Der Generalpostmeister und seine Familie als private Unternehmer ihrerseits mussten bedeutende Kapitalien investieren. Von seinem Landesherrn und Auftraggeber erhielt er für die zu leistenden Dienste bestimmte Entschädigungen. War es ihm erlaubt, die Sendungen Dritter zu befördern, so erhob er fixierte Gebühren, die Porti, worauf die Geldleistungen des hoheitlichen Postherrn zurückgingen und schliesslich an deren Stelle Pachtgebühren traten. Zugleich hatte die Post einen Gewinn abzuwerfen. Der Pächter oder Generalpostmeister, der ein grosses Kapital aufzubringen und seine Arbeit beizusteuern hatte, wollte daraus Nutzen ziehen. So war der Posttransport für Briefe sehr teuer, um nicht zu sagen ein Luxus, aber immer noch günstiger als der kostenintensive herkömmliche Botendienst²⁶.

Das Element Zeit verlangte einen schnellen, über dem Durchschnitt der jeweiligen Zeit liegenden Transport. Das Postgut durfte beispielsweise unterwegs auf Zwischenstationen nicht liegen bleiben. Die Boten verkehrten auf politischen Linien nach Bedarf, daher unregelmässig. Erst gegen die Mitte des 16. Jahrhunderts ging man auf den festen Postlinien einen Schritt weiter und verkehrte fahrplanmässig immer zur gleichen Zeit. So wurde der Bedarf an Zeit, die aufgewendet werden musste, um die Distanzen mit den zur Verfügung stehenden Mitteln überwinden zu können, berechenbar. Das ermöglichte es, den Postbetrieb nicht nur mit Hilfe gleichmässiger räumlicher, sondern allmählich auch mit Hilfe gleichmässiger zeitlicher Abstände abzuwickeln. Einen solchen allgemein bekannten Postkurs mit fixen Abgangs- und Ankunftszeiten nannte man im Italienischen den *ordinario* und im Französischen den *ordinaire*, weshalb im Deutschen in den dreissiger Jahren der Begriff *Ordinari* aufkam²⁷. Um 1600 können im Bereich der Post, der regelmässig verkehrenden postverwandten Botenanstalten und der

25 M. Dallmeier (wie Anm. 12) 2 Nrn. 27, 42. Vgl. auch Martin Bundi: *Frühe Beziehungen zwischen Graubünden und Venedig (15./16. Jahrhundert)* (Quellen und Forschungen zur Bündner Geschichte 2), Chur 1988, S. 110. Die Post über Chur vgl. E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 329.

26 *La nouvelle, marchandise de luxe*: Fernand Braudel: *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.*, 2 Bde., Paris 1966, hier 1, S. 335ff.

27 Bei den Taxis ab den 1530er Jahren nachweisbar. W. Behringer (wie Anm. 22) S. 51. A. Schelling (wie Anm. 5) S. 12f. mit Anm. 30.

traditionellen Nachrichtenübermittlung vier Geschwindigkeitsstufen unterschieden werden: (1) Am schnellsten kamen die Stafetten vorwärts, weil ununterbrochen geritten und an den Poststationen Pferde und Kuriere ausgewechselt wurden. Noch im späten 16. Jahrhundert verwendete man sie dauernd auf den wichtigsten transkontinentalen Poststrecken mit grossem Verkehrsaufkommen und festem Ablaufplan. (2) Auf wichtigen Linien wechselte der Kurier das Pferd und ritt selbst weiter. Das beeinträchtigte die Schnelligkeit erst dann, wenn die Strecke lang war und das Ruhebedürfnis des Reiters berücksichtigt werden musste. (3) Langsamer war der reitende Bote, der mit seinem eigenen Pferd eine gegebene Strecke selbst abritt. Er musste seine Kräfte und jene seines Pferdes so einteilen, dass er eine mittlere Reisegeschwindigkeit durchhalten konnte. Zu dieser Gruppe gehörten Teile der postverwandten kaufmännischen Botenanstalten sowie die obrigkeitlichen und städtischen Überreiter. (4) Am langsamsten war naturgemäss der Fussbote. Halten konnte er sich im regelmässigen und bedarfsorientierten unregelmässigen Botenverkehr alter Ordnung und im Dienste kaufmännischer Botenanstalten.

Je mehr der schriftliche Verkehr zunahm, desto stärker wuchs die Nachfrage nach Transportmöglichkeiten, desto schneller wurde der Nachrichtenverkehr und desto dichter das von einer wachsenden Zahl von Post- und postverwandten Botenorganisationen bediente Netz. Auf kontinentaler Ebene ergab sich diese Entwicklung im 16. Jahrhundert, während sie sich auf eidgenössischer Ebene erst im 17./18. Jahrhundert entfaltete.

2. Eigener Nachrichtenverkehr in der Schweiz

Die eidgenössischen Orte und ihre Zugewandten waren ein Konglomerat von klein- bis kleinsträumigen frühstaatlichen Gebilden²⁸, und ihr Bund verfügte über eine nur in schwachen Ansätzen ausgebildete, somit praktisch nicht existente Zentralgewalt. Die Eidgenossenschaft war zwar zu Beginn des schicksalhaften 16. Jahrhunderts in die internationale Politik verstrickt, wurde aber bald von den Mächten neutralisiert. Danach erschwerten die Reformationswirren das schwierige Zusammenwirken zusätzlich und ihre langfristigen Nachwirkungen bestimmten die Politik für den ganzen Rest des Jahrhunderts. Wirtschaftlich verzeichnete das 16. Jahrhundert seit den zwanziger Jahren eine Konjunk-

²⁸ Zum Stand und zu den Entwicklungen im 16. Jahrhundert vgl. Adolf Gasser: *Die territoriale Entwicklung der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1291–1797*. Aarau 1932.

tur mit steigender Tendenz, die sich aber um 1560/70 wendete, was von empfindlichen Teuerungen begleitet war. Dazu trat ein gesteigertes Bevölkerungswachstum, welches eine um sich greifende Verarmung der unteren Volksschichten förderte.

Erste Kenntnisse von Vorstufen postverwandter Verbindungen vermittelten den Bewohnern, den Räten und den Verwaltungen der Eidgenossenschaft im 15. Jahrhundert bereits Handel und Diplomatie, aber auch Studienaufenthalte, Kriegszüge und Reisen in entwickeltere Regionen der weiteren Nachbarschaft wie Oberitalien, Frankreich oder das Reich. Erste Anwendungen von vermutlich fremden Vorbildern finden wir nur im militärischen Bereich. Von den Bernern wird berichtet, dass sie 1425 eine Etappenlinie über die Grimsel und den Griespass mit Stationen in Meiringen im Haslital und Münster im Goms aufstellten, wobei reitende und Fussboten im Einsatz waren, um die Verbindungen mit den Truppen im Eschental (Domodossola) sicherzustellen. Die dazwischenliegenden überlangen Strecken mit Einschluss der Überwindung der Passübergänge sind mit den italienischen und französischen Kurieren und Postreitern der Zeit nur entfernt zu vergleichen. Ähnliche Stationen verwendete Bern auch im Schwabenkrieg von 1499 als Verbindung zum Schlachtort Dornach bei Basel und 1513 zwischen Bern und Novara, wiederum via Grimsel und Griespass²⁹. Postenketten überstiegen aber anscheinend dann die Möglichkeiten eidgenössischer Organisationskraft, wenn die Nachrichtenlinien zu lang wurden. Die Botenverbindungen traditioneller Art mit den Truppen im östlichen Oberitalien liessen beispielsweise 1512 die bernische Obrigkeit über die laufenden Entwicklungen im Ungewissen, und sie musste ihre Entscheidungen aufgrund eines ungenügenden Informationsstandes fällen. Im Vergleich dazu waren etwa die Übermittlungstechniken Venedigs, das allerdings in diesem Falle sehr nahe gelegen war, ungleich besser entwickelt und so auch viel ergiebiger³⁰. 1519 war davon die Rede, zwischen Bern und Zürich *posten* aufzustellen, um jederzeit in der Lage zu sein, rasch Nachrichten übermitteln zu können³¹. In Luzern erscheint die Einrichtung von *bosten* bezeichnenderweise in den Religionswirren der Kappelerkriege. 1531 projektierten angesichts einer befürchteten Kriegsgefahr die Orte Zug, Luzern und Unterwalden – sicher nicht zum

29 H. Müller (wie Anm. 5) S. 23f. K. Hübner (wie Anm. 7) S. 322f.

30 Arnold Esch: «Mit Schweizer Söldnern auf dem Marsch nach Italien. Das Erlebnis der Mailänderkriege 1510–1515 nach bernischen Akten». In: *Quellen und Forschungen aus italienischen Archiven und Bibliotheken* 70, 1990, S. 348–440, hier 398ff. Neu gedruckt: derselbe: *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*. Bern 1998, S. 286ff.

31 H. Müller (wie Anm. 5) S. 24.

ersten Mal – zu Root LU und an den Seen Posten, für die Zug auf dem Zugersee Nauen mit den nötigen Schifflenten bereitzuhalten hatte³². Auch die Zürcher und Berner richteten 1529/31 je eine *posty* ein³³. 1548 bestand vorübergehend eine *post* zwischen Zürich und Luzern³⁴. Diese Postketten wurden in der Folge in Krisen- und Kriegszeiten immer wieder aktiviert, um die Verbindungen zwischen den Orten allgemein und den Kantonen mit gleicher konfessioneller Ausrichtung im besonderen zu gewährleisten. So kennen wir die für den Fall eines Religionskrieges getroffene Organisation von Fussposten der Evangelischen Städte von 1572/76 und der sieben Katholischen Orte aus den Jahren 1588/89³⁵.

Im 15. Jahrhundert scheint nur St. Gallen gelegentlich mit dem Begriff Post in Berührung geraten zu sein. 1446 war es *bost* des Herzogs Albrecht, die (?) die Stadt nach Langenargen bestellte³⁶. Da die St. Galler Kaufleute in ganz Europa Handel trieben, kann diese frühe Annäherung an den Begriff nicht weiter erstaunen, war er doch auch in Italien und Frankreich vor der Entwicklung der eigentlichen Post im Gebrauch. Genfer *posten* hingegen überbrachten erst 1513 einen Brief nach Bern³⁷. In Genf selbst war 1515, 1518 und 1525 je eine *posta*, das heisst je ein Läufer, im Briefverkehr mit dem Bischof von Genf und mit Savoyen im Einsatz³⁸. Genf spielte als Angelpunkt im offiziellen Briefverkehr der

32 Zug an Luzern, 1. Juni 1531. Staatsarchiv Luzern, AKT 13/2093, Reformationsakten. Als *Nauen* (von *navis* abgeleitet) werden im Raum Vierwaldstättersee die Lastschiffe bezeichnet.

33 Johannes Salat: *Reformationschronik 1517–1534*, bearb. von Ruth Jörg (Quellen zur Schweizer Geschichte 8/1–3), Bern 1986, hier 3, S. 193 (Register). Auch sonst diente dort der Begriff *posten* als Substantiv für «Boten» und als Verb für «Boten schicken». Für Solothurn 1531 vgl. A. Ochsenbein (wie Anm. 5) S. 46.

34 Zürich an Luzern, 1. August 1548. Staatsarchiv Luzern, TG 268, Ungebundene Abschiede.

35 *Die Rechtsquellen des Kantons Bern*, 1. Teil *Stadtrechte*, 4/2, Aarau 1956, S. 738. Staatsarchiv Luzern, COD 1425, 21r–29r. Schwyz an Luzern, 11. Januar 1588: AKT Archiv 1, Fach 8, Postwesen, Postverbindungen mit Schwyz (Schachtel 924). Übermittlung durch Boten vgl. Hellmut Gutzwiller: «Geheime Nachrichtenübermittlung zwischen Luzern, Freiburg und Solothurn im konfessionellen Zeitalter». In: *Jahrbuch für Solothurnische Geschichte* 53, 1980, S. 83–95.

36 M. Moser: *Das St. Galler Postwesen* (wie Anm. 9) 2, S. 114f. mit Anm. 332. 1467 beging der *post rutiner*, auch *pfost rutiner* in St. Gallen einen Totschlag: Staatsarchiv Luzern, AKT Archiv 1, Fach 1, Stadt St. Gallen (Schachtel 236). Auszug aus den «Büchern derjenigen, die in der Freiheit gespielt haben 1465–1500», S. 131, 135. Geschrieben um 1500. Rütiner war ein St. Galler Familienname, der in verschiedenen Zusammensetzungen erscheint. Postrütiner könnte allenfalls ein Bote namens Rütiner gewesen sein. Für freundliche Auskünfte danke ich Dr. Stefan Sonderegger, St. Gallen, und Frau Ursula Hafner vom Stadtarchiv St. Gallen. – M. Moser: *Das Basler Postwesen* (wie Anm. 9) S. 88, spricht irrtümlich von einer ersten «Postablage» am Basler Marktplatz aus dem Jahre 1450/51. Die Rechnungsstelle über den *briefeladen*, auf die er sich beruft, betrifft jedoch ein hölzernes Archivbehältnis für Urkunden (Briefe).

37 K. Hübner (wie Anm. 7) S. 324.

38 *Registres du Conseil de Genève*, t. VI–XIII [1501–1536], Genf 1916–1940, hier 7, S. 578, 580; 8, S. 261 (1518); 9, S. 469f. (1525). Auch in Lausanne und in Gex bestanden Poststellen. E.

Eidgenossenschaft mit Frankreich und Savoyen früh eine Rolle. Im Januar 1522 intervenierte die Tagsatzung in Luzern beim Genfer Rat, der versprach, die eidgenössischen *postes et courriers* in seinem Gebiet zu schirmen; er liess einen Ruf ergehen, der alle Läufer (*postae*) einschloss, nicht nur jene der Eidgenossen³⁹.

Im 16. Jahrhundert änderte sich in der Folge im politischen Raum im internen Betrieb nicht viel. Die eigentliche Post in ihren Frühformen blieb auf der Seite der eidgenössischen Städte und Länder noch bis ins 17. Jahrhundert hinein eine kaum denkbare, jedenfalls ausserordentliche Einrichtung. Der weitaus grösste Teil des eidgenössischen Briefverkehrs wickelte sich unverändert mit Hilfe der herkömmlichen Übermittler ab, in den Städten und Orten durch die öffentlichen Läufer und Überreiter, in starkem Masse auch durch Reisende aller Art und durch die Säumer und Fuhrleute⁴⁰. Zwar änderte sich somit die Organisation kaum, dafür modernisierte man den Namen: Den hergebrachten, unverändert gebrauchten Einrichtungen stülpte man gelegentlich die zeitgemässe Bezeichnung *Post* über⁴¹. Es sind somit, wie wir sehen, im frühstaatlichen Bereich der eidgenössischen Orte und ihrer Zugewandten älteste Rückspiegelungen innovativer postartiger Einrichtungen, aber auch ihre Grenzen festzustellen. Sie verraten die Kenntnisnahme des fremden Vorbilds und zeigen eine verbreitete Anwendung über nicht

Vaillé (wie Anm. 2) S. 331f. Marc Henrioud: *Les relations postales Franco-Suisses du XIII^e siècle à 1815*. Amiens 1933, S. 2.

39 Staatsarchiv Luzern, AKT Archiv 1, Fach 1, Genf (Schachtel 266). Brief Genfs an die *messieurs des Liges*, 14. Januar (1522, nicht 1499). – *Registres du Conseil de Genève* (wie Anm. 38) 9, S. 142: *De crida postarum, fiat generalis, nullam faciendo mencionem de aliquibus dominis Ligarum nec aliis*.

40 Nachweisbar erst im 14. Jahrhundert. Artikel «Botenwesen» im *Lexikon des Mittelalters* 2, S. 484–487. Für Zürich ab 1315, vgl. A. Schelling (wie Anm. 5) S. 5 Anm. 6, nach *Zürcher Stadtbücher* 1, S. 37. Für Bern ab 1375 vgl. H. Müller (wie Anm. 5) S. 7ff. Für Basel ab 1379 vgl. M. Moser: *Das Basler Postwesen* (wie Anm. 9) 1, S. 93. Für St. Gallen ab 1403 vgl. M. Moser: *Das St. Galler Postwesen* (wie Anm. 9) 2, S. 35. Für Luzern vgl. Staatsarchiv Luzern, Umgeldrodel (Wochenrechnung) von 1397, wo eine Reihe von Läufern entschädigt und die Läufer von Basel und Strassburg bewirtet werden. Druck: *Geschichtsfreund* 78, 1923, S. 301ff. Die Anstellung eines Weibels, der im Dienste des Schultheissen und des Rates zu reiten hatte, 1417: Staatsarchiv Luzern, RP 3, 37r. Druck: *Rechtsquellen des Kantons Luzern*, 1. Teil, *Stadtrechte*, Bd. 1, Aarau 1998, Nr. 159. Der Reiter hatte einen guten Hengst, eine Armbrust und einen Harnisch zu führen. Anstellung neuer Läufer RP 4, 51r (1423, Schweigepflicht), 88v (1426), 139v (1429, Verbesserung des Lohnes). 1463 verspielte ein Läufer in Lachen SZ die silberne Büchse: RP 5B, 196v. Vgl. Max Wandeler (wie Anm. 9). Für das 15.–18. Jahrhundert vgl. auch Hans Wicki: *Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert* (Luzerner Historische Veröffentlichungen 9), Luzern/München 1979, S. 518ff.

41 *Schweizerisches Idiotikon*. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. 1ff. Frauenfeld 1881ff., hier 4, S. 1796f., mit Belegen ab 1515. Vgl. H. Müller (wie Anm. 5) S. 23. In Piemont kam der Begriff 1494/95 auf. Vgl. Paolo Vollmeier, Chiarino Boragni, Arnaldo Omodeo: *Storia postale del regno di Sardegna dalle origini all'introduzione del francobollo*, Bd. 1, Castagnola TI 1985, S. 7.

allzu lange Distanzen ausschliesslich in Zeiten der Kriegsgefahr. Komplexe Spezialorganisationen wie die Post im eigentlichen Sinne des Begriffs lagen als Dauereinrichtungen ausserhalb eines breit abgestützten Interesses, deshalb unterliessen es die Obrigkeiten lange, hier Geld und Mühen einzusetzen.

3. Die Postdienste europäischer Mächte in der Schweiz

3.1 Erstes Erscheinen ausländischer Postdienste

Es ist nicht verwunderlich, dass es die benachbarten ausländischen Mächte waren, die in der Eidgenossenschaft und in den Zugewandten Orten frühe Posteinrichtungen unterschiedlicher Intensität schufen, die diesen Namen einigermaßen verdienten. Die erste eigentliche Post, die das Gebiet der Schweiz berührte, war der 1496 von Janetto Taxis vorübergehend eingerichtete Postkurs Mailand–Chur–Feldkirch⁴². Im frühen 16. Jahrhundert unterhielten die Mächte mit ihren Abgesandten in der Eidgenossenschaft während der italienischen Kriege eigene Verbindungen. Zu den Jahren 1508 und 1509 berichtete der Luzerner Chronist Diebold Schilling⁴³ über die regen Verbindungen, die Kaiser Maximilian, die Franzosen in Mailand, die Stadt Venedig und die Kurie in Rom in die Schweiz hinein aufbauten. Als kaiserlicher Agent war er mit den Vorgängen vertraut. Das erklärt, warum er den Begriff Post allein in diesem Zusammenhang benützte und sonst nicht. Er unterschied verschiedene *posten*. Zu den französischen Abgesandten in Luzern kamen das eine Mal *ettliche posten und botten, einer über den andern*, das andere Mal *ein post über den andern*⁴⁴. Der Grand Maître in Mailand und der König schickten ihnen *gewüss posten und brieff*⁴⁵. Als 1508 in Einsiedeln die kaiserlichen Agenten Dr. Schad und Ulrich von Hohensax zusammen mit den Eidgenossen auf Hans von Landau, den Abgesandten Maximilians, warteten, verzögerte sich dessen Anreise, weil er erkrankt war, was er ihnen durch einen *eigenen posten* mitteilte. Und weil sich Landau schwach fühlte, ritt er *in postenwis* zum Kaiser, benützte anschei-

42 W. Behringer (wie Anm. 22) S. 28. Hermann Kellenbenz: «Lindau und die Alpenpässe». In: *Festschrift Herbert Hassinger*. Innsbruck 1977, S. 199–219, hier 211. Martin Dallmeier: «Die Alpenrouten im Postverkehr Italiens mit dem Reich». In: Uta Lindgren: *Alpenübergänge vor 1850* (Vierteljahrsschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Beiheft 83), Wiesbaden/Stuttgart 1987, S. 17–26, hier 18.

43 *Die Luzerner Chronik des Diebold Schilling 1513. Kommentar*. Luzern 1981, S. 400f., 417, 438, 478. Über Schillings persönliche Implikationen in das aussenpolitische Geschehen dieser Jahre vgl. Peter Rück: *Die Konstruktion der Chronik*. In: ebenda, S. 559–584.

44 D. Schilling (wie Anm. 43) 260v–261r.

45 D. Schilling (wie Anm. 43) 261v.

nend also den Postdienst der Taxis, der auch Personentransporte ausführte, die offensichtlich ein bequemerer Reisen ermöglichten als der gewöhnliche Ritt. Und Dr. Schad musste, um dem Misstrauen der Eidgenossen zu begegnen, an einem Freitag schnell *nach dem nachtmal in postenwis ylentz* wegreiten, um das erwartete Geld zu beschaffen⁴⁶. Vom Feldlager des Kaisers im Venezianischen aus schickte später Ulrich von Hohensax, der dritte Abgesandte, *ein posten ylendz gan Einsidlen*⁴⁷. Papst Julius II. seinerseits entsandte anfangs März 1509 in raschem Entschluss eine *bottschafft*, welche in vier Tagen *in posten wisz* von Rom ins Wallis geritten sein soll und von dort aus weiter nach Bern, Freiburg, Solothurn und Luzern, um eine Tagsatzung in Luzern zu erwirken⁴⁸. Zusammenfassend ist folgendes festzuhalten. Als Post bezeichnete Schilling einerseits die Boten und die von ihnen überbrachten Briefe, Nachrichten und Gelder. Andererseits erfasste man damit die Art und Weise der ausserordentlichen Verschiebung von Gesandten und Boten mit Hilfe einer ad hoc errichteten Postenkette mit Pferdewechsel, um möglichst schnell ans Ziel zu gelangen. Dabei dürfte man im benachbarten Ausland den Anschluss an bereits vorhandene, feste Posteinrichtungen gesucht haben. *Postenwis* reisen bedeutete schliesslich auch, mit dem postalischen Personentransport wohl mit Pferdesänften oder gar in Fahrzeugen bequemer zu reisen, wenn beispielsweise Krankheit es erforderte. Dass man diese holprige Art der Fortbewegung immer noch als zuträglicher empfand als einen Ritt, verdient festgehalten zu werden. Schliesslich waren die Postenketten bei ihren Anschlüssen in die Schweiz nicht fixiert, sondern passten sich den augenblicklichen Bedürfnissen an.

Was uns Diebold Schilling für die Frühzeit an Hinweisen vermittelte, gibt uns Einblick in ein Instrument der Nachrichtenübermittlung, auf das im Verlaufe des 16. Jahrhunderts die benachbarten Mächte bei Bedarf immer wieder zurückgriffen. Das war den eidgenössischen Obrigkeiten durchaus bekannt, und sie schritten offensichtlich nicht ein, obwohl sie immer wieder Misstrauen zeigten. Ja, sie waren an solchen fremden *posten* selbst auch interessiert und benutzten sie gerne. Das zeigt beispielhaft der Auftrag der Tagsatzung vom Juni 1512, Zürich möchte Verhandlungen führen, um zu erreichen, dass auf Kosten des Kaisers Posten eingerichtet würden⁴⁹. Die fremden Gesandten in der

46 D. Schilling (wie Anm. 43) 270r.

47 D. Schilling (wie Anm. 43) 282r.

48 D. Schilling (wie Anm. 43) 308v.

49 *Amtliche Sammlung der älteren eidgenössischen Abschiede*, Bd. 1ff., 1839ff., hier Bd. 3/2, S. 620.

Eidgenossenschaft schlugen ihre Residenzen in führenden Städten wie Bern oder an grossen Transitstrassen mit regelmässigem Verkehr auf, beispielsweise in Zürich, Luzern, Solothurn oder Altdorf. Allein in Luzern sassen im 16. Jahrhundert dauernd oder mindestens für einige Zeit mailändisch-spanische, kaiserliche und savoyische Gesandte sowie der päpstliche Nuntius⁵⁰, während sich der französische Ambassador die westwärts orientierte Stadt Solothurn als Sitz aussuchte. Hier konnten sie nicht auf einheimische Postdienste zurückgreifen, die diesen Namen verdient hätten, wenn man auch das, was sie hier antrafen, so bezeichnete. Gelegentlich bediente sich beispielsweise der mailändische Gesandte Panizono, wie wir aus seinen Berichten von 1534 erfahren, einer *posta lucernese* oder genauer einer *posta di questi signori Lucernesi*, mit andern Worten der gewöhnlichen Läuferboten der Stadt Luzern⁵¹. Die Gesandten benützten als Briefübermittler wenn nötig auch Durchreisende und immer Angestellte der in Mailand domizilierten Transportunternehmen, deren Faktoren an der Bündner- und der Gotthardroute verteilt waren. Das war noch 1558 zu den Zeiten von Ascanio Marso so⁵².

3.2 Die Post der Franzosen

Wollten die Gesandten aber einen zeitgemässen Postdienst benützen, so mussten sie ihn selbst einrichten und dafür in jeder Hinsicht selbst aufkommen. Im Verlaufe des ganzen 16. Jahrhunderts trugen die Franzosen mit den Habsburgern immer wieder aufflammende Konflikte um Italien aus⁵³. In solchen Situationen war der Staat Mailand für sie gesperrt. Gefährdet waren die intensiven ständigen Bankkurier- und Post-

50 Der päpstliche Legat hielt sich in vorreformatorischer Zeit meist in Zürich auf. Am 16. 6. 1515 bestätigte er von Luzern aus den Empfang einer Sendung, die ihm *per uno cavallaro ad posta* überbracht worden war. Caspar Wirz: *Akten über die diplomatischen Beziehungen der römischen Curie zu der Schweiz 1512–1552* (Quellen zur Schweizer Geschichte 16), Basel 1895, S. 508. Der ständige Nuntius traf erst 1586 in Luzern ein.

51 Bundesarchiv Bern, Abschriftensammlung aus: Archivio di Stato di Milano, Carteggio Estero, Bd. 70, Blatt 164, 189. Vgl. auch H. Müller (wie Anm. 5) S. 26.

52 Leonhard Haas (Hrsg.): *Der Discorso de i Sguizzeri des Ascanio Marso von 1558* (Quellen zur Schweizer Geschichte NF 3/7), Basel 1956, S. 9. Zu den Faktoren Fritz Glauser: «Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit». In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 29, 1979, S. 16–52, hier 27ff., und: *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII–XVIII* (Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Prato, pubblicazione II/5).

53 Zum folgenden Ernst Walder: *Der Condottiere Walter Roll von Uri und die Beziehungen zwischen der Innerschweiz und Italien in der Wende zur Gegenreformation 1551–1561*. Bern 1948, S. 17ff. Ferner E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 80, 301ff. Rémy Scheurer: «Les Grisons dans les communications entre la France, Venise et l'Orient au milieu du XVI^e siècle». In: *Cinq siècles de relations Franco-Suisses. Hommages à Louis-Edouard Roulet*. Neuenburg 1984, S. 37–49, hier 37, 39ff.

verbindungen von Lyon aus nach Venedig, Florenz und Rom⁵⁴. Zusätzlich ergab sich das Bedürfnis, Verbindungen mit französischen Truppen im östlichen Oberitalien oder Gesandten im Südosten Europas sicherzustellen. Gegnerische Lande hatten sie indessen auch dann zu umgehen, wenn sie vermeiden wollten, dass habsburgische Postbedienstete ihre Korrespondenzen ausspionierten. Für die Umgehung benützten die Franzosen das schweizerische Mittelland und die Bündner Pässe.

Was nach den Berichten Schillings um 1508 bereits funktionierte, konnte in der Folge bei Bedarf immer wieder erneuert und erweitert werden. Für Frankreich war die Postverbindung in die Schweiz eine der ersten, die ins Ausland führten. Am 7. Januar 1522 gab Bern seinem Ärger darüber Ausdruck, dass Zürich einem französischen Läufer einen dringenden Brief mitgegeben hatte. Dieser war offensichtlich der wichtigen Handelsstrasse dem Jurasüdfuss entlang gefolgt, hatte zuerst Genf angesteuert und die Missive erst auf dem Rückweg und damit verspätet in Bern abgeliefert⁵⁵. Der Läufer war ohne Zweifel der Postorganisation der Franzosen in der Schweiz zuzuzählen. Denn von Lyon aus errichteten oder – wohl besser – erneuerten die Franzosen anfangs der zwanziger Jahre eine mit eigens entsandten Postleuten als Relaishalter betriebene Postlinie nach Solothurn, die 1526 erstmals explizit bezeugt ist⁵⁶. Bereits war in Genf ein königlicher Postangestellter tätig, denn die Stadt benützte ihn, um Briefe zu versenden⁵⁷. Zudem reklamierten die *postes* im gleichen Jahr beim französischen Gesandten in der Eidgenossenschaft, weil sie seit zweieinhalb Jahren keine Entschädigung mehr erhalten hatten⁵⁸. Eine der Postlinien führte über Genf, Solothurn, Baden, Zürich und Chur nach Venedig⁵⁹. Bereits im Juni 1525 waren *postes* in Graubünden tätig⁶⁰. 1533 bis 1553 sass zudem in Chur ein französischer

54 Richard Gascon: *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands (environs de 1520–environs de 1580)* (Civilisations et Sociétés 22), 2 Bde., Paris 1971, hier 1, S. 181f., 191.

55 *Abschiede* (wie Anm. 49) 4, S. 161 Nr. 5. Diese Posteinrichtung würde somit 1521 bereits funktioniert haben.

56 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 32f., besonders 327.

57 *Registres du Conseil de Genève* (wie Anm. 38) 10, S. 269, Anm. 2. Ende 1527 verfügte der Rat, dass die *pouste regis* durch das Tor von Saint-Gervais jederzeit einzulassen seien. Ebenda S. 521. Weitere Erwähnungen der königlichen Post: ebenda 11, S. 188 Anm. (1529); 12, S. 48 (1531); 13, S. 121 (1534), S. 467, 488 (1536).

58 R. Scheurer (wie Anm. 53) S. 38f., 42.

59 Von Lyon aus rechnete man über Piemont nach Rom mit sechs Tagen. War diese Route wegen der Kriege versperrt, musste man den Umweg über Graubünden nehmen und mit acht Tagen rechnen. Das ergab Tagesetappen von 170 bis 200 km. R. Gascon (wie Anm. 54) 1, S. 191.

60 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 328 Anm. 1. Dort wird eine Quittung vom 23. 6. 1525 für *postes et espies envoyés en la Ligue Grise et ailleurs* erwähnt.

Gesandter, der auch die Postlinie zu betreuen hatte⁶¹. 1544 meldete der mailändische Gesandte Panizono nach Mailand, dass die *posta francese*, die normalerweise über Zürich laufe, die Route nach Italien vorübergehend gewechselt habe⁶². Das alpine Teilstück von Chur nach Aprica (Veltlin) wurde so wichtig, dass es 1548 zur Postroute mit acht Relaisstationen ausgebaut und der direkten Administration des Königs unterstellt wurde⁶³. Die Linie Solothurn–Zürich–Chur gewann nach der Mitte des Jahrhunderts wegen der kriegerischen Entwicklungen in Oberitalien neue Bedeutung. Die Franzosen scheinen die Poststationen für den Pferdewechsel wieder aktiviert zu haben. Denn im Raum unmittelbar südlich des Juras sind in der Folge neue Poststationen der Franzosen zu erkennen, so 1552–1554 in Niederbipp⁶⁴ und 1555 in Büren und Wangen an der Aare⁶⁵, was auf die Benützung der dortigen Brücken, aber auch der Wasserstrasse von Yverdon über die Juraseen, die Zihl und die Aare hinweist. Ascanio Marso, kaiserlicher Gesandter, bestätigte 1558 das Bestehen dieser Linie, die vom französischen König und auf dessen Kosten errichtet worden sei⁶⁶.

Der Postdienst Lyon–Solothurn, dem die hohe französische Politik grosse Bedeutung beimass⁶⁷, bestand also weiter und wurde sogar noch ausgebaut. Eine weitere Linie führte nach Luzern, das politisch Frankreich zugetan war und von wo aus man über den Gotthard Italien erreichte oder auf dem Pilgerweg über Einsiedeln die Walenseeroute. Schon seit etwa 1521 spätestens – Mailand war für Frankreich verloren – verteilten die Franzosen zwischen Lyon, Solothurn und Luzern Relaishalter. In Luzern ist von 1530 bis 1565 ein ständiger, aus Frankreich hinbeordeter Postbeauftragter nachzuweisen; hier wurde er vor 1530 als

61 M. Bundi (wie Anm. 25) S. 110f.

62 Bundesarchiv Bern, Abschriftensammlung aus: Archivio di Stato di Milano, Carteggio Estero, Bd. 86, Blatt 143.

63 R. Scheurer (wie Anm. 53) S. 39, 42. Die 8 Poststationen waren Chur, Lenz, Bergün, La Punt, Pontresina, Puschlav, Tirano und Aprica, von wo aus die Linie in die Val Camonica weiterführte. M. Bundi (wie Anm. 25) S. 110. Zum Ausbau der Pässe zwischen dem Veltlin und Venezien ebenda S. 199–210. Vgl. auch E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 329.

64 Berchtold Haller: *Bern in seinen Ratsmanualen*. 3. Teil, Bern 1902, S. 13. Quittung für Claude Thomasset, Posthalter des französischen Königs in Niederbipp, für die Periode vom 1. 2. 1553 bis 31. 1. 1554, Hellmut Gutzwiller: *Die Entwicklung der Schrift vom 12. bis ins 19. Jahrhundert, dargestellt an Hand von Schriftstücken des Solothurner Staatsarchives* (Veröffentlichungen des Solothurner Staatsarchives 8), Solothurn 1981, S. 130f. E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 330.

65 A. Ochsenbein (wie Anm. 5) S. 46. Entschädigung von *pontoniers und portiers* der Route Lyon–Luzern vgl. E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 64, 80 (1539).

66 L. Haas (wie Anm. 52) S. 34.

67 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 80, spricht vom *besoin essentiel du royaume*.

Hintersasse, 1538 sogar als Bürger aufgenommen⁶⁸. Der Franzose war auf der Liste der französischen Pensionen bis 1565 stets aufgeführt⁶⁹. 1536 beklagten sich die sieben Katholischen Orte, dass *nos bien aymez et feaulx les postes qui ont tenu la de par votre maieste post par tout le pays de noz ligue*s erneut ohne Bezahlung geblieben seien, obwohl sie ihre Forderungen persönlich in Lyon vertreten hatten⁷⁰. Von November 1538 bis Januar 1539 hingegen ist diese Postlinie von Lyon aus über Solothurn bis nach Luzern in einer Rechnung fassbar; achtzehn französische *chevaucheurs d'écurie de la poste* als Relaishalter versahen den Dienst, und der Aufwand kam auf 1080 *livres tournois* zu stehen⁷¹. Wenn nicht in den dreissiger, so doch in den vierziger Jahren wurde zusätzlich die Verbindung Solothurn–Basel geschaffen, vermutlich um Frankreichs Verbindung mit dem Schmalkaldischen Bund zu gewährleisten⁷². Deshalb verwundert es nicht, dass 1554 in Basel ein französischer Postmeister amtierte⁷³. Der Postmeister in Bern von 1536 bezeugt, dass auch Bern in dieses Postnetz einbezogen war⁷⁴. So zeichnet sich um die Jahrhundertmitte eine ausgedehnte und verzweigte französische Postorganisation ab. Diese bestand Ende des 16. Jahrhunderts fort⁷⁵. Wie deren Benützung durch die Eidgenossen ausgesehen haben könnte, zeigt uns das Beispiel des Gardehauptmanns Jost von Meggen in Rom, der im April und Mai 1555 neue *zithung* so rasch als möglich nach Luzern melden wollte und diese deshalb beide Male sowohl bei der Mailänder Post wie der französischen Post aufgab, weil er nicht wissen konnte, welche als erste abging und schneller war⁷⁶.

68 Staatsarchiv Luzern, COD 3805, Hintersassenrodel ab 1530 (*Hans post*). COD 3665, 17v. Bürgerbuch 2: Hans Burgunder, *den posten*, aus Frankreich gebürtig, als Bürger angenommen. Er war verheiratet. AKT 113/277.

69 1543–1565 wird Hans Burgunder, *der post*, in den Luzerner Pensionsrödeln bedacht. Er erhielt zuerst 70 livres, am Schluss 85 Franken. Staatsarchiv Luzern, AKT Archiv 1, Fach 1, Frankreich, Pensionen (Schachtel 13). 1559 erwähnt im Urbar des Franziskanerklosters. Ebenda KF 145, 34r. Ebenso er und seine Frau 1563. Ebenda COD 4085, 40v.

70 Schreiben der sieben Katholischen Orte an den französischen König Franz I., Luzern, den 20. Februar 1536. Zentral- und Hochschulbibliothek Luzern, Cod. H 83p, fol. 1r–v. Vgl. H. Müller (wie Anm. 5) S. 25.

71 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 80, 328. Weitere 100 lb waren den Fährleuten und Torwächtern zu entrichten. R. Scheurer (wie Anm. 53) S. 39.

72 R. Scheurer (wie Anm. 53) S. 39. Nach E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 330, müsste diese Linie nach Strassburg weitergeführt haben. 1569 bestand eine wöchentliche Verbindung zwischen Basel und Strassburg: Traugott Geering: *Handel und Industrie der Stadt Basel. Zunfwesen und Wirtschaftsgeschichte bis zum Ende des XVII. Jahrhunderts*. Basel 1886, S. 429.

73 R. Scheurer (wie Anm. 53) S. 46. E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 330f.

74 Zur Post des französischen Gesandten: H. Müller (wie Anm. 5) S. 25f. E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 328.

75 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 312, 331f.

76 *Archiv für Schweizerische Reformationgeschichte*, Bd. 3, Solothurn 1876, S. 516f.

Aus der politischen Anlehnung der Eidgenossenschaft und Graubündens an Frankreich schien sich so etwas wie eine unerwünschte, einseitige Abhängigkeit herauszubilden⁷⁷. Deshalb begann man es auch als unangenehm zu empfinden, dass die Franzosen die Poststationen stets mit eigenen Leuten besetzten. So amtierte in Bern um 1547 Ludewicus Borigaulus als Postmeister⁷⁸. Die Eidgenossen und ihre Zugewandten jedoch versuchten ihren Einfluss auszudehnen, um ihre Interessen zu wahren. Sie waren schon lange gewohnt, bei Bedarf die fremden Postlinien für eigene Briefsendungen zu benützen⁷⁹, was eine weitere Seite der Abhängigkeit offenlegt. Nach der Jahrhundertmitte drangen sie beim Wechsel darauf, dass ein Ortsbürger mit der Aufgabe eines örtlichen Postmeisters betraut werde⁸⁰. Offenbar wollte man die Franzosen nicht mehr ohne weiteres ins Bürgerrecht aufnehmen. So reagierte in Chur 1555 die Bürgerschaft mehrheitlich ablehnend, als von Solothurn aus wie gewohnt ein Franzose als Posthalter entsandt wurde. Man liess ihn nicht in die Stadt ein, und er musste sich in einem Nachbardorf aufhalten⁸¹. Im April 1563 beabsichtigten die sieben Katholischen Orte, mit dem französischen Gesandten Rücksprache zu nehmen, um die Post für die sichere Beförderung des Briefverkehrs mit Frankreich anzupassen⁸². Diese Verhandlungen blieben offenbar ohne Resultat. Oberst Ludwig und Schultheiss Jost Pfyffer höchstpersönlich empfahlen 1565 den aus Lugano eingewanderten Luzerner Bürger Bernardino Castanea, Wirt zur Sonne, als Postmeister, jedoch ohne Erfolg. Denn im Juni teilte der Ambassador Luzern offiziell mit, der König habe bereits einen treuen und ergebenen Mann in den Dienst der *poste de Lucerne* eingesetzt⁸³. Wer das war, sagte der Franzose nicht; offenbar war es kein Luzerner. Das änderte sich indessen bald. Vor Ostern 1569 erhielt *dess frantzosen post* vom Rat einen Geldbetrag, weil er *zytung* aus Frankreich übermittelt hatte⁸⁴. Das dürfte noch ein Franzose gewesen sein, der sich aber nicht halten konnte. Denn im gleichen Jahr 1569 und wieder 1589 ist ein

77 Zum verbreiteten Gefühl einer Vorherrschaft der Franzosen in den fünfziger Jahren vgl. E. Walder (wie Anm. 53) S. 68f.

78 Marc Moser: «Alexius Knoblauch: Ein Schweizer Bote im Fernverkehr des 16. Jahrhunderts». In: *Archiv für Deutsche Postgeschichte* 1975, S. 134–144, hier 138f. Es handelte sich um Louis Dagerant, Herr von Boisrigaut, den französischen Ambassador. M. Henrioud (wie Anm. 38) 2. *Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz*, Bd. 2, Neuenburg 1924, S. 293.

79 E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 328.

80 Vgl. auch E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 332.

81 Ferdinand Meyer: *Die evangelische Gemeinde in Locarno, ihre Auswanderung nach Zürich und ihre weitem Schicksale*, Bd. 1, Zürich 1836, S. 171f.

82 Abschiede (wie Anm. 49) 4/2A, 251.

83 Staatsarchiv Luzern, AKT Archiv 1, Fach 1, Frankreich, Postwesen (Schachtel 51).

84 Staatsarchiv Luzern, Umgeld 1569/I, 22r.

Einheimischer mit seiner Familie als Postmeister nachweisbar. Dabei handelte es sich um keine geringeren als um die Ratsherren Kaspar Pfyffer Vater und Sohn, was sie allerdings nicht davor bewahrte, ihres fremden Dienstes wegen den übrigen Ratsherren verdächtig zu erscheinen. Auch sie wurden von den Franzosen von Solothurn aus eingesetzt. Wie regelmässig und intensiv ihr Dienst war, entzieht sich unserer Kenntnis. Sie fertigten Briefe, Geld und andere Sachen ab und wurden dafür in jährlichen Raten entlohnt⁸⁵. Das Amt vererbte sich von nun an in der Familie. Für die Übertragung waren dem französischen Ambassador mit der Zeit Zahlungen zu leisten. Als der ältere Kaspar Pfyffer, jetzt Wirt zum Rössli, dem ersten Haus am Platz, 1616 starb, stritt sich der jüngere Kaspar mit seinem Vetter Balthasar Pfyffer, der sich schon 1598 um das *postenmeisteramt* in der Eidgenossenschaft bemüht hatte⁸⁶.

3.3 Zugänge zu den Postdiensten der Taxis

Neben den Verbindungen mit den französischen Postdiensten sind die Zugänge zu den Postlinien der verschiedenen Zweige der Taxis im Reich, in Spanien, den Niederlanden und Italien zu erkennen. Wie wir 1516 und wieder 1521, als er in Zürich weilte, beobachten können, griffen Kardinal Matthäus Schiner und seine Mitarbeiter für ihre Korrespondenzen, die sich zwischen England und Rom abwickelten, auf gerade anwesende Reisende zurück, in einem Beispiel auf den Markgrafen von Niederbaden, einen Sekretär des Kaisers und einen Zürcher, und verschiedentlich auf die Dienste von Franz und Johann Baptist Taxis in Trient, Brüssel oder Gent⁸⁷. Veit Suter, kaiserlicher Agent in der Eidgenossenschaft, schickte noch 1521 seine Berichte nach Mailand über die Bündner Route, bis im Herbst dieses Jahres der Postbote von Glarnern niedergeworfen und der Briefschaften beraubt wurde⁸⁸. Daraufhin scheint er diese Route gemieden zu haben. Denn im November 1522 sandte er vom Zürcher Weinland aus über Innsbruck und Trient

85 Staatsarchiv Luzern, RP 28, 377v: Am 4. 6. 1569 musste sich Kaspar Pfyffer vor dem Rat verantworten, weil er gesagt hatte, die Luzerner Boten würden ohne das Geld [der französischen Pension], an dem mindestens der Rat sehr interessiert war, von Solothurn zurückkommen. Er wurde vor die Wahl gestellt, entweder das Postmeisteramt aufzugeben oder die Ratsstelle. AKT 113/1551, Personalakten Ludwig Pfyffer, Verhör des Kaspar Pfyffer jun. im Turm 1589. Die in der Literatur kolportierte Angabe, Kaspar Pfyffer sei der erste bekannte Postmeister der Stadt Luzern gewesen, trifft nicht zu, weil Luzern selbst keine Postorganisation unterhielt.

86 Staatsarchiv Luzern, AKT 113/1494. Ratsprotokoll 46, 125v, 128r (1598).

87 Albert Büchi: *Korrespondenzen und Akten zur Geschichte des Kardinals Matthäus Schiner* (Quellen zur Schweizer Geschichte NF 3/6), Bd. 2, Basel 1925, S. 40ff., 437ff.

88 Oskar Vasella: *Österreich und die Bündnispolitik der Katholischen Orte 1527–1529*. Freiburg/Schweiz 1951, S. 9.

einen Brief an den Papst in Rom⁸⁹, das heisst auf der Post der Taxis. Ende September 1551 reiste der päpstliche Gardehauptmann Jost von Meggen von Luzern nach Südtirol, wo er seine Pferde und Knechte verliess, um von Trient aus auf der Post nach Rom weiterzureiten, wobei er 42 *postyenn* abritt. Er kam gesund und fröhlich an und schätzte sich glücklich, dass der Ritt gut vonstatten gegangen war⁹⁰. In den achtziger Jahren schickte der in Gent und Lüttich weilende päpstliche Nuntius seine Korrespondenz mit dem Bischof von Basel in Pruntrut und mit Rom über das Postamt des Seraphim Taxis in Augsburg⁹¹. Der Basler Bischof seinerseits benützte für seinen Verkehr mit Rom von Pruntrut aus die Organisation des Postmeisters Paul Taxis in Innsbruck⁹² oder die Post über Besançon⁹³, das in der spanischen Freigrafschaft Burgund lag.

Eine besonders enge Verbindung bestand mit dem *Corriere Maggiore* des Staates Mailand, der seit dem ausgehenden 15. Jahrhundert meist in den Händen der Familie Taxis lag⁹⁴. Diese postverwandte Boteneinrichtung unterhielt sechs, später zwölf Reiter als *corrieri*, die jederzeit einsatzbereit sein mussten, von Post zu Post ritten und ihre Dienste nicht nur innerhalb des Staatsgebietes ausübten, sondern bei Bedarf durch ganz Italien und bis nach Paris und Flandern ritten⁹⁵. Auch auf der Route über den Gotthard unterhielten die Gouverneure in Mailand seit langem einen festen Botendienst, der offensichtlich nicht regelmässig, sondern nur nach Bedarf eingesetzt war. 1563/64 erwähnte der Postmeister Genuas, Giovanni da l'Herba, in seinem *Itinerario delle poste per diverse parti del mondo* auch die Reiseroute von Mailand durch die *terra de Suizzari*, das heisst über den Gotthard und Luzern–Basel nach Antwerpen⁹⁶. Darin sind die Etappenorte und die Entfernungen zwischen

89 E. Egli: «Briefpost im 16. Jahrhundert». In: *Zwingliana* 1, 1897–1904, S. 229–235, hier 233f.

90 Staatsarchiv Luzern, AKT 13/867, Schweizergarde in Rom.

91 Franz Steffens, Heinrich Reinhardt: *Die Nuntiatur von Giovanni Francesco Bonhomini 1579–1581. Dokumente*, 3 Bde., Solothurn/Freiburg 1906–1929, hier 2, S. 443, Anm. 1 (1580); 3, S. 339 (1585). Der Streit zwischen den Postunternehmern hatte offensichtlich auch zur Folge, dass Briefverluste zu beklagen waren. Der in Gent weilende Bonhomini übergab im November 1585 seine in einem einzigen Bündel zusammengefassten Briefe dem Agenten des Postmeisters von Augsburg (*Augustanus verediarorum magister*), der ihm für die nach Rom bestimmte Post am meisten Sicherheit zu bieten schien. Ebenda 3, 351, 360 Anm.

92 F. Steffens/H. Reinhardt (wie Anm. 91) 3, S. 342.

93 F. Steffens/H. Reinhardt (wie Anm. 91) 3, S. 445f.

94 M. Dallmeier (wie Anm. 12) 1, S. 58f. B. Caizzi: «Il corriere maggiore» (wie Anm. 24) S. 144.

95 B. Caizzi: «Il corriere maggiore» (wie Anm. 24) S. 141ff. Es konnten auch Stafetten eingerichtet werden. Ferner A. Schulte (wie Anm. 2) 1, S. 508.

96 Die Routenbeschreibung ist abgebildet bei Arthur Wyss (wie Anm. 10), S. 50. Andere Routenbeschreibungen des 16. Jahrhunderts vgl. bei Herbert Krüger: *Das älteste deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails «Raissbüchlin»*. Graz 1974, S. 116f.

diesen angegeben. Von irgendwelcher Posteinrichtung auf dieser Route ist im *Itinerario* nicht die Rede. Doch war sie in rudimentärer Form vorhanden. Die wichtigsten Postmeister sassen in Bellinzona⁹⁷. Die Familie der Ghiringhelli⁹⁸ war in dieser Tätigkeit erfahren, denn sie besorgte auch den Briefversand der im Transit verkehrenden Kaufleute. Sie gehörten der Oberschicht von Bellinzona an, waren Wirte und während Generationen mit dem Transitverkehr befasst. Am 6. August 1546 wurde z.B. Benedetto Ghiringhello vom Gouverneur in Mailand mit der Vermittlung der Post in die Eidgenossenschaft betraut⁹⁹. 1547 bekannten vor der Tagsatzung der Fünf Orte der Innerschweiz Pietro Martir und Bernardino Ghiringhelli, Briefe und Geldsendungen zwischen Mailand und dem kaiserlichen Gesandten in Luzern zu übermitteln, wofür sie monatlich je zwei Kronen bezogen¹⁰⁰. Die eidgenössischen Obrigkeiten verdächtigten sie, Spanien ergeben und den Eidgenossen untreu zu sein, was sie zurückwiesen. Im September 1549 sah sich der Sanitätsrat des Staates Mailand veranlasst, eine Ordnung über den Briefverkehr mit der Schweiz zu erlassen. Denn er bestellte seine Agenten, die jede Seuchengefahr zu melden hatten, bis nach Airolo hinauf¹⁰¹. Danach verkehrten von Mailand über Como bis Bellinzona reitende Kuriere, die die Briefe *al solito*, wie gewohnt also, dem Ghiringhello zu übergeben hatten, der sie nach Luzern weiterschickte. In der Gegenrichtung sandte Ghiringhello die Briefe an die *posta di Como* und von dort *al magistro de poste de Milano*¹⁰². Benedetto Ghiringhello geleitete Mitte September 1552 Don Diego de Mendoza, der auf dem Weg zum Kaiser war, von Bellinzona aus über den Gotthard nach Flüelen am Vierwaldstättersee,

97 L. Haas (wie Anm. 52) S. 8f. 1594 war auch Locarno Umschlagplatz für Korrespondenzen. Ernest Gidey: *Agents et ambassadeurs toscans auprès des Suisses sous le règne du grand-duc Ferdinand I^{er} de Médicis (1587–1609)* (Beihefte der Schweizerischen Zeitschrift für Geschichte 9), Zürich 1953, S. 163, Anm. 2.

98 Über die Ghiringhelli und ihre Vermittlertätigkeit zwischen Italien und der Innerschweiz vgl. E. Walder (wie Anm. 53) S. 86–91. E. Gidey (wie Anm. 97) S. 67f. Vgl. auch Giuseppe Chiesi: *Bellinzona ducale. Ceto dirigente e politica finanziaria nel quattrocento*. Bellinzona 1988, S. 8.

99 Bruno Caizzi: «Grandi e piccoli itinerari postali prima della rivoluzione». In: *Bollettino Storico della Svizzera Italiana* 99, 1986, S. 179. Der Postmeister erhielt für eine Reise von Bellinzona nach Como 8 Lire, nach Altdorf 11 Lire, nach Luzern 16,5 Lire. Für die Periode vom 5. Mai bis 28. November 1585 hatte Ghiringhello Guthaben von 171 Lire 10 Soldi.

100 Abschiede (wie Anm. 49) 4/1D, 860f. Vgl. auch Ritio und Panizono, die spanisch-mailändischen Gesandten in Luzern, an Gonzaga, 19. Mai 1548, die einen Brief über Pietro Martire Ghiringhello sandten. Bundesarchiv Bern, Abschriftensammlung aus: Archivio di Stato di Milano, Trattati, Svizzeri e Griggioni, Bd. 172, Blatt 36.

101 F. Glauser (wie Anm. 52) S. 38f.

102 Bundesarchiv Bern, Abschriftensammlung aus: Archivio di Stato di Milano, Carteggio diplomatico, Bd. 87, Blatt 194.

wo der Gesandte Giovanni Angelo Ritio persönlich den hohen Reisen den übernahm. Dies entnehmen wir einem Entlastungsschreiben, welches Ritio für Ghiringhello an Simone Taxis, *mastro generale delle poste nel stato di Milano* richtete¹⁰³. Diese rege verkehrende spanisch-mailändische Post war Ende des 16. Jahrhunderts unverändert in Betrieb und wurde von Dritten benützt¹⁰⁴. In Bellinzona hatten in den achtziger Jahren auch der Papst und der Herzog von Savoyen ihre besoldeten Agenten, um die Nachrichtenverbindungen sicherzustellen¹⁰⁵. Im April 1594 berichtete etwa der Gesandte Savoyens in Luzern zweimal nach Turin von einem *courrier*, der vorbeireiste, wobei der erste direkt aus Brüssel kam und der andere aus Lothringen. Beide brachten Neuigkeiten mit¹⁰⁶.

Eine postverwandte Organisation in der Art des *Corriere Maggiore* war in der Eidgenossenschaft auch Ende des 16. Jahrhunderts noch nicht realisierbar. Damit stand sie nicht allein da. Sogar grosse italienische Residenzen und Handelsstädte wie Rom und Florenz unterhielten nach wie vor festangestellte und festbesoldete Fussboten, die mit ihren vielen Briefen, wie es heisst, bis an die Grenzen Frankreichs im Lothringischen unterwegs waren und beispielsweise Mailand passierten, ohne den dortigen *Corriere Maggiore* zu beachten¹⁰⁷. Wie sich das abspielte, zeigt uns das folgende Beispiel. In Turin erhielt der Tessiner Transportunternehmer Walthart Jenni 1597 die Briefe Renward Cysats aus Luzern über die Post von Mailand, deren Porti ihm allerdings zu teuer waren. Umschlagstelle für die Briefe und andere Sendungen aus den katholischen Orten in Mailand war der aus dem Freiburg im Üchtland stammende Ambrosio Fornero, ehemals Kammerdiener des Kardinals Karl Borromäus. Jenni bat Fornero mehrmals schriftlich, die Briefe

103 Ebenda, Bd. 89, Blatt 173.

104 Walter Roll an den Herzog von Florenz, Altdorf, Mai 1583. Druck: Karl Fry: *Giovanni Antonio Volpe, Nunzius in der Schweiz. Dokumente* (Fontes Ambrosiani 9–10), 2 Bde., Florenz/Mailand/Stans 1935–1946, hier 2, Nr. 1325f. Ebenso, Zurzach, 27. September 1586. Ebenda Nr. 1452. Der Herzog reklamierte immer wieder wegen der verspäteten Ankunft der Briefe Rolls. Roll legte dar, dass er seine Briefe Durchreisenden übergeben müsse. Er empfahl die Bestellung eines Agenten in Bellinzona, dem eine bescheidene Provision zu zahlen wäre. Dieser hätte die Briefe sicher nach Mailand weiterzuleiten. Den gleichen Rat wiederholte Roll am 27. September 1586, wo er auch sagte, er könne bis Mailand oft die Post des spanisch-mailändischen Gesandten bei den Eidgenossen benützen.

105 Walter Roll in Attinghausen an den Herzog von Florenz, 7. Januar 1581. Druck: Karl Fry (wie Anm. 104) 2, Nr. 1246.

106 Bundesarchiv Bern, Abschriftensammlung aus: Archivio di Stato di Torino, Lettere Min. Svizzera, Mazzo 4. De Villette in Luzern an den Herzog von Savoyen, 10. und 22. April 1594.

107 Staatsarchiv Luzern, SA 3904. Memorial des Giovanni Antonio Fasolo an die Regierung in Mailand über seine Bemühungen um die Einrichtung einer Post und die Wiederbelebung des Güterverkehrs, 1586–1604, Kopie, 8v.

doch besser den *corieri ordenari dei todeschi* zu übergeben¹⁰⁸, womit offensichtlich der Postdienst der deutschen Taxis gemeint war.

3.4 Verkehrs- und Postpolitik einiger Gotthardkantone um 1600

Obrigkeitliche Bemühungen für den Aufbau einer begrenzten Postorganisation konnten, wie wir sahen, ausser in Krisenzeiten und, wie wir noch sehen werden, im Kreis des Fernhandels kaum auf ein ausreichendes einheimisches Interesse zählen. Schwache Ansätze finden wir erst im späten 16. Jahrhundert. Im engeren Bereich der am Gotthardverkehr interessierten Orte Luzern und Uri brachte der säkulare Rückgang des Gütertransits in den achtziger und neunziger Jahren eine Art früher Verkehrspolitik hervor, die auch einen Ansatz von Postpolitik einschloss. Ziel der Verkehrspolitik war es, den Güterverkehr im Interesse der eigenen Zollerträge und der Beschäftigung der Säumer, Schiffleute und Wirte wieder in Gang zu setzen¹⁰⁹. Die Anstrengungen wurden zusätzlich angestachelt durch die Tatsache, dass die Postorganisation der Taxis im Reich im letzten Viertel des 16. Jahrhunderts bedrohliche Zerfallerscheinungen zeigte, die zu beheben der Kölner Postmeister Jakob Henot beauftragt war¹¹⁰.

Seit der Mitte der achtziger Jahre können wir Anstrengungen beobachten, eine gemeinsame staatliche Postorganisation auf der Gotthardachse aufzubauen, an der neben den Gotthardkantonen Spanien und Mailand hätten mitwirken sollen. Damals verband der in spanisch-mailändischem Interesse benötigte *ordinario* der Taxis Mailand¹¹¹ mit Brüssel. 1596 erneuerte der Postmeister Jakob Henot als Bevollmächtigter Leonhards von Taxis, Generalpostmeister in den Niederlanden und in Deutschland, die italienischen Postverbindungen nach Mailand über

108 Staatsarchiv Luzern, AKT 12/239. Nachlass Renward Cysat, Brief von Walthart Jenni in Turin vom 23. 9. 1597: Heute erhielt er zwei Briefe Cysats vom 13. August *per la posta da Milano in qua che sempre bysogna ly paga el dobio del portto. Come assai volte a quel todeschino ly o [?] scritto che non me manda lytter alcune per la posta, anze ly daga a ly corieri ordenari dei todeschi*. Mit *Todeschino* war Ambros Fornero gemeint, der in Mailand die Interessen der Katholischen Orte wahrnahm. E. Giddey (wie Anm. 97) S. 265ff. Zur Postlinie von Spanien über Lyon, Turin, Mailand vgl. Rudolf Bolzern: *Spanien, Mailand und die katholische Eidgenossenschaft* (Luzerner Historische Veröffentlichungen 16), Luzern/Stuttgart 1982, S. 33 (nach Ottavio Codogno).

109 Vgl. F. Glauser (wie Anm. 52) S. 42f.

110 Jakob Henot wurde 1579 in Köln als kaiserlicher Postmeister zugelassen. M. Dallmeier (wie Anm. 12) 2, Nr. 52, S. 72. Er stand im Dienste der Taxis. 1586 betraute ihn Kaiser Rudolf II. mit der Reform des zerrütteten Postwesens im Reich. M. Dallmeier (wie Anm. 12) 1, S. 61ff.; 2 Nr. 65, 69. W. Behringer (wie Anm. 22) S. 58 (1577 Zusammenbruch), S. 65ff.

111 B. Caizzi: «Il corriere maggiore» (wie Anm. 24) S. 139–167. M. Piendl (wie Anm. 22) S. 14: Simone Taxis wirkte ab 1506 in Spanien, erhielt 1513 das Postamt in Mailand und leitete später das spanische Postamt in Rom.

Trient und Mantua, wobei er sich zuerst offenbar anerbote, alle zehn Tage einen *ordinario* zwischen Brüssel und Mailand verkehren zu lassen¹¹², während er sich nun verpflichten musste, diesen auf der Strecke Mantua–Flandern wöchentlich durch Stafetten, die Tag und Nacht ritten, abgehen zu lassen. Auf dem Teilstück nach Mantua hatte der Staat Mailand den Ordinari von Rom einzusetzen¹¹³. Nach den Angaben Fasolos benötigte dieser Postdienst für die Strecke Mailand–Mantua–Brüssel mit 88 Poststationen zehn Tage¹¹⁴.

Dieser Erneuerung des Mailänder Vertrags mit den Taxis erwuchs Konkurrenz aus den ennetbirgischen Vogteien der Eidgenossen. Initiant war Giovanni Antonio Fasolo aus Locarno, der vom mailändischen Gesandten in Luzern, Pompeo de la Croce, unterstützt wurde¹¹⁵. Es gelang Fasolo, für seinen Plan das Interesse des spanischen Königs und des Gouverneurs in Mailand zu wecken¹¹⁶. Das Projekt sah vor, auf der Strecke Mailand–Gotthard–Brüssel einen Postdienst einzurichten, der alle acht Tage verkehren sollte und dreissig Posten kürzer gewesen wäre als jener des Henot und der Taxis. Es versprach so billiger zu werden. Auch argumentierte er, dass auf der Gotthardlinie die wichtigen Nachrichten aus Flandern rascher in Mailand ankommen würden als in Venedig, während es auf der Postlinie der Taxis Venedig sei, das damit schneller bedient werde. Zwar ernannte ihn Philipp II. 1586 zum *maestro de posta per sua maestà nel paese de Suiceri* und zum Postmeister in Bellinzona¹¹⁷, doch erwartete er, dass die Postroute durch die Eidgenossenschaft für ihn keine Kosten verursache¹¹⁸. Sie war für ihn also nicht besonders wichtig. Die Regierung des Königs und Herzogs in Mailand ihrerseits zeigte wenig Interesse, weshalb die Initiative einschief. Man wollte vorerst noch beobachten, wie sich der Ordinari entwickelte, den Francesco Carcano zwischen Spanien und den Niederlanden via Gotthard betrieb oder mindestens anstrebte¹¹⁹. Fasolo unternahm ausge dehnte Reisen bis in die Niederlande, um das Funktionieren der Post an

112 Staatsarchiv Luzern, SA 3904. Memorial 3v. Anzahl Posten, 1603: SA 3903. Vgl. F. Glauser (wie Anm. 52) S. 43.

113 M. Dallmeier (wie Anm. 12) 2, Nr. 95. Ein weiterer Vertrag von 1598 ebenda Nr. 128.

114 Staatsarchiv Luzern, SA 3903. Ricordo de Gio. Antonio Fassolo, 28. Oktober 1603.

115 Vgl. R. Bolzern (wie Anm. 108) S. 34f.

116 Staatsarchiv Luzern, SA 3901. Fasolo an R. Cysat, 13. 5. 1598.

117 Staatsarchiv Luzern, SA 3904. Memorial 1r, 3r–3v.

118 Staatsarchiv Luzern, SA 3900. Abschied der Tagsatzung zwischen Luzern und Uri in Gersau vom 18. September 1597. SA 3904. Memorial 10v, lautet Fasolos Titel *corriero maggiore* statt *maestro de posta*, was zeigt, dass beide Begriffe das gleiche meinten.

119 Staatsarchiv Luzern, SA 3904. Memorial Fasolos 3v. SA 3901. Vortrag Fasolos vor den Eidgenossen in Baden, 13. 5. 1598. Zu den Post- und Botenverbindungen zwischen den Niederlanden und Spanien im 16. Jahrhundert allgemein vgl. Valentin Vazquez de Prada: *Lettres Marchandes d'Anvers* (Affaires et Gens d'Affaires 18), Bd. 1, Paris 1960, S. 35–43.

Ort und Stelle zu erkunden. Erst als 1597 die inneren Orte, vor allem Luzern und Uri, sich gewinnen liessen, kam Bewegung in die Angelegenheit. Es beweist das Interesse der beiden Orte, dass sie entgegen ihrer sonstigen Gewohnheit bereit waren, die Kosten *der vereierung, so man den postenmeistern anfangs ... an iren kosten der erhaltung der postrosen* geben müsse, zu übernehmen. Als Gegenleistung erwarteten sie, dass Spanien und Mailand die Transportunternehmer in der lombardischen Metropole zwingen würden, ihre Transitgüter nach Deutschland wie früher über den Gotthard statt über die Bündner Pässe zu verschicken¹²⁰. Trotz aller Anstrengungen erreichten Fasolo und seine eidgenössischen Verbündeten ihr Ziel vorderhand nicht. 1599 erneuerte der Staat Mailand das Privileg und damit das Postmonopol des *Corriere Maggiore*¹²¹. Das Interesse war offenbar zu gering, die Transportunternehmer wehrten sich gegen die Benützung des Gotthards entschieden, die politischen Verbindungen folgten andern Kraftlinien und auch das Misstrauen, dass spioniert und vertrauliche Briefe geöffnet werden könnten, war zu gross¹²². Als sich 1603 das Blatt wendete, weil die Bündner mit Venedig ein Bündnis eingegangen waren, sperrte Mailand zwar die Bündnerpässe, der Güterverkehr über den Gotthard nahm wieder zu, aber von der Post war nicht mehr die Rede¹²³.

Immerhin vermitteln uns die Bemühungen einige wenige Hinweise darauf, wie man sich die Posteinrichtung mit einem Ordinardienst um 1600 vorstellte. Auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft sollten zwischen Ponte Tresa und Basel Poststrecken in der Grössenordnung von rund 13 km eingerichtet werden¹²⁴. Als *post* bezeichnete man sowohl die Strecke zwischen zwei Etappenorten wie die Etappenorte selbst. Jede Post sollte mit zwei Pferden versehen werden¹²⁵. Die alle acht Tage vorbereitenden Kuriere, *cavaglieri corrieri*, sollten für jede Post beim Pferdewechsel die Taxe des Postgelds bezahlen, nämlich im Gebirge je eine halbe Krone (40 Schilling Luzerner Währung) und im Flachland einen Franken (30 Schilling). Für diese Ansätze berief man sich auf die Ver-

120 Staatsarchiv Luzern, SA 3900.

121 *Storia di Milano* (Treccani), X, Mailand 1957, S. 365, 368, 382; XII, Mailand 1959, S. 154f.

122 B. Caizzi: «Il corriere maggiore» (wie Anm. 24) S. 140. Vgl. auch B. Caizzi: «Itinerari» (wie Anm. 99) S. 179. A. Schulte (wie Anm. 2) 1, S. 509.

123 F. Glauser (wie Anm. 52) S. 43f. Über den Vertrag zwischen Graubünden und Venedig vgl. M. Bundi (wie Anm. 25) S. 237–256.

124 Staatsarchiv Luzern, SA 3900. Abschied der Tagsatzung zwischen Luzern und Uri in Gersau vom 18. September 1597, 9. Erschlossen aus der Tatsache, dass in Buckten BL, Liestal und Basel *dry posten* eingerichtet werden sollten.

125 Das entsprach auch den Gepflogenheiten im Tirol. Vgl. Marianne Zörner: «Die Postmeister in Deutschtirol zwischen 1650 und 1820. Ihre soziale Stellung und ihre wirtschaftliche Lage und deren Veränderungen in dieser Zeit». In: *Festschrift Herbert Hassinger*. Innsbruck 1977, S. 391–408, hier 393, 406f.

hältnisse in Flandern, Genua und Savoyen. Der Bezug eines Portos von den Briefen war, weil der eigene Fernhandel nicht stark ausgebildet war, in Luzern und Uri nicht üblich¹²⁶. Von den reitenden Kurieren, die den Ritt ausführten, ist nicht die Rede. Jeder Post hätte der von dem zuständigen eidgenössischen Ort eingesetzte Postmeister, eine *eerliche, verthruwte person*, vorgestanden. Dieser wäre für das eidgenössische Gebiet Fasolo als dem vom spanischen König ernannten obersten Postmeister unterstellt gewesen. Die Orte, deren Gebiete durchritten wurden, hätten dazu ihre Bewilligung erteilen und den Schutz gewährleisten müssen.

4. Ordinarilinien durch die Schweiz

Die italienischen und deutschen kaufmännischen Botenverbindungen verkehrten im späten 14. und im 15. Jahrhundert auf der *via di Germania, per lo Reno* bis an die Nordsee, weshalb etwa die Linie Brügge–Mailand bei Bedarf auch die heutige Schweiz auf den Routen über den Grossen St. Bernhard, den St. Gotthard oder die Bündnerpässe berührt haben dürfte. Ausdrücklich einbezogen waren gelegentlich die Städte Genf und Basel¹²⁷. 1445 ist der Lindauer Bote erstmals erwähnt, der mit Briefen und Waren über die Bündner Pässe nach Mailand hin und her reiste und im späteren 16. Jahrhundert begann, regelmässig zu verkehren. In der Gegenrichtung war auch ein Mailänder unterwegs¹²⁸.

Die Postorganisationen des Reiches und der übrigen Mächte machten, wann immer sie konnten, einen Bogen um die Eidgenossenschaft¹²⁹. Der spanisch-mailändische Gesandte, wie immer ein Italiener, benützte 1548 den *correro d'Augusta*, also die Augsburger Botenanstalt nach Lyon, um von Baden bei Zürich aus einen Brief an den Kaiser zu senden¹³⁰. Dieser Bote von Augsburg war ständig über Lindau auf der gros-

126 Staatsarchiv Luzern, SA 3900, 3: *Item das in unsren landen, da kein sölliche gewirb und grosse commercien wie anderstwo sind, kein portgelt von brieffen wie aber uff irer majestät landen beschicht, den postmeistern zallt würdt und vil ein andre gelegenheit hatt, dann aber mitt den jenigen.*

127 Vgl. F. Melis (wie Anm. 18) S. 394, 401, 407ff., 412f., 415.

128 H. Kellenbenz (wie Anm. 42) S. 208. *Storia di Milano* (Treccani), XII, Mailand 1959, S. 155, wonach die *Università dei Mercanti di Milano* am *corriere del Lindau* beteiligt war. Als privates Postunternehmen wird im 18. Jahrhundert auch jenes der Saronna aus Lugano erwähnt. Dazu auch B. Caizzi: «Itinerari» (wie Anm. 99) S. 180f. B. Caizzi: «Il corriere maggiore» (wie Anm. 24) S. 149 (Saronna), S. 161 (Lindau). A. Schulte (wie Anm. 2) 1, S. 508.

129 Darüber R. Bolzern (wie Anm. 108) S. 31ff.

130 Bundesarchiv Bern, Abschriftensammlung aus: Archivio di Stato di Milano, Trattati, Svizzeri e Grigioni, Bd. 172, Blatt 36. 1578 scheint diese Botenanstalt, die den Niedergang der Taxis ausnützte, die Linie Augsburg–Köln eingerichtet zu haben, wogegen der Kaiser einschritt. M. Dallmeier (wie Anm. 12) 2, Nr. 50, 52. Vgl. auch K. Gerteis (wie Anm. 2) S. 27ff.

sen Transitroute durch das schweizerische Mittelland zwischen dem Bodensee und Genf unterwegs. Die Augsburger Botenanstalt galt als die wichtigste im süddeutschen Raum. Ihre Hauptkurse gingen indessen nach Nürnberg und Venedig¹³¹. 1577 riet der Luzerner Ratsherr, der mit den Jesuiten verhandelte, den Briefverkehr mit dem Provinzial in Augsburg durch den Landschreiber in Baden vermitteln zu lassen, weil die *post von Augspurg* jede Woche über Baden nach Lyon reise¹³². Da die Taxis durch das Gebiet der Eidgenossenschaft hindurch keine Linie unterhielten, müssen es diese Boten der Augsburger Kaufleute gewesen sein, die die Briefe aus der Schweiz zum Postamt der Taxis in Augsburg befördert haben. Denn die Taxis führten in Augsburg seit dem frühen 16. Jahrhundert eine ihrer Hauptniederlassungen im Reich¹³³. Auf dem gleichen Weg über Lindau erreichte man auch die Postämter der Taxis in Innsbruck und Trient.

Es konnte nicht ausbleiben, dass die besonders interessierten Kaufmannschaften der schweizerischen Handelsstädte begannen, sich einzuschalten und für ihre Bedürfnisse regelmässig bediente Botenlinien aufzubauen, die auch für Aussenstehende gegen Entrichtung bestimmter Taxen zugänglich waren. Die St. Galler Kaufmannschaft war seit dem 15. Jahrhundert in regem Austausch mit Nürnberg, Genf und Lyon¹³⁴, weshalb der Botenverkehr hin und her ein ausgetretener Pfad¹³⁵ war. Sie entwickelte spätestens Mitte des 16. Jahrhunderts¹³⁶ aus dem städtischen Nürnberger Boten einen postverwandten wöchentlichen Botenritt nach Nürnberg. Die St. Galler Handelshäuser mit finanzieller Beteiligung führender Firmen aus Nürnberg, Augsburg und Ulm ergänzten 1575 diese Linie durch einen alle vierzehn Tage verkehrenden Kurs mit Boten- und Pferdewechsel quer durch das Mittelland nach Genf, von wo

131 A. Schelling (wie Anm. 5) S. 18. M. Dallmeier (wie Anm. 12) 1, S. 62f.

132 Staatsarchiv Luzern, SA 5376, 98v.

133 M. Dallmeier (wie Anm. 12) 1, S. 55, Anm. 55; 2, Nr. 18f. W. Behringer (wie Anm. 22) S. 47ff. Erster nachweisbarer Augsburger Postmeister war Anton Taxis, 1515. A. Schelling (wie Anm. 5) S. 19.

134 A. Rotach (wie Anm. 5) S. 14f.

135 Jean-François Bergier: *Genève et l'économie européenne de la Renaissance* (Affaires et Gens d'Affaires 29), Paris 1963, Karte S. 354.

136 M. Dallmeier (wie Anm. 12) 1, S. 123f. In der Literatur werden die Anfänge dieser Botenanstalt in das 15. Jahrhundert verlegt. Vgl. zuletzt Ernst Ehrenzeller: *Geschichte der Stadt St. Gallen*. St. Gallen 1988, S. 194, wonach ihre Anfänge etwa 1480 oder früher anzusetzen wären. Nun bestand zwischen den beiden bedeutenden Handelsstädten St. Gallen und Nürnberg sicher seit dem 14. Jahrhundert ein reger öffentlicher und vor allem kaufmännischer Brief- und Reiseverkehr. Es ist aber aufgrund der allgemeinen Entwicklung zu bezweifeln, dass schon im 15. Jahrhundert ein regelmässiger wöchentlicher Botendienst bestand. Bezeichnend ist, dass die dichte handelsgeschichtliche Quellenedition von Hans Conrad Peyer: *Leinwandgewerbe und Fernhandel der Stadt St. Gallen von den Anfängen bis 1520*, 2 Bde., St. Gallen 1959/60, die Einrichtung nicht nachweist. Auch der Begriff Ordinari kann nicht vor der Mitte des 16. Jahrhunderts verwendet worden sein.

aus der Anschluss nach Lyon gewährleistet war. Dieser Lyoner Ordinari verband damit Süddeutschland mit Südfrankreich¹³⁷. Es scheint, dass in ihm die alte Augsburger Botenanstalt aufging. 1585 errichtete die Schaffhauser Kaufleutefamilie Gebrüder Peyer als Konkurrenz dazu einen ebenfalls planmässig, aber ohne Pferdewechsel verkehrenden Botenkurs zwischen Nürnberg, Schaffhausen und der Messestadt Lyon, der sich durchzusetzen vermochte und den Lyoner Ordinari der St. Galler aufsog¹³⁸. 1610 nahm Kaspar Hess mit seinen Söhnen in Zürich die regelmässige Botenverbindung mit Lyon auf, die ebenfalls den Interessen der Kaufleute diente. Deren Fussboten wurden bereits 1619 durch Boten zu Pferd abgelöst. Regelmässige postverwandte Botendienste in die grössern Nachbarstädte, auch nach Mailand und Konstanz, gab es seit 1622¹³⁹.

Auch auf der Gotthardachse tat sich etwas. Francesco Carcano von Mailand betrieb, wie es scheint, um 1586 einen *ordinario* zwischen Spanien und Flandern, der über den *passo de Suiceri* (St. Gotthard) verkehrte¹⁴⁰. Diesen scheint Giovanni Antonio Fasolo, wie wir sahen, verdrängt zu haben. Carcano war noch 1594 auch zwischen Locarno und Mailand tätig¹⁴¹.

5. Zusammenfassung

Die kleinräumigen politischen Gebilde, die das Gebiet der heutigen Schweiz im 16. Jahrhundert füllten, zeigten nur im militärischen Bereich seit dem 15. Jahrhundert die Tendenz, postverwandte Organisationsformen aufzubauen, jedoch lediglich für kurzfristige Einsätze. Auch im 16. Jahrhundert blieben die Orte, wenn es darum ging, die Bedürfnisse der eigenen Kommunikation zu befriedigen, bei den herkömmlichen Botenläufern und Überreitern. Diese ständig angestellten Boten bezeichnete man hie und da als Post.

Was den Namen Post einigermassen verdiente, kam aus dem benachbarten Ausland und blieb in dessen Händen. Erste Berührungen durch die Post der Taxis gab es schon 1496 auf der Bündnerroute in Chur. Frühe Hinweise auf das offenbar nicht unbedeutende Eindringen aus-

137 A. Rotach (wie Anm. 5) S. 9ff. A. Schelling (wie Anm. 5) S. 10ff. H. Müller (wie Anm. 5) S. 35f., spricht von einem Fussbotenkurs. T. Geering (wie Anm. 72) S. 429f. E. Vaillé (wie Anm. 2) S. 332f.

138 A. Rotach (wie Anm. 5) S. 18f. H. Müller (wie Anm. 5) S. 36.

139 Vgl. M. Moser: *Das Zürcher Postwesen* (wie Anm. 9) S. 14ff. *Geschichte des Kantons Zürich*, Bd. 2, Zürich 1996, S. 145.

140 Staatsarchiv Luzern, SA 3904. Memorial 3v. Vgl. unten.

141 E. Giddey (wie Anm. 97) S. 163, Anm. 2.

ländischer Postdienste zur Zeit der italienischen Kriege vermittelte uns Diebold Schilling 1508/09 schlaglichtartig in einer überraschenden Vielfalt. Zur Post der Taxis, die die Schweiz mied, suchte und fand man schon 1516 und noch um 1600 den Zugang über die am nächsten gelegenen Postämter in Augsburg, Innsbruck und Trient, aber auch über den *Corriere Maggiore* Mailands. Die Verbindungen dorthin erreichte man entweder durch eigene Boten oder über die postverwandten Botenanstalten. Am klarsten zu erkennen ist die Postorganisation, welche Frankreich nach dem Verlust Mailands ab etwa 1521 von Lyon aus errichtete und ausbaute. Deren Linie führte zuerst über Genf und Solothurn, das bald einmal Residenz des Ambassadors werden sollte, in achtzehn Poststationen nach Luzern. Die Franzosen bestückten die zahlreichen Poststationen lange mit eigenen Leuten und Pferden. Das Netz wurde, weil der spanische Staat Mailand umgangen werden musste, über Baden–Zürich–Chur bis nach Venezien verlängert und verzweigte sich bald einmal, um auf die eidgenössische Politik Einfluss nehmen zu können, nach Bern und nach der Jahrhundertmitte auch nach Basel.

Im 16. Jahrhundert sind auch die Augsburger, St. Galler und Schaffhauser Botenanstalten feststellbar, doch sind ihre Konturen zum Teil nur schwach zu erkennen. Sie entwickelten sich im Spätmittelalter aus dem ständigen Bedarf der bedeutenden Kaufmannschaften und Firmen in Nürnberg, Augsburg und St. Gallen, aber auch in Schaffhausen an besonders zahlreichen Verbindungen mit ihren Niederlassungen in der Messestadt Lyon und in Südwesteuropa. Diese drei Botenanstalten scheinen im Verkehr Nürnberg–Lyon durch das Mittelland zwischen Boden- und Genfersee nebeneinander verkehrt zu haben, bis sie sich gegen Ende des Jahrhunderts vereinigten oder als Konkurrenten verdrängten.

Die Postlinien mit Relaisstationen gingen im Ausland in den dreissiger Jahren zum planmässigen, im Takt ablaufenden Verkehr über. Die französische Post und die postverwandten Botenlinien in der Schweiz dürften frühestens nach der Jahrhundertmitte und nur bei Bedarf gefolgt sein. Solche Post- und Botenkurse bezeichnete man als Ordinari.

Die Eidgenossen und ihre Zugewandten verhielten sich der Neuerung gegenüber offen, sahen aber angesichts ihrer Kleinheit keine Veranlassung, im öffentlichen Bereich selbst eine Postorganisation aufzuziehen, weder gemeinsam noch als einzelne Orte. Sie hielten ihr gegenüber eine gewisse Distanz ein und beschränkten sich darauf, Poststationen zu bewilligen und deren Personal – nicht ohne Misstrauen – zu dulden. Es war ja eine Eigenheit der Orte, dass sie sich gerne bedienen

und bezahlen liessen. Sie schätzten es zum einen, die Posteinrichtungen, die fremde Mächte in ihren Landen einrichteten, für eigene öffentliche und private Zwecke in Anspruch zu nehmen. Zum andern waren sie auf die Pensionen – Frankreichs beispielsweise – erpicht, denn diese Zahlungen hatten nicht nur die politische Neutralisierung und die Söldnerwerbung im Visier, sondern auch die Duldung ihrer Postlinien. Als die Orte nach der Mitte des 16. Jahrhunderts erreichten, dass die fremden durch einheimische Postmeister ersetzt wurden, ging es auch darum, eigenen Leuten gut bezahlte Tätigkeiten zuzuschauen.

Die Anstrengungen Giovanni Antonio Fasolos aus Locarno, in Zusammenarbeit mit Luzern und Uri eine Postlinie zwischen Mailand und Flandern einzurichten, verfolgten als Hauptanliegen die Rückkehr des Güterverkehrs auf die Gotthardroute. Demgegenüber war die Post von zweitrangiger Bedeutung. Das Projekt einer Postlinie über den Gotthard vermochte gegen die Konkurrenz des etablierten Postdienstes der Taxis nicht aufzukommen, obwohl er stichhaltige Gründe wie die kürzere und damit weniger kostspielige Streckenführung vorbringen konnte. Es erwies sich aber auch, dass die konkreten Posteinrichtungen für gewisse Orte eine eher ungewohnte Erscheinung waren.

Gesamthaft betrachtet folgte man in der Schweiz seit dem frühen 16. Jahrhundert im Bereich der Kommunikation dem ausländischen Vorbild und übernahm in einem ersten Schritt den Begriff Post, der da und dort bei bestehenden Formen der Nachrichtenübermittlung angewendet wurde. Damit wurde bewiesen, dass die im Ausland entwickelten innovativen Methoden zur Kenntnis genommen und mit den bestehenden Einrichtungen konfrontiert wurden. Als Resultat dieses Lernprozesses ergab sich, dass im öffentlichen Bereich an deren Bestand nichts zu ändern war, während im nichtöffentlichen Bereich die bestehenden Botenanstalten postähnlich angepasst wurden. So unterblieb im politischen Bereich der zweite Schritt des Innovationsprozesses, nämlich die Einrichtung einer eigenen Postorganisation, und man überliess es den Kaufmannschaften, ihn zu vollziehen. Die Obrigkeiten verzichteten darauf, weil sie ebenso wie Einzelpersonen den bequemen Zugang zu den neuen Postdiensten der fremden Mächte und der Botenanstalten im Inland und im benachbarten Ausland suchten und fanden. Mit diesem Zugriff – heute spricht man neudeutsch von Access¹⁴² – konnte die

142 Jeremy Rifkin: *Access. Das Verschwinden des Eigentums. Warum wir weniger besitzen und mehr ausgeben werden.* Frankfurt/New York 2000. Für diesen Hinweis danke ich lic. rer. pol. Roger Amhof.

öffentliche Hand kostspielige eigene Experimente umgehen und den vermehrten schriftlichen Verkehr zum Teil mindestens auffangen.

Im Rahmen der Geschichte der schweizerischen Kommunikation bildeten die Anfänge der Post im 16. Jahrhundert die früheste, nüchtern gestaltete Entwicklungsphase in einem Innovationsprozess, den man gelassen hinnahm, weil die politischen Strukturen nichts anderes zulies- sen. Erst als die Nachfrage nach eigentlichen Postdienstleistungen einen fortgeschrittenen Stand erreicht hatte, im Jahre 1675, errichtete Beat Fi- scher von Reichenbach im Schosse des ausgedehnten Stadtstaates Bern eine Postorganisation, und zwar auf der Basis eines privaten Unterneh- mens.



**KLIO Buchhandlung und Antiquariat
von der Crone, Heiniger Linow & Co.**

Fachbuchhandlung für Geschichte mit fachspezifischen
Dienstleistungen und umfangreichem Sortiment

Buchhändlerisch und wissenschaftlich ausgebildetes Personal

Zudem An- und Verkauf antiquarischer Bücher

Geschichte

Philosophie

Soziologie

Politologie

Ethnologie

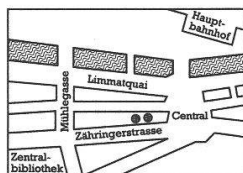
Dritte Welt

Germanistik

Belletristik

KLIO Buchhandlung
Zähringerstrasse 45
Postfach 699
CH-8025 Zürich 1

KLIO Antiquariat
Zähringerstrasse 41/45
Postfach 699
CH-8025 Zürich 1



Tel. 01 251 42 12
Fax 01 251 86 12
klio-zuerich
@dm. krinfo.ch