Zeitschrift: Archiv des Historischen Vereins des Kantons Bern
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 24 (1918)
Heft: 1

Artikel: Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675-1698
Autor: Müller, Hans
Kapitel: Das Post- und Botenwesen in Bern bis zum Auftreten Beat Fischers
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-370893

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Das Post- und Botenwesen in Bern bis zum Auftreten Beat Fischers.

Die ältesten Urkunden, die uns direkt von einem Briefverkehr, und zwar zwischen Bern und Wallis, berichten, stammen aus dem Jahre 1334.[10] Danach liessen drei Bernerbürger einen Schuldbrief des Peter von Thurn, Herrn von Chatillon, und eine Quittung beim Propst in Interlaken deponieren, mit der Bitte, beides dem Peter von Thurn, wenn er herüberkäme, oder seinem Verwandten, Stephan de Prez, zu übergeben. Es wird kaum das erste und letzte Mal gewesen sein, dass Briefe für und vom Wallis in Interlaken abgelegt wurden, bis sich Gelegenheit fand, sie an Mann zu bringen. Diese primitive Verkehrsart mag den damaligen privaten Bedürfnissen in der Regel genügt haben.

Über den offiziellen bernischen Briefverkehr geben uns die Berner Stadtrechnungen [11] die ersten Aufschlüsse.

Schon die älteste Rechnung (1375/II — die Rechnungen wurden bis 1650 halbjährlich abgelegt —) enthält einen besondern, recht umfangreichen Ausgabenabschnitt, überschrieben „Louffenden botten". Es folgen alle Botengänge, Name, Bestimmungsort und Lohn des Boten: „Des ersten Etterburin gan Frienisberg 4 ß" usw. Ungefähr 220 Botengänge werden aufgezählt, die den Rat 262 ℔ 8 ß kosteten. Die Stadt muss sich noch oft von Fall zu Fall Boten gedingt haben; denn es werden deren gar viel ge-

[10] Schulte, S. 480. J. Gremaud, Documents relatifs à l'histoire du Valais in den Mémoires et documents publiés par la Société d'histoire de la Suisse romande, XXXII, 79 f.

[11] Fr. E. Welti, Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1375 bis 1384. Bern 1896.

nannt, darunter auch Knechte von Privaten: „denn Niclis Langarters Knecht gen Loupen 5 ß". Doch kehren einige so häufig wieder, — Geisler und Peter Martis je 21 mal, Tulon 13 mal usw. —, dass wir diese als die vom Rat in Dienst genommenen Stadtläufer werden ansprechen können. Eintragungen in den folgenden Rechnungen beweisen nämlich, dass die Stadt schon einige feste Boten in ihrem Dienst hatte, die neben dem jeweiligen Laufgeld eine Besoldung in natura und in bar erhielten: „Denn umb rögk dien weibelsbotten, louffenden botten, dem hengker 21 ℔ 12½ ß (1376); Denn ze sumer dien weibelsbotten, louffenden botten, dem hengker 2 ℔ 5 ß (1376). 1381/II erhalten die laufenden Boten „der burgern" 1 ℔ 10 ß für ihren Sommer, und wir schliessen daraus auf drei Stadtläufer, weil im folgenden Jahrhundert vier Stadtläufer 2 ℔ beziehen (1433/II).

Diese Fussboten vermitteln nicht nur den Verkehr des Rates mit der nähern Umgebung Berns; die Rechnungen zeigen, wie weit ihre Aufträge sie führen. Da gehen Boten zum Grafen von Savoyen, nach Genf, Sitten, Zürich, Konstanz, Feldkirch, Basel, Mülhausen, Strassburg,[12] ja sogar nach „Frangkenfurt". (1376/II.) Später gehen Läufer selbst nach Paris an den Hof.

Die Botenlöhne schwanken für jeden Bestimmungsort. 1375 wurden bezahlt, nach Thun 8 ß und gleich darauf nur 6 ß, nach Burgdorf 4—8 ß, nach Solothurn 4 bis 9 ß, nach Freiburg 6—8 ß, nach Luzern 30 ß bis 2 ℔, nach Basel 2—2½ ℔ usw. Eile,[13] Wichtigkeit und Umfang des Auftrages werden von Einfluss auf den Lohn gewesen sein, ferner ob der Bote auf Antwort warten musste oder gleich umkehren konnte.

---

[12] Peter Matis erhält 1375 dafür 7 ℔.

[13] Eilige Läufe werden 1582 nach höhern Ansätzen bezahlt. R. M. 404, S. 155.

In den Ausgaben für Botenlöhne spiegeln sich die politisch bewegten Zeiten: 1431/I 52 ℔, 1445/II 434 ℔, 1452/II 193 ℔.[14] Mit dem zunehmenden Landbesitz und der intensiver werdenden Verwaltung steigen diese Ausgaben mehr und mehr. In den Jahren vor Einführung des Regals erreichten nur die Läuferlöhne, — die Läufer waren damals nicht mehr das einzige Verkehrsmittel —, die Höhe von 700—1000 ℔ jährlich.

Die Zahl der Läufer schwankt im 15. Jahrhundert zwischen 4 und 7, im ersten Drittel des 16. Jahrhunderts zwischen 6 und 13, um dann von 1534 an immer ungefähr 10 zu betragen.

Als feste Besoldung beziehen die Läufer Tuch zu ihren Röcken und Korn. An Geld erhalten sie je 10 ß Sommergeld. Das bleibt sich immer gleich. Seit 1438 lässt ihnen der Rat noch je 1 ℔ „ze bessrung" oder „ze stür an den winter" geben. Dieser Beitrag steigt im 16. Jahrhundert auf 2 ℔ und wird fortan als „rechengelt" oder „Martisgulden" gebucht. Zu der eigentlichen Besoldung aber entwickelt sich die fronfästliche. Sie erscheint zum erstenmal 1430/I: jeder Läufer erhält zu den vier Fronfasten des Jahres je 12½ ß. Diese Besoldung wird mit der Zeit erhöht. Im Jahre 1562 wird den Läufern die Besoldung „gebessert, also das inen hinfür Jede fronfasten gevolgen sölle: an gellt 7 ℔, ann dinckell 3 müdt, von jeder myl 4 ß, warttgällt jeder tag 4 batz.".[15] Vier Jahre später werden ihnen die Ansätze schon erhöht auf fronfästlich 10 ℔ und für die Meile 2 Batzen.[16] Statt 3 Mütt erhalten sie seit 1585 4 Mütt.[17]

Die Laufgelder sind zu Beginn des 16. Jahrhunderts

---

[14] Fr. E. Welti, Die Stadtrechnungen von Bern aus den Jahren 1430 bis 1452. Bern 1904.

[15] R. M. 361, S. 75.

[16] R. M. 369, S. 334.

[17] R. M. 410, S. 420.

noch wesentlich dieselben. Seit 1552 erscheinen sie in den Rechnungen nicht mehr einzeln ausgesetzt, sondern zusammengezogen auf die Läufer. Das Laufgeld wird nach der Entfernung in Meilen berechnet und Warttage werden besonders bezahlt. Ein Warttag auswärts wird 1582 mit 9 Batzen vergütet.[18]

Im Jahre 1610 stellten die Läufer ein Gesuch um Verbesserung ihrer Laufgelder, dem teilweise entsprochen wurde.[19] Es wurde ihnen der Lohn erhöht, an Orte, wo sie gastfrei gehalten werden, wie Zürich, von 6 auf 8 ℔, Schaffhausen von 8 auf 10 ℔, Luzern von 5 auf 6 ℔, Solothurn von 1 ℔ 10 ß auf 2 ℔, Unterwalden von 8 auf 9 ℔, Graubünden und Strassburg von je 20 auf 22 ℔, Wallis von 10 auf 11 ℔, Pruntrut von 8 auf 9 ℔; an Orte, wo sie nicht gastfrei sind, wie Freiburg, von 1 ℔ 10 ß auf 3 ℔, Neuenburg von 4 auf 5 ℔. Für Genf bleibt es bei 12 ℔. Vergleichen wir diese Läuferlöhne mit der Taxe von 20 bis 24 Kreuzer, die für einen privaten Brief von St. Gallen nach Genf oder Lyon, um dieselbe Zeit, dem St. Galler Lyonerordinari bezahlt werden musste,[20] oder gar mit dem Brieftarif von 1638,[21] dann wird man sich des gewaltigen Vorsprungs der kaufmännischen Botenanstalt bewusst.

Über Dienst und Pflichten der Läufer unterrichten uns ihre Amtseide. Nach dem ältesten, 1473 aufgeschriebenen,[22] „Swerent die Löiffer der Statt Bern truw und warheit zü leisten, Iren schaden zu wenden und nutz zü fürderen, dem Schultheissen, dem Rät und dem Stattschriber getrüwlichen zü warten, wenig ze swetzen, wenn man si heist louffen, es sye tag oder nacht,[23] zü louffen,

[18] R. M. 404, S. 153.

[19] Pol.-B. 3, S. 195.

[20] A. Rotach, Das Postwesen der Stadt St. Gallen, S. 15.

[21] Ebd., S. 25 f. Unten Seite 39.

[22] Alt Polizei-, Eid- und Spruchbuch im Stadtarchiv Bern, S. 159 b.

[23] Läufe bei Nacht wurden besser bezahlt. Vgl. z. B. S. M. R. 1509/II: nach Freiburg gewöhnlich 9 ß, nachts 13 ß.

Ir brieffe denen si gehörent ze antwirten, Es sye denn das Inen erloupt werd, die Jeman anders gewisser lüten zü empfelhen, ze hälen was Inen gebotten wird zü hälen, was Inen eren oder unzucht erbotten wird Eim Schultheissen oder Stattschriber zü sagen, und sich nienand mutwilligklichen (und umb dhein sach zehinderzichent noch sich)[24] ze sumen (ouch weder In der Statt noch uswendig ze spilent was den pfenng gewinnen oder verlieren mag)[24] und Ir bottschaften getrüwlichen zü werben, Eim Jeglichen Ingesessnen burger umb den lon, als der Statt, zü louffen, alles ane geverd." Es folgen noch als Zusätze, selbst der Schultheiss dürfe ihnen nicht erlauben zu spielen, „den si sond gantz ungespilt sin und bliben in und usswendig der statt" und hätten auch „der Stanngen und Kannen müssig zu gan". Und endlich wirft ein neues Licht der letzte Zusatz: „Und ob ouch ir deheiner minen herren oder anderen lüten gellt inzichen und inbringen, das si solichs minen herren, oder denen So das zugehört antwurten, und in irn nutz nütz verwenden, an geverd."

Nach einem späteren Eid[25] müssen sie sich weiter verpflichten, „Sich ouch dheins louffs mit gevärden ze hinderziechen, Noch dawider eynich fürwort oder widerred ze haben, noch bruchen, Ouch dheinen louff minen herren ze tun oder Rechnen, Es sye Inen dann von einem Schulthes, Rat oder Stattschriber bevolchen, und das sy ouch des, von einem Stattschriber, oder sinen underschribern, an einen Seckelmeister ob der nit under ougen were gewüsse schrifften haben. Wann ouch ein Seckelmeister In der Statt ist, So söllen sy vor Irm abscheid zu Im umb den lon kommen, und dheinen louff uff den anndern slachen, Es were dann söliche ursach da, das sy des nit möchten erwarten. Sy söllen ouch dheinen warttag minen herrnn

[24] Randzusätze.

[25] Eidbuch von 1481, S. 8r und R. M. 32, S. 68.

Rechnen, dann den sy allein In Irnn und niemand anders geschäfften gewartet haben, und nit zwifalt lon, so sy also gan, nemen, und ouch suss niemans dann minen Herrnn ân eins Schultheissen oder Stattschribers wüssen und urlob louffen, doch vorbehalten min Herrnn die Rät. Sy söllen ouch von nieman usswendig der Statt gellt entlechnen, Es tüy Inen dann vast not", dann aber bei ihrem Eid für Rückzahlung sorgen. „Si söllen ouch Ir Büchsen [26] nieman annderm lichen, übergeben noch bevelchen", ohne Erlaubnis des Stadtschreibers, „Und ob sy suss yemand gesechen, Silbrin oder annder Büchsen miner Herrn ân Ir Bevelch tragen, das söllen sy ouch an myn Hern oder einen Stattschriber bringen, damit die gevertiget werden. Vernäm ouch Ir dheiner das Eynicher unnder Inen oder den zulöufferrnn sachen wurb, handelt oder täte, die zu eren einer Statt Berrnn nit dienten, Die söllen sy In geheimbd an unnsern Schultheissen oder Stattschriber bringen, und das nit bergen noch hälen, alle widerred vermitten".

Wenn auch die Läufer, als deren unmittelbarer Vorgesetzter der Stadtschreiber erscheint, in erster Linie für den Standesdienst bestellt waren, so geht doch aus diesen Eiden unzweifelhaft hervor, dass ihre Dienste nicht ausschliesslich nur vom Rat in Anspruch genommen wurden; macht es ihnen der erste Eid doch zur Pflicht, jedem Burger für den gleichen Lohn wie der Stadt zu laufen. Der Rat stellte somit seine geschworenen Läufer dem privaten Verkehr zur Verfügung. Offenbar wurden sie häufig mit dem Einziehen von Zinsen beauftragt. Als vereidigte Standesdiener boten die Läufer natürlich die grösste Sicherheit für die zuverlässige Ausführung eines Auftrages. Deshalb war es auch verboten, durch das unerlaubte Tragen hölzerner oder silberner Läuferbüchsen in den Standesfarben, einen amtlichen Charakter vorzutäuschen.

[26] Siehe unten, S. 16 f.

Nun scheint es, als ob die unbeschränkte Erlaubnis, den Burgern zu laufen, zu Unzuträglichkeiten geführt habe. Wahrscheinlich wurden die Läufer durch private Aufträge so sehr in Anspruch genommen, dass die Bestellung der obrigkeitlichen Missiven darunter litt.[27] Daher die Einschränkung des Eides von 1481, dass die Läufer ohne Wissen und Erlaubnis ihrer Vorgesetzten niemanden mehr laufen dürften. Aber wenn auch in der Folge diese Einschränkung noch schärfer gefasst wurde, dass sie „suss niemans dann minen Herrnn louffen, warten und dienen" sollen,[28] so haben wir es doch nicht mit einem Verbot privaten Botendienstes zu tun, sondern nur mit einem Verbot, obrigkeitliche Aufträge mit privaten Aufträgen zu verbinden und sich von zwei Auftraggebern bezahlen zu lassen.[29] Zu einem solchen Zusammenlegen musste ja jeder Bote geneigt sein: gleiche Mühe und Arbeit, doppelter oder dreifacher Lohn. Der bernische Rat aber dachte zu wenig kaufmännisch, um aus diesem Zusammenlegen mehrerer Aufträge s e i n e n Vorteil wahrzunehmen. Dass hingegen die Läufer, wenn sie vom Rat nicht in Anspruch genommen waren, mit seiner ausdrücklichen Erlaubnis den Burgern zur Verfügung standen, beweist der Tarif von 1509:[30] Was Partikularen den Läufern zu bezahlen haben: „Haben min herren geratten, wo hinfür Die geswornen löuffer von Jemand ussgesandt werden, Es sye umb geltschuld oder ander Sachen, Das Einem Jeden für belonung sölle gevolgen von Der myl 3 ß, unnd ob Er still

[27] Als sich im Juni 1536 Basel auf der Tagsatzung beschwerte, dass ihm offizielle Briefe nicht durch geschworene Läufer, sondern durch Fuhrleute zugestellt wurden, erklärte Schultheiss Golder von Luzern, diese seien nicht immer zur Verfügung, da sie häufig andern Leuten dienen, die sie besser bezahlen, indem sie für dieselben Geldschulden einziehen. Absch. IV, IC, 713.

[28] Eidbuch von 1492, S. 31 l.

[29] . . . «und nit zwifalt lon, so si also gan nemen». Vgl. oben.

[30] R. M. 143, S. 75.

müsse ligen unnd warten, alldann zu Jedem tag 5 ß unnd darzu Sin zerung," und diese Verordnung erfolgte, weil etliche ihnen nur die Zehrung, andere sie „sunst Eben schlechtlich" bezahlen wollten.[31]

Zur Besorgung der obrigkeitlichen Missiven wurde unter den Läufern eine Kehrordnung festgesetzt, nach welcher sie sich in der Kanzlei einzufinden hatten. Ein Eid des 16. Jahrhunderts [32] verlangt, „dass die zwen, so den Löuffen die Vordersten sind, die gehörige abwart in der Cantzley ohne versaumbnus verrichtind, oder wan Sy es noth und Ehrhaffter sachen halb nit Thun könnend, andere stellind". Ein Läufer, an dem der Lauf wäre, soll nach einem andern Eid,[33] wenn er krankheits- oder ehrhafter Geschäfte halber nicht laufen kann, die ihm befohlenen Briefe einem andern Läufer zur Besorgung übergeben: „Es sol ouch der, dem einiche brieff der gestalt vonn sinem krancken oder sonst mitt Erhaffter unmus behafftem gsellenn ufgeben wurden, sich nit widrigen sollich louff, der kheer sig an Ime oder nit, gutwillig anzunämen und erstattenn." Erst wenn kein Läufer anwesend, darf ein „zupotte" gedingt werden. Es scheint, als ob der Dienst für Private beliebter, der Dienst für den Rat aber als Last aufgefasst worden sei.

Neben den Stadtläufern gab es noch eine gewisse Anzahl Hilfsläufer, Zuläufer genannt, die auch in Eid und Pflicht genommen wurden, aber keine Amtsbesoldung erhielten. Der älteste Zuläufereid [34] lautet im wesentlichen gleich wie der Läufereid. Wir können daraus entnehmen, dass die silbernen Briefbüchsen nur den Läufern zukamen. Die Zuläufer müssen sich mit den hölzernen begnügen, doch sollen sie auch diese nur im Dienst tragen, oder es

[31] T. Miss. M, 86.
[32] Kleines Eidbuch, S. 44.
[33] Eidbuch 1534, S. 26.
[34] Eidbuch 1481, S. 9 r.

werde ihnen besonders erlaubt. Ohne Zweifel liefen die Zuläufer mehr im Dienste der Burger als des Rates; denn nur „zu ziten abwäsens halb der andern löuffer“,[35] griff der Stadtschreiber auf sie. Sie machten in der Folge eine eigene Wandlung durch, da sie offenbar immer ausschliesslicher zum Einziehen von Geldern, zu Pfändungen ausgeschickt wurden. Im Eidbuch von 1534 erscheinen sie als „zupotten“, später werden sie direkt Gerichtsdiener genannt, haben aber immer noch in Abwesenheit der Läufer als Briefboten zu dienen.

Die Stadt hatte aber auch Reitknechte in ihrem Dienst. 1375 waren es deren zwei.[36] Ihre Zahl war jeweilen ungefähr gleich gross, wie die der Läufer. Sie mussten schwören „In der Statt dienst ze Riten bereit zü sind . . . und die bottschaften so Inen empfolhen werdent In schrift oder von mund getrüwlich und ernstlichen ze werben und zü enden“.[37] Erhielten sie dazu eine Briefbüchse, so mussten sie diese nach der Rückkehr wieder abgeben.[38] Ihre Hauptaufgabe war aber, Schultheiss, Räte, Amtleute auf ihren Dienstreisen und Gesandtschaften zu begleiten. Diese Reisebegleitung wird sich allmählich auch auf private Reisen der gnädigen Herren oder ihrer Söhne, dann überhaupt von Burgern und Fremden ausgedehnt haben: aus dem Geleit entwickelte sich, wie anderswo, so auch in Bern, die gewerbsmässige Passagier-Beförderung.[39] Die Ordnung über „der Stattrütteren nüw bestimpte dienstbesoldung“ (1574)[40] zeigt uns diese Entwicklung abgeschlossen: „wenn Iro einer mit frömbden oder heimschen Im gleyt ryttet, mit der Büchsen, Innerthalb der Eidt-

[35] Eidbuch 1492, S. 33 l.
[36] Jenni Brun und Jenni Schultheiss (Stadtrechnungen).
[37] Alt Polizei-, Eid- und Spruchbuch, S. 159 b.
[38] Eidbuch 1481, S. 10 r.
[39] Huber, S. 56.
[40] Pol.-B. 1, S. 215.

gnosschaft, So sol er han zerung und zum tag 1 ℔ für sin belonung, aber usserthalb der Eidgnosschaft zum tag ein gulden und sin zerung. Item wenn ettlich myner herren der Rhäten oder burgeren von eigner gschäfften wegen, ussryten und die Stattrüter ettlich mit Inen nemen, So soll Ir lon sin, von eim vom Rhat 2 batzen, und von eim burger zum tag 3 batzen und nit mer.“ Der Reisende konnte sich also selbst über die Grenzen der Eidgenossenschaft hinaus von einem bernischen Reiter begleiten lassen

Die schweizerischen Bilderchroniken haben uns Läufer und reitende Boten im Bilde überliefert. Zemp [41] beschreibt den Zürcherboten, der den Schwyzern während des alten Zürichkrieges einen unfreundlichen Brief brachte: „Eine Art Kapuze verhüllt Schultern, Hinterkopf und Kinn. Auf dem Hut ist ein Zürcherschildchen angebracht; Stulpstiefel, ein kurzes Jagdspiesschen und eine über den Rücken gehängte hölzerne Bulge vervollständigen die Ausrüstung; den siegelbehängten Brief trägt der Bote jedermann sichtbar auf einem Gabelstocke. Das ist typische Läufertracht, die in Bilderchroniken und auf anderweitigen Darstellungen stets wiederkehrt und als bisher unbeachtete Erscheinung einmal ausdrücklich hervorgehoben sei.“ Es scheint völkerrechtliche Sitte gewesen zu sein, Absagebriefe bei der Übergabe jedermann sichtbar auf einem Gabelstocke zu tragen. Nach den Bildern im Berner Exemplar von Schillings Chronik werden alle Absagebriefe auf diese Weise übergeben, andere Briefe dagegen mit der Rechten.[42] Der kurze Spiess des Fussboten diente als Stock und Waffe zugleich. In der Briefbüchse, die schon nach unsern ältesten Belegen zur Ausrüstung der bernischen Läufer gehört,[43] wurden wäh-

---

[41] J. Zemp, Die schweizerischen Bilderchroniken, S. 33.

[42] Stadtbibl. II, 32, 38, 65, 68, 157. III, 241 und I, 10, III, 231.

[43] «Denne dien louffenden botten umb ir buchsen ze malenne 6 ß» (1378/I). «Denne Henslin Maler umb ein briefbuchsen 4 ß» (1383/I).

rend des Marsches die Briefe sicher aufbewahrt. Es gab silberne und hölzerne Läuferbüchsen. Bemalt mit den Farben und dem Wappen der Stadt, sogar vergoldet,[44] hatten sie „als Standeszeichen beinahe das Ansehen eines Panners".[45] Der Rock des Läufers war zweifarbig, „nemlich rot und swartz, wond unser stat zeichen des glich geteillet ist; wer aber der varwen nit tragen wolte, der sol des jares sines rokes manglen" (1426).[46] Der bernische Läufer, der 1551 an der Grenze des Herzogtums Mailand getötet wurde, trug nach dem mailändischen Bericht einen roten und schwarzen Rock, weisse Hosen, ein wollenes Hemd, Schwert und Spiess.[47]

Die Läufer standen als Amtsboten und Vorläufer der heutigen Staatskuriere unter dem besonderen Schutze ihrer Regierungen und genossen auch völkerrechtlichen Schirm. Mit ihren Ehrenzeichen sollten sie überall frei und sicher wandeln dürfen.[48] In der Person des Läufers wurde sein Herr geehrt oder verletzt. Deshalb mussten sie in Bern immer berichten, „was Zucht, Ehre oder Untugend Inen erbotten" worden. Schimpfliche Behandlung eines Läufers durch dritte, versprach man sich gegenseitig zu ahnden.[49] Wurde ein Läufer getötet, so gab dies

[44] «2 löufferbüchsen zu vergülden 3 ℔» (1536/I). Diese Büchsen waren Rohre und massen etwa 40 cm in der Länge und 10 cm im Durchmesser. Siehe Weibelstube im Berner Rathaus und Hist. Museum.

[45] Schweiz. Idiotikon mit Belegen.

[46] Fr. E. Welti, Das Stadtrecht von Bern I, 114. — 1580 wurde verordnet, dass man Weibeln, Reitern und Läufern das Jahrtuch wie gewohnt ausrichten wolle; «Doch sölle man Inen Inbinden das sy sölich thuch für sich selbs anmachenn, bruchen, und nit Irenn wyberenn, wie zum theill bisshar beschächenn, anhenckind.» Pol.-B. 1, S. 36.

[47] Absch. IV, I e, 629. Vgl. für das 18. Jahrhundert die Kalender von Gregor Schmeler in Solothurn, 1762—1780.

[48] «Weil doch alle Boten mit Ehrenzeichen sicher wandeln dürfen.» Absch. IV, I d, 344. . . . da Läufer «allenthalben frei und sicher sein sollen». Absch. IV, I e, 629.

[49] Absch. IV, I c, 693.

Anlass zu einem „diplomatischen Zwischenfall". Die Regierung, in deren Botmässigkeit der Mord geschehen, musste sich entschuldigen und Schadenersatz leisten, wollte sie nicht Vergeltung gewärtigen oder gar Krieg.[50]

Dass die Läufer befreundeter Regierungen in Bern zuvorkommend aufgenommen und mit Geld beschenkt wurden, versteht sich nach dem Gesagten von selbst. Wurde doch sogar der Bote, der den „widersagbrief" der Grafen von Kyburg brachte, mit Tuch im Werte von 1 lb. 1 ß beschenkt.[51] Später wurden fremde Läufer, wenn sie obrigkeitliche Schreiben brachten, überhaupt frei gehalten, ja man liess ihnen beim Essen, der grössern Ehre wegen, durch einen Stadtläufer Gesellschaft leisten: „darumb dass Inen den hiesigen ander orten ein gleiches widerfahrt und In der Person des dieners sein Herr selbst geehret wirt, und dises auch von alter har also gebraucht worden".[52]

Läufer und Boten waren nicht frei von Berufsschwächen, die ihre Zuverlässigkeit zu beeinträchtigen geeignet waren. Wie legen doch die Eide Gewicht auf das gänzliche Spielverbot! Wie wird ihnen nahegelegt, sich unterwegs nicht aufzuhalten, schweigsam zu sein, keine Schulden zu machen, der Kannen „müssig zu gan" und Kameraden, die sich aller Ermahnungen zum Trotz schlecht aufführten, insgeheim anzugeben! Das Laster der Trunkenheit sass tief. — „Dann inn ir leber und geschirr Von louffen, liegen würt gantz dürr",[53] — und zog andere nach sich. „Sy Söllend ouch die Löuff einandrenn nit verkhouf-

[50] Die Ermordung zweier Läufer und die verweigerte Genugtuung dafür war mit ein Grund zum «kalten Winterfeldzug» 1511. Absch. III, II, 579; Dierauer II², 462 f. Vgl. ferner noch A. von May, Bartholomäus May im Berner Taschenbuch 1874, S. 111 und weitere Beispiele in den Abschieden.

[51] Stadtrechnung 1383/II.

[52] Pol.-B. 7, S. 171 (1663).

[53] Seb. Brant im Narrenschiff.

fenn, sonders selbs thun wie Inen die bevolchenn werdenn, unnd an sy vallen.“ Dem Seckelmeister aber müssen sie, wenn er sie bezahlen soll, „allzit die brieff zöugen So Si hinweg tragen“.[54] Als sich die Klagen immer wiederholten, „dass mehrtheils die Schreiben nit durch die Leüffer, ohngeacht Sie den Lohn darvon empfangen, Sondern durch andere und manchmals unbekante persohnen, unnd das gar spat überliferet werdint“,[55] ordnete der Rat an, dass die Läufer ein „recepisse“ für die abgegebenen Schreiben fordern sollten und ohne „uffweisung desselben, Ihnen durch den h. Seckelschreiber kein Lohn entrichtet und bezalt werden sölle“. Der Stadtschreiber aber wurde angewiesen, „dass wan einer truncken In die Cantzley kemme oder sonss etwas verfehlen thete, Er dieselben Ins vorkellerlin einsperren lassen solle“.[56] Gegen das schlechte und liederliche Abwarten der Läufer in der Kanzlei musste der Rat auch öfters einschreiten. Nach der Ordnung von 1668 [57] hatten sich die zwei, „die zu den Läuffen die Vordersten seindt“, morgens nach der Predigt in der Kanzlei einzufinden und, mit Ausnahme einer Stunde, die ihnen zum Essen eingeräumt war, den ganzen Tag abzuwarten, um „zu versorgen, was stündtlich zu versorgen fürfallt“. Blieb einer ohne Auftrag mehr als eine halbe Stunde aus, so wurde er um einen Batzen gebüsst und nach sechs malen noch mit 24 Stunden Gefangenschaft bedacht. Aber nach drei Jahren musste die Strafe schon verschärft werden: „welcher dan gar Sumselig were, oder truncken In die Cantzlei keme, dem mag für ein Monat lang das Röckli abgezogen, und dise zeit ihme sein wartgeld Inbehalten werden“.[58]

[54] Eidbuch von 1532, S. 50.

[55] R. M. 123, S. 167 (1655), R. M. 80, S. 32 (1640), K. R. M. 14, S. 54 (1667).

[56] R. M. 143, S. 255.

[57] Pol.-B. 7, S. 386.

[58] R. M. 164, S. 34.

Die Läufer konnten auf die Dauer weder dem staatlichen noch dem privaten Verkehrsbedürfnis genügen. Schon ihre Zahl war zu gering. Selbst der Stadtschreiber war genötigt, regelmässig noch andere Personen zur Besorgung obrigkeitlicher Briefe zu verwenden. Sie ermöglichten aber auch nur eine beschränkte Schnelligkeit in der Übermittlung, was sich um so bemerkbarer machte, je grösser die Entfernung war. Und für den privaten Verkehr fiel besonders ins Gewicht, dass Regelmässigkeit und eine mässige Brieftaxe fehlten. „Wie sehr der Verkehr bis gegen die Mitte des 17. Jahrhunderts durch den Mangel an regelmässigen Boten erschwert war, ist denen, die mit dem Briefwechsel der Gelehrten früherer Zeiten vertraut sind, bekannt; denn um entfernten Freunden Briefe sicher zukommen zu lassen, musste man gute Gelegenheiten aufsuchen. Diese fanden sich, selten genug, in Personen, die das Ausland bereisten, in Kaufleuten, welche die Messen besuchten, selbst in Schlächtern usw.“[59] Jeder Student, der ins Ausland ins Semester reiste, wurde als Briefbote nach allen von ihm irgendwie erreichbaren Orten benutzt. Auch Schiffer und Fuhrleute dienten als Briefträger.

Mit dem Augenblicke, wo die rasche Übermittlung von Nachrichten zwischen zwei Punkten notwendig war, und die verlangte Schnelligkeit die Leistungsfähigkeit des einzelnen Mannes überstieg, schritt man zur Organisierung einer Botenlinie mit Relaisstationen. Entscheidend ist nicht der Pferdewechsel, wie wir ihn bei reitenden Boten vorerst allein treffen, sondern der Wechsel der Boten.[60] Jeder Bote läuft oder reitet nur mehr so weit, als er bei voller Kraft ist. Dadurch wird der ununterbrochene Tag- und Nachtlauf ermöglicht und, bis zur Ein-

[59] G. Meyer von Knonau, Der Kanton Zürich, historisch, geographisch, statistisch geschildert I, 344. St. Gallen und Bern 1844.

[60] Schulte, S. 500.

führung der Eisenbahn, die grösstmögliche Geschwindigkeit verbürgt. „Die Einführung des Botenwechsels bedeutet den grundsätzlichen Übergang zur postmässigen Technik des Briefverkehrs.“ [61] Allerdings verliert der einzelne Bote nun an Bedeutung. Er ist nicht mehr der Vertrauensmann des Absenders. Er verliert seine Selbständigkeit, um als Glied in eine Kette eingereiht zu werden.

Die Post wurde allmählich in Italien ausgebildet. In Frankreich liess Ludwig XI. 1464 an allen wichtigeren Plätzen und an den Hauptstrassen Pferdewechselstationen einrichten.[62] Die Posthalter hatten Gesandte und Kuriere des Königs mit Pferden zu versehen, durften aber sonst bei Todesstrafe niemanden ein Pferd leihen oder Briefe befördern. Die „Post“ war ausschliesslich für die zentralisierte Monarchie bestimmt. Vom Ausgang der Schlacht bei Nancy war Ludwig — in einer Entfernung von 450 km — nach drei Tagen unterrichtet.[63]

Im Jahre 1489 richtete ein Tassis die ersten Postenlinien in Deutschland nach italienischem Muster ein. Und schon ins folgende Jahr verlegt die Memminger Chronik die Einrichtung der Post nach den Niederlanden, die sie folgendermassen beschreibt: [64] „Es lag allweg 5 Meil ein Post von der andern . . . und must alweg ein Pot des andern warten und so bald der ander zu ihm ritt, so bliess er ein hörnlin,[65] das hört ein bott der in der Herberg lag und

---

[61] Ohmann, S. 10.

[62] Ohmann, S. 39 ff., wo auch weitere Literatur verzeichnet ist.

[63] A. Stucki, Grundriss der Postgeschichte, S. 39. Bern 1909. Ohne Quellenangabe.

[64] Schulte, S. 503.

[65] «Das Posthorn scheint in Deutschland erst damals als das charakteristische Abzeichen des Stafettenreiters aufgekommen zu sein; zur Tracht des mittelalterlichen Boten gehört es nicht. Überall wo feste Stationen sich bilden, wird ein Signal nötig. Späterhin ist das Horn überall das Abzeichen, das die Postboten von den andern Boten unterscheidet, es wird zum Privileg.» Ohmann, S. 102.

must gleich auf sein. Einer muste alle Stund eine Meil, das ist 2 Stund weit reiten, oder es war ihm am Lohn abzogen und musten sie reiten Tag und Nacht.“ Diese Linie ging von Innsbruck über Worms nach Mecheln. Ausgangspunkte der ersten Postlinien waren der Standort des königlichen Hofes, des Heerlagers, des Reichstages, Endpunkte der Sitz der Verwaltung und der Zielpunkt des politischen oder militärischen Interesses.[66] Aus dem beständigen Wechsel all dieser Punkte, ergab sich ein ebenso beständiger Wechsel der Postlinien, da sie nur dem staatlichen Bedürfnis dienten.

Alle die genannten Posten waren ursprünglich keine öffentlichen Verkehrsanstalten, also Posten in unserem Sinn, „sondern nur gleichsam Ausläufer der Kanzlei“.[67] Das gleiche gilt von den grossen internationalen Stafettenlinien, die die Taxis auf Grund der Verträge von 1505 und 1516 gegen eine jährliche Pauschalsumme einzurichten und zu unterhalten hatten. Aber das öffentliche Bedürfnis sprengte den engbegrenzten Zweck der Posten bald. In Frankreich durften von 1480 an Privatpersonen gegen bestimmten Entgelt die Postpferde benutzen und die Taxis beförderten neben den amtlichen Felleisen auch private Briefe und stellten ihre Postpferde auch privaten Reisenden zur Verfügung.[68] „Das Geheimnis des Gewinnes der Taxis lag wohl sehr bald darin, dass sie eine staatliche Anstalt hatten, für die der Staat aufkam, in der nebenbei gestatteten, langsam aufkommenden Benutzung für Private lag der Gewinn. Stillschweigend wurde der Zweck der Post verallgemeinert.“ [69] Der öffentlich-rechtliche

---

[66] Weber, Post und Telegraphie im Königreich Württemberg, S. 72. Stuttgart 1901.

[67] Ohmann, S. 109.

[68] J. Rübsam, Johann Baptista von Taxis, S. 185, 213. Freiburg i. Br. 1889. Vgl. ferner Ohmann, S. 174 f., 266.

[69] Schulte, S. 507.

Charakter der Post — und damit der grundsätzliche Übergang zur modernen Post im wirtschaftlichen Sinne — trat aber erst um die Wende des 16. zum 17. Jahrhundert hervor.[70]

Die Schweiz, ohne eigentliche Zentralgewalt, hatte nicht Raum für ein zentralistisches Stafettensystem, wie es Ludwig XI. in Frankreich und die Habsburger seit 1489 in ihren weit ausgedehnten Ländern einrichteten. Die Stände aber bedurften, zur Verwaltung ihres beschränkten Gebietes, noch auf lange hinaus keiner ständigen postmässigen Einrichtungen. Nur unter ausserordentlichen Umständen, in Krieg und Kriegsgefahr, begannen auch sie den Läuferdienst vorübergehend durch Relaislinien zu ersetzen.

Schon 1425, beim Zuge nach Domo d'Ossola, zur Befreiung der eingeschlossenen Schwyzer, wurde von den Bernern eine Etappenlinie mit Stationen in Meiringen und Münster angelegt, durch die auch der Briefverkehr geleitet wurde, und hart fuhren sie ihren „lieben" Anthoni Gugla, den Kommandanten in Meiringen, an, als sie ihn beargwöhnten, einen Brief der Hauptleute erbrochen zu haben.[71] Durch eine Stafettenlinie über Fraubrunnen, Balstal blieb Bern mit seinen Truppen, die zur Dornacher Schlacht zogen, in Verbindung.[72] Für solche Stafettenlinien kommt nun auch in der Schweiz die Bezeichnung Posten auf.

Als im Jahre 1513 die Berner unter Barthlome May, über Grimsel- und Griespass nach Italien zogen, wurden auf dessen Befehl „von Novara bis Domo d'Ossola, von Domo bis Hasli und von Hasli bis Bern Posten gesetzt, durch welche der briefliche Verkehr mit der Regierung

---

[70] Ohmann, S. 12 f.

[71] Altes Missivenbuch 1, Nrn. 33 und folgende.

[72] Stucki, S. 52 (ohne Quellenangabe).

besorgt wurde".[73] Neben der Postenkette her wurden aber auch noch Läufer bis nach Bern geschickt.[74] Man mochte sie als Augenzeugen zur Überbringung von Nachrichten nicht entbehren.

Zürchergesandte sollten 1519 Bern mitteilen, „das mine hern für not und gut ansehen wolle, posten gegen einandern ze leggenn unnd zu versechen, damit man alweg in einem tag und nacht bottschafft zusamen geheben und ein andern dest fürer beholffen, beraten und trostlich sin muge".[75] Ob der Anregung Folge gegeben wurde, ist uns unbekannt, aber 1529 wurde auf einer Konferenz zwischen Bern und Zürich Verbesserung des „Postenverkehrs" empfohlen.[76] Die Berner unterhielten zur Zeit des Kappelerkrieges Fussbotenstationen in Aarau, Murgental und Winigen.[77]

Eine Post wurde auch (1561) von Bern nach Basel gelegt, als die Abgeordneten der unbeteiligten Orte dort im Savoyischen Handel eine Vermittlung anstrebten.[78] Auf die Nachricht von der Pariser Bluthochzeit beschlossen die evangelischen Orte, auch in der Schweiz den Religionskrieg befürchtend, Fussposten zu organisieren, damit man leicht miteinander korrespondieren könne.[79] Die gleiche Massregel ergriffen sie 1628, als sich eine

---

[73] A. von May, Bartholomäus May im Berner Taschenbuch 1874, S. 99.

[74] Ebd., S. 105, 107.

[75] Rotach, S. 12.

[76] Absch. IV, I b, 197.

[77] Reichesbergs Handwörterbuch der schweiz. Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung, III, 319 (ohne Quellenangabe).

[78] S. M. R. 1561/I. «Denne han Ich Iren fünffen geben, so uff der Posty glegen, von hinnen bis gan Basel, von des Saffoyschen handels wegen, iedem für 17 tag, für ieden ein dicken pfening, hat bracht 65 ℔ 3 ß 4 d. Und für 25 nachtlöuff Inen allen geben für ieden ouch ein dicken pfening, thut 19 ℔ 3 ß 4 d.»

[79] Absch. IV, II a, 500.

starke kaiserliche Armee den Grenzen näherte. Von Zürich und Basel aus sollte die Fusspost bis Aarau gelegt werden.[80]

Bernischen Boden berührte auch die Post des französischen Gesandten. 1536 wurde Bern beauftragt, seine Missiven und die von Zürich, Basel und Strassburg durch die „Post", welche Boisrigault „in" Frankreich hat, eilends dem König zuzusenden.[81] 1543 verlangte die Tagsatzung vom König, dass die Hauptleute immer mit der Post an ihre Herren und Oberen was vorgehe berichten könnten.[82] Einem Franzosen erlaubte der Rat 1552 „die post zu Niderbipp ze legen",[83] und in Basel finden wir 1554 einen französischen Posthalter.[84] Wir haben also an eine Verbindung über Basel, Balstal, Bipp, Solothurn zu denken. Die Post scheint aber nicht ständig in Betrieb gewesen zu sein. Bern nennt 1609 Sillery, der von 1587—1595 Gesandter in der Schweiz gewesen war, den Begründer dieser Post.[85] Sillery verwendete Einheimische als Postmeister und versprach ihnen, keine Fremden mehr anzustellen, und als dann doch 1602 „ein frömbder Italiener oder Savoyer" als Postmeister angenommen wurde, wandten sich die Übrigen um Hilfe nach Bern und erhielten sie auch: Man „wölle verschaffen das sy by alten Rechten verpliben mögind, dan m. hn. nit gesinnet, einem frömbden unbekanten die anstellung der Posten Inn Iren Landen ze gestatten".[86] Da haben wir ja auch schon einen Keim der Regalhoheit.

Für die Unterhaltung ständiger Posten im Dienste der Verwaltung, waren die Bedingungen wohl am ersten

[80] Absch. V, II, 538.
[81] Absch. IV, I c, 787.
[82] Absch. IV, I d, 287.
[83] B. Haller, Bern in seinen Ratsmanualen, 1464—1565.
[84] J. Buser, Das Basler Postwesen vor 1849, S. 10. Sissach 1903.
[85] T. Miss. SS, 160, 163, 821a, 843.
[86] T. Miss. QQ, 773. R. M. 3, S. 5.

in Bern gegeben. Bern gebot über das umfänglichste Gebiet und hatte seine Verwaltung stark zentralisiert. Zudem war es in seinem Besitz teilweise stark angefochten, was äusserste Wachsamkeit erforderte. Trotzdem können wir, für das ganze 16. Jahrhundert, eine ständige Postenkette bisher nirgends nachweisen. Die Klarlegung der Verhältnisse wird dadurch erschwert, dass die Bezeichnung Post unfolgerichtig angewendet wird. Bedeutet Post eigentlich die Pferdewechselstation, dann die ganze Postenlinie, so wird bald auch der Kurier, der von Station zu Station reitet „der post" geheissen und endlich auch ein Bote zu Pferd, ganz unabhängig von einer Botenrelaislinie, „post" oder „posten" genannt.[87] In einem Ratsbeschluss von 1566 sind sogar die Läufer die „posten".[88]

Laut Rechnung 1536/I werden „Wilhelm dem posten an sin schaden des ross 12 ℔" gesteuert, „den posten von Murten 7 ℔ bezahlt (II). 1546 erscheint ein Postläufer in Langenthal.[89] 1562/I bringt der Weibel von Murten Briefe „uff der Post" nach Bern, und der „Posten von Murten" begleitet Junker von Diesbach nach Lyon (II). „für die fussposty" zu Arouw unnd thoringen" werden 1567/I. 21 ℔ 4 ß ausgegeben — da hätten wir also sicher eine Kette — und 1574/II. Peter Hagelstein „uff der post" nach Lyon geschickt. Zum Jahre 1583 berichtet Buser, ein Herr aus Bern habe den Kirchverweser in Langenbruck aufgefordert, zur Einrichtung eines Postdienstes nach Liestal die Hand zu bieten.[90] Briefe nach Basel hätte er nach Liestal zu befördern, solche von Basel nach Bern dem Schultheissen von Arwangen zu übermitteln, und 1587/II erhalten wirklich Bendicht und Hans

[87] Schweiz. Idiotikon. Ohmann, S. 49, 147.
[88] R. M. 369, S. 334.
[89] R. M. 297, S. 113.
[90] Buser, S. 10.

Ulrich Meyer als „fussposten vonn Arwangen“ 4 ℔ und 1589/II wird einer „uff der Post“ von der Klus nach Bern abgefertigt. Wir haben also auch hier Spuren einer Postenlinie.

Aber erst mit dem 17. Jahrhundert können wir mit Sicherheit auf eine dauernde Postenverbindung und zwar vorerst mit dem Waadtland schliessen. Am 3. Febr. 1604 wurde den welschen Amtsleuten geschrieben, „wegen befürderung der fussposten und dass sy allweg die Zyt wan sy die brieff empfahend daruff schrybindt“.[91] Dieses Mittel wurde überall zur Überwachung der Zuverlässigkeit der Posten angewendet, hielt aber offenbar nicht lange vor, denn schon 1609 wurde wieder ein Mandat an die Amtsleute in „Wiblisburg, Pätterlingen, Milden, Losannen, Morges, Neuws wegen der posten langsamen verrichten“, erlassen. Damit haben wir die Postroute festgelegt. Aus den Rechnungen können wir, von 1604 an, zwischen Bern und Avenches die Station Gümmenen ergänzen.[92] Das Mandat aber lautet: „Wir haben sidt etwas Zytts dahar gspüren unnd erfharen, wie langsam undt fharlässig die Jänigen, so sich zum posten bruchen lassen, die brieffen ferggen, dandurch aber lychtlich etwas versumpt werden undt wol so baldt uns ein sölcher schaden begegnen möchte, der nit widerzebringen wäre. Dem nun by zytten zu fürkommen, Bevelchen wir dir mit den posten zu reden, undt sy alles ernsts ze vermhanenn, hinfüro die brieff, welche Ihnen uffgeben werden mit müglichstem flyss an die ort, dahin sy gehören zu verschaffen, dan wo sy das nit thun undt wir gspüren, das sy In Irer hinlässigkeit verharren, wurden wir sy Irem verdienen

[91] R. M. 7, S. 60.

[92] 1604/II. «Hans Wannenmacher dem Zollner zu gümminen von 19 fuss postyen gan Wiflisburg p. Jede 12 batzen und 20 fuss postyen alhar p. Jede 1 ℔.» Seit 1629 erscheint die Ausgabe für den «posten läufer» in Gümmenen unter den Läuferlöhnen.

nach hurtigklich straffenn.“ [93] Und man verstand keinen Spass. Als 1612 auf ein Schreiben nach Genf keine Antwort einlief und man befürchtete, dass es der „posten halben gefält haben möcht“, erhielt der Generalkommissär Sam. Wyss den Befehl sich aufzumachen „unnd vonn einer post zur andernn ernstig zu befragenn, wie ermelter brieff vonn einem orth zum andern sye ververget unnd ob er gan Genff gelifferet, ouch ob ettwas antwortt geben worden oder nitt.“ [94]

Traute man einmal den lieben Miteidgenossen von Freiburg nicht, so wurde der Schaffner von Peterlingen angewiesen, die Post „sovil müglich Iren strich und weg“ auf unserem Boden nehmen zu lassen.[95] (1620.)

Wenn dem Postenläufer von Gümmenen 1656 139 Läufe nach Bern und 124 nach Wiflisburg, im folgenden Jahre aber nur mehr 28 und 20 bezahlt wurden, so konnte von etwa vorausbestimmten, regelmässigen Abgangs- und Ankunftszeiten keine Rede sein. War ein obrigkeitlicher Brief zu besorgen, dann wurde die Post in Bewegung gesetzt, sonst hatte sie gute Ruhe. Die Leute liessen sich auch nur nebenbei als Posten brauchen, durften sich aber nicht aus dem Orte entfernen, so dass sie jederzeit gefunden werden konnten.

Die Posten stellten also im Vergleich zum Läuferdienst nur einen technischen Fortschritt dar. Wo der Rat lediglich auf Läufer angewiesen war, suchte er bei wichtigen Dingen den Vorteil der Posten ohne diese zu errei-

---

[93] Md.-B. 3, S. 323.

[94] Deutsches Spruchbuch, Oberes gewölb LLL, S. 169.

[95] Md.-B. 4, S. 639. Gleichzeitig wurden die Amtleute von Thun, Trachselwald und Signau angewiesen, auf die Wege, die die Botschaften der Freiburger nach Luzern nehmen, zu achten, «flyssige spächen, uffsechen und wachen zu haben, so etliche Botten mit Brieffen an dem einen oder anderen Orth ertappet werden mögend, Uns die Brieffen zu überschicken und die Botten uffhalten». Ebd. S. 648.

chen. Demnach wurde bei den Gängen der Läufer unterschieden zwischen dem „gemeinen ordinari“ und dem „extraordinari lauff sowohl nachts als tags“, bei dem auch die Stunde der Expedition aufgeschrieben wurde, und der Seckelmeister erhielt Befehl, solche Läufe nicht mit dem gewöhnlichen Lohn („darby es sonst in gmeinen nit also ylfertigen undt postmässigen löüffen syn verbleiben hatt“) sondern mit dem doppelten zu bezahlen.[96]

Neben den Posten ins Waadtland wurden allmählich noch andere angelegt. 1651 verordnete der Rat „zu besserer bestellung der posten Ins oberland“, dass künftig die Posten von Bern ins Schloss Thun, von da ins Schloss Wimmis, dann nach Boltigen, Schloss Blankenburg und Schloss Rötschmund gehen sollten; „Alwegen mit ordenlicher überschreibung der stunden Vor- oder Nach-Mittag und dess tags, und wie In dergleichen fählen breuchig.“ [97]

Ein paar Jahre später wurde wegen des Missbrauchs der Posten „an die Ambtlüht, da die 3 gemeinsten postwegen durchgehen,“ [98] geschrieben und zwar nach Burgdorf, Fraubrunnen, Wangen, den Wirt in Gümmenen und nach Wiblisburg. Da die Oberländerroute fehlt, haben wir noch zwei Postlinien, die eine über Fraubrunnen nach Wangen, die andere über Burgdorf, mit der natürlichen Fortsetzung Herzogenbuchsee oder Thörigen, Langenthal, Aarburg, Aarau anzunehmen. Auf alle Fälle scheint es sehr unwahrscheinlich, dass neben Wangen nicht auch Aarburg, Aarau durch eine Post mit Bern verbunden gewesen seien.

Die schnelle und zuverlässige Nachrichtenübermittlung durch die Posten machte nach und nach auch die militärischen Alarmvorkehren durch Höhenfeuer über-

---

[96] R. M. 90, S. 103 (1644).

[97] R. M. 110, S. 196.

[98] R. M. 124, S. 134. Md.-B. 7, S. 583.

flüssig. Der Kriegsrat stellte 1667 in den Ämtern Ählen, Saanen, Zweisimmen, Wimmis und Thun die Wachtfeuer ab und befahl, bei allfälligem „Lermen“ sich schriftlich durch reitende oder gehende Post zu benachrichtigen „und zu dem end aller orten gewüsse Pferdt oder lüth (zu) bestellen.“ Thun hatte bis nach Bern zu berichten.[99] Und da nachts die Stadttore geschlossen blieben — Schulte fand darin den Grund für das Umgehen vieler bedeutender Städte durch die Postkurse der Taxis — ordnete der Kriegsrat an, „dass bei den beiden toren an einem bequemen ort ein hären seil samt einem kästlein angemacht werde, durch welches alle aus und ein gehenden posten empfangen und abgefertigt werden können.“ [100]

Allmählich musste sich der Wunsch regen, sich der Posten auch zur Beförderung privater Briefe zu bedienen. Einen Anhaltspunkt geben uns die Massnahmen gegen den Missbrauch der obrigkeitlichen Posten, „die weilen es nun bald gemein werden will, dass Ir Gnd. Posten durch particularpersohnen für Ihre eigne geschefft gebraucht, unnd dardurch Ihr Gnd. ein nit geringer Cösten zugezogen wirt.“ [101] Um „solchen missbruch abzeschneiden, Habend wir angesechen, . . . dass Inskünftig solche particularschreiben, Von hieruss an den Orten da die posten abgelegt werdend, nit abgenommen, noch vort getragen, sondern die pacquet, wan nit Oberkeitliche, undt mit unserem Statt- oder Cantzley Sigel verwarte brieffen d a r b e y s i n d, widerumb zruk geschickt, undt also der costen, so uns durch solchen missbruch der posten auffallen wurde, abgewendet werden sölle“.[102] Die Amtleute sollen „kein pacquet von hier aus, darin der Bären

[99] K. R. M. 14, S. 199.
[100] Ebd. 10, S. 4.
[101] R. M. 124, S. 94 (1655. 20. August).
[102] Md.-B. 7, S. 583.

nit ist, passieren lassen". Die herkommenden Posten aber sollen „stracks In die kantzlei getragen, Und wan es nur particular-schreiben weren, dieselben In ein besonden Rodel verzeichnet, Undt die Jenigen Umb den postcosten ersucht" werden. Wenn aber „In billichen und rechten fürfallenheiten, ein particularschreiben uff die post geben werden möchte, sölle dasselb mit dem Kanzlei Bären uff einem copert, zu der Ambtlüten nachricht versechen werden." [103]

Offenbar machten sich die Postboten aus dem Besorgen privater Briefe einen Nebenerwerb; denn von ihrer Bereitwilligkeit hing in erster Linie das Mitbefördern solcher Briefe ab. Aber es kam schon vor, dass die Posten lediglich zum Befördern privater Briefe in Bewegung gesetzt wurden, und dass die Postboten diese Läufe auch der Regierung ankreideten. Das zu dulden, war nun nicht Sache der Bernerregierung. Dagegen schritt sie ein; keineswegs aber verbot sie das Mitbefördern privater Briefe überhaupt. Ratsbeschluss und Mandat lassen an eindeutiger Fassung zu wünschen übrig, vielleicht gerade, weil der Rat nur das missbräuchliche Benutzen der Post auf seine Kosten, nicht die private Benutzung rundweg unterbinden wollte. Sollen doch die Amtleute Briefpakete nur dann nicht annehmen und weiterbefördern lassen, wenn keine obrigkeitlichen Briefe dabei sind. Von der Beschlagnahme etwa der privaten Briefe eines Pakets ist nicht die Rede. Ein mit dem Bären verwahrter Brief kann demnach einer ganzen Reihe von Privatbriefen als Passierschein dienen. Von einer Benutzungsgebühr verlautet nichts. Nur wenn ein Paket, nur Privatbriefe enthaltend, in Bern ankommt, haben die Empfänger für die Postkosten aufzukommen. Wurde ein Privatbrief mit dem Bären versehen, so hatte es damit wohl die Bewandtnis, dass die

[103] R. M. 124, S. 134.

Abfertigung eines solchen Briefs mit besonderer Post ermöglicht wurde.

Wir stellen fest, dass die obrigkeitliche Post von Partikularen benutzt wurde und benutzt werden durfte. Aber wieder sehen wir, wie den regierenden Bernern der kaufmännische Geist abging, wie der Rat seine Posten durch beträchtliche Geldzuschüsse unterhielt und seinen Postboten den Gewinn aus der Besorgung der privaten Briefe überliess.

Die Posten bedienten nur wenige Hauptlinien. Der Läuferdienst blieb daneben bestehen. Gleichzeitig verlangte das steigende private Verkehrsbedürfnis nach einer billigeren Transportmöglichkeit. Diesem Wunsche kamen auf einigen wichtigen Strecken feste Boten entgegen, wie die Handelsstädte sie schon lange besassen, die nun nicht mehr mit einem einzelnen Briefe reisten, sondern eine genügende Anzahl von Aufträgen abwarteten. Fanden sich die Aufträge regelmässig ein, so konnten die Boten auch ihre Abgangstage zum voraus festsetzen. Sie beförderten Briefe, Pakete, Geldsendungen, besorgten aber auch Einkäufe.[104]

Seit 1640 besorgte ein aus Schaffhausen nach Basel eingewanderter Schneider, Hans Jakob Klingenfuss, den regelmässigen Botendienst nach Bern.[105]

1670 „lassen Ihr Gn. Ihnen gefallen, dass Cunrad Habold an statt des vergeltstageten Hansen Mosmans zu einem Baselbotten[106] angenommen sein sölle, auff ein glübd alles so Ihme vertrauwet wirt, Treuwlich auszurichten und auff Bürgschafft hin, so er, erpottner massen, hierumb stellen sol.

---

[104] Der Luzerner Baselbote kaufte für Luzerner Burger Hausgeräte und Kleider ein. Luzernbuch K, 269 (1744).

[105] Basler Nachrichten, Beilage zu Nr. 381 vom 29. Juli 1916.

[106] Demnach gab es einen Basler Bernboten und einen Berner Baselboten.

Die Bottschafft aber und Briefen nacher Arberg ze versorgen, Ist Hans Trächsel der Lausanner und Genffer Bott, auff sein Erpieten und anhalten angenommen.“ [107] Und Schellhammer berichtet: „In diesem Jahr hat Hr. Landvogt von Losane, Gabriel Wyss, dem Fussbott auf Bern, Hans Mosimann, einen Brief mit sechs Dublonen und einen Scharlachmantel nach Bern zu tragen übergeben. Es hatte aber dieser Bott einen Knecht, welchem der Meister diesen auftrag übergeben. Als er nach Murten kommen, hat er den Brief geöffnet, das Geld und den Mantel vertummlet; weswegen der Meister eingezogen worden, der Knecht sich aber aus dem Land gemacht hat. Darauf wurde dieses Botten oder Postwesen einem treuen Mann, Namens Hans Trachsel anvertraut, der solches dann in einen so feinen gang gebracht hat, dass endlich, den 21. Juli 1675, dasselbe durch Herrn Beat Fischer ... in den seitherigen guten Stand gebracht worden ist, der dann auch dem Trachsel eine jährliche Besoldung noch über dreissig Jahre lang entrichtet hat.“ [108]

Es gab also einen Lausanne-Genferboten und einen Baslerboten. Aber als eine feste Strecke erscheint auch Bern-Aarberg, und wir haben es hier ohne Zweifel mit der Verbindung Berns mit dem Lyonerordinari zu tun. In den Rechnungen erscheint mit 1669 auch ein Zürichbote, mit dem sich der Stadtschreiber für die Besorgung von Briefen in den Aargau verglich. Ferner entwickelte sich ein besonderer Botendienst nach Neuenburg und Vivis.[109]

---

[107] R. M. 162, S. 215.

[108] Schellhammers Chronik von Bern. Stadtbibl. Mss. Hist. Helv. I. 43. M. Henrioud, les anciennes Postes fribourgeoises, Lausanne 1906, p. 4 hat diese Stelle irrtümlich ausgelegt. Von einer Organisation der bernischen Posten durch Trachsel, als eines Vorgängers von Fischer, ist keine Rede. Trachsel hat als Bote offenbar zu keinen Klagen Anlass gegeben. Über Schellhammers Chronik vgl. G. Tobler im Neuen Berner Taschenbuch 1896, S. 172 ff.

[109] Darüber weiter unten.

Mosimann scheint schon ein Unternehmer gewesen zu sein, der sich Knechte hielt. An seiner Stelle nahm der Rat denn auch zwei Boten an. Doch waren diese sicher nicht Angestellte des Rates wie die Läufer, erhielten auch keine Besoldung, sondern betrieben das Botenhandwerk als öffentliches Gewerbe unter obrigkeitlicher Aufsicht. Der Rat privilegierte sie durch die Erlaubnis, des Standes Ehrenfarbe zu tragen. Sie waren haftbar für das ihnen Anvertraute, hatten Treue zu geloben und Bürgschaft zu leisten. Der Genferbote machte besonders gute Geschäfte. Als Fischer die Post übernahm, war er schon zum Reitboten vorgerückt.[110] Erst diese Boten bildeten nun auch für Bern Brieftaxen aus, auf die uns der Tarif von 1677 Rückschlüsse gestattet, da Fischer sich anerbot, das Porto, trotzdem die Briefe „vil geschwind" und mit mehr Kosten befördert würden, nicht zu steigern, sondern auf dem bisherigen Fuss zu lassen.[111]

Wir haben nun die Entwicklung des Post- und Botenwesens verfolgt, wie sie sich aus bernischen Verhältnissen heraus bis zur Einführung des Regals gestaltete. Werfen wir nun einen Blick auf die äusserst bedeutsame Entwicklung des Botenwesens der Handelsstädte.

In Bern überwogen Politik und Verwaltung Handel und Gewerbe jederzeit. Zwar waren sie beide hier auch zu finden. Bern war bekannt für seine Tuchfabrikation und Lederindustrie.[112] Grosse Kaufleute gediehen auch in

---

[110] Bericht für eine ansehnliche Burgerschaft zu Bärn über die allda anstellende Post und Messagerie. 10. und 20. Sept. 1675, gedruckt bei Rotach, S. 88.

[111] Zb. G, 771.

[112] Geiser Karl, Rückblick auf die Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse im Kt. Bern (Separatabdruck aus dem Katalog der Ausstellung in Thun 1899). Derselbe, Handel, Gewerbe und Industrie im Kt. Bern bis zum Jahre 1860 (Separatabdruck aus der Denkschrift zur Feier des fünfzigjährigen Bestehens des Bernischen Vereins für Handel und Industrie 1910).

seinen Mauern, wie jener Bartholomäus May (1446 bis 1531),[113] der mit Italien, Frankreich und Deutschland die regsten Handelsbeziehungen unterhielt und Teilhaber der grossen Handelsgesellschaft der Welser in Augsburg wurde. Aber eine tonangebende Kaufmannschaft entwickelte sich in Bern nie, wie etwa in St. Gallen, Zürich und Basel. So vermochte sich auch in Bern kein kaufmännisches Botenwesen zu entwickeln, das wie in den genannten Städten, das obrigkeitliche bei weitem überragte.

Der kaufmännische Briefverkehr folgte den Handelsstrassen. Eine solche wichtige Handelsstrasse war, der Hochebene folgend, jene Strasse, die die Schweiz in ihrer ganzen Länge vom Bodensee bis zum Genfersee durchzog und den Verkehr der süddeutschen und ostschweizerischen Handelsstädte mit Genf, Lyon und den südfranzösischen Hafenstädten vermittelte. Sie führte in zwei Zügen über Solothurn, Aarberg, Payerne nach Lausanne oder über Langenthal, Kirchberg oder Burgdorf, Bern, Freiburg, Lausanne.

Hidber berichtet schon aus dem 15. Jahrhundert — leider ohne Quellenangabe —:[114] „Regelmässig ging ein Postbote von Augsburg nach Ulm, St. Gallen, Zürich, Bern, Freiburg und Lyon. In Bern hielt er beim Wirte Lombach oder im „Weissen Kreuz“ (jetzt „Adler“) an, wo ihm Bestellungen gemacht oder abgenommen wurden.“

Das berühmte Lyonerordinari aber wurde erst ein Jahrhundert später von St. Gallen ins Leben gerufen.[115]

[113] Anm. 73.

[114] Archiv des histor. Vereins des Kts. Bern VII, 270.

[115] Wir folgen A. Rotach, Das Postwesen der Stadt St. Gallen von seinen Anfängen bis 1798, St. Gallen 1910. Vgl. noch Ella Wild, Die eidgenössischen Handelsprivilegien in Frankreich, 1444—1635, in den Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte, herausgegeben vom hist. Verein St. Gallen, Bd. XXXII, S. 97 f. und 156 f. St. Gallen 1915.

Die St. Galler Kaufmannschaft hatte schon einen wöchentlichen Botenritt nach Nürnberg eingerichtet und organisierte nun als Fortsetzung einen Fussbotenkurs nach Lyon. 1575 traten eine Anzahl Nürnberger Kaufleute bei und bald noch solche von Augsburg, Ulm, Schaffhausen und deutsche Häuser in Lyon. Der Bote ging alle 14 Tage am Mittwoch von St. Gallen ab und musste nach 5 Tagen, am Montag, Genf erreichen. Er reiste nicht über Bern, sondern über Solothurn, Aarberg. Von Genf bis nach Lyon wurden die Briefe durch die „Chassemarées" befördert.[116]

Die beiden Botenkurse St. Gallen-Nürnberg und St. Gallen-Lyon verbanden Süddeutschland und Südfrankreich. Sie stellen die erste internationale Verbindung dar, die die Schweiz durchzog; denn die französischen und taxischen Hofpostlinien hatten sie als einen fremden und republikanischen Staat umgangen. Jetzt war sie angeschlossen an das sich entwickelnde deutsche und französische Postnetz. Das gab dem Botenkurs erhöhte Bedeutung. Bald wurde ein Reingewinn erzielt. Da machte sich das Schaffhauser Kaufhaus Peyer, das selbst Teilhaber am St. Galler-Lyonerkurs gewesen, daran, den St. Gallern die Vorteile ihrer Botenkurse aus den Händen zu winden. Es gründete 1585 einen eigenen Botenkurs, versprach raschere Beförderung und zog dadurch Augsburg, Ulm und selbst Nürnberg auf seine Seite, so dass vorübergehend sogar St. Gallen an den Schaffhauserboten Anschluss suchen musste. Erst von 1611 an schickten die St. Galler wieder dauernd selbständig einen Boten nach Genf. Der Beitritt von Zürcher- und Baslerhäusern und die Zunahme der Briefe ermöglichten ihnen 1619 den Fussbotenkurs in einen Botenritt umzuwandeln. Es bestanden nun zwei vierzehntägige Kurse nebeneinander,

[116] Zweiräderige Wagen, die ursprünglich zur raschen Beförderung von Meerfischen dienten.

bis es mit Hilfe des französischen Gesandten gelang, die beiden Schaffhauser und St. Galler Konkurrenzlinien derart miteinander zu verbinden, dass sich daraus eine wöchentliche Verbindung mit Genf und Frankreich ergab. Die Boten der beiden Städte wechselten fortan mit dem Ritt ab und stellten sich gegenseitig ihre Briefe zu, die Schaffhauser den St. Gallern in Bülach und die St. Galler den Schaffhausern in Schaffhausen, bis 1645 St. Gallen austrat, um nun selbst wöchentlich Boten abzufertigen.

Seit 1630 unterhielten auch Zürcherkaufleute einen Fussboten nach Lyon.[117] Diese setzten es 1649 durch, dass sie zur Hälfte am St. Gallerritt beteiligt wurden; war doch St. Gallen auf den Ritt durch Zürchergebiet angewiesen. Jetzt wechselten St. Galler und Zürcherboten mit der Reise nach Genf ab. Die versiegelten Briefsäcke sollten je Donnerstag mittag von Zürich abgehen. Zürich übertrug das Post- und Botenwesen 1662 förmlich dem kaufmännischen Direktorium.

Die kaufmännischen Botenkurse verwirklichten für die Schweiz einen wichtigen Fortschritt im Briefverkehr. Hier wurden zum erstenmal einzelne Linien zu einem grösseren Organismus zusammengefügt. Vorbedingung eines Organismus ist eine bestimmte regelmässige Tätigkeit der einzelnen Glieder. Dementsprechend wurden Abgangszeit und Ankunft der Boten festgesetzt. Die Ankunft des einen richtete sich nun nach dem Abgang des andern Boten und das Ineinandergreifen war gegeben. Die zwei Kurse Nürnberg-St. Gallen und St. Gallen-Lyon, wobei diese Strecke noch in zwei Teile St. Gallen-Genf und Genf-Lyon zerfiel, wurden dadurch eine Einheit. Für sich genommen war die Strecke St. Gallen-Genf keine Post-, sondern ein Botenkurs. Die Bezeichnung Post haben wir nie darauf angewendet gefunden, ein Beweis,

[117] G. Meyer von Knonau, S. 344.

dass die als Post bezeichnete technische Einrichtung fehlte. Rotach sagt hierüber nichts. Erst als Fischers Post den Botenritt bei weitem an Schnelligkeit überbot, suchten ihn Zürich und St. Gallen durch Pferdewechsel wieder konkurrenzfähig zu machen. Aber Fischer wusste dies zu verhindern. Am 5. Sept. 1676 schrieb der Rat an seine Amtleute: da denn die „Botten sich darbei noch underfangen Ihre Reiss abzuenderen und zu befürderen, zu dem endt auch in unserem gebiet selbsten Pferdt zu wechsslen, Also dass Sie auff solche weiss angemechlich undt unempfindtlich gahr auch eine Post anrichten könten," befehlen wir dafür zu sorgen, „dass Sie Ihre Traittes undt Auss Spänn wie vor disem machend." [118]

Als Ganzes genommen könnte man aber die Strecke Nürnberg-Lyon in dem Sinne als eine Post bezeichnen, als die Briefe von Nürnberg und von St. Gallen bis Lyon den Boten wechselten. St. Gallen und Genf erscheinen als Poststationen; Faktoren sorgten für das Überleiten der Briefe. Die Einheit Nürnberg-Lyon ist aber auch schon als ein Glied einem grössern Verbande eingeordnet. Die Ankunft in Lyon ist nicht gleichgültig, sie richtet sich nach dem Abgang des spanischen Kuriers, der selbst von Rom kommt. 1605 wurde der 14tägige Kurs um 8 Tage verlegt, um den ebenfalls 14tägigen spanischen Kurier nicht zu verpassen.

An diese Hauptlinie suchte man nach und nach von links und rechts Anschluss zu gewinnen. Es bildeten sich Verzweigungen aus. Eine feste Nebenlinie entstand von Basel nach Solothurn. Bern suchte Anschluss in Aarberg, Freiburg in Domdidier. So bildete sich, wenn auch noch locker, ein Netz. Die Kaufleute schufen für den schweizerischen Briefverkehr nicht nur vereinzelte Linien, sondern einen Organismus.

Als Kaufleute verwirklichten sie aber auch einen

[118] Md.-B. 9, S. 239.

wirtschaftlichen Fortschritt. Die Teilhaber der Botenkurse zahlten statt des Briefportos Jahrgelder im Verhältnis zu ihrer Korrespondenz. Aber von Anfang an wurden auch Briefe von Nichtteilhabern angenommen, diese gegen ein bestimmtes Porto. Diese Portoeinnahme suchte man zu steigern, und mit ihr entwickelte sich der Botendienst, den man ursprünglich notgedrungen eingerichtet hatte, zum einträglichen Geschäft. Schon 1586 verlangten die austretenden Nürnberger ihren Anteil am Reingewinn. Da aber die Taxe für fremde Briefe immerhin noch ziemlich hoch war, suchten viele Schreiber sie dadurch zu vermeiden, dass sie einen Teilhaber gewannen, der die Briefe in die Seinigen einschloss. Da entschlossen sich die St. Galler Kaufleute 1638, dem Unfug durch die Annahme eines für alle verbindlichen Brieftarifs ein Ende zu machen. Die Jahrgelder fielen weg, jeder zahlte seine Briefe nach dem Gewicht. Die Briefverkehrsanstalt war öffentlich geworden, eine „Post" im wirtschaftlichen Sinne.

Der Unterschied, dem ständischen Post- und Botenwesen gegenüber, springt in die Augen: In Bern duldete man private Benützung, in St. Gallen suchte man sie allgemein zu machen; in Bern kosteten Läufer und Posten den Rat jährlich über 3400 ℔, die St. Galler Kaufmannschaft erzielte Gewinn; in Bern war das Post- und Botenwesen noch ein Anhängsel der Kanzlei, in St. Gallen hatte sich das Botenwesen von den Comptoirs der Kaufleute losgelöst und zu einer selbständigen Verkehrsorganisation entwickelt.[119]

Der Tarif bestimmte: von St. Gallen, Zürich, Basel und Schaffhausen nach Lyon kostet ein Brief von einem halben Bogen Papier 6 Kr., von einem ganzen Bogen 8 Kr., ein Paket vom Lot 6 Kr. Umgekehrt 3, 4 und 6

[119] Dass die Verwaltung noch längere Zeit von einem Kaufhaus besorgt wurde, ändert daran nichts.

Sols. Nach Genf 4, 6 und 5 Kr., umgekehrt 2, 3 und 5 Sols. Briefe, die unterwegs aufgenommen werden, zahlen gleich viel.

Das Porto muss man niedrig nennen. Mit jeder Territorialpost, die sich dazwischenschob und ihren Anteil am Porto beanspruchte, ging es in die Höhe. Die St. Galler- und Zürcherboten nahmen überall unterwegs Briefe auf und legten solche ab. Aber dass der Zwischenverkehr den Kaufleuten im Grunde Nebensache war, beweist ihre Botenroute, die Städte wie Bern und Freiburg weit links liegen liess. Sie anerboten sich auch, als Bern das Regal einführte, auf den Zwischenverkehr völlig zu verzichten.

Aber auch über die Schweizeralpen hatte der Handel schon Botenverbindungen geschaffen.[120] Die wichtigste war lange Zeit der Lindauerbotenkurs über Chur, den Splügen, Chiavenna, Mailand. Die Route verlor dann ihre Bedeutung an Brenner und Gotthard.

Über den Gotthard bedingten die politischen Verhältnisse — die Beziehungen der katholischen Orte zum Papst, zu Mailand und Spanien — ohne Zweifel schon früh einen regen politischeen Briefverkehr. Aber wieder schuf der Handel die erste regelmässige Verbindung. Seit 1617 unterhielten venetianische Kuriere einen Botenkurs von Bergamo nach Zürich, und als Venedig den Kurs 1665 einstellte, sorgte Zürich mit grossem Kostenaufwand für seine Aufrechterhaltung. Dabei kam es zum Konflikt mit einem Konkurrenzunternehmen. Die katholischen Orte hatten ein grosses Interesse am Briefverkehr über den Gotthard und sträubten sich dagegen, ihre Korrespondenz durch den „reformierten" Zürich-Bergamokurs gehen zu lassen. Eine Gesandtschaft wurde 1631

[120] J. Lenggenhager, Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens, S. 166 f. Thusis 1911. — A. Rotach, Die Postverbindungen über die Bündnerpässe und den St. Gotthard vom 16.—18. Jahrhundert. Post-Jahrbuch 1912.

beauftragt sich zu erkundigen, wie die Verleihung der Posten zu Bellenz am passendsten und auch zum Nutzen der Obrigkeiten bewerkstelligt werden könnte.[121] Neun Jahre später wurde dem Fiskal Peter Rusca von Bellenz die Post also zugestellt, dass niemand sonst daselbst „ein Posthorn aushängen" und niemand anders woher Postrosse nehmen dürfe. Dafür hatte Rusca den Lohn wie von alters her zu beziehen.[122]

1653 schlug Diego Maderno der eidg. Tagsatzung vor, eine Wochenpost zur Erleichterung des Verkehrs zwischen der Eidgenossenschaft und Mailand einzurichten.[123] Der Plan wurde ausgeführt. Burgermeister und Rat teilten im September der Stadt Zürich mit, „dass der Fiscal Diego Maderno in Lauis eine wöchentliche Briefordinari von Mailand nach Luzern auf eigene Kosten eingeführt habe; da er dabei grosse Unkosten hatte, soll ihm niemand Nach (sic) oder Eintrag tun dürfen."[124] Aber schon 1661 wandte sich Maderno um Unterstützung für seine Postverbindung, die man allgemein „den Basler Courrier" nenne, nach Basel, da er sie sonst nicht aufrecht zu erhalten vermöge.[125] Es bestanden nun eben doch zwei getrennte Verbindungen über den Gotthard, und wenn auch Zürich der madernischen Post nach Luzern keinen Eintrag tun wollte, so betrachtete Maderno doch den Kurs Bergamo-Zürich als eine Beeinträchtigung seines Privilegs. Als „Postbeständer" beklagte er sich 1662 bei den katholischen Orten über seine Schädigung durch den Boten von Bergamo. Diese, im Verein mit Mailand Maderno stützend, sicherten ihm ihre Hilfe zu, damit er vom Bergamoerboten nichts mehr zu besor-

---

[121] Absch. V, II, 1887.
[122] Ebd., S. 1928.
[123] Absch. VI, I, 138.
[124] Rotach, S. 277.
[125] Buser, S. 12.

gen habe.[126] Nun suchte Maderno den ganzen Briefverkehr über den Gotthard in die Hand zu bekommen. Er gab sich für den obersten Kurier der ganzen Eidgenossenschaft aus und schloss mit dem Postmeister von Mailand einen Vertrag, wonach er alle Briefe nach Zürich befördern solle. Venedig aber veranlasste er durch das Anerbieten, alle amtlichen Briefe von und nach Zürich umsonst zu befördern, wenn ihm gegen Porto auch alle andern Briefe überlassen würden, zur Aufgabe des Kurses Bergamo-Zürich. Aber in Zürich hatte er sich verrechnet. Mit einem Aufwand von ungefähr 1000 Gulden jährlich übernahm nun Zürich selbst jenen Kurs. Auf der Tagsatzung aber beklagte es sich über den Missbrauch des Privilegiums durch Maderno — der 1667 zu 300 Philippstalern Busse verurteilt wurde — und beantragte, ihm das Postwesen abzunehmen und es der Zürcher Kaufmannschaft zu übergeben. Die Mehrheit der Orte entschied zu Gunsten Zürichs, aber die katholischen Orte und Basel hielten Maderno noch, bis seine Post der übermächtigen Konkurrenz von selbst erlag.[127]

Der Kampf zwischen der madernischen Post und der Zürcher Kaufmannschaft ist deshalb so bemerkenswert, weil wir es hier mit dem ersten Versuch auf Schweizerboden zu tun haben, ein Postmonopol, ein Regal zu schaffen. Schon Rusca wurde 1640 ein Monopol verliehen. Maderno richtete auf seine Kosten die Post nach Luzern ein und erhielt dafür ein Privilegium, auf Grund dessen er die private Konkurrenz zu beseitigen suchte. Der Versuch misslang, weil Maderno gegen das mächtige Zürich nicht durch das Interesse eines ebenso mächtigen Standes geschützt wurde und die katholischen Orte nicht wagten, die Konsequenz aus dem Regalgedanken zu ziehen

[126] Absch. VI, Ia, 576, 581.
[127] Absch. VI, I, 721, 784.

und nur den privilegierten Boten den Durchgang durch ihr Gebiet zu gestatten.

Zwar fasste das Regal nun im Norden der Schweiz Fuss, in Schaffhausen, wo Johann Niklaus Klingenfuss den Botendienst verwaltete und sich dann, um festen Rückhalt und direkten Anschluss an das Taxissche Postnetz zu gewinnen, das Postregal vom Generaloberstpostmeister des Reichs als Erblehen zusichern liess.[128] Aber Schaffhausen besass ein so kleines Gebiet und war zudem ausserhalb der schweizerischen Transitrouten gelegen, dass die Einführung des Regals hier fast unbemerkt vor sich gehen konnte.

Wie war das Regal entstanden? Wir erinnern uns, dass die Taxis ihre Postrouten gegen eine jährliche Pauschalsumme zu unterhalten hatten. Als die Auszahlung stockte, zahlten auch die Taxis ihre Postmeister nicht mehr, und das Postwesen geriet in Verfall. Der Kaiser bedurfte aber unbedingt der postalischen Verbindung. Da schlug Leonhard von Taxis Kaiser Rudolf II. vor, die Posten auf eigene Kosten zu unterhalten und zudem die kaiserlichen Schreiben unentgeltlich zu befördern, wenn ihm dafür das Monopol im Reich verliehen werde. Der Kaiser ging darauf ein, ernannte Taxis 1595 zum Generaloberstenpostmeister und erklärte 1597, ermutigt durch den Grosshandel, der den Vorteil der Taxisschen „Überlandpost" kennen gelernt hatte, „das Postwesen im h. Reich für ein hochbefreites kaiserliches Regal, das Nebenbotenwerk, dessen sich etliche Handelsleute und Privatpersonen gelüsten lassen, als ein Missbrauch, Unterschleif und unziemliche Gewinnsucht."[129] Nur für

---

[128] S. Bavier, Die Strassen der Schweiz, S. 131. Zürich 1878. — Ch. Hoch, Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz, im Berner Taschenbuch 1884, S. 85 f.

[129] Stängel, Das deutsche Postwesen in geschichtlicher und rechtlicher Beziehung, S. 15. Stuttgart 1844.

seine Stammlande behielt sich der Kaiser ein eigenes Postwesen vor. Um das Errungene der Familie für immer zu sichern, wusste Leonhards Nachfolger, Lamoral von Taxis, von Kaiser Matthias 1615 „das Generalpostmeisteramt über die Posten im Reiche als ein von neuem angesetztes Mannlehen und Reichsregal“ zu erhalten.[130] In der Folge wurde das Postregal auch von den Landesfürsten als ein ihrer Souveränetät zugehöriges Recht beansprucht.

Es erübrigt, neben der Briefbeförderung noch kurz der Personenbeförderung Erwähnung zu tun. Wir haben hingewiesen auf das Geleite als den Ursprung der gewerbsmässigen Personenbeförderung. Die „Reise-Instruktion“ des Bernh. Breydenbach von 1483 berichtet, wie man von Worms bis zum Fernpass von Stadt zu Stadt Geleit nehmen könne: „zu Geysslingen nympt man der Knecht eynen der von Ulmen geleydt biss geyn Ulmen 111 myle (so), allenthalben gut Herberge . . . Item zu Memmingen nymt einen staitknecht, der ryt mit geyne Kemptenn.“ [131] Auch die bernischen Stadtreiter begleiteten, wie wir wissen, fremde Reisende.

Eine regelmässige Passagierbeförderung finden wir bei den Lindau-Mailänderboten, die neben Briefen und Paketen auch Reisende nach Italien führten und sie nicht „allein mit Speiss und Trank, sondern auch mit Pferden ond guter servitu nach dem besten“ versahen.[132] Auch die Boten des Lyonerordinari nahmen Reisende mit sich. Die Burger Berns aber vertrauten ihre reisenden Söhne der Obhut der bernischen Boten an.

Die italienischen, französischen und deutschen Postlinien hatten von Anfang an nicht nur der offiziellen Briefbeförderung zu dienen, sondern das schnelle und

---

[130] Stängel, S. 19.

[131] Nach Huber, S. 56. Ohne Quellenangabe.

[132] Lenggenhager, S. 147.

sichere Reisen der fürstlichen Gesandten mit untergelegten Pferden zu ermöglichen. Von Station zu Station wurde der Reisende von einem Führer begleitet. Das ist die Form des Reisens „auf der Post".[133]

Seit der Mitte des 16. Jahrhunderts begannen Metzger und Wirte Landkutschen zum Fremdentransport zu organisieren. Der Wirt zur „Laterne" in Genf, „francuois Clert genant bon Jehan" brachte 1560 in fünf Tagen einen „Rolwagen voller Engellender usz Jenff alhär gehn Basel".[134] 1646 gründete Klingenfuss eine Posthalterei in Schaffhausen zur Beförderung von Reisenden nach Basel, Solothurn, Luzern, Bern, Lausanne, Genf.[135]

Die Sicherheit und Zuverlässigkeit aller dieser Verkehrsanstalten war in der Schweiz verhältnismässig gross. Überall wurde viel Gewicht auf die Sicherheit der Strassen gelegt. Unzuverlässige Boten wurden empfindlich gestraft.

So lagen die Verhältnisse, als plötzlich, am 27. Sept. 1675, Bern seine Nachbarn mit der Nachricht überraschte, dass es zur Vermeidung der bisherigen grossen Kosten für Briefbeförderung, und um zugleich die Briefe häufiger und schneller besorgen zu lassen, das hohe Postregal, „so weit unser Bottmässigkeit sich erstrekt", seinem lieben Burger Beat Fischer und Mithaften übergeben habe. „Dessen haben wir euch unser g. E. A. E. M. und H. nachrichtlich zu vernemmen geben wollen, damit zu bestellung euerer briefen an uns, Ihr euch belieben lasset, angezogenen Post euch ertheilender anleitung nach zu bedienen, mit freund Eidgnössichem Ersuchen, dises nicht nur uns, sondern der gantzen Eidgnossschaft

---

[133] Ohmann, S. 44.

[134] Fr. Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 428. Basel 1886. — Th. v. Liebenau, Das Gasthof- und Wirtshauswesen der Schweiz in älterer Zeit, S. 57. Zürich 1891.

[135] W. H. Matthias, Über Posten und Postregale I, 188. Berlin 1832.

sehr bequemme und nutzliche Werk mit eueren befürdersamen gunsten anzusehen.“ [136]

Was war in Bern vorgegangen?

Beat Fischer und die Post.

1. Die Begründung des Regals.

Um die Jahreswende 1674 auf 75 wurde von einem gewissen Barthlome Berner, dem damaligen Schultheissen Frisching ein anonymes Memorial eingereicht und von diesem am 4. Januar 1675 den Räten vorgelegt.[137]

„Under die Hochen Regalia eines Fürsten oder Stands wirt auch mitgezehlet das Recht und Authoritet in seiner Bottmässigkeit Ordinari und extra Ordinari Posten und Botten anzuordnen.“ Es ist das ein so hohes Regal, dass einige Fürsten und freie Stände im Deutschen Reich, die andere Regalrechte geniessen, dieses jedoch nicht besitzen, sondern zusehen müssen, wie derjenige, „der dises Regale von Ihr Keyserlich May. zu Lehen hat, selbiges administriere.

Dannenhero dann folglich zu schliessen, dass Ihr Gn. als ein absoluter und von Niemanden als von Gott dependierender Stand, in dero Landen und Gebieten dises hoche Regale auch gebühre und dessen zu geniessen und nach belieben darinn zu verordnen wol befüegt seye. Es scheinet auch gar, dass in einem wol policierten Stand eine gute anstell- und anordnung der Posten und Botten hochnotwendig seye: zumahlen dadurch nicht nur des Stands expeditiones und briefen schleunig und sicher an ihr Orth verschaffet werden, sondern den burgern und einwohnern der Stetten und dess Lands hierdurch dise grosse bequem-

[136] A. u. Schr. Nr. 1. Lit. A, 55.

[137] Zb. G, 755. A. u. Schr. A, 9.