

Historische Notizen über die Organisation der ersten Postverbindungen über die Schweizer Alpen

Autor(en): **Hoch, Charles**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Berner Taschenbuch**

Band (Jahr): **35 (1886)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-125250>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Historische Notizen

über die

Organisation der ersten Postverbindungen über die Schweizer Alpen.

Von Charles Hoch, Sekretär des internationalen Postbureau.

(Aus dem Französischen übersetzt.)

Schon öfter wurde die Frage behandelt, seit welcher Zeit der Handel daran gedacht habe, sich einen Weg über die Alpen zu bahnen und regelmäßige Postverbindungen daselbst einzurichten, um sich eines direkten Weges zwischen dem Norden und Süden Europa's zu versichern; so im „Archiv der Posten und Telegraphen“, das in Berlin erscheint, und in der interessanten Arbeit des Herrn Alt-Bundesrath Bavier, „die Straßen der Schweiz“ zc. Man weiß nun auch, daß der St. Gotthard, derjenige Alpenpaß, welcher jetzt die größte Wichtigkeit für den Verkehr Europa's hat, gerade am längsten vom internationalen Handel nicht nur vernachlässigt wurde, sondern ihm auch noch zu Anfang des 17. Jahrhunderts gänzlich unbekannt war; also zu einer Zeit, da der Brenner in Oesterreich, der Mont Genis und kleine Bernhard in Frankreich, der Septimer, der Julier, der große Bernhard und der Simplon schon ihre Geschichte hatten und seit

Langem von den Kaufleuten benutzt worden sind, welche Geschäftsverbindungen mit Deutschland, England, Frankreich, Italien und dem Orient unterhielten.

Nur langsam nahmen übrigens diese Verbindungen den Charakter regelmäßigen Austausches der Posten und Güter an; und es war gerade in der Schweiz, daß sich dieser Neuerung die größten Schwierigkeiten entgegensetzten, Dank der Zersplitterung der Kantone, der gegenseitigen Mißgunst, dem Mißtrauen und der Eifersucht, welche von den Einrichtungen des eidgenössischen Bundes unzertrennlich zu sein schienen.

Schon von diesem Standpunkt aus, denke ich, wird es interessant sein, einen Blick auf die vielen so schwierigen Verhandlungen zu werfen, welche diesen Veränderungen vorausgehen mußten. Diese Studie gestattet uns zugleich, sozusagen der Eröffnung der regelmäßigen Verkehrswege über einige der bedeutendsten Alpenpässe beizuwohnen.

Wir haben schon erinnert, daß die Gotthardstraße, zu Ende des Mittelalters wenigstens, noch nicht als internationaler Verkehrsweg galt; sogar der Name des Passes war unbekannt, denn man nannte ihn Urjerenberg.

Sein jetziger Name entstand erst spät, lange nachdem im 14. Jahrhundert das Kloster Dissentis auf der Berghöhe eine kleine dem heil. Gotthard gewidmete Kapelle erbaut hatte. Uebrigens bezweckte das Kloster, welches dem Hause Oesterreich gehörte, durch diesen Bau nicht etwa den kaufmännischen Verkehr zu begünstigen. Sein Mangel an gutem Willen gab sogar Veranlassung zu häufigen Konflikten mit den Leuten von Uri, welche viele Beziehungen mit den italienischen Gemeinden der Südseite des Gotthard unterhielten.

Die genannte Kapelle, welche der Anfang des jetzigen Hospizes war, war demnach weit eher dazu bestimmt, die Herrschaftsrechte des Klosters auf dem Urserenberg zu befestigen. Es war auch im speziellen Interesse des Kantons Uri, daß die Tagsatzung in den Jahren 1407, 1473, 1515, 1560, 1569 und 1571 sich mit dem Gotthard oder vielmehr mit dem Urserenberg und dem Platiser beschäftigten mußte. Die Straße über den Gotthard erhielt erst einige Wichtigkeit für den Handel, als der Graf von Fuentes, der spanische Gouverneur in Mailand, die Festung Fuentes erbaute, welche die Alpenpässe des Kantons Graubünden überwachen sollte.

Erst damals, also im Anfang des 17. Jahrhunderts begannen Reisende und Waaren die Gotthardstraße zu benutzen; aber es geschah nur, um sie, zum großen Aerger des Kantons Uri, wieder zu verlassen, sobald im Jahr 1639 der Friede zwischen der rhätischen Republik und Spanien geschlossen war. Noch dachte man nicht daran, die Straße zu einem regelmäßigen Verkehr zu benutzen und sie diente einstweilen nur der lokalen Verbindung zwischen den Waldstätten und den italienischen Landvogteien.

Allerdings ergibt sich aus einigen Urkunden, daß doch Zürich schon damals einen Waarenverkehr zu Fuß über den Gotthard unterhielt. Die Untersuchungen, die man später machte, um zu erfahren, ob der Gotthard auch im Winter passirbar sei, beweisen aber, daß die Zürcher Kaufleute die Straße nur in der guten Jahreszeit benutzten. Man kann also wohl annehmen, daß *Beat Fischer*, Herr zu Reichenbach*), der Erste war, welcher den Gott-

*) Vergl. über ihn Sammlung Bern. Biogr., S. 365—377 mit dessen Portrait.

hard als regelmäßige Poststraße zu benutzen dachte. (Vergleiche Taschenbuch 1885.)

Seine Absicht war es, der Schweiz eine unabhängige direkte Poststraße zu geben, welche England, die Niederlande und die bedeutendsten Städte am Rhein mit Italien, Venedig, Rom, Florenz und Neapel verbinde.

Wenn dieses Unternehmen gelang, so legte es den großen Handelsverkehr zwischen dem Norden und Süden Europas und mit dem Orient in die Schweiz, in Berns und Zürichs Hände.

Das Unternehmen war aber weder leicht noch einfach auszuführen; zuerst mußte man den Beistand der Zürcher Post zu gewinnen suchen, welche von dem kaufmännischen Direktorium der Stadt betrieben wurde; sodann mußten die Empfindlichkeiten der katholischen Kantone beschwichtigt werden, die, obschon ihnen große Vortheile von diesem Unternehmen erwuchsen, doch einige Bedenken trugen, ihren Handel zweien protestantischen Kantonen, den reichsten und bedeutendsten der Eidgenossenschaft sozusagen zu übergeben.

Man mußte endlich alle Befürchtungen in den Nachbarländern vermeiden, hauptsächlich in Frankreich, Mailand, Spanien und Venedig, deren stürmische Politik leicht in diesem Plane eine Bedrohung ihrer Interessen sehen konnte.

Das ist es, was der folgenden Studie über die von Beat Fischer angefangenen Verhandlungen mit der Kaufmannschaft von Zürich zu einem regelrechten Postdienst über den Gotthard ihr eigenthümliches Interesse gibt.

Diese Verhandlungen nehmen oft eine so geheimnißvolle Wendung, daß man glauben könnte, es handle sich darum, sich gegenseitig politische Fallen zu stellen; sie werfen jeden-

falls ein sonderbares Licht auf den Stand der internationalen und kantonalen Beziehungen in jener Zeit, welche offenbar weder freundlich noch aufrichtig waren.

In einer Denkschrift, welche man als geschichtliche Darlegung dieser Verhandlungen bezeichnen kann, und die zu einer Zeit geschrieben zu sein scheint, da diese nahe daran waren, zu scheitern, beglückwünscht sich Beat Fischer, die Einrichtung der Berner Post, von Genf bis Basel und Zürich, gut ausgeführt und die großen Schwierigkeiten, welchen er bei diesem Werk begegnet war, geebnet zu haben. Nun, sagt er, handelt es sich darum, einen Postdienst einzurichten, welcher dem internationalen Briefverkehr eine größere Schnelligkeit verleiht, indem er den Weg über den Gotthard einschlägt. Er sah aber ein, daß diese neue Aufgabe nicht weniger Schwierigkeiten bereiten werde, als die andere, und „eine starke Applikation des Geistes als des Leibs erfordern“ werde, und gab daher seine Stellen als Deutsch-Seckelmeister, Münzmeister und Landvogt von Wangen auf, ehe er sich an die große Aufgabe wagte.

Vor Allem mußte er dafür sorgen, die Bedenken zu beseitigen, welche ihm von Zürich kommen könnten.

Diese Stadt unterhielt seit einiger Zeit einen Waarenverkehr über den St. Gotthard.

„Von den Diffikultäten, die ich Anfangs besorgt, lag mir nur noch eine im Weg, nemlich die, so ich von Seiten Zürichs wegen ihres seit langen Zeiten über den Gotthard trabenden Botten zu befürchten hatte“ *).

Zu diesem Zweck veranlaßte Beat Fischer mit dem Zürcher Rathsherrn Kaspar von Muralt und andern Mit-

*) Wie oben mitgetheilt, war indessen dieser Verkehr kein regelmässiger.

gliedern der Kaufmannschaft von Zürich eine Zusammenkunft, welche 1687 in Aarau stattfand. Nach einigem Widerstreben gaben die Zürcher nach und nahmen B. Fischer's Projekt an. Um zu einem endgültigen Schluß zu kommen, hatte Fischer sodann noch eine von der Zürcher Kaufmannschaft genehmigte Konferenz mit K. v. Muralt in Knonau, bei welcher auch Oberst Beroldingen von Belinzona als bewährter Rath anwesend war. Das Protokoll dieser wichtigen Verhandlung, welches von den Anwesenden unterzeichnet worden ist, trägt das Datum: 1688 am 9. Februar.

Die beiden Theile, d. h. einerseits die Kaufmannschaft von Zürich, vertreten durch „den hochgeachteten, wohlledlen, besten, fürnemen, fürsichtigen und weisen Herren K. v. Muralt“, andererseits der „auch wohlledle, veste, fürneme, fürsichtige und wise Herr Beat Fischer“, letzterer als Vorsteher der Bernischen Posten, kamen hier überein, alles Nöthige zu thun, damit der Verwirklichung ihres Projektes nichts im Wege stehe.

Sie verpflichteten sich, die Kosten dieses Dienstes zu gleichen Theilen zu übernehmen und ebenso die etwaigen Einnahmen zu theilen.

Beroldingen erhielt den Auftrag, die katholischen Kantone vertraulich davon zu benachrichtigen und sie dafür günstig zu stimmen. Für seine Regierung gaben ihm B. Fischer und v. Muralt zweifache Instruktionen mit, die eine vertraulich, die andere bestimmt, im nöthigen Fall vorgewiesen zu werden.

Man ersuchte ihn unter Anderem, mit der größten Vorsicht, aber nach seinem Gutfinden, in Mailand zu erforschen, wie man dort die Benutzung der Gotthardstraße aufnehmen, im Fall daß die Splügenstraße, von der wie

es scheint ebenfalls die Rede war, aufgegeben würde; er soll sich zugleich dessen versichern, ob der mailändische Postmeister dazu zu bringen wäre, dem Gotthardprojekt das Wort zu reden, wenn man ihm den Gewinn von einer gewissen Anzahl von Briefen in Aussicht stellte.

Die Gotthardpost sollte in Mailand dieselben Vortheile genießen, wie die Posten von Lindau und von Zürich, nämlich die nach Mailand selbst bestimmten Briefe und Pakete daselbst abzugeben, und die Sendungen von dort einzusammeln, während die weiterhin gehenden Briefe dem Mailändischen Postamt überlassen würden.

Wenn es Beroldingen nicht möglich wäre, das zu erreichen, so soll er sich begnügen, zu verlangen, daß das Postbureau in Mailand die Briefe und Pakete der Gotthardpost abnehme, ihr das dafür schuldige Porto bezahle, und den Transport desjenigen vergüte, was es etwa frankirt empfangen hätte; alles das unter Vorbehalt derjenigen Rechte, welche die Zürcher Kaufmannschaft zur Zeit daselbst besitzt. Wenn das Postbureau in Mailand auch auf diese Bedingungen nicht eingehen würde, so sollte sich Beroldingen an den dortigen Gouverneur wenden und in bester Weise hier sein Ziel zu erreichen versuchen.

Bei seiner Heimkunft sollte Beroldingen endlich sich in Lugano erkundigen, wie man die Post-Pferde unterbringen könne und was für Kosten daraus entstehen würden.

Die Instruktionen, welche Beroldingen bevollmächtigt war, den katholischen Kantonen mitzutheilen, besagten: Da er, Beroldingen, wünsche, daß die Straße über den Splügen für den Briefverkehr nach italienischen Stationen nicht zu Stande komme, habe er Hoffnung gemacht, daß nicht nur die Schwierigkeiten der Errichtung eines Postdienstes über den Gotthard beseitigt würden, sondern auch

von Seiten derjenigen Kantone, durch deren Gebiet diese Straße ginge, zu Gunsten des letztgenannten Weges alle denkbaren Erleichterungen und alle wünschbaren Förderungen gewährt werden würden. Man überließ es ihm, nachzuforschen, ob vielleicht, im Fall der Gotthard den Vorzug vor dem Splügen finde, die katholischen Kantone geneigt wären, den Unternehmern und ihren Rechtsnachfolgern eine Konzession und die nöthige Sicherheit für die Zukunft zu geben. Man wünschte zu wissen, auf welche Unterstützung man von ihrer Seite zählen könnte für den Straßenunterhalt im Winter, für die Verbesserung und Unterhaltung des Weges überhaupt, sowie für die Besorgung der nöthigen Arbeitsleute und für die Befreiung von Zöllen u. s. w.

Den 29. Februar erhielt Oberst Beroldingen neue Weisungen von Zürich, worin man ihm anbefahl, auf die Vortheile hinzuweisen, die der Dienst der Gotthardpost für die Stadt Mailand und das dortige Postamt bringen müßte; zu diesem Behuf trug man ihm auf, über folgende Punkte sich zu erkundigen:

Erhält das Postamt von Mailand Sporteln, und von welchen Briefen, die von Frankreich kommen oder dorthin gehen? Wie viel trägt ihm jeder einzelne Brief ein?

Wie viel Zeit braucht ein Brief, um von Amsterdam nach Mailand und wieder zurück zu gelangen?

Wie lange geht es, bis man auf einen nach Amsterdam geschriebenen Brief in Mailand die Antwort erhält, und wie viel kostet ein solcher Brief?

Wie oft in der Woche gehen Courriere von Mailand nach Amsterdam?

Wie viel Zeit brauchen Briefe von Lyon oder Paris, um nach Mailand zu gelangen, und welches ist die Taxe eines einfachen Briefes von Lyon oder Paris nach Mailand?

Ueberdies fanden B. Fischer und v. Muralt es zweckmäßig, einen eigenen Fachmann zu senden, dem sie auftrugen, sich einerseits mit den lokalen Behörden der katholischen Kantone und andererseits mit den wichtigsten Personen von Como und Mailand u. s. w. in's Einvernehmen zu setzen.

Man wählte dafür den Direktor der Zürcherpost, Hrn. Daniel Drelli, welchem man eine Denkschrift mitgab, die ihn leiten könnte bei seinen Verhandlungen. Sie enthielt sehr ausführliche Instruktionen darüber, welche Leute er auf seiner Reise besuchen, welche Erkundigungen er einziehen und welche Haltung er bei den verschiedenen Personen annehmen sollte.

Die Denkschrift betreffend die Unterhandlungen mit den Kantonen betonte gehörig die Konkurrenz, welche der Splügen jedenfalls dem Gotthard bereiten würde. Wenn auch zweimal in der Woche eine Post über den erstern dieser Pässe zu Stande käme, so würden Bern und Zürich nichts desto weniger dem Gotthard den Vorzug geben, wenn sie von den katholischen Kantonen nur irgend welche günstige Zusicherungen erhielten.

Da die Ausführung des Projektes einen bedeutenden Vorschuß an Geld nöthig mache, hauptsächlich in den ersten Jahren, so solle man den Unternehmern und ihren Rechtsnachfolgern ein ausschließliches Monopol zugestehen auf den Waarentransport, und demzufolge in allen interessirten Kantonen jeden anderweitigen Post- und Botenverkehr, zu Fuß und zu Pferd, zu Wasser und zu Land, untersagen.

Da andererseits der genannte Postdienst den katholischen Kantonen viele Vortheile aller Art bieten werde,

müsse derselbe billigerweise so viel wie möglich erleichtert werden, dadurch daß man den Boten Hülfe und Schutz leiht und sie, sowie ihre Depeschen, von allen Zöllen, Geleitgebühren und Straßengeldern befreit. Da die katholischen Kantone Mailands Verbündete waren, verlangte man, daß sie auch ihren Einfluß geltend machen, wenn wider Erwarten Schwierigkeiten begegnen würden in Bezug auf den Postdienst zwischen Lugano und Mailand. Ebenso sollten die lokalen Behörden und die katholischen Landvögte den Befehl erhalten, Alles zu beseitigen, was dem Unternehmen im Wege stehen könnte.

Für den Fall, daß im Winter die Höhe des Gott- hard mit Schnee bedeckt sei, und außerordentliche Ausgaben für den Transport der Boten und Courriere nothwendig würden, wünsche man die Erlaubniß zu erhalten, diese Kosten auf die Reisenden zu vertheilen, wie es anderwärts überall üblich sei.

„Zu Bezeugung schuldigen Respekts und dankbarer Erkenntnuß hohen obrigkeitlichen Schirms und Beförderung“ sind die Unternehmer bereit, alle amtlichen Schreiben auf ihrem Wege, d. h. alle Briefe, welche von den Kanzleien der Kantone verschickt werden oder direkt an sie gerichtet sind, unentgeltlich zu besorgen. Was die Privatbriefe anbelangt, so sollen dieselben eine einfache Taxe von einem Bagen bezahlen, von Luzern, Altorf, Brunnen, Zug bis Lugano — oder auch bis Mailand, wenn man die Erlaubniß des Verkehrs bis zu dieser Stadt erhält — und dieselbe Taxe auf der umgekehrten Route. Im Verhältniß zur Entfernung und zum Gewichte wird die Gebühr erhöht.

Der Postdienst selbst wird auf folgende Weise eingerichtet werden: Die Briefe werden von Basel aus über

Luzern, und von Zürich über Zug, Brunnen und Altorf, Tags wie Nachts verschickt werden und ungefähr dreimal vierundzwanzig Stunden brauchen bis nach Mailand oder zurück. Die Sendung wird zwei Mal in der Woche stattfinden; das nämliche gilt für die Briefe von oder nach Bern, Freiburg, Solothurn und andere Schweizerstädte, welche diese Straße wählen, ebenso für fremde Briefe.

Die betreffenden katholischen Kantone wurden übrigens eingeladen, die Unternehmer von allen Bedenken in Kenntniß zu setzen, welche sie gegen diese Anordnungen haben könnten.

Die dem Direktor Drelli mitgegebenen Instruktionen schrieben ihm vor, die Denkschrift, deren Inhalt wir eben mitgetheilt haben, dem Kommandanten Feer in Luzern und Landammann Bäßler in Altorf zu überreichen. Er sollte „so viel kommlich und mit manier“ von denselben zu vernehmen suchen, inwiefern der Vorschlag Aussicht habe, von ihrer Regierung angenommen zu werden. Hauptsächlich bei Landammann Bäßler sollte Drelli darauf dringen, die Meinung der Kantone kennen zu lernen, und dabei sich zugleich zu erkundigen, welche Leute man zu diesem Dienst brauchen könnte, und ob für die Strecke von Amsteg nach Giornico Fußboten vorzuziehen wären.

Bei seinem Uebergang von Altorf nach Lugano, sollte Drelli untersuchen, ob vielleicht der Weg noch kürzer auszuführen wäre, als man es vorgeesehen; ob es möglich wäre, mit einigen Ausgaben — und mit welchen — die Straße auch im Winter und bei jeder Witterung gangbar zu machen; und ob es nicht angemessen wäre, zu diesem Zwecke einen Vertrag mit der Gemeinde von Urseren oder von Airolo abzuschließen; und endlich, wie hoch annähernd

die Kosten sich belaufen würden, für die Strecke von Altorf aus bis Mailand oder Bergamo.

Drelli erhielt den weitem Auftrag, sich ganz im Geheimen in Lugano einer vertrauten Person zu versichern, welche die Stelle eines Agenten bekleiden könnte; sodann den venetianischen Postbeamten zu Bergamo, Cortinovis, wenn derselbe sich in Como befände, zu fragen, ob er geneigt wäre, die Taxen für die nach den venetianischen Staaten gehenden Briefe zu ersehen und die Antworten abzugeben; zu untersuchen, ob der Abgang der Boten von Bergamo nach Venedig nicht denjenigen der Gotthardstraße angepaßt werden könne; sich zu erkundigen, ob gar keine Gefahr für diesen Verkehr durch das mailändische Gebiet zu fürchten sei; — festzustellen, welche Taxen man von Bergamo bis Venedig und andere venetianische Orte bezahle; wie oft und in wie viel Zeit die Besorgung der Briefe stattfinde; und schließlich Cortinovis zu fragen, wie viel er allfällig für den Transport der Briefe zwischen Lugano und Bergamo verlangen würde.

In Mailand sollte Drelli bei dem Banquier Morosini die nöthigen Erkundigungen einziehen, einen Brief von Muralt an einen gewissen Bondichi abgeben und einen andern an Stoppani, den Oberbeamten des mailändischen Corriere Maggiore; er sollte erfahren, ob die Regierung den Stoppani ermächtigen würde, im Namen des Corriere Maggiore zu verhandeln, und im bejahenden Falle auch eine Zusammenkunft vorschlagen, um die Frage in aller Ruhe zu besprechen.

Es verstand sich indessen von selber, daß Drelli nicht zu eindringlich auftreten durfte; man mußte Stoppani glauben lassen, daß derselbe persönlicher Angelegenheiten halber nach Mailand gekommen sei („wird er sich an-

stellen, ob er anderer, eigener, und nicht dieser Geschäften wegen expreß, dorthin gereist were“). Er sollte ja nicht hitzig werden, sondern stets „kaltfinnig“ so reden, als ob es Bern und Zürich vollkommen gleichgültig sei, ob Gotthard oder Splügen; und als ob sie sich begnügen mit dem, was allfällig von Mailand zu erwarten sei, wenn die Gotthardstraße den Vorzug erhalte. Er darf sogar zu verstehen geben, Bern und Zürich ziehen eigentlich die Splügenstraße vor, weil man nicht mit so vielen Staaten zu verkehren hätte, und die Straße somit mehr Sicherheit für eine lange Dauer biete, und weil man zudem weniger zu fürchten habe, den Verkehr im Winter gestört zu sehen.

Wenn Stoppani die Meinung theilt, die man ihm eröffnet, so ist Drelli bevollmächtigt, mit ihm einen Vertragssentwurf ad referendum abzufassen, dessen Grundzüge ihm in allen Einzelheiten vorgeschrieben sind.

Drelli verreiste Mitte April 1688, und die erste Nachricht, die wir von ihm finden, kommt aus Altorf vom 25. April. Er meldet seine glückliche Ankunft in Luzern. Er hat mit Kommandant Feer und dem Staatssekretär Keller verhandelt und bei diesen Herren Abends ein Galasouper eingenommen „mit höchster Ehrbezeugung“. Auf Kellers Rath und da er sein eigenes Pferd mit sich hatte, entschloß er sich, die Reise bis Flüelen zu Land, statt zu Wasser zu machen. Fünf volle Stunden hat er auf ganz schlechten Straßen bis Brunnen zurückgelegt, und hatte hier eine geheime Unterredung mit einigen Leuten. Sie führte aber zu keinem Resultate. Endlich um 3 Uhr Abends langte er in Altorf an; da Landammann Bähler fortgeritten war, so konnte er ihn erst um 5 Uhr sehen.

Landammann Bähler erzählte ihm, daß die Denkschrift von Knonau ihm erst in der vorigen Woche von Luzern zugeschickt worden sei, mit der Weisung, entweder schriftlich oder dann an der nächsten Konferenz der katholischen Kantone mündlich seine Antwort zu geben. Diese Letztern sind dem Unternehmen wohl gesinnt und werden ihr Möglichstes thun, daß es gelinge. Da der Verkehr zum größten Theil durch ihre Lande gehen wird, so wird es angemessen sein, so viel als möglich von ihren Unterthanen zu beschäftigen. Landammann Bähler hat versprochen, daß das Unternehmen von allem Straßengeld und Zoll befreit sein solle; er unternimmt es auch, in Altorf Jemand zu finden, der zur Leitung des Hauptbureau passend wäre. Seine Meinung ist, daß der Postdienst nur bis Göschenen mit Pferden besorgt werden solle. Die eigentliche Bergstraße sei für Pferde unbrauchbar, während Fußboten sie leicht benützen können. Ueber die Reinigung der Straße von Schnee besteht eine Bestimmung, welche Drelli in Urseren bei Ammann Müller erfahren könne; dieser werde ihm überhaupt alles Einzelne berichten.

Ein folgender Brief Drelli's zeigt an, daß er nach dem Nachessen mit Karl Ant. Lusser, dem Sohne des Wirthes zum Adler in Altorf, und Landschreiber „con bella maniera in Diskours gerathen“ sei über die Postangelegenheit. Aus diesem Gespräch, bei welchem die beiden Betheiligten sich vorsichtig sondirten, ergab sich, daß die Sache dem Lusser schon bekannt sei, und daß derselbe bei den katholischen Kantonen eine günstige Aufnahme erwartet. Er erklärte „in summa confidenza“: da es im Interesse des Landes Uri liege, mit Italien in direktem Verkehr zu stehen, so sei Jemand gekommen,

um dem Kanton selber die Einrichtung eines Postdienstes anzubieten, der um so einträglicher sein würde, da der päpstliche Statthalter, sowie die Gesandten von Spanien und Savoyen ihm ihre Depeschen übergeben wollen.

So hätten sich nun mehrere Personen daran gemacht, dieses Projekt zu studiren. Einige hätten Lusser sogar aufgefordert, sich der Sache anzunehmen; aber er habe es abgelehnt, weil nach seiner Ansicht dieser Postdienst demjenigen Zürichs Schaden würde, ohne Uri zu nützen.

Lusser hatte vernommen, daß Zürich und Bern unter günstigen Bedingungen eine Post einrichten wollten, und bot seine Dienste an, wenn man deren bedürfe; er verlangte nur, daß man ihm sage, was er zu thun habe. In folgender Weise hielt er es für möglich, eine Post von Altorf nach Lugano zu eröffnen:

Von Altorf nach Wasen, 4 Stunden; von Wasen nach Urseren, 2 Stunden; den Berg würde man im Winter in 5 bis 6 Stunden zu Fuß überschreiten und im Sommer zu Pferd in höchstens 4 Stunden. Von Airolo nach Giornico, 4 Stunden; von Giornico nach Bellinzona, 4 Stunden. Lusser behauptete, es sei möglich, den Gotthard zu jeder Zeit zugänglich zu machen. Wenn man einen Eilbotendienst einrichte, könnte man von Basel nach Altorf in 15 Stunden kommen, von Altorf nach Lugano in 27 Stunden und von Lugano nach Bergamo oder Mailand in 8 Stunden, macht zusammen 50 Stunden.

Lusser scheint von Anfang an für das Projekt gewonnen worden zu sein, denn am folgenden Morgen beim Abschied vertraute er Drelli, immer unter strengem Geheimniß an, daß vor einigen Wochen „ein gewisser Graf“ aus Mailand ihn brieflich gebeten habe zu helfen, damit

die katholischen Kantone ihm ein Privilegium zu Gunsten des Corriere Maggiore geben. Der Graf wolle einen Postdienst durch die Kantone einrichten und habe ihm eine schöne Belohnung zugesichert. Luffer habe ihm aber geantwortet, daß er ihm nicht dienen könne. Er wollte Drelli diesen Brief zeigen, da aber bei 30 Priester, zu einem Kapitel versammelt, bei ihm im Wirthshause waren, so hat er dazu keine Zeit gefunden und versprochen, ihn bei der Rückkehr vorzuweisen.

Drelli berichtet von seiner weitem Reise: In Hospenthal habe der Amtmann Müller ihm erklärt, es sei unmöglich, den Weg auch während der Stürme gangbar zu machen, selbst wenn man 100 Personen anstellen und die größten Kosten nicht scheuen wollte. Sobald Gefahr vorhanden sei, könne man die Leute vom Gebirge weder mit Geld noch Silber dazu bringen, hinauf zu gehen. Diese Behauptung wurde Drelli später von andern Leuten bestätigt. Alle erklärten, daß, wenn es nicht gar zu arg sei, ein Fußbote noch über den Paß gehen könne, sofern nur 1, 2 bis 3 Arbeiter ihm den Weg bahnen. Was aber diese paar Arbeiter nicht im Stande seien zu thun, das sei alsdann Hunderten ebenso unmöglich. Indem man das Nöthige zahle und tüchtige Mannschaft anwerbe, könne man aber erst ein Ziel erreichen, woran Andere aus Mangel an Einsicht gescheitert seien. Wenn die Gemeinden an beiden Abhängen die Straße für Schlitten oder Saumthiere einrichten lassen, müßte man ihnen je nach der Jahreszeit 30 bis 100 Reichsthaler zahlen. Es komme übrigens oft vor, daß es unmöglich sei, die Straße für solchen Verkehr offen zu halten, während ein erfahrener Fußgänger sich immer noch durchfinden könnte. Amtmann Müller habe auch seine Dienste angeboten und den Rath

gegeben, von Altorf nach Urseren die Post zu Pferde zu bringen, im Winter aber eher zu Fuß die Schöllinen zu ersteigen. Man soll in Altorf, in Wasen und in Urseren ein Pferd bereit halten; es werde das in der Woche für jedes 2 Reichsthaler kosten.

Es wird genügen, die Stunde der Abreise des Boten von Wasen zu kennen, um ihm, wenn nöthig, über die Höhe der Schöllinen Hülfe zu schicken. Um die Paßhöhe zu überschreiten, wird es am besten sein, Männer von Urseren zu benutzen, welche mit dem Wetter und den Wegen vertraut sind. Jedes Mal, wenn Amtmann Müller den Verkehr für möglich hält, wird er die Männer abschicken und die ihnen nöthigen Vorläufer mitgeben; jeder derselben wird 20 Baken kosten.

Amtmann Müller vermuthete, der Landessekretär Capoletti werde bereit sein, den Dienst in Airolo zu versehen. In Airolo, Giornico, Bellinzona und Lugano, immer vier Stunden von einander entfernt, müssen Postpferde stehen. Im Weitern glaubte Müller, eine Beschleunigung des Dienstes würde man nicht erreichen, wenn man zu Fuß bis Giornico ginge; denn wenn die Boten überladen seien, so kommen sie nicht schnell vorwärts; es wird also zweckmäßig sein, ein Pferd in Airolo zu halten.

In seinem Bericht vom 8./18. Mai 1688*) meldete Drelli, daß er in Lugano mündlich mit einem Agenten des Corriere von Mailand, Namens Barenchini, verhandelt habe.

Dieser berichtete ihm, daß Stoppani über die Beziehungen seiner Verwaltung zu den Posten von Frank-

*) Den 8. nach dem alten Julianischen, den 18. nach dem in den katholischen Kantonen geltenden neuen Gregorianischen Kalender.

reich mit dem Minister Louvois einen Vertrag geschlossen habe und sich scheuen werde bei letztem „in Dispute zu gerathen“. Dennoch gab Parenchini die Hoffnung kund, daß das Projekt zu Stande kommen werde und versprach zugleich, in Mailand mehr davon zu reden. Da Drelli in Lugano nicht mit Cortinoviš, dem Agenten der venetianischen Post in Bergamo, zusammentreffen konnte, so begab er sich selbst nach Bergamo und hatte dort mit ihm eine vertrauliche Unterredung (sub titulo di reciprocità di confidenza), in welcher Cortinoviš sich ganz mit Drelli einverstanden erklärte und nach besten Kräften seine Hülfe zusagte zum Abschluß einer Uebereinkunft. Zugleich ließ er aber durchblicken, daß man beim Corriere Maggiore in Mailand nicht dasselbe Entgegenkommen finden werde. Da derselbe übrigens nicht selbständig handeln könne, sondern vom Herzog von Medina, Generalpostmeister von Spanien, abhängig sei, ohne dessen Zustimmung er nichts abschließen könne, so biete sein Beistand nicht die gewünschte Sicherheit.

Cortinoviš fügte bei, daß für den Durchpaß von Seite der Mailänder Post keine Hindernisse zu befürchten seien, da die französischen Depeſchen für den venetianischen Boten sogar durch die Stadt Mailand passiren müssen; im Nothfall „werdind auch potenti mesi nicht mangeln“. Man werde eben den Postdienst so einrichten müssen, daß die Depeſchen von beiden Seiten zusammentreffen. Entweder in Bergamo oder in Lugano werden sie auszutauschen sein, je nach Abrede. Cortinoviš versprach übrigens Drelli, ihm von den Absichten seiner Gesellschaft Kenntniß zu geben, was ihm um so leichter möglich werde, da der Chef des Corriere Maggiore von Venedig am nämlichen Abend in Bergamo anlangen solle.

Von dieser Zusammenkunft zwischen Drelli, Cortinobis und dem Generalpostmeister von Venedig sagen die vorhandenen Akten nichts; ebensowenig von der Weiterreise. Alles was wir wissen, beschränkt sich darauf, daß noch viele Unterhandlungen mit der Post von Venedig stattfanden, bis endlich den 30. Sept. 1690 ein endgültiger Beschluß gefaßt wurde.

Um über die wichtige Frage, ob auch im Winter ein regelmäßiger Postdienst über den Gotthard eingerichtet werden könne, genau unterrichtet zu sein, sah man sich genöthigt, sich an Leute zu wenden, welche den Berg gut kannten, hauptsächlich an die Kapuziner, welche den Dienst in der Gotthardkapelle versahen.

Rathsherr v. Muralt aus Zürich übernahm die Aufgabe, und suchte gleichzeitig vom Kanton Uri und den übrigen katholischen Kantonen eine dreißigjährige Konzession zu erhalten mit besondern Begünstigungen für alle Diejenigen, welche das Unternehmen gefördert hatten.

Hr. v. Muralt reiste im Juli 1688 bis Bergamo, wo er den Abgeordneten von Venedig zu wissen that, daß man geneigt sei, sich mit ihnen, statt mit den Mailändern, zu verständigen und ihnen allein alle Briefe für Italien zu übergeben, und zwar unter folgenden Bedingungen: 1. Daß sie der Gotthardpost alle ihre Briefe für Deutschland, die Niederlande, England, Frankreich und die Schweiz abgeben. 2. Daß sie einen Botendienst einrichten von Bergamo nach Venedig, Rom, Livorno, Genua und den andern italienischen Städten, welcher in seinem Abgang und seiner Ankunft mit demjenigen korrespondire, welcher von Amsterdam und andern Städten nach Bergamo komme. 3. Daß sie sich verpflichten, gegen Vergütung einen Boten zu Pferd zwischen Capodilago oder Lugano nach Bergamo bereit zu halten. 4. Daß sie für den Brief-

transit durch das Mailändische, wie für den Empfang und die Vertheilung der Briefe in der Stadt Mailand Sicherheit bieten. 5. Daß sie einen billigen, gemeinsam festgestellten Preis bestimmen für die Tage von Bergamo nach Venedig, Rom 2c. und 6. alle ihre Briefe bis Bergamofrankirt aufgeben, damit die Gotthardpost dieselben ohne Belastung erhalte 2c.

Der beiderseitige Entwurf, welcher nach diesen Verhandlungen zu Stande kam, wurde von folgenden Herren in Venedig den 1./11. Mai 1689 unterzeichnet: Lorenzo Basso, Corriere Maggiore; Intendant Albiso Torni; Seb. Somazi, Sekretär, und Syndic G. B. Giuppono. Er brachte noch einige Einzelheiten des Postdienstes in Ordnung: Die Boten von Amsterdam sollten Dienstags und Freitags abreisen, um am Montag und Freitag in Capodilago anzulangen, und Mittwoch und Sonntag in Venedig zu sein. Die Rückkehr wird Freitag und Montag Abends in Venedig angetreten, um den folgenden Samstag und Mittwoch in Amsterdam anzulangen. Daß Gotthardunternehmen übernimmt den Transport bis und mit Capodilago, und die Venetianische Gesellschaft denjenigen zwischen Capodilago und Venedig. Für diesen letztern Transport entrichten die Herren von Bern und Zürich an Mailand eine besondere Entschädigung von Waaren und Packeten über den gewöhnlichen Zoll hinaus; eine Pferdelaft wird dabei zu 200 Pfund, von 12 Unzen, gerechnet. Für den Transport von Kostbarkeiten von Bergamo nach Venedig bezieht die Gesellschaft $\frac{1}{2}$ Prozent für goldene Münzen $\frac{1}{4}$ Prozent des Werthes, für Flandrische Gewebe und Venetianische Spitzen 3 Franken, für goldene und silberne Spitzen und andere werthvolle Gegenstände dieser Art nur 30 Soldi für jedes Pfund; alles nach venetianischer Geldwährung.

Die Taxe der Briefe, welche von Venedig nach dem Ausland gehen, wird am Bestimmungsorte bezahlt. Ebenso die fremden Briefe, welche nach den venetianischen Staaten gehen, in Venedig, und zwar mit 3 Soldi, die Pliszahlen 12 Soldi von jeder Unze. Von diesen Bezügen legt man sich jedes Vierteljahr gegenseitig Rechnung ab.

Die Briefe nach Neapel, dem Königreich Neapel und dem Kirchenstaat werden nach Rom geschickt. Die Gesellschaft erhält 20 Soldi per Unze von der Strecke Venedig-Rom. Die Briefe nach Mailand, Genua, Florenz, Livorno und den andern Städten der Lombardei werden alle an den Corriere Maggiore gewiesen, mit dem man sich verständigen muß. Diese Uebereinkunft wurde für drei Jahre gültig erklärt und in Altorf den 14./24. Mai 1689 von den Abgeordneten der Venetianischen Gesellschaft: Giov. Astori, Giov. Varese und Ronzoni, unterzeichnet.

Man fügte den 30. Sept. 1689 noch ergänzende Verhaltungsmaßregeln bei für die Briefe von und nach Frankreich. Durch diesen neuen Akt verpflichteten sich die Abgeordneten von Venedig, dem Unternehmen Fischer und v. Muralt alle Briefe für Paris, Lyon und andere Städte von Frankreich frankirt in Bergamo abzugeben und ihnen das Porto von Venedig bis zum Bestimmungsort zu überlassen. Die Briefe von Venedig nach französischen Städten weiter als Lyon und Paris müssen bis Lyon frankirt sein, und man entschädigt dafür das Unternehmen Fischer und v. Muralt mit 20 Sous französischer Münze von jeder venetianischen Unze. Dagegen verpflichtet sich das Unternehmen, alle entsprechenden Briefe, die ihr Bureau passieren, unentgeltlich bis Bergamo zu bringen und zu vertheilen. Die Taxen der Briefe von Lyon kommen ganz der Post von Venedig zu, ebenso von Besançon an, was die

Briefe von Genf nach Venedig betrifft, sowie die Briefe von Paris und anderen französischen Städten, welche über Paris gehen. Diese Briefe sollen dessenungeachtet frankirt sein, die einen bis Genf, die andern bis Besançon. Alle Briefe, welche das Unternehmen Fischer und v. Muralt nach Rom, Neapel und andern Städten weiter als Venedig expedirt, sollen bis Venedig zu Gunsten dieses Unternehmens frankirt sein. Diejenigen, welche von Rom, Neapel und andern Städten nach Venedig kommen, sollen bis zu dieser Stadt frankirt werden zu Gunsten der venetianischen Gesellschaft, welche dann den Herren Fischer und v. Muralt die Taxe von Venedig bis zum Bestimmungsort überläßt.

Diejenigen Briefe, welche dieses Unternehmen an die Ortschaften zwischen Venedig und Rom expedirt, und welche doch nicht über Venedig selbst gehen, sollen bis an ihren Bestimmungsort frankirt werden, und man vergütet der venetianischen Gesellschaft 8 französische Sous per Unze. Die Depeschen der hochlöblichen Republik für Paris werden von Bergamo nach Besançon durch das Unternehmen Fischer und v. Muralt befördert, welche von den Venetianern für die Strecke bis Besançon 20 Soldi per Unze erhält; für den Weg von Besançon nach Paris wird die Taxe von dem Gesandten von Venedig bezahlt, im Verhältniß zu den für Lyon=Paris verabredeten Taxen. Auf dem Rückwege sind die Briepakete von Besançon nach Bergamo unentgeltlich überliefert. Die Regierung von Venedig übernimmt es, die nöthigen Schritte zu thun, damit der französische Gesandte für seine Depeschen diesen Weg zu den nämlichen Bedingungen benützt.

Ein Nachtrag (Aggiunta) bestimmte einen eigenen Tarif für die *P e r r ü c k e n* von Lyon, die einen wichtigen Handels-

artikel bildeten. Sie sind von dieser Stadt bis Venedig mit einem französischen Thaler per Stück belegt. Davon erhält die venetianische Gesellschaft 15 Soldi, das Unternehmen Fischer und v. Muralt den Rest.

Die Abgangszeiten sind folgendermaßen bestimmt:

Abreise von Venedig jeden Samstag und Mittwoch Abends, Ankunft in Lugano Dienstag Mittags und Freitag Abends, in Bern Mittwoch Abends und Sonntags. Der Postbote, der von da nach Paris abgeht, langt Sonntag und Freitag Morgens dort an; derjenige nach Lyon ist Freitag und Montag in Genf und kommt Samstag und Mittwoch Mittags in Lyon an. Die Abreise von Paris und Lyon findet ebenfalls zweimal wöchentlich statt, um dann 8 Tage später in Venedig anzulangen.

Am 30. Sept. 1690 schloß die Handelskammer von Zürich, vertreten durch Daniel Drelli, Postdirektor, und Beat Fischer, Intendant der Berner Posten, einerseits, mit der Post von Mailand, vertreten durch Hrn. Giov. Galarate, anderseits, einen Vertrag ab, dessen Grundzüge im vorigen Jahre mit Don Francesco Stoppani festgestellt worden waren. Wie die Uebereinkunft mit der Post von Venedig, so hatte auch dieser Vertrag den Zweck, einen direkteren und schnelleren Weg durch die Schweiz zu schaffen, zum Austausch der Korrespondenzen zwischen Italien, Frankreich, Flandern, Holland, England und einigen Ländern Deutschlands zu Gunsten des Handels im Allgemeinen.

Durch diesen Vertrag erklärt sich das Unternehmen des Gotthard bereit, zweimal in der Woche auf seine Kosten alle Briefe von Frankreich, Burgund, Elsaß, Lothringen, Genf und andern Schweizerstädten, sowie von Holland, England, Flandern und denjenigen deutschen Städten, welche seine Dienste in Anspruch nehmen, zu verschicken.

Die Briefe, welche zwischen Paris, Lyon und Mailand gewechselt werden, brauchen ungefähr 20 Stunden weniger Zeit, als diejenigen für Venedig. Uebrigens kommt man überein, daß diese Abgangszeit nicht absolut fest sei, und man sich nur verpflichte, den Weg mit der größten Schnelligkeit zurückzulegen.

Andererseits verpflichtet sich Stoppani, alle Mailändischen Briefe, welche nach den obgenannten Stationen gehen, der neuen Post zuzuwenden.

Die Gotthardunternehmung macht sich verbindlich, dem Postamt von Mailand für alle Briefe, welche in Mailand durch seine Vermittlung vertragen werden, eine Provision von 15 % zu bezahlen.

Die Briefe von Wien, Augsburg, Trient, Innsbruck, Neuburg, Baiern, dem Herzogthum Oesterreich, Böhmen und Ungarn, welche einstweilen dem Vertrag nicht beitreten können, werden wie früher über Mantua spedirt werden. Um den Vortheil zu ersehen, welchen das Postamt von Mailand bis jetzt gezogen hatte von den Briefen aus Frankreich, Holland und einigen Städten Deutschlands, welche den Weg über Mantua nahmen und nun über Bern und Zürich gehen, zahlt das Unternehmen künftig eine gewisse Provision per Unze; ebenso von den Briefen für Frankreich, Holland &c., soweit sie den neuen Weg einschlagen werden. Pakete und Waarenballen im Gewicht von 1, 2, 3, 5, 8 und 10 Pfund und darüber können durch diesen neuen Postdienst verschickt werden, sowohl nach Mailand, als nach den andern obgenannten italienischen Städten. Die von Mailand nach Lyon oder Genf bestimmten Pakete können um 22 Soldi Mailänder Münze von jedem französischen Pfund frankirt werden; die Kosten der Douane &c., blieben dem Absender zur Last.

Dieser Vertrag wurde für drei Jahre gültig erklärt, aber dabei als selbstverständlich angenommen, daß bei Unglücksfällen oder sonstigen Hindernissen die betheiligten Parteien das Recht hätten, ihren früheren Weg einzuschlagen, und überhaupt ganz so zu verfahren, wie sie es vor dem Vertrag zu thun gewohnt waren. Der Vertrag wollte auch dem Boten, welcher einmal in der Woche mit Briefen und Packeten von Lugano nach Mailand geht, keinen Eintrag thun, sondern ihn wie früher gewähren lassen. Wie bei dem frühern Vertrag, ist vorgeschrieben, daß die Schwierigkeiten von gegenseitig angenommenen Schiedsrichtern (*amici*) ausgeglichen werden sollen.

Während das Unternehmen Fischer und v. Muralt an diesen Verhandlungen arbeitete, hatte es nicht versäumt, sich die Unterstützung der anderen korrespondirenden Verwaltungen zu sichern. Zu diesem Zweck setzte sich Fischer mit dem Postmeister Cignet in Leyden und mit dem Hause Bennelle & Comp. in Amsterdam in Verbindung.

Nach vorausgegangenem Briefwechsel hatte den 28. Juni-8. Juli 1688 der Sigr. Bennelle mit Beat Fischer, Herr zu „Riquebac“, zu Teinach eine Zusammenkunft gehabt und ihm ein Projekt vorgezeigt, nach welchem Briefe von Holland nach Italien und vice versa mit größerer Schnelligkeit nach Italien gelangen könnten, indem sie ihren Weg, statt durch das deutsche Reich, über Luxemburg, Lothringen, Elsaß und die Schweiz nehmen. Beat Fischer konnte diesem Plane nicht beistimmen und legte Bennelle einen andern vor. Demnach würde das allgemeine Postbureau von Mailand nach Bergamo verlegt werden. Dafür verlangt er, daß Bennelle den Postdienst von Amsterdam nach Hünningen übernehme, während er, Fischer, denjenigen von Hünningen nach Bergamo besorgt. Der neue Postdienst soll

erst im Monat März 1689 beginnen, da noch verschiedene Punkte in Holland und in Frankreich mit H. v. Louvois, zu ordnen sind, sowohl was die Sicherheit der Straße anbelangt und die Taxen der Waaren, als um sich eines genügenden Vorraths von Briefen zu versichern. Die Briefe für Italien sollen bis Bergamo frankirt sein und nicht mehr bis Mantua.

Fischer berechnete die ihm auffallenden Kosten der Strecke von Hüningen nach Bergamo wie folgt:

Unterhalt der nöthigen Pferde für 24 Poststationen zu 150 französischen Franken per Station, macht im Jahr 3600 Franken.

Zweimalige Reise in der Woche, je hin und her, zu 2 Pfund 10 Soldi per Reise, macht 10 Pfund per Woche und im ganzen Jahr 480 Pfund.

Unterhalt, Lohn u. s. w. für 6 Boten macht im Jahr 3000 Pfund.

Besoldung für die Beamten, ausgenommen diejenigen von Bergamo und Mailand, 1500 Pfund.

Straßenunterhalt und Schneewegführung auf dem Gott- hard 500 Pfund.

Geht der Postdienst bis Mailand, braucht man drei Stationen mehr, macht 2060 Pfund.

Ausgaben, die nöthig sind, um von den verschiedenen interessirten Staaten das Recht der Organisation zu erhalten, Verträge und Reisen, macht wenigstens 5000 Pfund.

Davon muß man die Einnahmen der Briefe von Zürich und Basel, sowie der andern Kantone und Genf, welche den neuen Weg benutzen, abziehen.

Die von Zürich schätzte er auf ungefähr 450 Gulden, die andern, wegen des geringen Porto von 1 französischem Sou und 6 Den., nur auf 100 Franken. Die übrigen Ein-

nahmen können nicht genau bestimmt werden, doch darf man sie auf 1500 Pfund anschlagen.

Beat Fischer machte den Vorschlag, für das erste Jahr sich auf diese Grundlage zu stellen, indem er sich vorbehielt, später andere Bedingungen anzunehmen. Beispielsweise wäre er bereit, alle Kosten von der Wegstrecke, die ihm obliegt, allein zu tragen, um den dritten Theil der ganzen Einnahmen der holländischen Briefe von Amsterdam nach Bergamo-Mailand, und den Ertrag der Briefe, welche auf den neuen Weg herübergezogen werden. Es ist übrigens vorausgesetzt, daß die Reise von Amsterdam nach Hüningen innert 4 Mal 24 Stunden stattfindet.

Ein Aktenstück, datirt vom 14./24. Januar 1691 meldet, daß in Folge von Verhinderungen, die von Mailand ausgehen und den Verkehr von Capodilago nach Bergamo betreffen, die Posteinrichtungen über den Gotthard noch nicht in Kraft treten können. So sehen sich der Bote von Venedig und die Unternehmung Fischer und v. Muralt gezwungen, zeitweise einen andern Weg für ihre Depeschen zu benutzen. Eine Zusammenkunft am angegebenen Tage, bei welcher Varisco Ronzoni und Antonio Lois für Venedig, Beat Fischer für Bern und Zürich, anwesend waren, beschloß, dem Hr. Baiot in Lyon zu schreiben, daß er so viele Briefe wie möglich liefern möchte. Dafür verpflichten sich die Genannten, zweimal wöchentlich einen Verkehr durch Graubünden, vielleicht über den Splügen, zu eröffnen, damit die Briefe und Packete zwischen Paris, Lyon, Bern, Zürich und Bergamo, Venedig, Rom, wie folgt verschickt werden können:

Abgang von Venedig Donnerstag und Samstag Abends;
Ankunft in Chiavenna Sonntag und Dienstag Abends;
in Zürich Dienstag und Donnerstag Abends, in Bern

Mittwoch und Freitag Abends; einerseits in Besançon Mittwoch und Sonntag, in Paris Sonntag und Dienstag Morgens; andererseits in Genf am Freitag und Montag und in Lyon Samstag und Mittwoch.

In umgekehrter Richtung findet der Abgang statt: von Paris und Lyon Sonntag Mittags und von Bern Donnerstags, um über Chiavenna am Donnerstag Morgens in Venedig anzulangen, und wieder: von Paris Mittwochs, von Lyon Donnerstags und von Bern Sonntag Morgens, um Samstags in Venedig einzutreffen.

Die Kosten von Frankreich bis Chiavenna werden von Zürich=Bern übernommen, diejenigen von Chiavenna nach Bergamo und weiter dagegen von der venetianischen Post; die letztere liefert alle ihre Briefe für Paris, Lyon und andere französische Städte gratis nach Bergamo und überläßt an Zürich=Bern die ganze Taxe von Venedig bis an den Bestimmungsort. Die venetianischen Boten übergeben alle ihre Briefe, die weiter als Lyon gehen, frankirt bis Lyon oder Besançon, und ersetzen Zürich und Bern je 20 französische Sous per kleine venetianische Unze.

Zürich und Bern übergeben in Chiavenna alle Antworten, die durch ihre Postablagen gehen, und überlassen den Boten die ganze Taxe der Briefe von Lyon und von Genf nach Venedig. Von den Pariser Briefen und andern aus Frankreich, welche durch Paris gehen, gehört die Taxe von Besançon an bis Venedig den Corrieri, da alle diese Briefe bis nach Genf oder Besançon frankirt sein müssen. Zürich und Bern übergeben der venetianischen Post alle ihre Briefe, welche für Mantua, Bologna, Florenz, Livorno, Lucca, Parma, Piacenza, Ferrara, Modena, Genua und Mailand auf ihre Postablagen kommen. Diese Briefe sind zu Gunsten von Zürich und Bern bis Chiavenna frankirt,

sowie diejenigen, die in umgekehrter Richtung kommen, ebenfalls bis Chiavenna zu Gunsten der venetianischen Boten. Die Briefe, welche nach Rom und Neapel gehen, sind bis Venedig zu Gunsten von Zürich und Bern frankirt und in umgekehrter Richtung zu Gunsten der Venetianer. Was in die Gegenden zwischen Venedig und Rom geht, ist bis zum Bestimmungsort frankirt, und die venetianischen Corrieri erhalten auf diese Frankatur 8 französische Sous per Unze. Für die Waarenballen, welche von Frankreich kommen, erhalten die venetianischen Boten für die Strecke von Chiavenna nach Bergamo vier französische Sous; von Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza, Padua, Venedig und andern venetianischen Städten auf dem Festlande und von Mantua je 12 Sous. Von Bergamo bis Mailand 4 Soldi vom französischen Pfund. Kleinodien, Spitzen etc. sind nach dem Tarif des Altorfer Projektes taxirt. Goldene Münzen zahlen $\frac{1}{8}$ vom Hundert, und silberne Münzen $\frac{1}{2}$ per Hundert von Chiavenna nach Bergamo. Perrücken sind auf je 15 Soldi von Bergamo nach Venedig und andern Städten des Festlands taxirt, 20 Soldi zahlen sie von Venedig nach Rom und 5 Soldi von Chiavenna nach Bergamo.

Ein ermäßigter Tarif wird angewendet für Waarenballen, welche der Vermittler de Paiot in Lyon nach Italien verschickt.

Man ersieht aus dem gleichen Aktenstücke, daß ein eigener Tarif vorgesehen ist für den Austausch der Briefe zwischen den venetianischen Corrieri und der Handelskammer in Zürich, deren Spezialvertreter in Bergamo Giov. Moiola heißt.

Die hier erwähnte Anordnung, deren Dauer beiläufig auf 3 Jahre bestimmt wurde, sollte nur bis zur Eröffnung

des Verkehrs Lugano-Bergamo dauern. Diese macht sich denn auch, wie es scheint, schon im Lauf des Jahres 1691, wahrscheinlich dank dem mächtigen Einschreiten der sechs dabei interessirten katholischen Kantone bei der Regierung von Mailand.

Diese Kantone hatten ihren Vorthail verstanden und erkannten den großen Nutzen, welchen ein Postdienst über den Gotthard ihnen bringen mußte.

Schon im März 1688 hatte eine Denkschrift der Handelskammer von Zürich an Luzern und zu Händen der andern katholischen Kantone den Weg gebahnt zu einer endlichen Verständigung; ebenso persönliche Schritte, welche man bei den einflußreichsten Männern dieser Kantone gethan hatte. Sene Denkschrift hatte zum Zweck, zu zeigen, daß die interessirten Kantone in Anbetracht der großen Kosten des Projekts den Unternehmern eine formelle Konzession von möglichst langer Dauer bewilligen sollen.

Die beteiligten Kantone Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Solothurn antworteten günstig; doch machten sie Vorbehalte, soweit es sich um ausschließliche und absolute Privilegien für das Unternehmen handelte. Immerhin bewilligten sie, die Boten, ihre Person, ihre Pferde und die Waaren, welche sie selbst tragen, von allem Zoll zu befreien:

„Daß jeder Postreuter für sein eigene Person und deren hinder und für sich führenden Fällisen und Ranzen „befreyet, ungehindert und unangetastet aller Orten durchgelassen werde. Die Messagerie aber, welche auf nebenpferdten Paket, Wahren und frömbde Perjohnen führet, „soll der ordinarie Zöllen, Weggelten und Geleits nicht „exempt sein.“

Ebenso wurde vorbehalten, für den Transport der Waaren und Werthsachen nicht an die Personen gebunden zu sein, welche die Unternehmer angestellt haben.

Im Juli 1688 wurde die Angelegenheit den betheiligten Kantonen in Baden vorgelegt, und der darüber abgeschlossene Vertrag wird ungefähr aus dieser Zeit stammen.

Die Regierung von Zürich, welche die Wichtigkeit der Sache einsah, hatte durch ein Dekret vom 28. Mai 1688 die Handelskammer beauftragt, die Verhandlungen v. Muralt's und B. Fischer's zu Gunsten einer Verkehrsstraße über den Gotthard aus allen Kräften zu unterstützen.

Wir bedauern, bei dieser Arbeit so viele technische Einzelheiten behandeln zu müssen; wir halten diese für nothwendig und wichtig, theils als Vergleichungspunkte, theils als Beweise, welche Entwicklung der internationale Postdienst in der Schweiz schon erreicht und gefunden hatte.

Die Verpflichtung, welche Beat Fischer gegenüber den venetianischen Posten eingegangen war, den Transport von Besançon nach Bern, Bergamo oder Chiavenna zu übernehmen, nöthigte ihn, auch beim Marquis von Louvois, Intendant der französischen Posten, Schritte zu thun, um sich seiner Förderung in Bezug auf die Korrespondenz mit Paris, Lyon &c. zu versichern.

Er überreichte sein Projekt den 10. März 1688 in Paris, und hoffte auf gute Aufnahme. Aus der Darlegung seiner Motive ersieht man, daß Lyon zu dieser Zeit einen einzigen Boten in der Woche über Piemont nach Italien schickte, und daß ein anderer jede Woche zwischen Lyon und Genf verkehrte.

Das Projekt Fischer sollte zugleich einen dritten Postkurs in's Leben rufen. Man sieht aus dem Dokumente,

daß Louvois den ganzen Profit aller Tagen der Briefe bezog, welche von Paris nach Neuenburg in die Schweiz gingen; letzteres war somit von den französischen Posten abhängig. Zwei Boten verkehrten auch zwischen Dijon und Neuenburg, aber der Dienst war nicht direkt, und der Postenlauf nicht gut eingerichtet, so daß die Briefe von Paris nach Neuenburg viel Zeit in Dijon und Besançon verloren. Die neue Einrichtung sollte möglich machen, daß die Korrespondenz von Paris nach Mailand und zurück in 16 bis 17 Tagen stattfinden könne; nach den anderen Städten Italiens je nach Verhältniß.

Den 16. Mai 1688 antwortete Louvois durch Vermittlung des französischen Gesandten in der Schweiz, M. de Courcelles: er gebe dem Sieur Bouillé die Weisung, auf seine Kosten die Briefe von Genf nach Lyon zu befördern; was aber den andern Vorschlag betreffe, zwei Botenkurse nach Mailand einzurichten, so sei daran, der Schwierigkeit des Berges wegen, nicht zu denken. In einem spätern Briefe über diese Angelegenheit gab Louvois zu, daß die Depeschen aus den Niederlanden nach Italien die neue Straße benutzen, welche Beat Fischer eröffnen wollte. sofern ihm, Louvois, der Ertrag der genannten Depeschen von Luxemburg bis Hüningen zukommen würde.

Der französische Gesandte befürwortete eifrig Fischer's Projekt. Er beklagte sich beständig bei Louvois, daß die Briefe von Paris nach Solothurn, wo der französische Gesandte residirte, oft 10 bis 11, aber wenigstens 8 Tage unterwegs bleiben, da sie doch bei gehöriger Beschleunigung durch die Franche-Comté in 4 oder 4 $\frac{1}{2}$ Tagen bequem ihr Ziel erreichen könnten. Nach langen Unterhandlungen schlossen die französischen Posten endlich, den 23. April 1690, mit Fischer einen Vertrag ab zur Er-

richtung einer Post durch Burgund. Fischer verpflichtete sich, alle Briefe für die Grafschaft Burgund, für Paris und andere Städte, nach dem Bureau von Besançon zu schicken, und diesem für die Briefe, welche aus Paris und Pontarlier nach Neuenburg, und andern Städten der Schweiz kommen, das Porto bis nach Pontarlier zu vergüten; und zwar 6 Soldi für den einfachen Brief, 7 Soldi für den Brief in Enveloppe, 8 Soldi für den doppelten Brief, 9 Soldi für die halbe, 18 Soldi für die ganze Unze für Brief-Päckete. Für die Briefe, die am Schlusse eines Vierteljahres zurückgeschickt werden müssen, gibt er wieder, was bezahlt worden ist, und er trägt die Kosten von 3 Postboten, die von Neuenburg über Pontarlier nach Besançon gehen. Seinerseits verspricht der französische Unterhändler Ganguot, H. v. Louvois dazu zu bringen, daß er Briefe und Päckete von allem Zwang befreie, damit jeder den ihm bequemsten Weg wählen könne, daß vom Bureau in Besançon nicht bestellbare Briefe zurückgenommen und bis Pontarlier zurückvergütet werden; endlich Hrn. Fischer „de Riquebac“ die nämliche Summe auszahlen zu lassen, welche jetzt Gouthière, der Postmeister von Besançon, für Boten und Pferde zweimal in der Woche von Besançon nach Pontarlier und von da nach Neuenburg bezahlt. Dieser Vertrag wurde von Louvois angenommen, doch mit der Bedingung, „daß er sein Postbureau in Neuenburg behalte“. Genehmigt den 25. Juli, sollte dieser Vertrag den 1. August 1690 in Kraft treten. Beat Fischer erhält überdieß 200 Franken im Jahr, als Entschädigung für die Mehrkosten, welche die Einrichtung eines dritten Boten und die Beschleunigung der zwei andern nothwendig macht. Der Vertrag hatte natürlich auch die Briefe für Solothurn im Auge, die Residenz des franzö-

fischen Gesandten in der Schweiz. Die Post soll Sonntag und Mittwoch und Freitag in Paris abgehen und in fünf Tagen in Solothurn sein. Von Besançon an hat Fischer sie auf seine Kosten zu spediren.

Den 8. August reiste Fischer nach Besançon und erschien vor dem königlichen Notar Geneau, in Gegenwart des Kaufmanns Nikolaus Berthault, des Vertreters von Fr. Guyon de St. Pol, Postpächter der Grafschaft Burgund, des Adrian Guillebert, Angestellter auf dem Postbureau, und schloß hier einen Vertrag mit Pierre Billequin. Dieser übernahm es, durch einen Mann zu Pferd während zwei Jahren, also bis zum 11. August des Jahres 1692, je dreimal wöchentlich, die Briefe und Packete, welche aus der Schweiz nach Pontarlier kommen, auf das Postbureau zu bringen und vice versa; der Postsack soll nicht über 60 oder 80 Pfund schwer sein. Dafür erhielt Billequin 645 Fr. Königlicher Münze für jedes Jahr.

Zur Eröffnung des neuen Postdienstes fehlte nur noch die Zustimmung des Gouverneurs der Grafschaft Neuenburg, durch dessen Gebiet die Post gehen sollte. Unglücklicher Weise wurde diese Zustimmung im letzten Augenblick versagt; der Gouverneur verweigerte sogar jede Unterredung mit Fischer von Reichenbach.

Diese Absage und die neuen Verhandlungen, welche sie zur Folge hatte, bestimmten Fischer zur Abfassung eines getreuen Berichtes über Alles, was sich zwischen dem Gouverneur von Neuenburg — im Namen der sehr hohen, mächtigen, allerdurchlauchtigsten Dame, Prinzessin Marie von Orléans, durch Gottes Gnade alleinige Prinzessin von Neuenburg, Valengin &c. — und dem Maire Berjon von Neuenburg einerseits, und ihm, Fischer, anderseits, zugetragen hat in Sachen der Posten, die man einrichten wollte, um

eine schnellere Verbindung durch die Grafschaft Neuenburg zu erzielen. Seine Schriften, seine erneuten Versuche nützten Fischer nichts, ebensowenig wollte es helfen, als er den Statthalter von St. Blaise beauftragte, dem Hrn. Gouverneur Artigkeiten zu erweisen; daß er ihn ersuchte, seinen Einfluß geltend zu machen, wo es nöthig sei; daß er ihm die Zeitungen der bernischen Posten*) unentgeltlich anbot; daß er kein Porto von seinen Briefen verlangen wolle, soweit dieses ihm, Fischer, zukommen würde. Der Gouverneur blieb unerbittlich und ließ ihm sogar antworten: « Qu'il n'est point gagnable par là ». — Aus den Akten sieht man, daß der Gouverneur ohne Instruktionen war von der Prinzessin, daß aber diese jedenfalls dem Projekt nicht günstig gesinnt war.

Fischer entschloß sich daher, am 11./21. August 1690, einen neuen Vertrag einzugehen zur Einrichtung einer Post über Ste. Croix, Yverdon, Bern, mit Verlängerung bis Solothurn; und zwar durch Boten, welche dreimal in der Woche nach Pontarlier gehen würden. Dieser Bote sollte in Landeron die Briefe nach Neuenburg abgeben.

Dieß wurde anders, als die Prinzessin Marie von Orléans, Dank hohen Einflüsterungen, sich endlich entschloß, dem Gouverneur den Abschluß einer Uebereinkunft mit Fischer zu gestatten.

Dieselbe wurde zu Paris den 7. April 1695 von der Prinzessin Marie unterzeichnet und gegengezeichnet von Laffart. Sie sollte auf die Dauer von 8 Jahren gelten, vom 1. Juli 1695 an gerechnet.

Man begreift, daß diese verschiedenen Zwischenverhandlungen die Ausführung des Postdienstes über den Gott-

*) Zu dieser Zeit waren die meisten Zeitungen Publikationen der Postbehörden.

hard weder erleichtert noch beschleunigt haben. Dennoch waren die Unternehmer, Fischer und v. Muralt, im Stande, während dieser Zeit, den 26. Juni 1693, einen Vertrag mit den beteiligten Kantonen abzuschließen, welcher ihnen die Bewilligung dieses Dienstes auf 30 Jahre zusagte. Diese Bewilligung war von der größten Wichtigkeit für sie, und man kann sagen, daß von diesem Zeitpunkt an die Zukunft des Gotthard gesichert war. Wenn dieser Postdienst noch nicht allen Anforderungen entsprach, so lag der Fehler an Umständen, welche ganz unabhängig von B. Fischer waren, dessen Energie auf's Glücklichsie unterstützt wurde von einem Fleiß, einer Zähigkeit und Weitsichtigkeit, die Bewunderung verdienen. Beat Fischer begriff übrigens sehr wohl, wie mißlich die Lage dieses Postdienstes, der ihm so viel Mühe gekostet hatte, sein mußte, da sein Schicksal von den Launen so vieler Länder abhing, deren Interessen durchaus verschieden waren, abgesehen von den immerwährenden Kriegen, welche die Lage von Mitteleuropa immer wieder änderten.

Da es Fischer's Zweck war, der bernischen Post Ausgänge zu verschaffen, welche sie unabhängig vom Ausland machten, so konnte ihm dieser eine internationale Dienst nicht genügen. Er suchte noch auf einem andern Weg eine Verbindung mit Italien zu erreichen; er warf sein Auge auf den Paß über den großen St. Bernhard.

Unterhandlungen, welche mit der Regierung von Piemont angeknüpft worden waren, führten zu einem Vertrag, welcher den 2./12. Juli 1692 in St. Moritz im Wallis unterzeichnet wurde, und zwar von Philipp Jacinth Gontery, Marquis von Cavaglia, Graf von Montgros, Kammerherr, Kapitän-Kommandant der Gensdarmes, Generalpostmeister und Admiral des Herzogs von Savoyen,

und in seinem Namen Jean Régis, einerseits, und Beatus Fischer, Herr zu Reichenbach, alt-Landvogt von Wangen, Mitglied des Großen Rathes und Intendant der Posten des Staates Bern, andererseits.

Dieser Vertrag überließ an Fischer die Ausführung der beiden Postwege, welche bis jetzt von den Genfer Postmeistern Thellusson und Guiguer nach Turin besorgt worden waren, und die, weil Savoyen zur Zeit von den französischen Truppen besetzt war, nicht über Chablais gingen, sondern genöthigt waren, über bernisches Gebiet durch das Waadtland zu gehen. Diese Beseitigung der bisherigen Posten scheint etwas willkürlich vor sich gegangen zu sein und rief die gerechte Entrüstung der Genfer Regierung hervor; die Einzelheiten können wir hier übergehen und bemerken nur, daß die Reklamationen, welche die Genfer Regierung durch den Rathsherrn Gauthier direkt bei dem Rath von Bern erhob, nutzlos blieben.

Die Fahrten über den großen St. Bernhard wurden folgendermaßen geordnet:

Die erste Abfahrt findet von St. Moritz im Wallis aus statt: je Montags 5 Uhr Abends; Ankunft in Martigny 7 Uhr, in Sembrancher 9 Uhr und in Bourg St. Pierre um Mitternacht. Abfahrt von dort Dienstag 8 Uhr Morgens, um den großen St. Bernhard zu besteigen. Ankunft in St. Rémy um Mittag; in Aosta um 4 Uhr. Hier übergibt der Bote von St. Moritz seinen Koffer einem Andern, welcher sogleich nach Turin aufbricht und um 8 Uhr Abends in Chatillion anlangt; in Varese ist er um 10 Uhr, in Ivrea am Mittwoch um 4 Uhr Morgens, in Caluso um 7 Uhr, und in Chivasso um zehn Uhr Morgens. Da erwartet dieser Bote denjenigen von

Turin und tauscht mit ihm das Felleisen aus. Der Bote von Turin kehrt in diese Stadt zurück, wo er nach 4 bis 5 Stunden anlangt, während der andere mit dem Felleisen von Turin wieder nach Aosta geht und dort seinerseits den Boten von St. Moritz findet.

Der andere Postdienst, welcher Freitag Morgens von St. Moritz abgeht, vollzieht sich auf die nämliche Weise.

Die Briestaxen sind folgendermaßen bestimmt: Ein einfacher Brief von Amsterdam oder Leyden bis Bern kostet 15 französische Sous; von Brüssel, Antwerpen, Lüttich etc. bis Bern 14 Sous; von Frankfurt 9; von Schaffhausen 3 Sous; die Taxe von Bern nach Turin beträgt 5 Sous; von Genf nach Turin 4, von Vivis 3 und von St. Moritz 2 Sous. Die doppelten Briefe zahlen im gleichen Verhältnis.

Die Post für Reisende geht von Lausanne nach Turin in 6 Tagen. Wer mit 20 Pfund Gepäck reist, zahlt von Lausanne aus 45 Franken, von Bern nach Lausanne 15 Franken und von Genf nach Lausanne 10 Franken. Ein Packet von Lausanne nach Turin zahlt 7 Franken per Pfund; von Genf oder Bern nach Lausanne 1 Franken. Die Rückfracht von Turin zahlt bis Lausanne 3 Franken per Pfund und von hier nach Bern oder Genf 1 Franken. Zoll und andere Weg-Gelder werden besonders bezahlt. Baares Geld bezahlt $\frac{1}{2}$ Prozent von Gold- und 1 Prozent von Silbermünzen.

Der Marquis von Cavaglia nahm die Kosten der Beförderung von Turin nach Aosta auf sich; da aber seine Strecke die längere ist, so wird der sechste Theil der Einnahmen von Genf ab zu seinen Gunsten voraus erhoben. Er versprach, die Posten so schnell als möglich von Turin nach Mailand und nach Genua gelangen zu lassen.

Dieser Dienst war durch die Bemühungen von Pasteur, dem Repräsentanten der bernischen Posten in Genf, eingerichtet worden: Pasteur war es auch, welcher Alles anordnete, was den Uebergang über den Berg im Winter betraf und den Unterhalt der Straße während des ganzen Jahres durch Leute von Bourg St. Pierre, St. Rémy und Les Troubles.

Den Bewohnern dieser Dörfer wurde zur Entschädigung für ihre Dienste ein bestimmtes Weggeld entrichtet: „Ein Reiter zahlt in Bourg St. Pierre 3 Bagen, und in St. Rémy 2 Bagen; ebensoviel ein bepacktes Pferd oder Maulthier.“

„Ein Waarenballen gibt in Bourg St. Pierre 2 $\frac{1}{2}$ Kreuzer und in St. Rémy 1 $\frac{1}{2}$ Kreuzer. Eine Wagenladung Reis in Bourg St. Pierre 6 Kreuzer und in St. Rémy 4 Kreuzer. Ein Retourpferd ohne Reiter in Bourg St. Pierre 6 Kreuzer und in St. Rémy 4 Kreuzer.“

Der Vertrag erklärte als Zweck: den Verkehr zwischen den Staaten seiner kgl. Hoheit und der Schweiz, Deutschland, den Niederlanden und England zu verbessern.

Um der Gotthard- und St. Bernhard-Post den Verkehr der englischen Briefe zuzuwenden, verfuhr Beat Fischer ähnlich, wie er es mit den Niederlanden gethan. Er übernahm es, Verbindungen mit der englischen Regierung anzuknüpfen, um sie zum Abschluß eines Vertrages zu veranlassen, und es wurde auch der Entwurf eines solchen den 1. Juli 1709 durch den Chevalier Thomas Frankland und Jean Evelyn Esq., Großmeister der königlichen Posten, im Namen England's unterzeichnet.

Es handelte sich auch hier wieder darum, einen schnelleren und bequemeren Brief-Verkehr zwischen Großbritannien einerseits, der Schweiz, Piemont und allen italienischen

Städten, wie Venedig, Mailand, Genua, Livorno, Rom, Neapel 2c. andererseits, herzustellen. Frankland und Evelyn verpflichten sich, die an diese Orte bestimmten Briefe von London nach Harwich und von da mit den Schiffen nach Holland bis Brille und Helvoetsluis zu besorgen, und zwar auf Kosten der englischen Post.

Die Briefe werden in einen versiegelten Sack gelegt, und eine Liste beigefügt mit Angabe der Zahl der einfachen und doppelten Briefe, die in Brille oder Helvoetsluis abzuliefern sind; und hier will der Intendant der bernischen Posten einen fleißigen und fähigen Angestellten unterhalten. Die Postsäcke werden erst in Schaffhausen geöffnet, von wo aus die Briefe an ihre verschiedenen Bestimmungsorte verschickt werden. Der Austausch der Briefe macht sich auf dieselbe Weise in umgekehrter Richtung.

Die Briefe verlassen die große Post in London je Dienstag und Freitag Abends; La Brille und Helvoetsluis 8 Tage später, je Dienstag und Freitag Morgens, während die aus Italien und der Schweiz kommenden Depeschen an demselben Ort und zur nämlichen Zeit abgeliefert werden. Der Tarif verzeichnet nur den Preis der Briefe von Schaffhausen nach Holland; für die Weiterreise bis London, ist nichts angegeben. Ein einfacher Brief zahlt von Holland bis Schaffhausen 10 Kreuzer; bis Livorno, Rom, Neapel, Venedig 14 Kreuzer. Davon kommen $4\frac{1}{2}$ Kreuzer der Englischen Post zu. Wir müssen beifügen, daß diese Einzelheiten kein großes Interesse haben, da dieses Projekt nie zur Ausführung gekommen zu sein scheint.

Erst lange nach der Zeit, von der wir sprechen, dachte man daran, einen regelmäßigen Postdienst über den Simplon einzurichten. Diese Straße, welche heutzutage eine ziemlich wichtige Stelle unter den Alpenpässen ein-

nimmt, scheint als internationale Handelsstraße vergessen gewesen zu sein bis zum Ende des letzten Jahrhunderts, d. h. bis die Alpenstraßen überhaupt anfangen die Aufmerksamkeit der großen Länder auf sich zu ziehen. Die Aktenstücke aus dem 17. und 18. Jahrhundert, die wir vor uns haben, nennen diese Straße gar nicht unter denjenigen, die einen regelmäßigen Postdienst hatten; sie gehört also nicht in den Rahmen, den wir uns vorgenommen haben.

Unsere kurzgefaßte Darstellung soll, wie wir hoffen, genügen zu zeigen, mit welchen Schwierigkeiten aller Art der Postdienst über die Alpen zu kämpfen hatte, um sich einzurichten und zu halten zu einer Zeit, da die Gebirge noch als fast unübersteigliche Schranken betrachtet wurden; sie soll aber zu gleicher Zeit die Weitsichtigkeit und Aufopferung der Männer in's rechte Licht setzen, welche, wie Beat Fischer, ihre Ruhe und ihr Vermögen hingaben, um ihrem Lande große Verkehrsstraßen zu schaffen und zur Entwicklung des nationalen Handels und der Industrie beizutragen.

