

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: Einleitung
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: 16.01.2026

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

Die Fischersche Post in Bern in den Jahren 1675—1698.

Von *Dr. Hans Müller*, Bern.

Einleitung.

Die Post ist eine Verkehrsorganisation. Wie der Verkehr sich geschichtlich entwickelt hat, so ist auch die Post aus winzig kleinen Anfängen erst herangewachsen zu dem vielgestaltigen Organismus, den sie heute darstellt. Denn „wirtschaftliche Gebilde, wie die Post, treten nicht fix und fertig in die Welt; sie können nicht in Zeiten bestanden haben, in welchen noch die erforderlichen wirtschaftlichen und politischen Voraussetzungen und ein entschiedenes Bedürfnis fehlten“. „Der Boden, aus welchem der Verkehr naturgemäß herauswächst, wird gebildet durch die politischen, Handels-, Erwerbs-, Familien- und Freundschaftsinteressen.“ So ist „die Einrichtung der Post ein Gradmesser und Spiegelbild der politischen Einiung, der Stärke und räumlichen Ausdehnung des Handelsverkehrs, . . . der Interessen und Bedürfnisse der Glieder eines Staates“, also der Kultur, und wir könnten „von einer Fussboten-, Reitkurier-, Postkutschen-, Eisenbahn- und Telephon-Wirtschaft reden!“¹

In der Postgeschichte wurde dadurch viel Unheil angerichtet, dass man sich keine Rechenschaft gab vom Bedeutungsinhalt des Wortes Post und dabei übersah, dass die Keime der heutigen Post von dieser so verschieden sind, wie die Raupe vom Schmetterling. Es ist ja klar, dass da wo überhaupt Briefe geschrieben werden, sich auch Briefboten finden. Demnach finden sich die Anfänge des Briefverkehrs, abgesehen vom Altertum, zwischen den mittelalterlichen Kulturzentren, geistlichen, welt-

¹ C. F. Huber, Die geschichtliche Entwicklung des modernen Verkehrs, S. 25, 1, 19, 51. Tübingen 1893.

lichen und städtischen. Die Klosterboten² vermittelten den Verkehr zwischen den Klöstern desselben Ordens und zwischen den Klöstern und ihren weit zerstreuten Besitzungen; die Universitätsboten³ zwischen den Studenten und ihren Angehörigen; die Boten des Fürsten zwischen dem Hof, den Lehensleuten, Vögten und Nachbarn; die Städteboten⁴ zwischen den verbündeten Städten, zwischen Handels- und Messplätzen.

Die ersten Boten wurden vorübergehend in Dienst genommen, um einzelne Briefe oft auf weite Entfernung zu überbringen. Die Schnelligkeit fand ihre Grenze an der Leistungsfähigkeit des Mannes. Die Kosten kamen hoch. Nur die wichtigsten Nachrichten lohnten die Übermittlung. Mehrten sich die Beziehungen, so wurden feste Boten, Läufer oder Reiter eingestellt. Sie hatten einen Amtseid zu leisten. Die Boten der Städte durften auch von den Bürgern benutzt werden.

Dieses Verkehrsmittel der Boten vervollkommnete sich nach zwei Seiten hin: der ökonomischen: Arbeits- und Kostenersparnis, Grossbetrieb, infolgedessen grösste Allgemeinheit, Öffentlichkeit und Billigkeit des Verkehrs; der technischen: grösse Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmässigkeit.⁵

Da das Mieten eines Boten auf weite Strecke kostspielig war, schickten die Kaufleute der Handelsstädte gemeinsam Boten ab. Die Richtung des Handels wies natürlich dem Briefverkehr seine Wege. Es bildeten sich feste Routen aus und allmählich wurde die Verbindung aus einer gelegentlichen zu einer regelmässigen mit festen Abgangs- und Ankunftszeiten. War die Botenverbindung

² Veredarius, Das Buch von der Weltpost, S. 62. Berlin 1894.

³ Ebd., S. 63.

⁴ Ebd., S. 68.

⁵ F. Ohmann, Die Anfänge des Postwesens und die Taxis, S. 6. Leipzig 1909.

anfangs mit Kosten verbunden, so warf sie bei steigendem Verkehrsbedürfnis bald Gewinne ab. Die kaufmännische Ausbeutung entwickelte das städtische Botenwesen zu einer öffentlichen gemeinnützigen Verkehrsanstalt. Der Übergang vom Kleinbetrieb zum Grossbetrieb ermöglichte auch die Tarifbildung. An Stelle der Bezahlung des Boten nach der Dauer seiner Dienstleistung, trat ein ermässigter Einheitspreis für die Sendung, das Porto.

Der technische Fortschritt führte vom Fussboten zum reitenden Boten, zur festen Pferdewechselstation und endlich zur Organisierung des Botenwechsels. Mit Pferdewechsel und Botenwechsel taucht nun auch die Bezeichnung Post auf. Post bedeutet ursprünglich nicht mehr und nicht weniger als Pferdewechselstation (*posita statione equorum*); dann heisst die ganze Einrichtung einer Pferde- oder Botenrelaiskette die Post.⁶ Diese Posten verdankten ihre Entstehung zuerst vorübergehenden lebhaften, politischen oder militärischen Bedürfnissen der Fürsten. Sie erscheinen als ein Bestandteil der Kriegsbereitschaft.⁷ Mit dem Bedürfnis verschwinden sie wieder, bis der sich mehr und mehr zentralisierende Staat ihrer als einer dauernden Einrichtung bedarf. Die Post ist ursprünglich ausschliesslich für den Hof, für die Regierung bestimmt und eben deshalb keine Post im heutigen Sinn, keine „öffentliche Organisation der Transportleistungen“. Die entscheidende Wendung in der Entstehung des Postwesens liegt in der Verbindung der technischen Verbesserung des Botenwechsels der dynastischen Stafettentourten, mit dem gemeinnützigen Zweck der städtischen Botenanstalten.⁸ Wir sehen dabei, dass die Post schon von

⁶ Ohmann, S. 49, 147.

⁷ Huber, S. 18.

⁸ A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig, I, 500 f. Leipzig 1900.

ihrem Ursprung an einen Doppelcharakter zeigt: einen militärisch-politischen und einen kommerziellen.⁹

Aus dem Konkurrenzkampf der landesherrlichen und städtisch-privaten Verkehrsanstalten geht dann das staatliche Monopol, das Postregal, hervor.

In der Schweiz gab es vor 1848, mit Ausnahme der helvetischen Periode (J. A. Stäger, *Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik*), keine eidgenössische Post. Das Verkehrswesen war ausschliesslich Sache der Stände. Aus den verschiedenen örtlichen Verhältnissen entwickelte sich die Post ganz verschiedenartig. Besonders besteht ein tiefgreifender Unterschied zwischen Werden und Wesen dieser Verkehrsanstalt in Handelsstädten wie Basel, Zürich, St. Gallen einerseits und Bern anderseits.

Eine umfassende Darstellung der Entwicklung des Postwesens in der Schweiz fehlt und war auch wohl noch nicht möglich, da noch zu vieles der Einzelbearbeitung harrt. Dies beweisen gerade die als Wegleitung verdienstlichen Arbeiten in dieser Richtung: Ch. Hoch, *Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz* (Berner Taschenbuch 1884) und K. Breny, *Zur Entwicklung des Postwesens in der Schweiz* (Postjahrbuch der Schweiz 1912).

Einzelarstellungen lieferten J. Buser, *Das Basler Postwesen vor 1849*; A. Rotach, *Das Postwesen der Stadt St. Gallen bis 1798*; J. Lenggenhager, *Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens* und M. Henrioud, der die Entwicklung der Post in den Kantonen Freiburg, Genf, Neuenburg, Waadt und Wallis skizzierte. Besonderes Interesse fanden die Verbindungen über die Alpen: Ch. Hoch, *Historische Notizen über die Organisation der ersten Postverbindungen über die Schweizeralpen* (Berner Taschenbuch 1886); A. Rotach, *Die Postverbindungen über die Bündnerpässe und den St. Gotthard vom 16. bis 18. Jahrhundert* (Postjahrbuch 1912).

⁹ Huber, S. 81.

Die vorliegende Arbeit ist der erste Teil einer bis 1832 gedachten Darstellung der Post der Familie Fischer. Wir haben dazu in möglichster Vollständigkeit das uns erreichbare Quellenmaterial herangezogen. Über die Läufer und obrigkeitlichen Posten gaben uns die von E. F. Welti veröffentlichten Stadtrechnungen, ferner die Seckelmeisterrechnungen, die Eid-, Mandaten-, Polizei-, Deutsch Missivenbücher, die Rats-, Venner- und Kriegsratsmanuale des Staatsarchivs Aufschluss. Für die Fischerpost aber wurden uns von den Herren Burgerratspräsident K. D. F. von Fischer, Leopold von Fischer und Albert von Fischer in liebenswürdigster und zuvorkommendster Weise alle in ihrem Besitz befindlichen Postakten zur Verfügung gestellt: Beat Fischers Aufzeichnungen, Acta und Schrifften das Post- und Bottenwesen antreffend, seine Reisejournale, sein Briefwechsel; Verträge im Original oder in Kopien; ein später angefertigtes Materialregister, Kopien aus dem Staatsarchiv enthaltend usw. Vor allem suchte Herr L. von Fischer uns die Arbeit in teilnehmendster Weise zu erleichtern. Wir benutzen den Anlass, um den genannten Herren unseren verbindlichsten Dank auszusprechen. Was das Staatsarchiv über diese erste Zeit der Fischerpost enthält, ist zum allergrössten Teil im Zürichbuch G zusammengetragen, das alle Originaldenkschriften Beat Fischers über die Gründung der Post und den Streit mit Zürich und St. Gallen enthält. Für die mir zuteil gewordene Unterstützung bin ich den Herren G. Kurz, Staatsarchivar, und Adjunkt Meyer zu Dank verpflichtet. Eine wertvolle Ergänzung bildeten endlich die Berner Postsachen von 1669—1701, die uns das Zürcher Staatsarchiv in verdankenswerter Weise nach Bern zur Benützung übersandte.

Es ist uns ferner eine angenehme Pflicht, unserem hochverehrten Lehrer, Herrn Prof. Dr. G. Tobler, für seine Anregung, Anteilnahme und liebevolle Förderung unseren

tiefgefühlten Dank zu bezeugen. Den Herren Seminarlehrer Dr. A. Fluri, Postsekretär K. Breny, Staatsarchivar P. E. Martin, Genf, den Staatsarchivaren Dr. H. Nabholz und Dr. Fr. Hegi, Zürich, verdanken wir Ratschläge und gütige Mitteilungen aufs beste.

Abkürzungen.

Absch.	= Edg. Abschiede.
A. u. Schr.	= Acta u. Schrifften das Post u. Bottenwesen antreffend.
K. R. M.	= Kriegsratsmanual.
Md. B.	= Mandatenbuch.
M. R.	= Materialregister.
Pol. B.	= Polizeybuch.
R. M.	= Ratsmanual.
S. M. R.	= Seckelmeisterrechnung.
Sschr. Pr.	= Seckelschreiberprotokoll.
St. A. Z. B. P.	= Staatsarchiv Zürich, Berner Postsachen.
T. Miss.	= Teutsch Missivenbuch.
V. M.	= Vennermanual.
Zb. G.	= Zürichbuch G.

Berner Münze.

1 Bernpfund ($\overline{\alpha}$) = 20 Schillinge (β) = 240 Pfennige = $7 \frac{1}{2}$ Batzen
 1 β = 12 Pfennige = $1 \frac{1}{2}$ Kreuzer (x).
 1 Batzen = 32 Pfennige = 4 x .

Der durchschnittliche Kaufwert des Bernpfundes beträgt

- um 1500 ca. 20 Fr.
- um 1600 ca. 10—12 Fr.
- um 1700 noch ca. 5 Fr.