**Zeitschrift:** Berner Taschenbuch

Herausgeber: Freunde vaterländischer Geschichte

**Band:** 35 (1886)

**Artikel:** Historische Notizen über die Organisation der ersten Postverbindungen

über die Schweizer Alpen

Autor: Hoch, Charles

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-125250

### 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:** 30.11.2025

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

## Historische Polizen

iiber die

# Organisation der ersten Postverbindungen über die Schweizer Alpen.

Von Charles Hoch, Sefretär des internationalen Postbureau. (Aus dem Französischen übersett.)

con öfter wurde die Frage behandelt, seit welcher Beit der Handel daran gedacht habe, sich einen Weg über die Alpen zu bahnen und regelmäßige Post= verbindungen daselbst einzurichten, um sich eines direften Weges zwischen dem Norden und Guden Guropa's zu versichern; so im "Archiv der Posten und Tele= graphen", bas in Berlin erscheint, und in der interej= fanten Arbeit des Herrn Alt=Bundesrath Bavier, "die Straßen ber Schweig" 2c. Man weiß nun auch, daß ber St. Gotthard, derjenige Alpenpaß, welcher jest die größte Wichtigkeit für den Verkehr Europa's hat, gerade am läng= ften vom internationalen Sandel nicht nur vernachläßigt wurde, sondern ihm auch noch zu Anfang des 17. Jahrhunderts gänglich unbekannt mar; also zu einer Zeit, da der Brenner in Desterreich, der Mont Cenis und kleine Bernhard in Frankreich, der Septimer, der Julier, der große Bern= hard und der Simplon ichon ihre Geschichte hatten und seit Langem von den Kaufleuten benutt worden sind, welche Geschäftsverbindungen mit Deutschland, England, Frank=reich, 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 entgegen= setzten, Dank der Zersplitterung der Kantone, der gegen= seitigen 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 schwie= rigen Verhandlungen zu werfen, welche diesen Verän= derungen vorausgehen mußten. Diese Studie gestattet uns zugleich, sozusagen der Eröffnung der regelmäßigen Ver= kehrswege über einige der bedeutendsten Alpenpässe beizu= wohnen.

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

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

Die genannte Kapelle, welche der Anfang des jezigen Hospizes war, war demnach weit eher dazu bestimmt, die Herrschaftsrechte des Klosters auf dem Urserenberg zu befestigen. Es war auch im speziellen Interesse des Kanstons Uri, daß die Tagsahung in den Jahren 1407, 1473, 1515, 1560, 1569 und 1571 sich mit dem Gotthard oder vielmehr mit dem Urserenberg und dem Platifer beschäfstigen 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 Land-vogteien.

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 Kauf=leute 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=

<sup>\*)</sup> Bergl. über ihn Sammlung Bern. Biogr., S. 365—377 mit dessen Portrait.

hard als regelmäßige Poststraße zu benuten dachte. (Ver= gleiche Taschenbuch 1885.)

Seine Absicht war es, der Schweiz eine unabhängige direkte Poststraße zu geben, welche England, die Nieder= lande 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 auszusühren; 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 übersgeben.

Man mußte endlich alle Befürchtungen in den Nach= barländern vermeiden, hauptsächlich in Frankreich, Mai= land, Spanien und Benedig, 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 Kauf= mannschaft von Zürich zu einem regelrechten Postdienst über den Gotthard ihr eigenthümliches Interesse gibt.

Diese Verhandlungen nehmen oft eine so geheimnisvolle 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 fann, und die zu einer Zeit geschrieben zu sein scheint, da diese nahe daran waren, zu icheitern, beglückwünscht sich Beat Fischer, die Einrichtung der Berner Post, von Genf bis Basel und Burich, gut ausgeführt und die großen Schwierigkeiten, welchen er bei diesem Werk begegnet war, geebnet zu haben. Nun, sagt er, handelt es sich darum, einen Post= dienst 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 starte Applikation des Geistes als des Leibs erfordern" werde, und gab daher feine Stellen als Deutsch=Seckelmeifter, Münzmeifter 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 Waaren= verkehr über den St. Gotthard.

"Bon den Diffikultäten, die ich Anfangs besorgt, lag mir nur noch eine im Weg, nehmlich die, so ich von Seiten Zürichs wegen ihres seit langen Zeiten über den Gott= hard trabenden Botten zu beförchten hatte"\*).

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

<sup>\*)</sup> Wie oben mitgetheilt, war indeffen dieser Berkehr tein regelmäßiger.

gliedern der Kaufmannschaft von Zürich eine Zusammen= kunft, 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 Bel-linzona als bewährter Kath 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, wohledlen, vesten, fürnemen, fürsichtigen und wisen Herren K. v. Muralt", andererseits der "auch wohledle, veste, fürneme, fürsich=tige 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 Kan= tone vertraulich davon zu benachrichtigen und sie dafür günstig zu stimmen. Für seine Regierung gaben ihm B. Fischer und v. Muralt zweisache 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 Gutsinden, in Mailand zu er= forschen, wie man dort die Benutzung der Gotthardstraße aufnehme, 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 Post= meister 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 Packete daselbst abzugeben, und die Sendungen von dort einzusammeln, während die weiterhin gehenden Briefe dem Mailandischen Postamt überlassen würden.

Wenn es Beroldingen nicht möglich wäre, das zu er=
reichen, so soll er sich begnügen, zu verlangen, daß das
Postbüreau in Mailand die Briefe und Packete der Gott=
hardpost abnehme, ihr das dafür schuldige Porto bezahle,
und den Transport dessenigen vergüte, was es etwa frankirt
empfangen hätte; alles das unter Vorbehalt derzenigen
Rechte, welche die Zürcher Kausmannschaft zur Zeit da=
selbst besitzt. Wenn das Postbureau in Mailand auch auf
diese Bedingungen nicht eingehen würde, so sollte sich Be=
roldingen 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 unter= bringen 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 Briesverkehr nach italienischen Sta=tionen nicht zu Stande komme, habe er Hoffnung gemacht, daß nicht nur die Schwierigkeiten der Errichtung eines Post=dienstes 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, nachzusorsichen, ob vielleicht, im Fall der Gotthard den Vorzug vor dem Splügen sinde, die katholischen Kantone geneigt wären, den Unternehmern und ihren Rechtsnachfolgern eine Konzesssion 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 Arbeits=leute und für die Besreiung 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 dort= hin 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 Amster= dam 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? Ueberdieß fanden B. Fischer und v. Muralt es zweck= mäßig, einen eigenen Fachmann zu senden, dem sie auf= trugen, sich einerseits mit den lokalen Behörden der katho= lischen Kantone und anderseits mit den wichtigsten Per= sonen von Como und Mailand u. s. w. in's Einvernehmen zu sehen.

Man wählte dafür den Direktor der Zürcherpost, Hrn. Daniel Orelli, 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 interespirten Kantonen jeden anderweitigen Post= und Boten=Verkehr, zu Fuß und zu Pferd, zu Wasser und zu Land, untersagen.

Da andererseits der genannte Postdienst den katho= lischen Kantonen viele Vortheile aller Art bieten werde,

17

müsse derselbe billigerweise so viel wie möglich erleichtert werden, dadurch daß man den Boten Hülse und Schutz leiht und sie, sowie ihre Depeschen, von allen Zöllen, Geleitgebühren und Straßengeldern besreit. Da die ka= tholischen Kantone Mailands Verbündete waren, verlangte man, daß sie auch ihren Einfluß geltend machen, wenn wider Erwarten Schwierigkeiten begegnen würden in Be= zug auf den Postdienst zwischen Lugano und Mailand. Ebenso sollten die lokalen Behörden und die katholischen Landvögte den Besehl 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 Auß= gaben für den Transport der Boten und Courriere noth= wendig 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 Erkanntnuß hohen obrigkeitlichen Schirms und Beförde=rung" sind die Unternehmer bereit, alle amtlichen Schrei=ben 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 Privat=briefe anbelangt, so sollen dieselben eine einfache Taxe von einem Bahen bezahlen, von Luzern, Altors, 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 Ver=hältniß zur Entfernung und zum Gewichte wird die Ge=bühr 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 vierundzwauzig Stunden brauchen bis nach Mailand oder zurück. Die Sendung wird zwei Mal in der Woche stattsfinden; 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 Kennt= niß zu setzen, welche sie gegen diese Anordnungen haben könnten.

Die dem Direktor Orelli mitgegebenen Instruktionen schrieben ihm vor, die Denkschrift, deren Inhalt wir eben mitgetheilt haben, dem Kommandanten Feer in Luzern und Landammann Bäßler in Altorf zu übererichen. Er sollte "so viel kommlich und mit manier" von den=selben zu vernehmen suchen, inwiesern der Vorschlag Auß-sicht habe, von ihrer Regierung angenommen zu werden. Hauptsächlich bei Landamman Bäßler sollte Orelli 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 Nebergang von Altorf nach Lugano, sollte Orelli untersuchen, ob vielleicht der Weg noch fürzer aus= zuführen wäre, als man es vorgesehen; 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.

Orelli erhielt ben weitern Auftrag, sich gang im Be= heimen 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 Tagen für die nach den venetianischen Staaten gehenden Briefe zu ersetzen und die Antworten abzugeben; zu untersuchen, ob der Abgang der Boten von Ber= gamo nach Benedig nicht denjenigen der Gotthardstraße an= gepaßt werden fonne; sich zu erfundigen, ob gar feine Gefahr für diesen Verkehr durch das mailandische Gebiet zu fürchten fei; - festzustellen, welche Tagen man von Bergamo bis Benedig und andere venetianische Orte bezahle; wie oft und in wie viel Zeit die Besorgung der Briefe ftattfinde; und schließlich Cortinovis zu fragen, wie viel er allfällig für den Transport der Briefe zwischen Lugano und Bergamo verlangen würde.

In Mailand sollte Orelli 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 Orelli 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 hitig werden, sondern stets "kaltsinnig" so reden, als ob es Bern und Zürich vollkommen gleichgültig sei, ob Gott-hard 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 sür 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 Orelli bevollmächtigt, mit ihm einen Vertragsentwurf ad referendum abzufassen, dessen Grundzüge ihm in allen Einzelheiten vorgeschrieben sind.

Orelli verreiste Mitte April 1688, und die erste Nachricht, die wir von ihm finden, kömmt aus Altors vom
25. April. Er meldet seine glückliche Ankunft in Luzern.
Er hat mit Rommandant Feer und dem Staatssekretär
Reller verhandelt und bei diesen Herren Abends ein Galasouper eingenommen "mit höchster Ehrbezeugung". Auf
Rellers 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 Kesultate. Endlich um 3 Uhr
Abends langte er in Altors an; da Landammann Bäßler
fortgeritten war, so konnte er ihn erst um 5 Uhr sehen.

Landammann Bäßler erzählte ihm, daß die Denkschrift von Knonau ihm erst in der vorigen Woche von Luzern zu= geschickt 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 Unter= thanen zu beschäftigen. Landammann Bägler hat ver= sprochen, daß das Unternehmen von allem Stragengeld und Boll befreit sein solle; er unternimmt es auch, in Altorf Jemand zu finden, der zur Leitung des Hauptbureau paffend ware. Seine Meinung ift, daß der Postdienst nur bis Boschenen mit Pferden besorgt werden solle. Die eigentliche Bergstraße sei für Pferde unbrauchbar, mäh= rend Fußboten sie leicht benüten können. Ueber die Reinigung der Straße von Schnee besteht eine Bestim= mung, welche Orelli in Urseren bei Ammann Müller erfahren fönne; dieser werde ihm überhaupt alles Einzelne berichten.

Ein folgender Brief Orelli's zeigt an, daß er nach dem Nachtessen mit Karl Ant. Lusser, dem Sohne des Wirthes zum Adler in Altorf, und Landschreiber "con bella maniera in Diskours gerathen" sei über die Post= angelegenheit. 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 Auf= nahme erwartet. Er erklärte "in summa considenza": 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 verstangte nur, daß man ihm sage, was er zu thun habe. In solgender 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 Orelli, 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. Lusser habe ihm aber geantwortet, daß er ihm nicht dienen könne. Er wollte Orelli 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 Kückfehr vorzuweisen.

Orelli berichtet von seiner weitern Reise: In Hospen= thal habe der Amtmann Müller ihm erklärt, es fei un= möglich, ben Weg auch mährend ber Stürme gangbar gu machen, felbst wenn man 100 Personen anstellen und die größten Rosten nicht scheuen wollte. Sobald Gefahr vor= handen sei, könne man die Leute vom Gebirge weder mit Geld noch Silber bazu bringen, hinauf zu gehen. Diese Behauptung wurde Orelli 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. aber diese paar Arbeiter nicht im Stande feien zu thun, das sei alsdann Hunderten ebenso unmöglich. Indem man das Nöthige zahle und tüchtige Mannschaft anwerbe, fonne man aber erst ein Ziel erreichen, woran Andere aus Mangel an Einsicht gescheitert seien. Wenn die Be= meinden an beiden Abhängen die Straße für Schlitten oder Saumthiere einrichten laffen, mußte man ihnen je nach der Jahreszeit 30 bis 100 Reichsthaler zahlen. Es tomme übrigens oft vor, daß es unmöglich fei, die Straße für solchen Berkehr 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 benußen, welche mit dem Wetter und den Wegen vertraut sind. Jedes Mal, wenn Amtmann Müller den Verkehr für möglich hält, wird er die Männer absichicken und die ihnen nöthigen Vorläuser mitgeben; jeder derselben wird 20 Baßen kosten.

Amtmann Müller vermuthete, der Landessekretär Ca= poletti werde bereit sein, den Dienst in Airolo zu ver= sehen. In Airolo, Giornico, Bellinzona und Lugano, immer vier Stunden von einander entfernt, müssen Post= pferde stehen. Im Weitern glaubte Müller, eine Beschleu= nigung des Dienstes würde man nicht erreichen, wenn man zu Fuß bis Giornico ginge; denn wenn die Boten über= laden 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 Orelli, daß er in Lugano mündlich mit einem Agenten des Corrière von Mailand, Namens Parenchini, verhandelt habe.

Dieser berichtete ihm, daß Stoppani über die Be= ziehungen seiner Verwaltung zu den Posten von Frank=

<sup>\*)</sup> 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 letterm "in Dispute zu gerathen". Dennoch gab Parenchini die Hoffnung fund, daß das Projekt zu Stande kommen werde und versprach zugleich, in Mailand mehr davon zu reden. Da Orelli in Lugano nicht mit Cortinovis, dem Agenten der venetianischen Post in Bergamo, zusammentreffen konnte, so begab er sich selbst nach Bergamo und hatte bort mit ihm eine vertrauliche Unterredung (sub titulo di reciprocità di confidenza), in welcher Cortinovis sich ganz mit Orelli einverstanden erklärte und nach besten Rräften seine Sulfe zusagte zum Abschluß einer Uebereinfunft. Zugleich ließ er aber durchblicken, daß man beim Corriere Maggiore in Mailand nicht dasselbe Entgegenkommen fin= den werde. Da derselbe übrigens nicht selbständig handeln fönne, sondern vom Herzog von Medina, Generalpost= meister von Spanien, abhängig sei, ohne bessen Zustim= mung er nichts abschließen fonne, so biete fein Beistand nicht die gewünschte Sicherheit.

Cortinovis fügte bei, daß für den Durchpaß von Seite der Mailander Post keine Hindernisse zu befürchten seinen, 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 auß= zutauschen sein, je nach Abrede. Cortinovis versprach übrigens Orelli, ihm von den Absichten seiner Gesell= schaft Kenntniß zu geben, was ihm um so leichter mög= lich werde, da der Chef des Corriere Maggiore von Venedig am nämlichen Abend in Bergamo anlangen solle.

Von dieser Zusammenkunft zwischen Orelli, Cortinovis und dem Generalpostmeister von Benedig sagen die vor= handenen Akten nichts; ebensowenig von der Weiterreise. Alles was wir wissen, beschränkt sich darauf, daß noch viele Unter= handlungen mit der Post von Benedig stattfanden, bis end= lich 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 ge= nöthigt, 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 Auf= gabe, und suchte gleichzeitig vom Kanton Uri und den übrigen katholischen Kantonen eine dreißigjährige Konzession zu erhalten mit besondern Begünstigungen für alle Die= jenigen, welche das Unternehmen gefördert hatten.

Huralt reiste im Juli 1688 bis Bergamo, wo er den Abgeordneten von Benedig 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 solgenden Bedingungen: 1. Daß sie der Gotthardpost alle ihre Briefe sür Deutsch=land, die Niederlande, England, Frankreich und die Schweiz abgeben. 2. Daß sie einen Botendienst einrichten von Bergamo nach Benedig, Kom, Livorno, Genua und den andern italienischen Städten, welcher in seinem Ab=gang und seiner Ankunst mit demjenigen korrespondire, welcher von Amsterdam und andern Städten nach Bergamo komme. 3. Daß sie sich verpslichten, gegen Bergütung 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 Sicher= heit bieten. 5. Daß sie einen billigen, gemeinsam fest= gestellten Preis bestimmen für die Taxe von Vergamo nach Venedig, Rom 2c. und 6. alle ihre Briefe bis Ver= gamofrankirt aufgeben, damit die Gotthardpost dieselben ohne Belastung erhalte 2c.

Der beiderseitige Entwurf, welcher nach diesen Ber= handlungen zu Stande fam, murde von folgenden Herren in Benedig den 1./11. Mai 1689 unterzeichnet: Lorenzo Basso, Corriere Maggiore; Intendant Alviso Torni; Seb. Somazi, Sekretär, und Syndic G. P. Giuppono. brachte noch einige Einzelheiten des Postdienstes in Ord= nung: Die Boten von Amfterdam follten Dienstags und Freitags abreisen, um am Montag und Freitag in Capo= dilago anzulangen, und Mittwoch und Sonntag in Benedig zu sein. Die Rückfehr wird Freitag und Montag Abends in Benedig angetreten, um den folgenden Samftag und Mittwoch in Amsterdam anzulangen. Das Gotthardunter= nehmen übernimmt den Transport bis und mit Capodilago, und die Benetianische Gesellschaft benjenigen zwischen Ca= podilago und Benedig. Für diefen lettern Transport ent= richten die Herren von Bern und Zürich an Mailand eine besondere Entschädigung von Waaren und Pacteten über den gewöhnlichen Zoll hinaus; eine Pferdelast wird dabei ju 200 Pfund, von 12 Ungen, gerechnet. Für den Trans= port von Kostbarkeiten von Bergamo nach Benedig bezieht die Gesellschaft 1/2 Prozent für goldene Münzen 1/4 Pro= zent des Werthes, für Flandrische Gewebe und Benetia= nische Spigen 3 Franken, für goldene und silberne Spigen 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 Aus= land gehen, wird am Bestimmungsorte bezahlt. Ebenso die fremden Briefe, welche nach den venetianischen Staaten gehen, in Venedig, und zwar mit 3 Soldi, die Plis zahlen 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 Kom geschickt. Die Gesellsschaft erhält 20 Soldi per Unze von der Strecke VenedigsKom. 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 erstlärt und in Altorf den 14./24. Mai 1689 von den Absgeordneten der Venetianischen Gesellschaft: Giov. Astori, Giov. Varesa und Konzoni, unterzeichnet.

Man fügte ben 30. Sept. 1689 noch erganzende Ber= haltungsmaßregeln bei für die Briefe von und nach Frankreich. Durch diesen neuen Akt verpflichteten sich die Abgeordneten von Benedig, 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 über= laffen. Die Briefe von Venedig nach französischen Städten weiter als Lyon und Paris muffen 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 stch das Unter= nehmen, alle entsprechenden Briefe, die ihr Bureau pas= siren, unentgeldlich bis Bergamo zu bringen und zu ver= theilen. Die Taxen der Briefe von Lyon kommen gang der Post von Benedig zu, ebenso von Besançon an, was die

Briefe von Genf nach Benedig 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 Nom, Neapel und andern Städten weiter als Benebig expedirt, sollen bis Benedig zu Gunsten dieses Unternehmens frankirt sein. Diesenigen, welche von Rom, Neapel und andern Städten nach Benedig kommen, sollen bis zu dieser Stadt frankirt werden zu Gunsten der venetianischen Gesellschaft, welche dann den Herren Fischer und v. Muralt die Taxe von Benedig bis zum Bestimmungsort überläßt.

Diejenigen Briefe, welche dieses Unternehmen an die Ortschaften zwischen Benedig und Rom expedirt, und welche boch nicht über Benedig 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 Bene= tianern für die Strecke bis Besangon 20 Soldi per Unze erhält; für den Weg von Besangon nach Paris wird die Taxe von dem Gesandten von Benedig bezahlt, im Ber= hältniß zu den für Lyon=Paris verabredeten Tagen. Auf dem Rückwege sind die Briefpakete von Besangon nach Bergamo unentgeltlich überliefert. Die Regierung von Benedig übernimmt es, die nöthigen Schritte zu thun, damit der frangosische Gesandte für seine Depeschen diesen Weg zu ben nämlichen Bedingungen benutt.

sin Nachtrag (Aggiunta) bestimmte einen eigenen Tarif für die Perrücken 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 Unter= nehmen Fischer und v. Muralt den Rest.

Die Abgangszeiten sind folgendermaßen bestimmt:

Abreise von Benedig jeden Samstag und Mittwoch Abends, Ankunft in Lugano Dienstag Mittags und Freiztag Abends, in Bern Mittwoch Abends und Sonntags. Der Postbote, der von da nach Paris abgeht, langt Sonnstag 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 Benedig anzulangen.

Am 30. Sept. 1690 schloß die Handelskammer von Zürich, vertreten durch Daniel Orelli, 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 Nebereinkunst mit der Post von Venedig, so hatte auch dieser Vertrag den Zweck, einen direkteren und schnelleren Weg durch die Schweiz zu schafsen, zum Ausetausch der Korrespondenzen zwischen Italien, Frankreich, Flandern, Holland, England und einigen Ländern Deutschslands 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 Schnel= ligkeit zurückzulegen.

Andererseits verpflichtet sich Stoppani, alle Mailän= dischen 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  $15\,^{\circ}/_{\scriptscriptstyle 0}$  zu bezahlen.

Die Briefe von Wien, Augsburg, Trient, Insbruck, Neuburg, Baiern, dem Berzogthum Defterreich, Böhmen und Ungarn, welche einstweilen dem Vertrag nicht bei= treten können, werden wie früher über Mantua spedirt werden. Um den Vortheil zu ersetzen, welchen das Post= amt von Mailand bis jest gezogen hatte von den Briefen aus Frankreich, Holland und einigen Städten Deutsch= lands, welche den Weg über Mantua nahmen und nun über Bern und Zürich geben, zahlt das Unternehmen fünftig eine gewisse Provision per Unze; ebenso von den Briefen für Frankreich, Holland 2c., soweit fie den neuen Weg einschlagen werden. Packete und Waarenballen im Gewicht von 1, 2, 3, 5, 8 und 10 Pfund und darüber fonnen durch diesen neuen Postdienst verschickt werden, so= wohl nach Mailand, als nach den andern obgenannten ita= lienischen Städten. Die von Mailand nach Lyon ober Genf bestimmten Packete können um 22 Soldi Mailander Münze von jedem französischen Pfund frankirt werden; die Rosten der Douane 2c., blieben dem Absender zur Laft.

Dieser Vertrag wurde für drei Jahre gültig erklärt, aber dabei als selbstverständlich angenommen, daß bei Unsglücksfällen oder sonstigen Hindernissen die betheiligten Parteien das Recht hätten, ihren früheren Weg einzuschlagen, und überhaupt ganz so zu versahren, 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 Verswaltungen zu sichern. Zu diesem Zweck setzte sich Fischer mit dem Postmeister Elignet in Leyden und mit dem Hause Bennelle & Comp. in Amsterdam in Verbindung.

Nach vorausgegangenem Briefwechsel hatte den 28. Juni8. 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 Hol=
land nach Italien und vice versa mit größerer Schnellig=
keit nach Italien gelangen könnten, indem sie ihren Weg,
statt durch das deutsche Reich, über Luxemburg, Loth=
ringen, 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
Hüningen übernehme, während er, Fischer, denzenigen von
Hüningen nach Bergamo besorgt. Der neue Postdienst soll

erst im Monat März 1689 beginnen, da noch verschiedene Puntte in Holland und in Frankreich mit H. v. Louvois, zu ordnen sind, sowohl was die Sicherheit der Straße ansbelangt 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 er= halten, 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 benützen, 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 vorbe= hielt, später andere Bedingungen anzunehmen. Beispiels= weise 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 Amster= dam nach Bergamo=Mailand, und den Ertrag der Briefe, welche auf den neuen Weg herübergezogen werden .Es ist übrigens vorausgesett, daß die Reise von Amsterdam nach Hüningen innert 4 Mal 24 Stunden stattsindet.

Ein Aftenstück, datirt vom 14./24. Januar 1691 melbet, daß in Folge von Verhinderungen, die von Mailand aus= gehen 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 Bene= dig und die Unternehmung Fischer und v. Muralt ge= zwungen, zeitweise einen andern Weg für ihre Depeschen zu benuten. Eine Zusammenkunft am angegebenen Tage, bei welcher Barisco Ronzoni und Antonio Tois für Benedig, Beat Fischer für Bern und Zürich, anwesend waren, be= schloß, dem Hr. Paiot 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, da= mit die Briefe und Packete zwischen Paris, Lyon, Bern, Bürich und Bergamo, Benedig, 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 Benedig anzulangen, und wieder: von Paris Mitt=wochs, von Lyon Donnerstags und von Bern Sonntag Morgens, um Samstags in Benedig 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 undere französische Städte gratis nach Bergamo und über= läßt 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 ersehen 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 Benedig. Von den Pariser Briefen und andern
aus Frankreich, welche durch Paris gehen, gehört die Taxe
von Besanzon an bis Venedig den Corrieri, da alle diese
Briefe bis nach Genf oder Besanzon 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 Bunften der venetianischen Boten. Die Briefe, welche nach Rom und Neapel gehen, find bis Benedig zu Bunften von Burich und Bern franfirt und in umgekehrter Richtung zu Bunften der Bene= tianer. Was in die Gegenden zwischen Benedig und Rom geht, ift bis jum Bestimmungsort frankirt, und die vene= tianischen Corrieri erhalten auf diese Frankatur 8 franzö= sische Sous per Unze. Für die Waarenballen, welche von Frankreich tommen, erhalten die venetianischen Boten für die Strede von Chiavenna nach Bergamo vier frangofische Sous; von Bergamo, Brescia, Berona, Bicenza, Badua, Benedig und andern venetianischen Städten auf dem Fest= lande und von Mantua je 12 Sous. Von Bergamo bis Mailand 4 Soldi vom frangösischen Pfund. Rleinodien, Spigen 2c. sind nach dem Tarif des Altorfer Projektes tagirt. Goldene Münzen zahlen 1/8 vom Hundert, und silberne Münzen 1/2 per Hundert von Chiavenna nach Bergamo. Perruden find auf je 15 Soldi von Bergamo nach Benedig und andern Städten des Festlands tagirt, 20 Soldi zahlen fie von Benedig nach Rom und 5 Soldi von Chiavenna nach Bergamo.

Ein ermäßigter Tarif wird angewendet für Waaren= ballen, 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 Handels= kammer in Zürich, deren Spezialvertreter in Bergamo Siov. Moiolo 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 Vortheil verstanden und erkannten den großen Nuten, welchen ein Postdienst über den Gotthard ihnen bringen mußte.

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

Die betheiligten Kantone Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Solothurn antworteten günstig; doch machten sie Borbehalte, 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 Persohn und "deren hinder und für sich führenden Fällisen und Ranzen "befreyet, ungehindert und unangetastet aller Orten durch= "gelassen werde. Die Messagerie aber, welche auf neben= "Pferdten Paket, Wahren und frömbde Persohnen 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 bethei= ligten Kantonen in Baden vorgelegt, und der darüber ab= geschlossene 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. Mu=ralt'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 Besanzon nach Bern, Bergamo oder Chiavenna zu über= nehmen, 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 2c. zu versichern.

Er überreichte sein Projekt den 10. März 1688 in Paris, und hoffte auf gute Aufnahme. Aus der Dar= legung 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 Post= kurs in's Leben rufen. Man sieht aus dem Dokumente, daß Louvois den ganzen Profit aller Taxen 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 Besanzon verloren. Die neue Einrichtung sollte möglich machen, daß die Korrespondenz von Paris nach Mailand und zurück in 16 bis 17 Tagen stattsinden könne; nach den anderen Städten Italien's je nach Verhältniß.

Den 16. Mai 1688 antwortete Louvois durch Ver= mittlung 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 be= fördern; was aber den andern Vorschlag betreffe, zwei Botenfurse 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 benußen, 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 Beschleunis gung durch die Franche-Comté in 4 oder  $4^{1}/_{2}$  Tagen bequem ihr Ziel erreichen könnten. Nach langen Unterhandslungen schlossen die französischen Posten endlich, den 23. April 1690, mit Fischer einen Vertrag ab zur Ers

richtung einer Post durch Burgund. Fischer verpflichtete sich, alle Briefe für die Grafschaft Burgund, für Paris und andere Städte, nach dem Bureau von Befançon 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 ver= güten; 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 gange Unge für Brief=Packete. Für die Briefe, die am Schlusse eines Vierteljahres zurückgeschickt werden muffen, gibt er wieder, was bezahlt worden ift, und er trägt die Rosten von 3 Postboten, die von Neuenburg über Pontar= lier nach Besangon geben. Seinerseits verspricht der fran= zösische Unterhändler Gangnot, H. v. Louvois dazu zu bringen, daß er Briefe und Packete von allem Zwang befreie, damit jeder den ihm bequemften Weg mählen könne, daß vom Bureau in Besangon nicht bestellbare Briefe gu= rückgenommen und bis Pontarlier zurückvergütet werden; endlich hrn. Fischer "be Riquebac" die nämliche Summe auszahlen zu lassen, welche jett Gouthiere, der Postmeister von Befangon, für Boten und Pferde zweimal in der Woche von Besançon nach Pontarlier und von da nach Neuenburg bezahlt. Dieser Vertrag wurde von Louvois an= genommen, doch mit der Bedingung, "daß er sein Post= bureau 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 Ginrichtung eines dritten Boten und die Beschleunigung ber zwei andern nothwendig macht. Der Vertrag hatte natürlich auch die Briefe für Solothurn im Auge, die Residenz des franzö=

sischen 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 Kausmanns Niklaus Berthault, des Vertreters von Fr. Gunon de St. Pol, Postpächter der Grafschaft Burgund, des Adrian Guillebert, Angestellter auf dem Postbureau, und schloß hier einen Vertrag mit Pierre Villequin. Dieser übernahm es, durch einen Mann zu Pferd während zwei Jahren, also bis zum 11. August des Jahres 1692, je dreimal wöchentlich, die Briese 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 Villequin 645 Fr. Königlicher Münze für jedes Jahr.

Zur Eröffnung des neuen Postdienstes sehlte nur noch die Zustimmung des Gouverneurs der Grafschaft Neuen= burg, durch dessen Gebiet die Post gehen sollte. Unglück= licher Weise wurde diese Zustimmung im letzten Augen= blick versagt; der Gouverneur verweigerte sogar jede Unter= redung mit Fischer von Reichenbach.

Diese Absage und die neuen Verhandlungen, welche sie zur Folge hatte, bestimmten Fischer zur Absassung eines getreuen Berichtes über Alles, was sich zwischen dem Gouverneur von Neuenburg — im Namen der sehr hohen, mächtigen, allerdurchlauchtigsten Dame, Prinzessin Marie von Orleans, durch Gottes Gnade alleinige Prinzessin von Neuenburg, Valengin 2c. — 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 nütten Fischer nichts, ebensowenig wollte es helsen, als er den Statthalter von St. Blaise beauftragte, dem Hrn. Gou-verneur Artigkeiten zu erweisen; daß er ihn ersuchte, seinen Einsluß geltend zu machen, wo es nöthig sei; daß er ihm die Zeitungen der bernischen Posten\*) unentgeltlich anbot; daß er kein Porto von seinen Briesen verlangen wolle, so-weit 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. Eroix, Pverdon, Bern, mit Verlängerung bis Solothurn; und zwar durch Boten, welche dreimal in der Woche nach Pontarlier gehen würden. Dieser Bote sollte in Landeron die Briese nach Neuenburg abgeben.

Dieß wurde anders, als die Prinzessin Marie von Or= léans, 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 Tassart. Sie sollte auf die Dauer von 8 Jahren gelten, vom 1. Juli 1695 an gerechnet.

Man begreift, daß diese verschiedenen Zwischenverhand= lungen die Ausführung des Postdienstes über den Gott=

<sup>\*)</sup> 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 betheiligten Kantonen abzuschließen, welcher ihnen die Bewilligung dieses Dienstes auf 30 Jahre zusagte. Diese Bewilligung war von der größten Wichtigkeit für fie, und man fann sagen, daß von diesem Zeitpunkt an die Zukunft des Gotthard gesichert mar. Wenn dieser Post= dienst noch nicht allen Anforderungen entsprach, so lag der Tehler an Umftänden, welche ganz unabhängig von B. Fischer waren, deffen Energie auf's Blücklichste unterstütt wurde von einem Fleiß, einer Zähigkeit und Beitsichtig= feit, die Bewunderung verdienen. Beat Fischer begriff übrigens fehr wohl, wie miglich die Lage dieses Post= dienstes, 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 Mittel= Europa immer wieder änderten.

Da es Fischer's Zweck war, der bernischen Post Aus= gänge 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 Pie= mont angeknüpft worden waren, führten zu einem Ver= trag, welcher den 2./12. Juli 1692 in St. Morit im Wallis unterzeichnet wurde, und zwar von Philipp Jacinth Gontery, Marquis von Cavaglia, Graf von Montgros, Kammerherr, Kapitän=Kommandant der Gensdarmes, Ge= neralpostmeister 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 jest von den Genfer Post=meistern Thellusson und Guiguer nach Turin besorgt worden waren, und die, weil Savohen 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 willfürlich 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 Kathsherrn Gauthier direkt bei dem Rath von Bern erhob, nussos blieben.

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

Die erste Absahrt sindet von St. Morit 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. Absahrt von dort Dienstag 8 Uhr Morgens, um den großen St. Bernhard zu besteigen. Ankunft in St. Kémy um Mittag; in Aosta um 4 Uhr. Hier übergibt der Bote von St. Morit 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 Ivréa 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. Morit findet.

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

Die Brieftagen sind folgendermaßen bestimmt: Ein einfacher Brief von Amsterdam oder Lenden bis Bern kostet 15 französische Sous; von Brüssel, Antwerpen, Lüttich 2c. bis Bern 14 Sous; von Franksurt 9; von Schafshausen 3 Sous; die Tage 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 Ber= hältniß.

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 Rückspracht 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 1/2 Prozent von Golds und 1 Prozent von Silbersmünzen.

Der Marquis von Cavaglia nahm die Kosten der Be= förderung von Turin nach Aosta auf sich; da aber seine Strecke die längere ist, so wird der sechste Theil der Ein= nahmen 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, ein= gerichtet worden: Pasteur war es auch, welcher Alles an= ordnete, 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. Kemy und Les Etroubles.

Den Bewohnern dieser Dörfer wurde zur Entschädi= gung für ihre Dienste ein bestimmtes Weggeld entrichtet: "Ein Reiter zahlt in Bourg St. Pierre 3 Bagen, und in St. Remy 2 Bagen; ebensoviel ein bepacktes Pferd oder Maulthier."

"Ein Waarenballen gibt in Bourg St. Pierre  $2^1/_2$  Kreuzer und in St. Kémy  $1^1/_2$  Kreuzer. Eine Wagen= ladung Reis in Bourg St. Pierre 6 Kreuzer und in St. Kémy 4 Kreuzer. Ein Retourpferd ohne Reiter in Bourg St. Pierre 6 Kreuzer und in St. Kémy 4 Kreuzer."

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

Um der Gotthard= und St. Bernhard=Post den Ver=
tehr der englischen Briefe zuzuwenden, versuhr Beat Fischer
ähnlich, wie er es mit den Niederlanden gethan. Er über=
nahm es, Verbindungen mit der englischen Regierung an=
zuknüpfen, um sie zum Abschluß eines Vertrages zu ver=
anlassen, und es wurde auch der Entwurf eines solchen
den 1. Juli 1709 durch den Chevalier Thomas Frank=
land und Jean Evelyn Esq., Großmeister der königlichen
Posten, im Namen England's unterzeichnet.

Es handelte sich auch hier wieder darum, einen schnel= lern 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 Helvoetslung zu besorgen, und zwar auf Kosten der englischen Post.

Die Briefe werden in einen versiegelten Sach gelegt, und eine Liste beigefügt mit Angabe der Zahl der ein= fachen und doppelten Briefe, die in Brille oder Helvoets= luns abzuliefern sind; und hier will der Intendant der bernischen Posten einen fleißigen und fähigen Angestellten unterhalten. Die Postsäcke werden erst in Schaffhausen ge= öffnet, von wo aus die Briefe an ihre verschiedenen Be= stimmungsorte verschickt werden. Der Austausch der Briefe macht sich auf dieselbe Weise in umgekehrter Richtung.

Dienstag und Freitag Abends; La Brille und Helvoets= luns 8 Tage später, je Dienstag und Freitag Morgens, während die aus Italien und der Schweiz kommenden Depeschen an demselben Ort und zur nämlichen Zeit ab= geliesert werden. Der Tarif verzeichnet nur den Preis der Briese von Schafshausen nach Holland; für die Weiter= reise bis Lond:n, ist nichts angegeben. Ein einfacher Brief zahlt von Holland bis Schafshausen 10 Kreuzer; bis Li= vorno, Rom, Neapel, Venedig 14 Kreuzer. Davon kommen  $4^{1/2}$  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 ausingen die Ausmerksamkeit 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 denzenigen, 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 Aufsopferung der Männer in's rechte Licht sehen, 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.