Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 58 (1996)
Heft: 2

Artikel: Die Geschichte der Fischerpost 1798-1832
Autor: Hüssy, Annelies
Kapitel: I: Die Entwicklung des Postwesens
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-246813

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: 09.07.2025

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

I. Die Entwicklung des Postwesens

Verkehrsgeschichtliche Aspekte

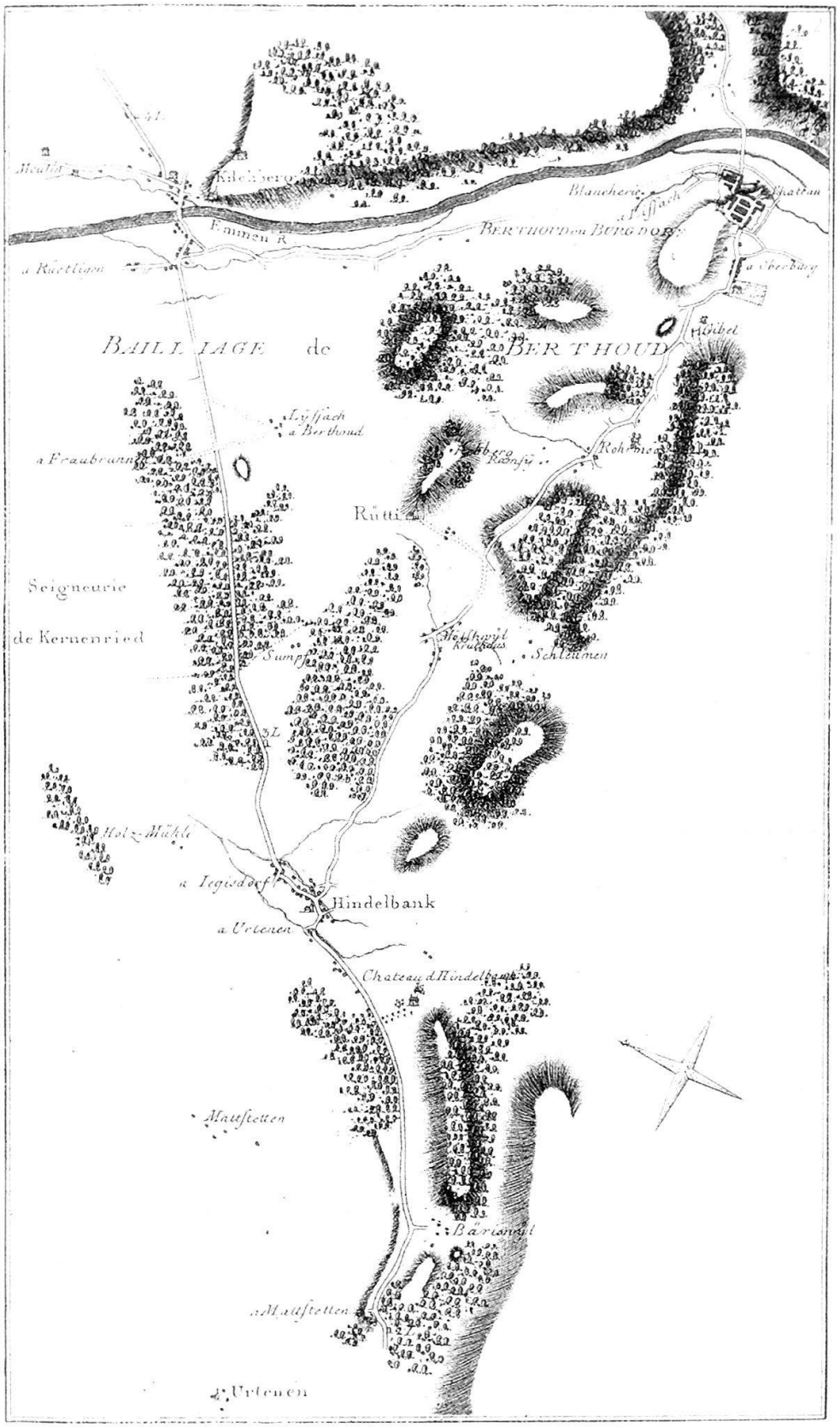
Das Jahr 1798 ist für das bernische Staatswesen die Zeit des grossen politischen Umbruchs. Mit der Abtrennung der ehemaligen Untertanengebiete Aargau und Waadt verkleinert sich sein Territorium ganz erheblich, und damit ändert sich zugleich seine verkehrspolitische Ausrichtung. Friedrich Volmar, der nachmalige Direktor der Bern-Lötschberg-Bahn, bringt es 1931 in seinem Werk zur bernischen Eisenbahnpolitik auf den Punkt: «Der Gestaltung des sich vom Aargau bis an die Gestade des Genfersees hinziehenden in dieser Ost-West-Richtung seine grösste Längsausdehnung aufweisenden Staatsgebietes entsprechend, wurde der Transitroute Ost–West die erste Aufmerksamkeit geschenkt ... Vom Jahre 1798 an veränderte sich die verkehrsgeographische Lage des Kantons Bern. Der Verlust des Aargaues und der Waadt verkürzte die Ost-West-Richtung des bernischen Staatsgebietes in sehr starkem Masse ... Der Staat Bern musste jetzt an Stelle der verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Wirbelsäule, die ihm im Jahre 1798 gebrochen worden war, eine neue der nunmehrigen Gebietsform angepasste erhalten ... Und diese neue Richtung verlief und verläuft noch heute von Norden nach Süden.»[1]

Ein Blick in die Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte zeigt indes, dass diese Nord-Süd-Ausrichtung viel älter ist. Seit dem hohen Mittelalter bilden sich bedeutende Wirtschaftsräume nördlich und südlich der Europa von West nach Ost durchquerenden Alpenkette. Im Norden sind es die Gebiete im Raum zwischen Rhein, Main und Donau mit den bekannten Zentren der Leinwand- und Barchentherstellung um Augsburg, Ulm und Konstanz, die Regionen der Metallverarbeitung mit Nürnberg im Mittelpunkt, noch weiter nördlich liegen die berühmten Zentren der Herstellung hochstehender Tuche in Flandern und England. Im Süden blüht das metallverarbeitende Gewerbe auf hohem Niveau in der Lombardei mit dem Mittelpunkt Mailand; und auch Italien fertigt kostbare Tuche, vorab feine Woll- und teure Seidentuche. Und es bringt Luxusgüter wie Gewürze, orientalische Stoffe und andere Handelswaren von fernen Ländern auf den europäischen Markt. Die bedeutendsten Einfuhrhäfen sind Venedig für Güter aus dem Orient und Genua mit seinen Produkten aus Nordafrika. Der Warenaustausch ist international und wird durch die Kreuzzüge noch verstärkt. Die Entdeckungen erschliessen seit dem 15. Jahrhundert vollends einen im modernen Sinne weltweiten Handel.[2]

Die schweizerischen Alpenpässe, im Herzen Europas gelegen, werden zur wichtigen Transitachse. Dem tun auch die Verbindungen zur See, wie sie sich seit dem Ende des 13. Jahrhunderts auf der Route um Spanien herum und der Westküste Frankreichs entlang nach Flandern und England entwickeln, keinen

wirklichen Abbruch. Das wirtschaftliche Gefälle verläuft von Süden nach Norden, der Süden bietet hochwertige Produkte und Dienstleistungen etwa im Bankgewerbe an, der Norden liefert im Austausch minderwertigere Ware und zahlreiche Halbfabrikate. Die Warenströme fliessen über den Grossen St. Bernhard, über die Bündner Pässe, dort über die vorteilhafte und von wenig Zöllen belastete Septimerroute. Aber auch die östlichen Nachbarn, Brenner und Reschen, haben ihren Anteil am Warenverkehr, während der Mont Cenis im Westen, bedingt durch seine Ost-West-Ausrichtung, unwichtig bleibt. Mit der Eröffnung des Gotthard ändert sich die Lage.[3] Die Konzentration auf die Mittelachse nimmt zu. Der Gotthard-Pass, obwohl nicht immer gut gangbar, vereinigt doch die grössten Vorteile auf sich. Nur eine einzige Alpenüberquerung ist nötig, um von der Lombardei nach Deutschland zu gelangen, und die Anschlussrouten nördlich und südlich mit ihren Wasserstrassen sind gut. Die Waren können schnell und ohne Überwindung weiterer Quertäler und Übergänge ihre Bestimmungsorte erreichen.[4]

Ein Blick auf die Karte zeigt, dass das Gebiet des alten bernischen Staatswesens nicht an diesen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Hauptverkehrsachsen liegt. Sie streifen es oder passieren es nur am Rande. Die bernischen Alpenübergänge dienen mehr dem lokalen Warenaustausch. Einzig der Simplon, von Bern aus als italienische Verbindung geschätzt, erlangt ein beträchtliches Verkehrsvolumen, aber Quertäler und weitere Alpenübergänge trennen ihn von Bern. Gemmi, Furka, Albrun oder Griesspass, nur zum Transport von Gütern des täglichen Bedarfs geeignet, dienen der Transhumanz, den Schafherden auf ihren saisonalen Wanderungen. Bern hat wiederholt versucht, den Warenverkehr auf sein Territorium und vor allem durch seine Hauptstadt zu leiten. Gelungen ist dies nicht. Die Republik sucht ihr Heil anderswo. Seit den Burgunderkriegen blüht das Geschäft mit der Vermittlung von Kampfkraft und Geld. Kreditgeschäfte und Truppenkapitulationen bringen der Staatskasse allmählich reichen Segen. Auch äufnen die blühenden Untertanenlande die Staatskasse. Handel und Verkehr gedeihen zwar eher lokal, sie sind dennoch nicht unwichtig. Richard Feller bestätigt: «Der Verkehr von Norden nach Süden über die Grimsel und den Lötschenpass war für Bern unbedeutend, der Verkehr von Ost nach West stark und länderverbindend. Es standen zwei Hauptlinien offen. Der Frachtzug vom Bodensee her konnte in Lenzburg die Strasse über Aarau und Olten einschlagen. An diesem Ort tat sich eine Gabelung auf: entweder nach Nidau, wo die Fracht zu Wasser nach Yverdon ging, oder auf der Achse über Büren, Aarberg, Murten, durch das Tal der Broye an den Genfersee. Die andere Hauptlinie führte von Lenzburg, Aarburg, Murgenthal, Herzogenbuchsee, Kirchberg nach Bern und von dort über Freiburg und Murten nach Westen. Keine Angabe erhellt, welche Linie bevorzugt wurde. Aber eine Annahme hat die Glaubwürdigkeit für sich. Die Fracht von West nach Ost bevorzugte mehr den Seeweg, der sie von Yverdon nach Nidau, die Zihl und die Aare hinunter



Mitte des 18. Jahrhunderts unternimmt Bern den Ausbau der grossen Hauptstrassen. Die moderne «Fernverbindung» Zürich–Bern–Lausanne–Genf entsteht. Strassenkarte von Ingenieur Pierre Bel, 1783, Blatt Burgdorf (StAB: Atlanten 219).

auf dem Wasser in den Rhein trug, als der Verkehr von Ost nach West, der erst in Nidau auf das Schiff ging. Der Wasserweg war billiger.»[5] Dennoch, die bernische Hauptverkehrsachse liegt quer zu den bedeutenden internationalen Warenstrassen. Sie ist vornehmlich auf die Verwaltung der Gebiete, also auf politische Absichten gegründet. Und sie ist deshalb auf die Hauptstadt, auf Bern, konzentriert.

Die Öffnung beginnt mit dem 18. Jahrhundert, «Tourismus» setzt ein, wirtschaftliche Umwälzungen künden sich an. Ein gut ausgebautes Strassennetz ist Grundlage allen Aufschwungs. Richard Feller: «Im 18. Jahrhundert hob der grosse Strassenbau Berns an. Nicht die Rücksicht auf den Binnenhandel, sondern auf den Ostwestverkehr bestimmte die Obrigkeit. Sie wollte die Warenzüge nicht über die Hauptstadt, sondern auf einer möglichst weiten Strecke durch ihr Gebiet leiten ... Aber es war eine politische Selbstverständlichkeit, dass die Hauptstadt auch ins Strassennetz einbezogen wurde.»[6] Die militärische Bedeutung guter Verkehrsverbindungen darf gleichfalls nicht unterschätzt werden, vor allem nicht in Zeiten latenter Kriegsgefahr. Und so nimmt Bern nach den Erfahrungen des zweiten Villmerger Krieges den Ausbau seines Strassennetzes an die Hand. Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts entsteht die grosse Hauptstrasse von Bern nach Zürich und weiter bis an den Rhein nach Zurzach. Auch die Weiterführung nach Westen an den Genfersee fehlt nicht. Der Bau dieser Kunststrasse ist ein Jahrhundertwerk. Haben Bau und Unterhalt der Strassen bislang dem Gemeinwerk obgelegen, das – wen wundert's – nur gerade das Mindeste vorkehrt, so geht nun der Staat selber ans Werk. Richard Feller beschreibt es treffend: «Die Gemeinden taten kaum das Nötigste und wurden von Zeit zu Zeit von oben aufgerüttelt. Doch die Erlasse wirkten wenig, da in Bern die fachmännische Kunde vom Strassenbau fehlte; sie beschränkten sich auf den Befehl, überhangende Bäume und Sträucher am Strassenrand wegzunehmen. So waren die bernischen Strassen verrufen und vom Verkehr gemieden. Da sie kein Steinbett hatten, verwandelten sie sich bei Regenwetter in morastige Gräben und bei Trockenheit in staubige Höhlungen ... Bern ging mit dem Strassenbau den andern Orten voran ... Eine Bauzeit begann, die ein vorbildliches Strassennetz schuf. Die Strassen wurden gerade gezogen, die Anstösser entschädigt, Senkungen ausgefüllt, Bodenschwellen durchschnitten. Die Hauptstrassen wurden 30 bis 40, die mittleren 20 bis 24 und die Verbindungswege 14 bis 18 Fuss breit angelegt. Sie erhielten ein Steinbett, darüber eine Lage Kies, in der Mitte eine leichte Wölbung zum Abfluss des Wassers und an den Seiten Abzugsgräben und wurden über vertrauenswürdige Brücken geführt.»[7]

Nach der stürmischen Umwandlung von 1798 und dem kurzen, jedoch nicht minder heftigen Zwischenspiel der Helvetik nimmt die bernische Staatspolitik, vorsichtig zwar, eine Neuorientierung vor. Sie verschliesst sich den gewandelten Gegebenheiten keineswegs. «Schon bevor der Jura dem Kanton Bern

zugeteilt war», bemerkt Volmar, «huldigten die Behörden dem Gedanken, der Nord-Süd-Richtung komme verkehrspolitisch eine grössere Bedeutung zu als dies vor dem Jahre 1798 der Fall gewesen war.»[8] Bern sucht jetzt den Anschluss an den Gotthard zu erhalten. Zu bewerkstelligen ist dies vorerst einmal durch den Ausbau der Sustenstrasse bis Wassen. 1810 nehmen Uri und Bern das Werk gemeinsam in Angriff. Doch dann stockt der Weiterausbau der Nord-Süd-Verbindungen, und auch ein Projekt für den Gemmitunnel wird in den 1840er Jahren ob der technischen und finanziellen Hindernisse schliesslich fallengelassen.

Selbst mit Hilfe der grossen Strassenbauten gelingt es weder der alten Republik Bern noch ihrer Rechtsnachfolgerin im 19. Jahrhundert, die Hauptstadt zu einem Verkehrsknotenpunkt zu machen. Auf ganz anderem Gebiet ist der Zentralisierung jedoch bereits im 17. Jahrhundert Erfolg beschieden, bei Post und Postreiseverkehr nämlich. Zu danken ist dies den privaten Bemühungen des unternehmerischen Beat Fischer, des Gründers der Berner Posten.

Das Fundament: Die Pioniertat des Beat Fischer (1641–1698)

Als Beat Fischer um die Jahreswende 1674/75 – wenngleich anonym – sein Memorial über die Errichtung des Postregals der hohen Obrigkeit einreicht, ahnt er wohl kaum, welche Erfolge seinem Projekt beschieden sein werden.[9] Die Trumpfkarte, dass inskünftig der gesamte Posttransit durch die Hauptstadt geführt wird, sticht, und noch im gleichen Jahr 1675 überrascht die Republik Bern ihre Nachbarn und Miteidgenossen mit der Ankündigung, dass sie fortan das hohe Postregal «so weit unser Bottmässigkeit sich erstrekt» ihrem lieben Burger Beat Fischer als ein Lehen übertragen habe.[10] An die Stelle hoher Kosten für unzuverlässige Fussboten und, ob der Unsicherheit der Strassen, gefährdete Standesläufer sollen schon bald die Einkünfte aus Pachtzinsen treten, so die Argumente Beat Fischers: «Wegen der Fussposten und sonsten anderen Bottenlöhnen wirt Ihr Gn. ein Jahr durchs andere verrechnet: Lenzburg 800 lib., Aarburg 500 lib., Wangen 400 lib., ... Wiflisburg, Peterlingen, Milden, Lausanne, Morsee und Nyon 500 lib. Die Bestallungen so etliche Postenläuffer im Teütsch und Wältschen Land an getreid und gelt haben, belauffen sich ungefahrlich auff 850 lib. Summa 3'450 lib.»[11] Die Zahlen aus der Rechnung über die bisherigen Aufwendungen des Standes verfehlen ihre Wirkung nicht, und am 21. Juli 1676 können Beat Fischer und Mithafte den ersten einer langen Reihe von Postpachtverträgen unterzeichnen. Über seine «Mithafte» schweigen sich die Quellen aus, und es fragt sich, ob sie überhaupt existiert haben oder nicht viel eher eine Fiktion Beat Fischers zur Stärkung seiner Position gewesen sind; die Vennerkammer hatte eben erst den Auftrag erhalten, zu prüfen, ob dem Antragsteller Beat Fischer Bürgen abverlangt werden sollen. Und im einschlä-

gigen Paragraphen 8 des Postpachtvertrages vom 21. Juli heisst es dann wörtlich: «Darzu soll ihnen [eben Beat Fischer und Mithafte] auch freystehen über kurtz oder lang in disen Tractat andere nach belieben mit sich zu associren, oder denselben ihnen gahr zu remittiren, wofern selbige unsere Burger oder eingesessene Unterthanen sein, auch disem Tractat im übrigen ohne Abbruch und durchauss genug thun werden.»[12] Man verzichtet deshalb auf das Stellen von Bürgen. Wer diese allfälligen Mitanteilhaber sind, wird allerdings nicht verraten, nur soviel wird bekannt gemacht, nämlich, dass die bisherigen Boten – der Basler und der Genfer Bote – in den Dienst Beat Fischers treten sollen. «Bewusst sollte ein Geheimnis in die Welt gestellt werden. Mit Heimlichkeit bereitete Beat Fischer sein grosses Werk vor. Und auch nach dem Hervortreten liess man sich nicht in die Karten blicken. Die Mitburger sollten im ungewissen gelassen werden. Zielbewusst wurde nun das bernische Postregal gegen aussen und innen durchgesetzt.»[13] Dass solches Vorgehen Widerspruch hervorrufen muss, ist den Beteiligten klar. Sie haben aber vorgesorgt: Grundsätzlich muss der Grosse Rat derartige Verträge genehmigen, so hält es auch Paragraph 7 des Pachtvertrages fest, mit einem bedeutenden Zusatz allerdings, indem der Vertrag auch unter tatsächlicher Umgehung des Grossen Rates in Kraft treten kann, «als wan solche Bestätigung würcklich erfolget were».[14] Dem Grossen Rat verbleibt nur noch eine einzige Einflussmöglichkeit, er setzt das Briefporto endgültig fest und tritt im Falle von Streitigkeiten als oberste Gerichtsinstanz auf.

Das junge Unternehmen erhält vorerst weitere obrigkeitliche Starthilfe. Für die ersten drei Jahre verzichtet die Republik auf den Zins und leistet sogar eine jährliche Beisteuer von je 100 Mütt Haber, stehen doch in Zukunft Einnahmen in der Form von Pachtzinsen in Aussicht. «So war in Bern die Post als öffentliche Verkehrsanstalt geschaffen, als solche zum Regal erhoben, die Verwaltung aber ihrem Schöpfer Beat Fischer übertragen worden. Diese Schöpfung vereinigte in der Schweiz die Elemente, die bisher getrennt ausgebildet worden waren, die Öffentlichkeit mit dem technischen Fortschritt, nur dass dieser noch durch Übertragung von Fussboten auf reitende Boten gesteigert wurde. Der Fortschritt gegenüber dem bisher Dagewesenen geht aus dem Vertrag selbst deutlich hervor. Dem Stand erwuchs vorläufig aus der neuen Post noch kein greifbarer Gewinn, als die Ersparnis der bisherigen hohen Beförderungskosten.»[15]

Beat Fischer ist Unternehmer durch und durch. Kein noch so hohes Hindernis – es stellen sich ihm viele in den Weg – kann ihn von seinem Ziel abbringen, ein wohlorganisiertes und dichtes Netz von Postverbindungen mit günstigen Anschlüssen an die anderen Posteinrichtungen auf dem Gebiet der Eidgenossenschaft und der angrenzenden fremden Mächte zu errichten. Aber damit nicht genug, im Laufe der Jahre erwirbt er die Herrschaft Reichenbach bei Zollikofen, gestaltet die Schlossanlage im Sinne herrschaftlicher Prachtentfaltung um, legt einen barocken Ziergarten an, gründet eine Brauerei und eine Ziegelei und erwirbt zwei Gasthäuser. Seine Persönlichkeit ist faszinierend, er durchmisst die

Schloss Reichenbach von Steinibach aus (im Hintergrund Bülikofen). Im Sinne herrschaftlicher Prachtentfaltung gestaltet Beat Fischer das 1683 zusammen mit der Herrschaft Reichenbach bei Zollikofen erworbene Schloss grosszügig um. Gouache, l. Hälfte 19. Jahrhundert (BBB: Graphik XIV). Photographie: Gerhard Howald (BBB: Neg. Nr. 12157 E).

Ämterlaufbahn bis zum Heimlicher von Burgern 1695, was ihm erlaubt, an den Sitzungen des täglichen Rats teilzunehmen. In seiner Karriere ist er Deutschseckelschreiber, bei welcher Gelegenheit er die Buchhaltung neu ordnet, er verwaltet mehrmals Landvogteien, und er unternimmt im Namen der Obrigkeit verschiedene Gesandtschaftsreisen.[16] Sein eigentliches Gebiet aber ist das Post- und Verkehrswesen, da leistet er Pionierarbeit. Unter ihm gedeihen die bernischen Posteinrichtungen wie keine anderen auf dem Gebiet der Eidgenossenschaft, und in der Hand seiner Nachfahren werden sie weiter entwickelt und strukturiert. Richard Feller hat Beat Fischer «zu seiner Zeit die stärkste Arbeitskraft Berns» genannt.[17] «Als er begann, war Bern von keiner Botenlinie berührt; nun stand es im Mittelpunkt seiner Postanstalten. Er hatte das gefährliche Glück, aus dem eigenen zu schöpfen, wo andere sich mit an der Gewohnheit ersättigten. Sein wagemutiger Fleiss trug ihm ein Vermögen ein. Ihm gehörte Grundbesitz in verschiedenen Gegenden, eine Tuchmanufaktur in Thun und eine Ziegelei. Rastlos gab er sich aus.»[18] Tatsächlich, die einzige wichtige Postverbindung

bildet im 17. Jahrhundert das sogenannte Lyoner Ordinari – es bekommt seinen Namen von der mittelfranzösischen Stadt und dem Umstand, dass es regelmässig verkehrt –, eine Schöpfung des Zürcher und des St. Galler Kaufmannsstandes, und dieses Lyoner Ordinari umgeht Bern über Solothurn dem Jurasüdfuss entlang in Richtung Westen. Für Bern ist da gar nichts zu holen, erst die Einrichtung Beat Fischers ändert das.

Die Post erweist sich als das grosse Geschäft nicht nur für ihn selbst, auch für seine Nachfahren. Und obwohl der Pachtzins wegen der hohen Einträglichkeit durch die Obrigkeit ständig gesteigert wird, trägt sie den Nachkommen Beat Fischers ein grosses Vermögen ein. Nicht alle werden in der Lage sein, den damit verbundenen Ansprüchen zu genügen, einige beziehen mehr als ihnen zusteht, verschulden sich, und die Familie muss zu Rettungsmassnahmen schreiten.[19] Auch Veruntreuungen durch Angestellte kommen vor. Trotz aller Widrigkeiten führen die Postpächter das Unternehmen, mit einem kurzen Unterbruch – die Obrigkeit versucht es von 1702 bis 1708 mit der Postregie, unter welcher die Söhne des Postgründers als Direktoren walten sollen, doch bricht sie das Experiment wieder ab – durch eineinhalb Jahrhunderte. Sie schliessen neunmal, bis zur Verstaatlichung 1832, mit der Regierung einen Pachtvertrag. Der Pachtzins beträgt beim Vertrag von 1708 jährlich 30'000 Pfund, zahlbar in vier Raten, und steigert sich bis zum Vertrag von 1820 auf 75'000 Pfund.

Das Interesse der Obrigkeit an der Post ist in erster Linie ein fiskalisches. So erteilt sie 1793 ihrem Venner und ehemaligen Mitglied der Postkommission, einem im Zuge der Wiederaufnahme der Postpacht von 1708 bestellten Aufsichtsorgan über die Posten, Johann Friedrich von Ryhiner bei Anlass der Erneuerung der Postpacht den Auftrag zu einer genauen Prüfung der Postbuchhaltung. Zugleich fasst Ryhiner in einem auf insgesamt drei Bände angelegten «Bericht über das Postwesen in Helvetien» seine gewonnenen Erkenntnisse zusammen.[20] Er liefert der Obrigkeit einen minutiösen Bericht über die Postanstalten, den Verkehr, die Organisation, das Vertragswesen und die Buchhaltung ab. «Das Postwesen wurde im Alten Bern als Staatsgeheimnis betrachtet. Die durch die Berner Obrigkeit eingesetzten Postpächter wickelten ihre Geschäfte entsprechend ab. Es gelang ihnen sogar, Kenntnisse über das Postwesen der Regierung vorzuenthalten. Johann Friedrich Ryhiner setzte hier an. Er wollte Transparenz schaffen. Die Postverträge und Posterträge seien weiterhin als Staatsgeheimnis zu betrachten, doch diese dürfen der Regierung nicht verborgen bleiben. Das eigentliche Postwesen hingegen könne und solle nicht der Geheimhaltung unterliegen. Johann Friedrich von Ryhiner lieferte eine Darstellung des damaligen Zustandes des Postwesens und errechnete die Höhe der Posterträge. Damit kamen auch seine finanzpolitischen Vorstellungen zum Tragen. Durch die Erhöhung des Postpachtzinses wurde die Wertverminderung ausgeglichen, und die Posterträge konnten wiederum verstärkt für den Finanzhaushalt des Staates herangezogen werden.»[21]

Dem Bericht Ryhiner ist der tiefste Einblick in Organisation und Betrieb des Postwesens am Ende des Ancien régime zu verdanken. Innerhalb von wenig mehr als hundert Jahren ist es den Postpächtern gelungen, unter dem obrigkeitlichen Schutz ihre rechtliche und faktische Monopolstellung auszubauen. Das bernische Postwesen präsentiert sich am Vorabend des revolutionären Umsturzes von 1798 als durchstrukturierter Organismus: Die bernischen Posten unterscheiden den «eigentlichen Postamtsbezirk» von Bern und «dessen Ausdehnung oder Anhang». Das bernische Postamt besteht aus den inneren und den äusseren Posten, welche wiederum ihre verschiedenen Abteilungen besitzen. Die inneren Posten umfassen die Landbüros und die Grenzbüros, also die deutschen und welschen Postbüros und, in Bern, das grosse oder Hauptbüro sowie das kleine Büro, schliesslich die Grenzbüros von Luzern, Biel, Neuenstadt und Genf. In den äusseren Posten sind dagegen die Fischerschen Postpachten von Freiburg, Solothurn und Neuenburg inbegriffen. Der sogenannte «Anhang» bezeichnet den Mailänder Kurier. Zu verstehen sind darunter die Postverbindung mit Mailand und die Transitroute durch das Wallis. Der Mailänder Kurier basiert auf Verträgen mit Mailand, Österreich und dem Königreich Sardinien-Piemont, er bildet das eigentliche Rückgrat der Postverbindungen zwischen Italien und Lombardo-Venetien mit Frankreich und der Eidgenossenschaft.[22] Mit einem System von Verträgen ist zudem der Anschluss an die deutsche Reichspost und an die französische Post gewährleistet.

Die vorphilatelistische Zeit, diese dauert bis zur Einführung der eidgenössischen Post im Jahr 1848, kennt noch keine Briefmarken. Die Briefe werden in der Regel durch den Empfänger bezahlt und der Portlohn oder das Porto besteht im «Fuhrlohn der Briefen, der Persohnen und der Waaren, welche von einem Ort an das andere geführt werden».[23] Wird ein Brief franko versendet, so befreit ihn die Bezahlung des Portos am Aufgabeort von jeder weiteren Abgabe durch den Empfänger. Und «will man das Publikum in Sicherheit sezen, so mus der Portlohn stäts auf den Brief gesezt werden, und zwar, der einheimische Portlohn abgesönderet, von dem Frembden Portlohn».[24] Aus diesem Portlohn bestehen nun die Einkünfte der Posten. Obrigkeitliche Briefe sollen allerdings portofrei sein. Geschäftlichen Verdruss bereitet immer wieder die unerlaubte private Konkurrenz, Boten, welche alle Arten von Postdienst verrichten und die, Stümpel- oder Nebenboten geheissen, wiederholt und meist fruchtlos durch obrigkeitliche Mandate bekämpft werden. Die Postpächter jedoch unterstehen für ihre Tätigkeit einem Eid, den sie der Regierung anlässlich der Pachtvertragsabschlüsse leisten müssen: Sie sind an die obrigkeitlichen Tarife gebunden, sie sollen das Postgeheimnis wahren, und sie müssen den Pachtzins, ungeachtet des Geschäftsganges, immer in voller Höhe entrichten.

Dennoch, die bernischen Posten sind ein einträgliches und wohlorganisiertes Geschäft, und so bedeutete ein «Verlurst [sic!] des Postwesens [. . .] für die Herren Fischer ein so hohes, so lebhaftes und so wichtiges Interesse, dass ihnen mit keiner Art von Gerechtigkeit zugemuthet werden kan, den realen Abtrag, so wie die Besorgungs Art des Post Lehen bekant zu machen; Sie müssten dem Trieb der Natur und der Selbs Erhaltung entsagen, wan sie Wahrheitten bekant machen würden, welche den Verlurst eines so schönen Kleinod auf das Spihl sezen könte . . .»[25]