

Zur Postgeschichte der Frenkentäler

Autor(en): **Hess, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Baselbieter Heimatblätter**

Band (Jahr): **49 (1984)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-860228>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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



BASELBIETER HEIMATBLÄTTER

Organ der Gesellschaft für Baselbieter Heimatforschung

Nr. 1

49. Jahrgang

März 1984

Inhalt: Hans Hess, Zur Postgeschichte der Frenkentäler — Paul Suter, Ein Neujahrsbrief von 1825 — Erica Maria Dürrenberger, Eine Reise nach Florenz — Paul Suter, Ein Mennonitenbild aus Baselland — Hans Sutter, Jahresbericht der Gesellschaft für Baselbieter Heimatforschung 1983 — Heimatkundliche Literatur

Zur Postgeschichte der Frenkentäler

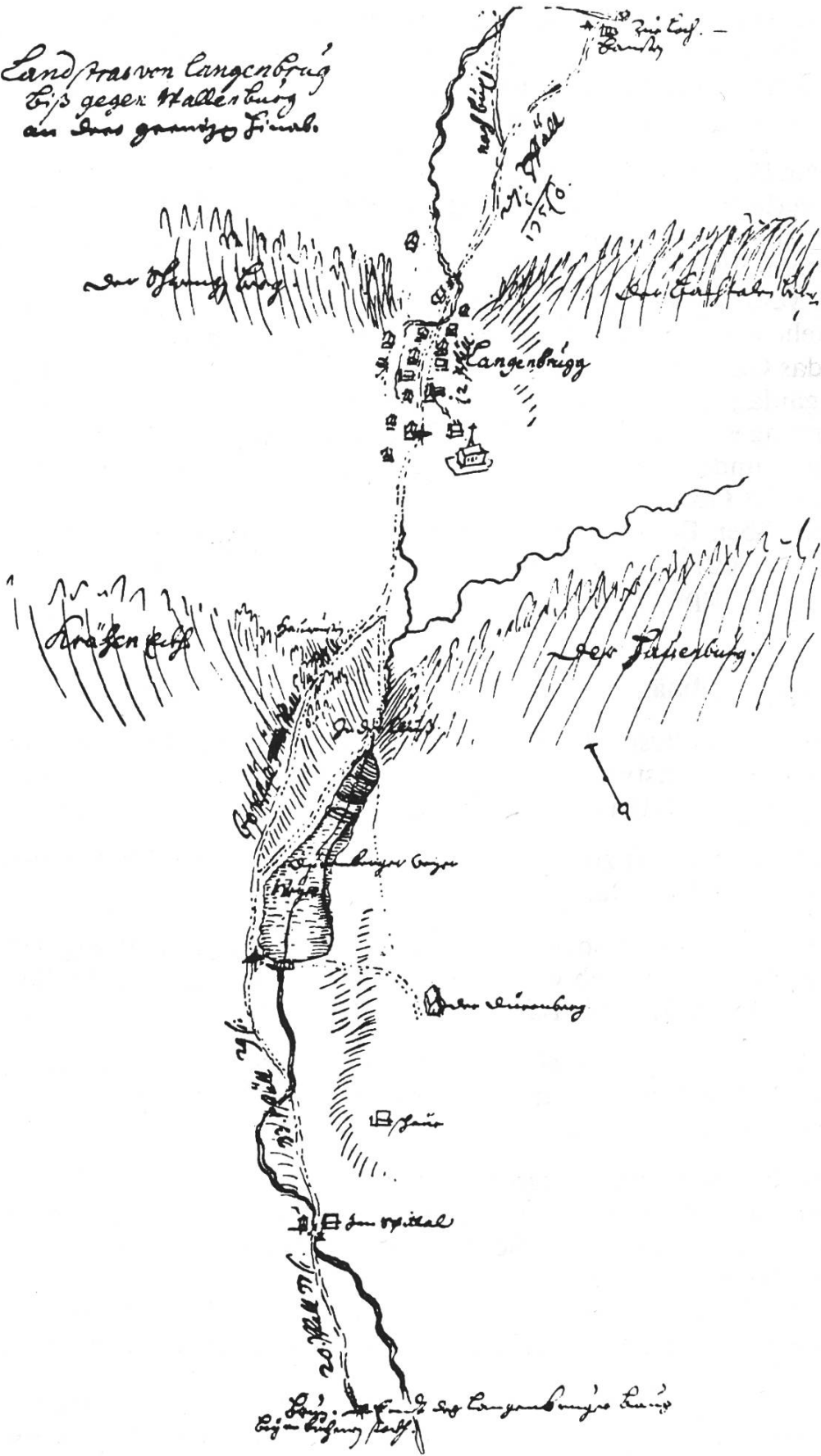
Von *Hans Hess*

Ur- und Frühgeschichte

Die Verkehrs- und Postgeschichte der Frenkentäler ist bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts geprägt durch den Verkehr über den oberen Hauenstein. Dieser Juraübergang vom Aare- zum Rheintal war schon in der Stein- und Bronzezeit begangen worden. Wer heute mit dem Auto diese romantische Gegend durchfährt, denkt meist nicht an die Mühen und Gefahren, welche die Reisenden in frühgeschichtlicher Zeit in den finsternen Wäldern, in den Sümpfen und auf den Felspfaden erwarteten.

Als die Römer im letzten vorchristlichen Jahrhundert die keltischen Helvetier und Rauriker bei Bibracte besiegt und in die alte Heimat zurückgeführt hatten, wurde von ihnen der obere Hauenstein als Verkehrsweg ausgebaut. Vom Quertal durch die Chlus bis östlich von Balsthal bot der Strassenbau keine Schwierigkeiten. Dann aber musste beim Gisistalden auf einer Strecke von 600 m eine Höhe von über 50 m überwunden werden. Im Längstal von Holderbank, das stark versumpft war, folgte die Römerstrasse dem sonnseitigen Abhang und erreichte die Gegend von Langenbruck, wo bei der Passhöhe (731 m) eine sumpfige Stelle mit einem Knüppelweg (die «lange Brücke») bewältigt wurde. Die Talenge Chräiegg-Helfenberg brachte erneute Schwierigkeiten, die zu einem 20 m langen und 6 m tiefen Felsdurchschlag zwangen, von wo aus die Karren mittels einer festen Rolle mit Seilen herabgelassen oder heraufgezogen wurden. Im Mittelalter wurde die-

Landtrass von Langenbrugg
 bis gesex Hallenberg
 an des gamsig Fuchl.



ses Wegstück durch einen Weg in der Talsohle umgangen; es ist aber anzunehmen, dass der Felsübergang bei nasser Witterung bis in das 18. Jahrhundert benutzt wurde. Vom Spittel führte die Römerstrasse am rechten Talhang über Lammet und den «langen Stich» hinunter nach Waldenburg, dessen Stadtanlage erst aus dem 13. Jahrhundert stammt (Bild 1).

Auf diesem Passwege, der Aventicum über Salodurum (Solothurn) mit Augusta Raurica verband, zirkulierte ein reger militärischer und ziviler Verkehr. Nach dem Rückzug der Römer aus Helvetien (um 400 n. Chr.) blieb eine kleine Zahl romanisierter Kelten zurück und vom 6. Jahrhundert an besiedelten alemannische Stämme, vom Mittelland und vom Rheine herkommend, das Baselbiet. Der Passverkehr ging stark zurück; auch fehlte es am Unterhalt der Verkehrswege. Erst als das Grafenhaus der Frohburger aufkam und sich mit Stadtgründungen und Burganlagen festsetzte, belebten sich die Strassen wieder. In der Nähe des Passüberganges begann auch das 1145 gegründete Kloster Schöntal eine intensive Rodungs- und Siedlungstätigkeit. Der Bau einer Rheinbrücke in Basel und die Eröffnung des Gotthardweges leitete dann zu einem regen Handels- und Personenverkehr über. Die Erwerbung der Herrschaft Waldenburg durch die Rheinstadt Basel (1400) mit ihren Zünften und einer starken Kaufmannschaft setzte dann den Schlusspunkt dieser Zeitepoche.

Die Anfänge regelmässiger Postverbindungen

1583 entstand der älteste Basler Botenkurs über den oberen Hauenstein nach Solothurn und Bern. Postverbindungen mit Paris und Frankfurt a. Main bestanden bereits vorher; es folgten Zürich—St. Gallen und Luzern—Mailand.

1636 besorgte die Zunft zu Gartnern, der die Fuhrleute angehörten, den Botendienst im Auftrage des Rats.

1666 übernahm Niklaus Socin den Postdienst auf eigene Rechnung. Da die Gebühren dieser Post zu hoch waren, verwaltete das Direktorium der Kaufmannschaft von 1682 bis 1798 die Basler Post.

1682 lief die Botenstaffel Basel—Waldenburg und Waldenburg—Balsthal einmal per Woche. Vertragspartner für die Zu- und Weiterlieferung von Briefen, Valoren und Pakete für Basel waren:

im Westen die Königliche französische Post

im Norden die Reichspost, vertreten durch die Privatpost Thurn und Taxis

im Osten die Stadtposten von Schaffhausen, Zürich und St. Gallen sowie die Kaiserlich Oesterreichische Post

im Süden die Privatpost der Maderna in Lugano und Mailand und als wichtigster Partner die Berner Post, geführt durch die Familie Fischer von Reichenbach.

Bild 1. Landstrass von Langenbrug bis gegen Wallenburg an dero grentzen hinab. Nach einer Feldskizze von Georg Friedrich Meyer, 1679, im Staatsarchiv Liestal.

Sie alle tauschten ihre Briefe in Basel zur Weiterbeförderung aus, suchten sich gegenseitig auszuspielen und Basel nützte seine geographische Vorzugsstellung nach Möglichkeit aus.

1691 wurde der «Berner Kurs» dreimal wöchentlich durch Reiter vermittelt.

Als 1688—1697 wegen des pfälzischen Erbfolgekrieges und 1701—1714 wegen des spanischen Erbfolgekrieges Österreich die Basler Post auf der Fricktaler Strecke abfangen liess, wurden auch die Briefe nach Zürich über den oberen Hauenstein geleitet und in Balsthal der Fischerschen Post übergeben. Infolge dieses Umweges dauerte die Spedition eines Briefes von Basel nach Zürich 3 Tage.

1798 wurde die Post für die Dauer der Helvetik eine eidgenössische Einrichtung. Liestal erhielt ein Postbüro. In Waldenburg fertigte der Zolleinnehmer Briefe und Pakete für die umliegenden Ortschaften mit den Conduceteuren der Postkutschen ab.

Abschliessend halten wir fest:

- Die Basler Post beförderte hauptsächlich Briefe, Valoren und Pakete im Fernverkehr. Der Nahverkehr zwischen Stadt, den Ämtern und Gemeindebehörden besorgten die Weibel. Der private Verkehr von Dorf zu Dorf war dem Ermessen des Einzelnen überlassen. Im Gefolge der sich ausbreitenden Heimindustrie der Posamenterei vermittelten die «Botten» den Transport von Rohstoffen und von fertigen Seidenbändern sowie von Briefen und Paketen von und nach Basel.
- Der Transport von Reisenden und Waren wurde vor 1676 nicht von der städtischen Postverwaltung durchgeführt. Im genannten Jahr wurden in Basel 8—12 «Postillone», die der Zunft zu Gartnern angehörten, mit dem Personentransport betraut. Die «Landkutschen» mit 2—4 Plätzen wurden den «Postillonen» von der Postverwaltung gegen eine Gebühr überlassen. Diese stellten die Bespannung von 2—4 Pferden je Kutsche, waren für Unterhalt und Reparatur der Fahrzeuge und den Transport der Reisenden verantwortlich und erhielten hierfür Verpflegung und ein vorgeschriebenes «Schmiergeld» (Kostenbeitrag an den Unterhalt der Kutsche, vor allem für das Schmieren der Räder).

In den Jahren 1711 und 1734—1736 wurde erstmals versucht, den oberen Hauenstein mit diesen Landkutschen zu befahren. Aber erst nachdem die Strassé am Fuss der Chräiegg um 1740 in den Fels gesprengt war und der Haspel mit dem Seil oben beim Felsdurchbruch ausser Betrieb war, wurde ein regelmässiger Fahrverkehr mit Reisewagen möglich. 1778 wurde sogar die Schaffhauser Linie von der Rheinstrasse nach dem oberen Hauenstein verlegt.

Im Gegensatz zum vorderen Frenkental war das hintere Frenkental fast ohne Durchgangsverkehr. Zwar bestand über dem Paßsattel der Wasserfalle (1013 m)

ein bescheidener Träger- und Säumerverkehr; im übrigen war das Tal abgeschlossen und hatte wenige wirtschaftliche Beziehungen zu denen «vo der Stross». Das zeigte sich besonders bei den Trennungskämpfen 1830/33, als das gesamte Reigoldswiler Tal zur Stadt Basel hielt, während das Waldenburgertal (mit Ausnahme von Ober- und Niederdorf) auf der Seite der Aufständischen stand.



Bild 2. Faltbrief vom 31. August 1836 vor Einführung der Briefmarken.

Das Postwesen in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Nach der Helvetik wurde das Postwesen in der Mediationszeit (1803) wieder zur Sache der 18 selbständigen kantonalen Postverwaltungen.

1807 fuhr die «Neuenburger Diligence» zweimal in der Woche über den oberen Hauenstein. 1827 verkehrte der Berner Kurs dreimal wöchentlich über den oberen Hauenstein und zurück. 1830 wurden die heutigen Strassenkehren südlich Waldenburg gebaut und spätestens ab Mai 1842 fuhren täglich Postkurse von Basel über Solothurn nach Bern in beiden Richtungen. 1830 bis 1833 wurde der Postverkehr über den oberen Hauenstein wegen der Unruhen mehrfach unterbrochen. Basel führte damals seine Post ins Mittelland über grossherzoglich badisches Gebiet.

Für die Regierung des jungen Landkantons ergaben sich erhebliche Schwierigkeiten. Es fehlten ihr die Beziehungen zu den auswärtigen Postverwaltungen, um eigene Verträge abschliessen zu können; ausserdem musste der Austausch der Postsendungen nach wie vor in oder über die Stadt Basel erfolgen. Diese hatte

zwar die Möglichkeit, das Gebiet der Landschaft zu umgehen, musste damit aber Verzögerungen in der Beförderung der Postsachen in Kauf nehmen.

Aus diesem Grunde kam schon 1833 ein Vertrag zustande, demzufolge die vier alten Postrouten über Augst—Rheinfelden, Reinach—Aesch und über die beiden Hauensteine wieder aufgenommen wurden. Die Landschaft erhielt von der Stadt eine feste Entschädigung aus den Konzessions-Einnahmen. Sie konnte die amtlichen Briefe unentgeltlich befördern lassen. Den innerkantonalen Verkehr aber musste die neue Regierung selbst durchführen.

Ende September 1840 erhielten die Poststellen von Liestal, Reinach, Sissach und Waldenburg von der baselstädtischen Postverwaltung—in ihren Händen lag weiterhin der Fernverkehr—grosse Zweikreisstempel mit Datum. Der Stempel von Waldenburg war bis 1850 in der Talschaft als einziger in Gebrauch (Bilder 2 und 3).

1845 wurden für das Stadtgebiet «Franco Zettelchen», die heute so begehrten Basler-Tübli, geschaffen. Mit ihnen konnte die Brieffaxe für die Stadt und die nächste Umgebung zum voraus bezahlt, der Brief in den Briefkasten gesteckt werden.

Ab 1. Juni 1845 fuhr je ein Tag- und ein Nachtkurs von Basel nach Bern. Diese Postkutschen hatten bereits 16 Sitzplätze. Die Fahrzeit Basel—Solothurn betrug $11\frac{3}{4}$ Stunden. 1846 bestanden in Baselland 14 konzessionierte «Omnibus-Unternehmen».

Die Nachwehen der Kantonstrennung zeigten sich vor allem in drei Vorkommnissen: Der Kanton Baselland, plötzlich verantwortlich für die Durchführung des innerkantonalen Post- und Güterverkehrs schloss mit der Basler Firma Begle und Barth 1847 einen Bottenvertrag ab, trotzdem oder gar gerade, weil die Stadt mit dieser Firma nicht verhandeln wollte. Am Jahresende musste der Vertrag wieder aufgelöst werden, da die Leistungen den Erwartungen nicht entsprachen.

Ausserdem war der Vertrag mit der Stadt über die Benützung der Poststrassen durch die Landschaft in einigen Punkten unklar abgefasst. 1858 klagte nun die Regierung von Baselland gegen den Bund und Baselstadt und verlangte für die Jahre 1844—1846 eine höhere Konzessionsgebühr. Das Bundesgericht verurteilte darauf die Stadt Basel zur Bezahlung einer zusätzlichen Abfindung.

Die zugesicherte Gebührenfreiheit für amtliche Korrespondenzen führte zu einem Missbrauch, dem die eidgenössische Postverwaltung in den siebziger Jahren entgegentreten musste. Aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts werden heute die irrtümlicherweise als «Vorphilatelie» bezeichneten Faltbriefe gesammelt. Es sind Sendungen ohne Briefmarken, jedoch mit Postvermerken wie Abgangstempel, Routenvermerke und vor allem Taxangaben; denn die Gebühren für die Beförderung wurden vom Empfänger durch Aufrechnung der für die Teilstrecken erhobenen und auf dem Brief vermerkten Taxen bezahlt. Solche Briefe aus den Dörfern sind wohl nur in wenigen Exemplaren vorhanden. Das Boten-Unternehmen hat die Briefe, die ihm anvertraut wurden, gegen Vorauszahlung der Bestellgebühr in Waldenburg, Liestal oder Basel erst der Post übergeben.

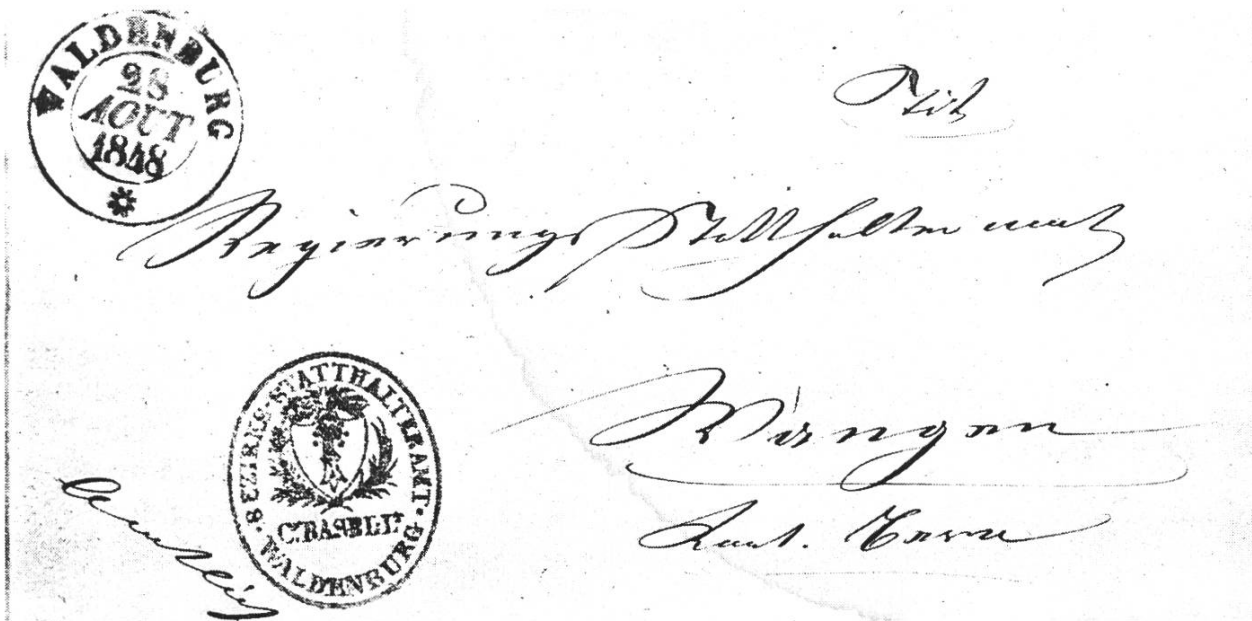


Bild 3. Amtlicher Brief mit Poststempel Waldenburg vom 28. August 1848.

Die Eidgenössische Post

Durch die Bundesverfassung von 1848 wurde die Post eidgenössisches Regal. Zuständig für die Frenkentaler war die Kreispost-Direktion in Basel. Als bestehende Einrichtungen fand sie vor:

- Die vom Kanton Basel-Stadt mit einem Tag- und Nachtkurs geleitete Postkutschen-Verbindung über den oberen Hauenstein. Poststellen in Liestal und Waldenburg, welche die Briefe mit einem Datumstempel versahen.
- 37 vom Kanton Baselland konzessionierte Boten-Unternehmungen mit Ablagen in allen Dörfern bei Lehrern, Gastwirten u. a.
- Einen Post-Zustellungsdienst beispielsweise für Waldenburg: Dienstag, Donnerstag und Samstag. 1849 Zustellung durch den Postboten Jb. Straumann, ab 1852 durch Hch. Tschopp von Waldenburg zu Fuss direkt an die Adressaten. Sein Jahresgehalt Fr. 600.—. Der Botenrundgang verlief von Waldenburg nach Oberdorf — Niederdorf — Bennwil — Hölstein — Ramllinsburg — Lampenberg — Ziefen — Arboldswil — Titterten — Reigoldswil — Bretzwil — Lauwil — Liedertswil — Waldenburg. Das entspricht einer Distanz von 40 km und einer Steigung von 975 m oder einer Marschleistung von 12 Stunden.

Die am 14. Oktober 1850 durch die Eidgenössische Post herausgegebenen ersten Briefmarken, die «Rayon-Marken» können mit Ausnahme von Liestal, Waldenburg und Langenbruck für das Gebiet der Frenkentaler kaum verwendet worden sein. Der Postverkehr war nämlich unbedeutend. 1851 erhielt zum Beispiel Arboldswil nur 63 Briefe und 240 Zeitungen im Jahr. Am 15. September 1854 wurden bereits neue Briefmarken, die «Strubeli», in Kurs gesetzt. Erst am 1. Juli

1855 war die Reorganisation des Postdienstes in Baselland vollzogen, aber bei weitem nicht eingespielt. Die Bestimmung des Postregals, dass der Transport von verschlossenen Paketen bis 10 Pfund der Post vorbehalten sei, wurde von der Direktion des Innern von Baselland missachtet. Sie bewilligte ihren Boten weiterhin diesen Transport mit der Begründung, «verschlossen» heisse «versiegelt», nicht nur «verschnürt». Diesmal hatte die Bundesverwaltung für die Landschäftler keine Sympathie.

Die Reorganisation brachte ausser Briefmarken folgende Neuerungen:

- Die Linie Basel-Bern wurde unverändert beibehalten.
- Eine weitere Pferdepost mit «Speditionen» nach Hölstein, Niederdorf und Oberdorf sowie eine Pferdepost nach Reigoldswil mit einer Fahrt pro Tag in jeder Richtung. Die Fahrt Liestal-Reigoldswil kostete Fr. 1.25 und währte 1½ Stunden.
- Jedes Dorf erhielt eine Poststelle, deren Inhaber täglich die eintreffende Post an der Talstation abholte und in seinem Dorf verteilte. Abgehende Post wurde mit dem Stempel der Dorfstelle versehen. Für kleine Orte war dies lediglich der Ortsname (Balken-Stempel). Er wurde an der Postsammelstelle durch den Kreisstempel mit Datum der betreffenden Poststelle ergänzt. Titterten beispielsweise erhielt erst am 20. Januar 1908 einen runden Datumstempel. Sein Balkenstempel wurde jeweils durch den Datumstempel von Reigoldswil ergänzt.

Die Entwicklung der Post von 1850 bis 1870

Aus den Archiven der Kanzleien sind heute viele Briefe aus den Jahren zwischen 1850 und 1870 im Handel. Sie alle sind vom Aufgabeort und nur mit dem Balkenstempel versehen, von einer Sammelstelle mit Datumstempel ergänzt und ohne Briefmarke. Diese Poststempel und der Inhalt der Schriftstücke geben dem Sammler einen guten Einblick in jene Zeit. Die Schreibart der Ortsnamen Bennwil, Hölstein, Reigoldswyl und Langenbruk auf dem Poststempel entsprach der damals üblichen Schreibweise. Stellvertretend für viele ähnliche Dokumente sei ein unfrankierter Briefwechsel zwischen den Pfarrämtern von Bennwil und Schwarzenburg BE. Ein zugewanderter Berner wollte in Bennwil heiraten. Hierfür hatte er seinen »Admissionsschein« beibringen müssen. Hätte er diesen beim Pfarrer, der ihn konfirmiert hatte, selbst angefordert, hätte er Porto bezahlen müssen. Um dies zu sparen, schrieb der Pfarrer von Bennwil seinem Amtsbruder in Schwarzenburg «amtlich». Laut Stempel ging der Brief in Bennwil weg, wurde am 29. Dez. 1858 von Liestal und am gleichen Tag von Bern weiterbefördert und in Schwarzenburg unleserlich abgestempelt. Der sparsame Pfarrer von Schwarzenburg schnitt den Faltbrief entzwei, schrieb seine Antwort an den Brief-

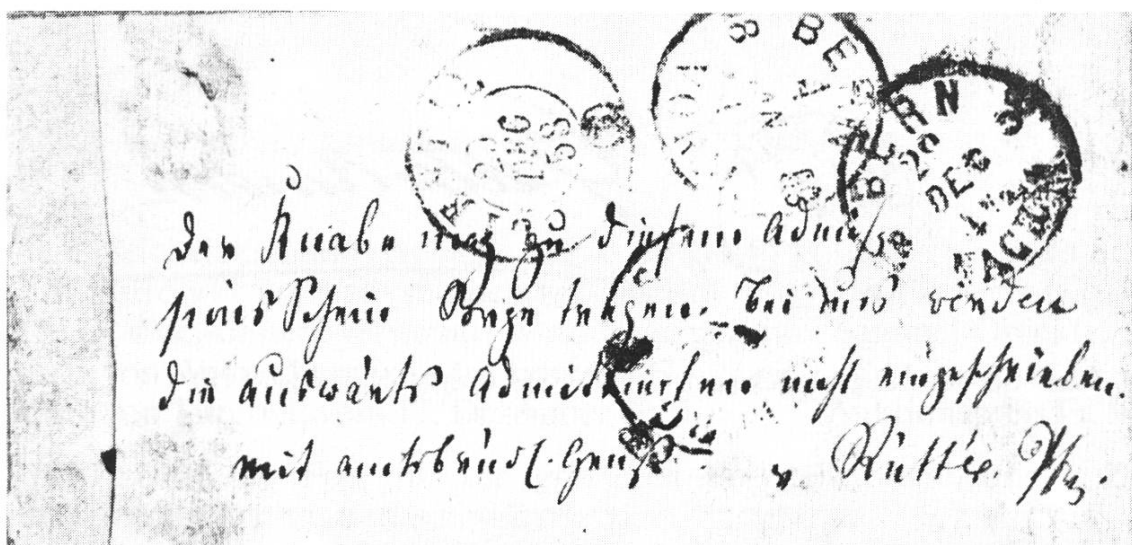
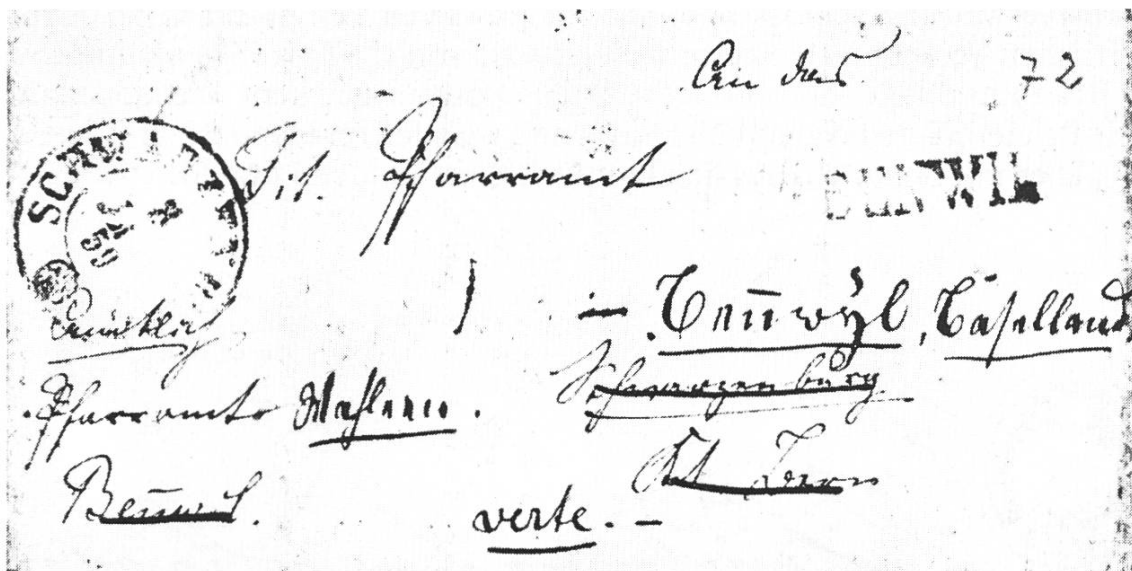


Bild 4. Amtlicher Faltbrief: Pfarraamt Schwarzenburg an Pfarraamt Bennwil, mit Rückantwort. Poststempel, Bennwil (Balkenstempel), Bern, 1858.

rand, strich auf der Adresse Abgangs- und Bestimmungsort durch, setzte dafür die vertauschten Ortsnamen ein und brachte das Ganze wieder als amtliches Schreiben zur Post: Abgang von Schwarzenburg am 3. Januar 1859, Weiterleitung in Bern am 4. Januar 1859. Sparsamer ging es nicht mehr! (Bild 4)

Erst ab 1857 wurden die Ortsstempel zur Entwertung der Briefmarken verwendet. Bis zu diesem Zeitpunkt waren sie lediglich Hinweise auf den zurückgelegten Weg und den zeitlichen Ablauf des spedierten Briefes.

In der Mitte der sechziger Jahre werden die Durchgangs-Stempel auf den Briefen seltener und die Gründe für portofreien Versand oft unverständlich. Wenn ein Schuster in Arboldswil einen Lehrer in Madiswil BE um Bezahlung des versprochenen Lehrgeldes mahnt, mag dies vielleicht die Armenbehörde berührt haben. Eine amtliche Portobefreiung im heutigen Sinne war aber nicht begründet.

Die Postverwaltung schloss mit jährlich grösseren Fehlbeträgen ab. Um den schriftlichen Verkehr zu steigern, verkaufte sie von 1867 bis 1879 an ihren Schaltern Briefumschläge mit aufgedruckten Postwertzeichen, die sogenannten »Tübli-Briefe«. Sie sind ziemlich häufig und wohlfeil im Handel zu finden, nicht häufig aber mit Stempeln aus den Frenkentalern (Bilder 5 und 6).

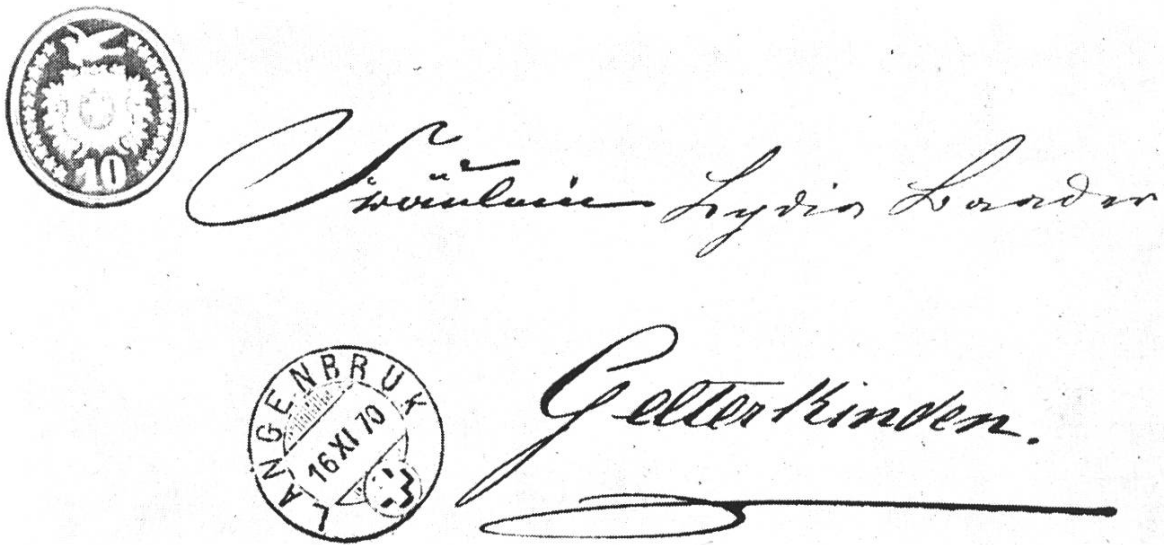


Bild 5. Tüblibrief von Langenbruck nach Gelterkinden vom 16. November 1870.

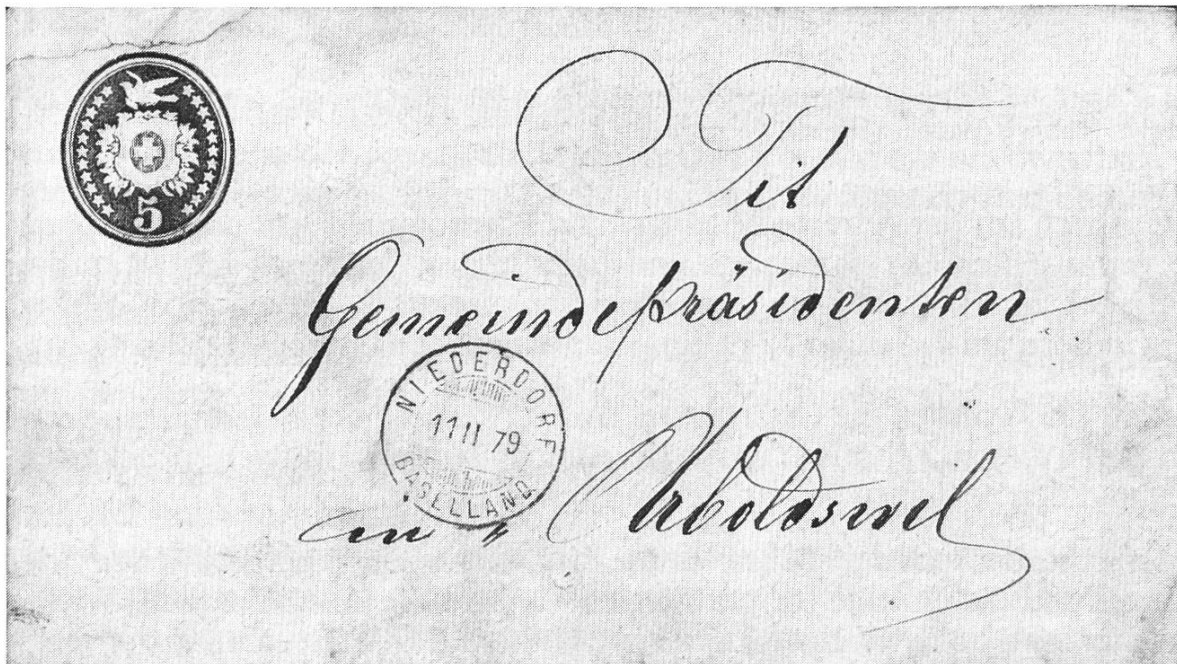


Bild 6. Tüblibrief von Niederdorf nach Arboldswil vom 11. Februar 1879.

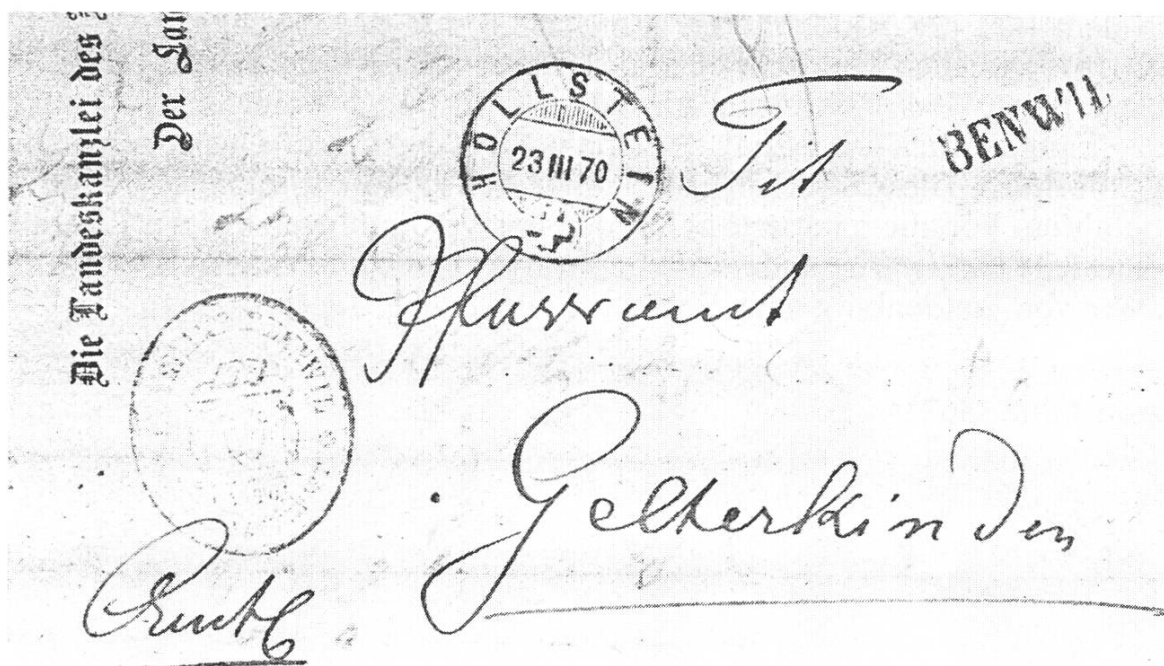


Bild 7. Amtlicher Brief von Hölstein nach Gelterkinden vom 23. März 1870.

Aus dem gleichen Grunde erschienen 1870 die ersten Postkarten an den Schaltern. Ihr Porto war nur halb so hoch wie das Briefporto. Wie selten auch diese von den Dorfbewohnern verwendet wurden, zeigen zwei Sammel-Objekte:

Postkarte von Waldenburg vom 16. Januar 1872	Auktionspreis Fr. 5.—
Postkarte von Titterten vom 12. Dezember 1905	Auktionspreis Fr. 90.—

Um 1870 schuf die Post für die grösseren Poststellen einheitliche Zweikreisstempel mit Datum und Schweizerkreuz.

Der Begriff des »amtlichen« Schriftstückes wurde eingeschränkt und die Überwachung verschärft. Das zeigt ein weiterer Pfarrbrief von Bennwil mit dem Stempeln von Hölstein 23. 3. 70, Liestal 23. 3. 70 und Gelterkinden 23. 3. 70. Die übrigen 4 Poststellen am Wege stempelten nicht!(Bild 7)

Der Zerfall des Basel—Bern—Kurses und sein Ersatz

Der 16. Juni 1857 war für den oberen Hauenstein ein schwarzer Tag. Am 1. Mai 1857 war die Schweiz. Centralbahn bis Läuelfingen betriebsbereit. Am 1. Juni 1857 konnte von Olten über Herzogenbuchsee Solothurn mit der Bahn erreicht werden. Am 16. Juni 1857 war die Bahn bis Bern fertig gebaut.

Bis zur Eröffnung der Tunnelstrecke am 1. Mai 1858 durch den alten Hauensteintunnel mussten die Reisenden von Läuelfingen bis Olten einen Pferde-Omnibus benützen. Der frühere Postkurs über den oberen Hauenstein war eingestellt worden.

Nach dem Bau der Waldenburgerbahn (1880) und der Oensingen—Balsthal-Bahn (1899) blieben von dem einstigen Basel—Bern-Kurs nur folgende Teilstrecken übrig: Basel—Liestal, Liestal—Waldenburg, Waldenburg—Langenbruck, Langenbruck—Balsthal, Balsthal—Oensingen und Oensingen—Olten oder Solothurn. Diese Strecken waren unter sich kaum koordiniert und nur wenig befahren. Vor allem haperte es mit den Postverbindungen auf der Passhöhe, die einesteils baselwärts, andererseits bernwärts abgestimmt waren. Der »kürzeste« Weg von Waldenburg nach Solothurn führte über Liestal—Olten.

Bis zum Jahre 1862 wurde die Pferdepost Liestal—Langenbruck täglich nur einmal, dann zweimal und ab 1872 dreimal geführt.

Am 1. November 1880 wurde die Waldenburgerbahn als Werk von Privaten und der Gemeinden eröffnet. Von diesem Zeitpunkt an fuhren täglich 3 Pferdepostkurse zwischen Waldenburg und Langenbruck. Die Fahrt benötigte bergwärts 50 Minuten, talwärts 35 Minuten und kostete 90 Rp. Die Kutsche fasste im Sommer 11-15 Plätze, im Winter 6 Plätze; sie war mit 2 bis 4 Pferden bespannt. Von 1892 bis 1915 verkehrten sogar 4 Kurse täglich, von 1916 an nur drei (Bild 8).

Am 15. März 1919 wurde die Pferdepost durch die Automobil-Gesellschaft Langenbruck—Waldenburg abgelöst. Ihre Autos hatten 12 Sitz- und 6 Stehplätze und benötigten für die Strecke in jeder Richtung 30 Minuten. Der Fahrpreis betrug Fr. 1.20.

1923 übernahm die Eidgenössische Post diesen Kurs in eigener Regie und führte die Kurse bis Balsthal. Schon 1940 reduzierte sich die Fahrzeit von Waldenburg nach Langenbruck auf 17 Minuten, der Fahrpreis war 1 Fr. Der Kurs wurde werktags 5 mal, sonntags 8 mal gefahren. 1977 brauchte das Postauto nur noch 8 Minuten. Die Fahrt kostete nun 2 Fr. und wurde werktags 15 mal, sonntags 11 mal geführt.

In ähnlicher Weise hatte sich auch der Verkehr auf der Waldenburgerbahn entwickelt. Von anfänglich 5 Zugspaaen im Tag, einer Fahrzeit von 60 Minuten und einem Fahrpreis von 1 Fr. steigerten sich die Leistungen bis 1977 auf 21 Kurspaare pro Tag, einer Fahrzeit von 26 Minuten und einem Fahrpreis von Fr. 3.60.

Durch den Bau der Centralbahn hatte das Waldenburgerthal infolge des Wegfalls des Güter- und Reisendenverkehrs eine grosse Einbusse erlitten. Waldenburg fand Ersatz durch Einführung der Uhrenindustrie; Langenbruck entwickelte sich zum Höhenkurort. Das Projekt, anstelle des Hauenstein-Basistunnels eine Normalbahn durch das Waldenburgerthal und durch einen Kellenberg-Tunnel zu führen, scheiterte ebenso wie die 1874/75 angefangene und um 1900 wieder vorgeschlagene Wasserfallenbahn.



Bild 8. Pferdepost Langenbruck—Waldenburg anfangs 20. Jahrhundert. Ansichtskarte im Verlag von Baumann-Brodbeck, Waldenburg. Standort der Postkutsche oberhalb der Strassenkehre auf Gugger, wo heute das Hotel Eden steht.

Die Verkehrsentwicklung im hinteren Frenkental

Im Jahre 1855 zirkulierte täglich eine Pferdepost von Reigoldswil bis Liestal. Die Fahrt benötigte bergwärts 1½ Stunden, talwärts 1¼ Stunden und kostete Fr. 1.25.

Ab 1863 fuhren täglich zwei Kurse. Nach Eröffnung der Waldenburgerbahn wurde die Post ab Bubendorf Bad geführt, das bis 1933 eine eigene Poststelle hatte. Der Kurs nach Reigoldswil wurde täglich dreimal geführt. Bergwärts benötigte er 1 Stunde 10 Minuten, talwärts 55 Minuten. Die Kutschen waren mit 2-3 Pferden bespannt und fassten 6 bis 7 Plätze.

Am 1. Juli 1905 wurde die erste schweizerische konzessionierte Automobillinie Reigoldswil—Liestal als privatwirtschaftliches Unternehmen eröffnet. Das Auto benötigte in jeder Richtung 53 Minuten Fahrzeit. Der Fahrpreis betrug Fr. 1.05. 1940 dauerte eine Fahrt nur noch 29 Minuten. Täglich verkehrten 6 Kurspaare, Fahrpreis Fr. 1.60.

Im Jahre 1977 schrumpfte die Fahrzeit auf 25 Minuten. Die Zahl der Kurse an Werktagen betrug nun 20, an Sonntagen 14. Der Fahrpreis stieg auf 2.40.

Stark benachteiligt waren lange Jahre die Gemeinden des Frenkenplateaus. 1911 bis 1929 holte zwar täglich ein Pferdefuhrwerk die Post ab, zuerst in Bubendorf, später in Reigoldswil. Dabei wurden die Dörfer Arboldswil und Titterten bedient. 1946 wurde dieser Kurs durch das Auto ersetzt, aber erst ab 15. Mai 1949 lief ein durchgehender Kurs der Autobus AG von Liestal über Arboldswil nach Titterten und Reigoldswil. 1960 erforderte diese Strecke 32 Minuten Fahrzeit. Kurse an Werktagen 5, an Sonntagen 3, Fahrpreis Fr. 2.20. 1977 waren es werktags 11 und sonntags 5 Kurse, die Fahrt kostete wie auf der Talstrecke Fr. 2.40.

Etwas umständlicher wurde die bereits im Birsgebiete liegende Gemeinde Bretzwil von der Post versorgt. Von 1860 bis 1916 fuhr täglich eine, später 3 Pferdepösten von Liestal über Büren, Seewen nach Bretzwil. Der Kurs wurde mit Kutschen von 4-5 Plätzen, von 2 Pferden gezogen, durchgeführt. Er benötigte bergwärts 2 Stunden 10 Minuten, talwärts 1 Stunde 50 Minuten. Der Fahrpreis betrug Fr. 1.65. 1916 wurde dieser Kurs aufgehoben. Ausserdem bestand seit 1877 eine Pferdepöst Grellingen—Seewen—Bretzwil mit einer Fahrzeit von 2 Stunden 55 Minuten. Diese wurde 1921 durch eine Autopöst ersetzt, wobei die Fahrzeit noch 55 Minuten betrug und ein Fahrpreis von Fr. 1.50 erhoben wurde. Bis zum Jahr 1977 wurde dieser Postkurs auf 11 Fahrten werktags und 5 Fahrten sonntags erweitert, bei einer Fahrzeit von 16 Minuten und einem Fahrpreis von Fr. 3.40.

Seit 1949 ist Bretzwil mit Reigoldswil, seit 1960 auch mit Waldenburg durch die Autokurse der Automobilgenossenschaft Reigoldswil verbunden. Die Fahrzeit beträgt 29 Minuten, der Fahrpreis Fr. 3.40. Das gleiche Verkehrsunternehmen hat 1952 den Kurs von Bennwil nach Hölstein und 1960 von Waldenburg nach Lampenberg eingeführt.

Die Post im Zeitalter des Motors

Im Jahre 1905 löste die Automobil-Genossenschaft Liestal—Reigoldswil die bisherige Pferdepöst ab. 1906 wurden die ersten Autopösten in eigener Regie in der Schweiz eröffnet. Aber erst 1917 wurde die Pferdepöst Waldenburg—Langenbruck durch ein Auto ersetzt. Dann aber verdichtete sich das Netz der Autolinien und die Zahl der Kurse zusehends.

Der Fernverkehr, einst einziger Anreiz für die Post, war auf die Bahnen übergegangen. Der Reisenden-Nahverkehr hingegen wurde für die Post und die konzessionierten Unternehmen immer umfangreicher.

Der Zustelldienst wurde durch die Motorisierung der Briefboten und die Automatisierung der Poststellen stark verändert. Zu der Zustellung von »Briefen, Valoren und Paketen« trat die Verteilung der oft nicht sehr erwünschten Reklameschriften und Gratis-Zeitungen. Die Post-Nachnahme, einst bestes Mittel, säumige Zahler zur Begleichung ihrer Schulden anzuhalten, wird heute wegen der hohen Taxen nur noch wenig verwendet. An ihrer Stelle hat sich der Postscheckverkehr gewaltig verbreitet, indem neben Firmen, öffentlichen Verwaltungen auch viele Privatpersonen mit eigenem Postscheckkonto diese bequeme Zahlungsart bevorzugen.

Die Arbeitsleistungen der Post sind in den vergangenen 100 Jahren ständig gestiegen. Von den 18 Gemeinden im Bereich der Frenkentäler haben zwar 11 weniger Einwohner als 1870, dafür aber sind die Industrieorte Bubendorf, Hölstein, Niederdorf, Oberdorf und Waldenburg stark angewachsen.

Die Leistungssteigerung der Post wird durch eine Zusammenstellung über die aufgegebenen Briefpost-Sendungen veranschaulicht.

Es spedierten:	Liestal	Waldenburg	Reigoldswil	Bennwil	Lauwil
1870	323 809	16 491	5 485		
1890	443 344	34 898	24 143	3 526	
1910	764 389	78 621	39 141	7 711	9 816
1930	1 205 894	87 417	38 342	10 261	6 745
1950	2 602 382	117 473	49 233	11 072	9 915
1970	5 274 690	221 820	104 458	10 296	12 165

Eine Ausnahme macht Langenbruck. Hier ging der Versand von Briefpost von 102 538 Stück im Jahre 1910 auf 77 460 Stück im Jahre 1940, und auf 60 609 Stück im Jahre 1970 zurück. In diesen Zahlen kommt der Rückgang des früheren intensiven Kurbetriebes zum Ausdruck. Die heute in Langenbruck zahlreichen Ferienhäuser und -wohnungen sowie Mobilheime konnten diesen Rückgang nicht aufhalten.

Das Anwachsen der Briefpost-Sendungen hat die Post zu verschiedenen Einschränkungen und zur Einführung technischer Hilfsmittel veranlasst. Vorbedingung hiezu muss nicht zuletzt der Briefschreiber schaffen: Er benützt normierte Kuverts, schreibt Postleitzahlen und verwendet statt Briefmarken die Frankiermaschine, stellt als Briefempfänger seinen Briefkasten am Strassenrand auf oder holt seine Post in einem gemieteten Postfach ab. Schliesslich ist der Postzustelldienst bedeutend zurückgegangen. Die täglichen Zustellungen betragen werktags und sonntags:

1895 in Liestal: 6 Brief- und 5 Paketzustellungen

1893 in Langenbruck: im Sommer 5, im Winter 4 Zustellungen im Dorf

1895 in Waldenburg: 5 Zustellungen (5 Zugspare der Waldenburgerbahn)

1874 in Reigoldswil: 3 Zustellungen (3 Postankünfte)

Erst 1920 wurde die Sonntags-Zustellung aufgehoben. 1975 waren es noch 11 Zustellungen pro Woche.

Die Dienstleistung der Post hat sich von der Vermittlung von »Briefen, Valoren und Paketen« auch auf die Verteilung von Massen-Sendungen, den Reisenahverkehr und die Übermittlung von Nachrichten durch Telefon und Fernschreiber ausgedehnt.

Kaum eine Erscheinung unseres täglichen Lebens spiegelt die heutige Zivilisation augenfälliger als der mechanisierte, computerisierte und vermaterialisierte Betrieb einer gut organisierten Post. Ihre Dienstleistung musste sich in mehrfacher Beziehung verlagern, nicht zuletzt vom Dienst am Empfänger auf den Dienst am Versender.

Benützte Quellen und Literatur

Generaldirektion PTT Bern, Auszüge aus der Sammlung der Poststellen-Chroniken des Postkreises Basel. In Maschinenschrift, enthält Begebenheiten, Lokale, Verkehrsstatistik der verschiedenen Ortschaften.

Begle und Barth, Tägliche Botenfuhren in Baselland, mit Angabe der Ablagen nebst Taxen. Original im Wirtschaftsarchiv Basel.

Kreispostdirektion Basel, Übersicht der neuen Postverbindungen im Kanton Baselland mit 1. Juli 1855. Tabelle im Wirtschaftsarchiv Basel.

Carl Baumann, Das Postwesen in Basel unter dem kaufmännischen Direktorium. Weinfelden 1927.

J. Buser, Das Basler Postwesen vor 1849. Sissach 1903.

Jakob Buser, Die Entwicklung des Postwesens in der Schweiz. Basel 1949.

Ernst Bonjour, Geschichte der Schweizerischen Post 1849—1949. Bern 1949.

Johann Maurer, 60 Jahre schweizerischen Postdienstes. Basel 1902.

Werner Reber, Zur Verkehrsgeographie und Geschichte der Pässe im östlichen Jura. Quellen und Forschungen, Bd. 11, Liestal 1970.

PTT, 100 Jahre Eidgenössische Post. Bern 1949.

PTT, Diverse Kursbücher.

Zumstein-Bern, Müller-Basel, Diverse Briefmarkenkataloge.

Ein Neujahrsbrief von 1825

Von *Paul Suter*

Gleichsam als Ergänzung zum Aufsatz von Hans Hess über die Postgeschichte der beiden Frenkentäler präsentieren wir einen Faltbrief, der von Oberdorf aus dem «Botten» mitgegeben wurde, mit Bestimmungsort Basel. Der in sauberer Frakturschrift abgefasste, mit einem einfachen Kränzlein in Bauernmalerei geschmückte Brief lautet: