

Zeitschrift: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Solothurn
Band: 12 (1925)

Artikel: Die Entwicklung des Postwesens der Republik Solothurn 1442-1849
Autor: Ochsenbein, A.
Kapitel: 3: Der reine Staatsbetrieb
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-322225>

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: 23.07.2025

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

DRITTER TEIL.

Der reine Staatsbetrieb.

FÜNFTES KAPITEL.

Die Postorganisation im Innern des Kantons.

1836—1849.

Nun standen der Eigenregie keine Hindernisse mehr entgegen. Die Verwaltung wurde am 1. Juli 1836 übernommen und die Nachbarkantone davon in Kenntnis gesetzt. Bei diesem Anlasse regte man zugleich künftige Vertragsverhandlungen an. Bern erwiderte nach Bekanntwerden dieses Entschlusses: „Wir erlauben uns gütigst Ihnen unsern Wunsch darzubringen, daß Sie in der Übernahme und eigenen Verwaltung Ihres Postregals alle diejenige Befriedigung finden mögen, die Sie daraus folgern. Wenn wir uns zu Anfang Ihrer eigenen Postverwaltung willfährig zeigen, unsere Verbindung im jetzigen Bestand zu lassen, so geschieht es in der doppelten Absicht, Sie in den immer mühevollen oft schwierigen Anfängen nicht von dringenden Geschäften abzuziehen und gleichzeitig Ihnen den Beweis von freundschaftlicher Zuvorkommenheit zu leisten. Indessen richten unsere nichtsweniger als gut geregelten Postverhältnisse so ernste Anforderungen an uns gegenseitig, daß wir bedacht sein müssen, dieselben innert kurzer Frist auf einen bessern Fuß zu bringen.“¹⁾ Zugleich anerbote es sich, nötigenfalls Postwagen auszuleihen und einen geschickten Beamten zur ersten Einrichtung der Postverwaltung nach Solothurn zu senden. Letzteres trat darauf nicht ein, weil es befürchtete, in Abhängigkeit von Bern zu geraten, sondern traf die erforderlichen Maßnahmen aus eigener Kraft und Einsicht.

Nach Beschlußnahme des Staatsbetriebes verlangte die Finanzkommission, daß nun eine wirkliche Postkommission bestellt werden solle. Bisher bestand sie nur dem Namen nach, indem einige Fachmänner der Behörde ausschließlich mit diesen Angelegenheiten betraut wurden. Da nun dieselben nicht mehr mitwirken konnten — Ratsherr Scherer war stets krank, der Staatskassaverwalter gestorben und die übrigen Mitglieder, die sich sonst regelmäßig damit befaßten, mit andern Arbeiten überladen — erachtete man die Bildung einer Postkommission als unumgänglich. Der Kleine Rat trat jedoch auf diese Anregung nicht ein, sondern übertrug die Leitung dieses staatlichen Geschäftszweiges ferner-

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Manual der bernischen Oberpostverwaltung vom 25. März 1836.

hin der Finanzkommission. Um bei den Vertragsunterhandlungen mit andern Ständen und den zu treffenden Anordnungen durch die Staatsverfassung keineswegs gehindert zu werden, ermächtigte die gesetzgebende Behörde den Kleinen Rat, bei der Übernahme und Verwaltung des Regals, ohne Befragung des Großen Rates, stets das zu verfügen, was im Interesse des Staates und des Publikums liegend befunden werde.¹⁾

Nun war es klar, daß einerseits eine aus zahlreichen Mitgliedern zusammengesetzte Kommission einen zu schwerfälligen Apparat darstellte, andererseits aber viel zu beschäftigt gewesen wäre, wenn sie sich mit all den belangloseren Organisationsfragen hätte befassen müssen. Aus diesen Gründen schuf man zum erstenmal die Stelle eines kantonalen Postdirektors, dem besondere Kompetenzen zugewiesen waren. Seine Pflichten wurden folgendermaßen umschrieben:²⁾

- „1. Dem Postdirektor liegt die Aufsicht über sämtliche Bureaux und Postablagen, sowie über das dazu angestellte Personal ob.
2. Der Postdirektor ist Mitglied und Aktuar der Oberpostverwaltung und besorgt in dieser Eigenschaft die Korrespondenz mit den auswärtigen Postämtern und den Bureaux des Kantons.
3. Die Oberaufsicht über alles Materielle des Postdienstes ist demselben übertragen.
4. Der Postdirektor ist zugleich auch Buchhalter, Kontrolleur und Kassier der Oberpostverwaltung. Als Buchhalter führt er das Hauptbuch und schließt mit fremden und einheimischen Bureaux quartaliter Rechnung ab. Als Kontrolleur ist er verpflichtet, die Kontrolle über die Zusendungen aller Postbureaux zu führen und quartaliter den betreffenden fremden Administrationen eine detaillierte Rechnung über Korrespondenz und Chargégegenstände abzugeben. Ebenso führt er die Kontrolle sowohl über die Postreisenden im Kanton selbst als über jene, die denselben transitieren. Als Kassier hat er die von den Postbureaux des Kantons eingehenden Gelder in Empfang zu nehmen und den auswärtigen Postämtern den ihnen zukommenden Rechnungssaldo auszuzahlen. Ebenso besorgt er die übrigen Zahlungen als Gehalte der Postangestellten, Bureaux-, Kurs- und Fuhrwerkausgaben und die Ablieferung des Reinertrages an die Staatskasse.
5. Über die Verwaltung der Posten hat er vierteljährlich eine Rechnung abzugeben und am Schluß des Jahres eine Generalrechnung einzulegen.
6. Ihm ist die Führung eines Handlungsgeschäftes sowie jegliche Teilnahme an Privatunternehmungen, welche den Postdienst betreffen, untersagt.

¹⁾ R. M. 1836, pag. 2069 ff.

²⁾ P. A. Bd. V. Während der Postgemeinschaft mit Aargau gab es in Solothurn keinen Postdirektor, sondern einen Postverwalter, wie Spielmann op. cit., pag. 96, Zeile 4 irrtümlich annimmt.

7. Für Abwesenheiten hat er jedesmal um Urlaub nachzusuchen.
8. Nebst obigen Verpflichtungen hat er sich allen Obliegenheiten, welche ihm infolge der gegenwärtigen oder spätern Einrichtungen auferlegt werden könnten, zu unterziehen.
9. Für die ihm anvertraute Verwaltung hat er eine dreifache und unbedingte Bürgschaft zu leisten und ist in Eid und Pflicht zu nehmen.“

Die Stelle wurde nach vorhergehender Ausschreibung alle 6 Jahre besetzt, wobei der Inhaber stets wiederwählbar war. Als ersten Direktor ernannte man Franz Dürholz. Das übrige Personal konnte in Anbetracht der zahlreich vorzunehmenden Abänderungen nur bis 1837 bestätigt werden; dann aber bestellte man es regelmäßig auf eine Amtsdauer von 6 Jahren.

Das Hauptproblem, dem die Finanzkommission und der Direktor ihre ganze Aufmerksamkeit zuzuwenden hatten, war die Einrichtung einer zweckmäßigen Bedienung der von den Poststraßen abgelegenen Ortschaften.

Schon im ersten Jahr der Staatsverwaltung suchte man den geäußerten Wünschen entgegenzukommen und traf die Anordnung, daß einer jeden Gemeinde eine eigene Ablage für die nach und von dem Orte zu versendenden Postgegenstände bestimmt werde, sofern sie um eine solche nachsuche; daß sie aber gehalten sei, für die Vertragung durch eigene Boten zu sorgen. Um die mit Kosten verbundene Ausführung zu erleichtern, wurde ein Kredit von 500 Franken eröffnet. Dadurch ermöglichte man einigen Gemeinden eine bescheidene Verkehrsverbesserung.¹⁾ Gestützt auf diese Verfügung, organisierte sich der Postverkehr im Innern des Kantons in nachstehender Weise:

Der Bieler Kurier bediente wöchentlich dreimal die Dörfer Selzach, Bettlach und Grenchen. Seine Ablage hatte er in den dortigen Wirtshäusern. Die Ortschaften Bellach, Langendorf, Oberdorf, Lommiswil und Rüttenen besorgte in der Woche zweimal eine Botin, die als Lohn vom Brief zwei Rappen erhielt. Nach Feldbrunnen, Niederwil, Günsberg, Flumenthal ging ein Landjäger. Von allen diesen Gemeinden kamen aber auch täglich Leute nach Solothurn, welche dann die an ihre Adresse und für Bekannte angelangten Sachen auf dem Postbureau abholten. Die Stadt selbst besaß einen eigenen Briefträger. Er versah seinen Dienst täglich einmal, aber nur innerhalb der Stadtmauern. Die Bewohner extra muros, die dennoch zum Stadtbezirk gehörten, erhielten die Post durch einen Landjäger. Als dann den Polizisten das Brieftragen untersagt wurde, hatte die Stadtgemeinde auf eigene Kosten einen Boten anzustellen. Seit 1837 war Heinrich Meister Facteur, der sich durch seinen köstlichen Humor unter dem Namen „Postheiri“ weit und breit bekannt macht.

¹⁾ R. M. 1836, pag. 2016 ff.

Auf dem Bureau in Solothurn empfangen ferner vier Landjäger die Postsachen der Gemeinden des Bucheggberges und von Kriegstetten. Für ihre Mühe bezogen sie neben den üblichen 2 Rappen per Brief eine jährliche Gratifikation von 4 Franken. Balsthal und die Klus erhielten die Briefe jeden Morgen um 8 Uhr durch den Önsinger Boten. Die zu versendenden Korrespondenzen empfing er jeden nachmittag um 4 Uhr auf dem Bureau in Balsthal und übergab sie in Önsingen der vorbeifahrenden Diligence. Mümliswil erhielt einen eigenen Boten, der die Postsachen täglich auf dem Bureau in Balsthal abholte. Während die Gemeinden Holderbank, Matzendorf und Laupersdorf wöchentlich einmal von einem Landjäger bedient wurden, besorgte das Postbureau von Egerkingen zweimal in der Woche die Dörfer Kestenholz, Wolfwil, Nieder- und Oberbuchsiten. In Hägendorf wurde auf den 1. Juni 1837 eine Ablage errichtet. Deren Vorsteher hatte täglich nach Rickenbach, Wangen und Kappel und dreimal wöchentlich nach Gunzgen und Fulenbach zu gehen. Trimbach unterhielt einen eigenen Boten nach Olten. Hauenstein, Iffenthal, Wisen, Winznau, Starrkirch, Dulliken wurden wöchentlich zweimal vom Postamt Olten entweder durch die Landjäger oder sonstige Vertrauenspersonen besorgt. In die andern Ortschaften vertrugen zwei Landjäger und ein Bote von Schönenwerd die Postsachen; nach Kienberg ging bloß einmal ein Polizist. Somit besaßen die Gemeinden, die an der Gäuer-Diligencenroute lagen, einen ziemlich guten Vertragsdienst, und mit Recht schrieb jener Wanderer im Sackkalender eines Schwarzbuben: „Am folgenden Morgen setzte ich meinen Weg zum Freunde fort, das Gäu hinunter; ich wandelte auf einer gut bebauten Straße, sah Gast- und Schenkhäuser hübsch in Masse, in jedem Dorf ein Postbureau und dachte es muß ein wahres Glück sein zwischen Solothurn und Olten zu wohnen.“¹⁾

Die Orte der Amtei Dorneck-Thierstein, welche an der Straße von Balsthal nach Dornach liegen, bezogen ihre Korrespondenzen immer noch zweimal in der Woche von Basel und Balsthal. Zu den weiter abgelegenen ging von Breitenbach und Dornach aus ein- bis zweimal ein Landjäger. Da aber eine solche Einrichtung diesem Kantonsteil nicht genügte, erachtete die Finanzkommission folgenden Plan als zweckmäßig; es sollte nämlich den einen Tag von Balsthal aus über den Paßwang nach Basel und den andern von dort zurück ein zweisepänniger Kurierdienst mit einem char à banc zu zwei bis drei Plätzen kursieren. Demzufolge würden in Breitenbach und Dorneck Postablagen errichtet, von wo aus dann das Leimenthal und die Berggemeinden durch je zwei Boten dreimal in der Woche hätten bedient werden können. Ihnen hätte der Rat ein kleines Honorar bezahlt, im übrigen wäre die gewohnte Vertragsgebühr hinzugekommen.²⁾ Allein der Kleine Rat geneh-

¹⁾ Solothurner Blatt 1840, Nr. 12.

²⁾ Protokoll der Sitzungen der Postkommission 1837.

mitte diesen Vorschlag nicht, sondern gestattete 1839 Mümliswil, Breitenbach und Dorneck bloß die Errichtung von besondern Ablagen. Für die Besoldung der drei Posthalter von je 50 Franken und die Bestreitung der Auslagen für die Bureaux, jedes zu 40 Franken, wurde ein Gesamtkredit von 270 Franken eröffnet. Zugleich ermächtigte der Rat die Finanzkommission, zur Verbesserung des Botenverkehrs in allen Kantonsteilen die Landjäger im Einverständnis mit den Polizeibehörden gegen angemessene Besoldung zu verpflichten, den Botendienst zu versehen.¹⁾

Diese versuchte aber, die ihr gestellte Aufgabe von einem andern Gesichtspunkt aus zu lösen; denn sie vertrat wie der Amtmann von Dorneck die Auffassung, „daß die Briefe und Pakete durch Landjäger vertragen zu lassen, ebenfalls nicht angehe, da diese nicht immer gleichmäßig, wegen ihrer sonstigen amtlichen Verpflichtungen, ihre Touren in die Gemeinden machen können, auch ohnedies ziemlich große Bezirke haben, was sie hindert, in der Woche mehreremale an denselben Ort zu kommen.“ Um den Verkehr zwischen den Postbureaux und den von denselben abgelegenen Ortschaften dennoch zu erleichtern, wurde am 7. Januar 1840 eine Verordnung über Einführung eines regelmäßigen und gewährleisteten Botendienstes erlassen. Nach ihr konnte auf Verlangen einer angemessenen Anzahl von Kirchgemeinden im gleichen Bezirk für dieselbe eine wöchentlich zweimalige Postverbindung durch eigens dazu bezeichnete Boten geschaffen werden. Das gleiche Recht wurde nach deren Einführung jeder auf dem Botenwege gelegenen Ortschaft zuerkannt. Wollten die Gemeinden aber einen solchen Dienst, so hatten sie auf eigene Kosten und Verantwortung eine Postablage einzurichten, einen Posthalter zu bestellen und für die regelmäßige Vertragung der Gegenstände in ihrem Bezirk besorgt zu sein, wogegen der Staat die Boten zu ernennen und zu besolden gehabt hätte. Letztern übergab man die Briefe und Wertgegenstände von den Bureaux zu den Ablagen zum Vertragen. Die Valoren von über 50 Franken sollten vom Versender oder Empfänger entweder selbst oder auf eigene Kosten zum Bureau getragen oder vom Empfänger auf die Anzeige des Boten, daß sich dergleichen vorfinde, abgeholt werden.²⁾

Dieser Verordnung war ein äußerst geringer Erfolg beschieden. Nur eine kleine Anzahl von Gemeinden ergriff die Initiative und konnte sich zur Errichtung von Postablagen entschließen. Nämlich Selzach (1842), Kriegstetten (1845), Nennigkofen (1846, wurde jedoch bald wieder aufgehoben) und Bettlach (1847). Als in derselben Zeit die Botendienst-Unternehmer Begle in Liestal in einer Zuschrift das Anerbieten stellten, zwei oder drei Ortschaften von Dorneck an bis Langenbruck durch ihre Fußboten bedienen zu

¹⁾ R. M. 1839, pag. 925 ff.

²⁾ Solothurner Kantonsblatt 1840, pag. 3, 4, 5. Siehe Beilage 9, pag. 284.

lassen, wenn dort Ablagen errichtet werden sollten, trat der Regierungsrat nicht darauf ein, sondern beschloß:¹⁾

- „1. Es solle für die Gemeinden Fehren, Himmelried, Nunningen, Zullwil, Meltingen, Gründel, Bärschwil und Kleinfühl nach Verordnung vom 7. Januar 1840 ein doppelter Botendienst eingeführt werden, und zwar, daß der eine Bote zweimal wöchentlich von Breitenbach aus die Ortschaften Schindelboden, Himmelried, Rodries, Nunningen, Zullwil, Meltingen und Fehren bedienen würde, während der zweite von Breitenbach aus seine Kurse über Büsserach, Erschwil, Gründel, Bärschwil, Nieder- und Oberhuggerwald und Kleinfühl ebenfalls wöchentlich zweimal zu vollziehen hätte.
2. Jedem der beiden Boten wird eine jährliche Besoldung von 70 Franken aus der Postkasse bestimmt, dazu alljährlich eine Postjacke und alle zwei Jahre ein Mantelkragen.
3. Nach dem Neuhüsli sollen die Briefe womöglich regelmäßig durch Landjäger vertragen werden gegen Bezug der Posttaxen zu ihren Händen.“

Alle übrigen Gemeinden des Kantons zogen es vor, fernerhin durch Landjäger bedient zu werden, weil sie die Verantwortung und die finanziellen Lasten nicht zu übernehmen gewillt waren.

War der Versuch einer bessern Bedienung der Gemeinden mißglückt, so gestaltete sich die Tarifgesetzgebung weit günstiger. Bisher wurden die Postsachen nach den aargauischen Taxen bezahlt, die ihrerseits auf der alten Fischer'schen Berechnung beruhten. Nun versuchte man, mittelst Verbilligung den Verkehr mit der Post zu erleichtern, um infolge einer größern Benützung derselben der Allgemeinheit und dem Staat durch höhere Einnahmen entgegenzukommen. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, setzte die Finanzkommission am 22. Mai 1841 für Wertgegenstände und Frachtstücke nachstehenden Tarif fest:²⁾

„Von jedem Valor von 100 Fr. oder Frachtstück von 2 Pfund werden 6 Kreuzer und von jedem Mehrbetrag von 100 Franken oder 2 Pfund 2 Kreuzer mehr bezahlt. Beträge unter 100 Fr. oder 2 Pfund werden zu 100 Fr. oder 2 Pfund berechnet.

Von den Valoren und Frachtstücken sollen Empfangsbescheinigungen ausgestellt werden, wofür von jedem 2 Kreuzer zu bezahlen sind.

Eingeschriebene Briefe werden wie ein Valor von 100 Fr. taxiert und deren Empfang bescheinigt.“

Die Taxen für Briefe und Druckschriften regelten sich nach der Verordnung vom 24. Dezember 1842, die auf den 1. Januar 1843 in Kraft trat:³⁾

¹⁾ R. M. 1847, pag. 337.

²⁾ Solothurner Kantonsblatt 1841, pag. 64.

³⁾ Solothurner Kantonsblatt 1842, pag. 63.

„Umschläge (Plis), Schriften von größerem, wenigstens Oktavformat ohne Wertangabe enthaltend, für die Entfernung bis auf 5 Stunden per Stück zu 6 Kreuzer; über 5 Stunden per Stück zu 8 Kreuzer.

Einfache Briefe mit anhängenden oder eingeschlossenen erkennbaren Mustern für die Entfernung bis auf 5 Stunden per Stück zu 4 Kreuzer; über 5 Stunden per Stück zu 6 Kreuzer.

Druckschriften unter Kreuzband als in die Kategorie von Frachtsätzen gehörend durch den ganzen Kanton per Lot mit 2 Rappen, jedoch per Stück wenigstens mit 2 Kreuzern. Im Frankaturfalle nach dem Auslande sind nur diese Taxen den fremden beigelegt zu erheben oder auswärtigen Auslagen beigelegt zu beziehen.“

Durch diesen Tarif erzielte man trotz der Herabsetzung eine Mehreinnahme, sodaß sich der Regierungsrat entschloß, auf den 1. Januar 1847 anstelle dieses Zonentarifs eine Einheitstaxe festzusetzen. Demzufolge erhob man im ganzen Kanton vom abnehmenden bis zum ausgehenden Bureau dieselbe Gebühr und zwar:

für den einfachen Brief	2 Kreuzer
für den doppelten Brief	4 Kreuzer
für die Unze	8 Kreuzer

Plis, worin Schriften von größerem, wenigstens Oktavformat und ohne Wertangabe enthalten sind, zu 6 Kreuzer. Einfache Briefe mit angehängten oder eingeschlossenen erkennbaren Mustern per Stück zu 4 Kreuzer.¹⁾

Mit dieser Tarifpolitik erleichterte der Staat den Verkehr in weitgehendem Maße. Aber noch blieb die Frage des Fußbotenendienstes ungelöst. Aus allen Gemeinden wurden die Beschwerden über unregelmäßigen Postverkehr immer lauter und das Verlangen, daß der Staat von sich aus und auf seine Kosten eine geregeltere Postboteneinrichtung treffen solle, immer dringender. Andererseits zeigte sich mit der Einführung des neuen Betreibungsgesetzes die Notwendigkeit, in der Verordnung von 1840 gewisse Bestimmungen zu revidieren. Den Landjägern wurde nunmehr die Vertragung von Postsachen aufs strengste untersagt. Das Finanzdepartement mußte wiederholt untersuchen, ob nicht der Staat selbst die Einrichtung von Postablagen in den Gemeinden, wo es das Bedürfnis erforderte, übernehmen oder Beiträge hierfür an die Betreffenden leisten sollte. Man kam aber allgemein zu der Überzeugung, daß die Vorteile, die man einzelnen Ortschaften einräumen würde, nur zu einer neuen Vermehrung von Klagen über Unregelmäßigkeit im Postverkehr führen müsse. Als dann 1848 von zahlreichen Dörfern des Kantons eine Petition zur Errichtung eines Botendienstes an den Regierungsrat gelangte, kam er den Gesuchen entgegen und erhob zwei vom Finanzdepartement eingereichte Ent-

¹⁾ Solothurner Kantonsblatt 1846, pag. 13.

würfe zu Beschlüssen. Nämlich eine Verordnung zu einer Fußboteneinrichtung und eine neue Regelung über die Taxation der Briefe, Waren und Gelder.¹⁾

Also führte man nun zur Beförderung der Postgegenstände nach jedem Dorf eine wenigstens zweimal wöchentliche Botenverbindung, sowohl mit andern Gemeinden, als auch mit einem Postbureau ein. Die Boten wurden jetzt von der Regierung besoldet und auf die Dauer von zwei Jahren angestellt. Sie vermittelten den Verkehr vom Postbureau zur Ablage. In der Regel sollte jede Ortschaft eine solche erhalten. Die Postablaghalter bezahlte ebenfalls der Staat. Ihre Hauptaufgabe bestand in der Kontrolle der Boten, Taxierung der Briefe und Vorbereitung des Verteilungsdienstes. Die Vertragung der Korrespondenzen im Umkreis der Ablage hatte durch Briefträger zu erfolgen, welche von der Gemeinde bestellt und bezahlt werden mußten. Für den Transport von einem Bureau auf eine Ablage, oder umgekehrt, forderte man keine besonderen Gebühren.

Zugleich unterzog die Regierung die Taxen in dem Sinne einer Revision, daß sie auch für Plis und Briefe mit Mustern einen Einheitstarif aufstellte.

Diese Beschlüsse wurden sofort durchgeführt. Um die Verwaltung übersichtlicher zu gestalten, teilte man das Kantonsgebiet in 12 Postkreise und 19 Botenbezirke ein. In zahlreichen Gemeinden mußten Ablagen errichtet und Boten angestellt werden. Zur Bestreitung der Mehrauslagen bewilligte der Kantonsrat einen Kredit von 3'500 Franken. Als die beiden Verordnungen vollzogen waren, erhielt Solothurn einen Fußbotendienst, der es ermöglichte, daß alle Dörfer, auch die von den Poststraßen entfernt liegenden, doch wenigstens zweimal in der Woche regelmässig und sicher bedient wurden.²⁾

Weder die Verpachtung noch die Postgemeinschaft mit Aargau brachten eine den Bedürfnissen entsprechende Briefvertragung im Innern des Kantons. Im 18. Jahrhundert waren die meisten Ortschaften vollständig auf die zufällige Nachrichtenübermittlung angewiesen. Erst nach 1750 ermöglichten der Dornacher und Schönenwerder Bote den betreffenden Gemeinden einen regelmäßigen Briefverkehr. Dieser Botendienst erfuhr in der Mediation insofern eine Verbesserung, als auch die Gegend von Balsthal einen eigenen Boten erhielt.

Unter der aargauischen Verwaltung wurde die Dornacher Post zweckmäßiger organisiert und in einigen Gemeinden des Gäus eine Verteilung der Korrespondenzen eingerichtet. Aber noch immer konnte in zahlreichen Kantonsteilen die Post nur infolge zufälliger Übermittlung durch Vertrauenspersonen bezogen werden, die je-

¹⁾ Siehe Beilage 10, pag. 285.

²⁾ Vergleiche die Übersicht der Fußboteneinrichtung in der Beilage zum Rechenschaftsbericht 1847/48.

doch besonders entschädigt werden mußten, was wieder das Porto erhöhte.

Dem Staatsbetrieb blieb es vorbehalten dieses Problem in befriedigender Weise zu lösen. Führten die einzelnen Ortschaften gewährten Verkehrsverbesserungen nicht zum Ziel, so setzte man in den Versuch, die Errichtung von Postablagen der Initiative der Gemeinden zu übertragen, umso größere Erwartungen. Allein die damit verbundenen hohen Kosten — der Staat besoldete ja nur die Boten — sicherten dieser Verordnung von Anfang an einen Mißerfolg. Erst als sich der Staat dazu entschloß, die ganze Organisation und die Auslagen zu übernehmen, konnte ein zeitgemäßer Vertragungsdienst erreicht werden. Von ihm schrieb der Postdirektor mit Recht: „Wenn er schon nicht günstiger gelegenen und eigentlich Handel treibenden Kantonen zur Seite gesetzt werden kann, so darf er doch jenen, die gleiche Lage und gleich belebten Verkehr und Handel genießen, vorgezogen werden.“¹⁾

¹⁾ P. A. Bd. V.

SECHSTES KAPITEL.

Die postalischen Beziehungen zu den Mitständen.

1836—1849.

Mit dem Beginn der staatlichen Verwaltung der Post mußte die solothurnische Finanzkommission darnach trachten, mit den andern Kantonen in Vertragsunterhandlungen zu treten, um einen gegenseitigen, den Bedürfnissen entsprechenden Postverkehr einzurichten zu können. Das wesentlichste Ergebnis solcher Zusammenkünfte bestand in der Organisation der interkantonalen Diligencenkurse. Da aber bei den jeweiligen Konferenzen mehrere Parteien zusammentraten, die oft die verschiedenartigsten Interessen verfolgten, war das Resultat ihrer Arbeiten stets ein Kompromiß, und die Postdirektion von Solothurn kam selten in den Fall, die gehegten Pläne und Ziele restlos nach ihrem Willen durchzuführen. Immerhin konnten unter ihren Anstrengungen neue und aner kennenswerte Kursverbesserungen durchgesetzt werden; fällt doch die letzte Periode des kantonalen Postwesens in einen allgemeinen Aufschwung des Verkehrs. Unsere Aufgabe ist es nun, dieser Entwicklung nachzugehen.

Das erste Abkommen, welches die solothurnische Finanzkommission zu unterzeichnen hatte, war dasjenige mit Bern, vom 17. Februar 1837. Bis zu diesem Zeitpunkt bestand seit der Aufhebung der Fischer'schen Pacht ein vollständig vertragsloser Zustand. Wohl versuchte man von beiden Seiten auf einer Besprechung in Herzogenbuchsee und Solothurn, einen solchen zu erzielen, allein der Interessengegensatz verhinderte jedesmal einen Abschluß. Als dann Aargau im November 1835 eigenmächtig die Protokollverhandlung einleitete, welche die Verhältnisse zwischen Solothurn und Bern regelte, bedeutete dieses Vorgehen einen wesentlichen Grund zur Aufhebung der Postgemeinschaft. Sobald aber die Beziehungen mit Aargau geregelt waren, machte sich die Notwendigkeit umsomehr geltend, mit Bern die gegenseitigen Postangelegenheiten vertraglich festzusetzen. Zu diesem Zwecke mußte dessen Postdirektor die nötigen Besprechungen anregen. Da jedoch seine Absichten nicht bekannt waren, wurden die Abgeordneten der solothurnischen Finanzkommission ersucht, das Interesse des Kantons bestens zu vertreten. Sie ließen ihre Aufgabe nie außer Acht und konnten daher in der zustande ge-

kommenen Übereinkunft einige wertvolle Vorteile erreichen. Ihr zufolge verständigten sich die beteiligten Verwaltungen zum Betrieb eines täglichen Diligencenkurses zwischen den beiden Kantonshauptstädten. Im Sommer hatte die Fahrt in einem neunplätzigem, im Winter nur mit einem sechsplätzigem Wagen zu erfolgen. Diese Bestimmung entthob das solothurnische Bureau vieler Unannehmlichkeiten, weil nicht immer die nötigen Beiwagen aufgebracht und somit auch nie mit Sicherheit den sich meldenden Reisenden Plätze versprochen werden konnten, zumal diejenigen, welche von Basel kamen, den Vortritt hatten. Im übrigen sollte man keine Reisenden zurücklassen und fände sich mehr als einer vor, der nicht in den Wagen aufgenommen werden könnte, so mußten sie durch Beiwagen fortgeschafft werden. Für deren Bereithaltung hatte Bern zu sorgen, da es den Passagierertrag für sich allein beanspruchte. Was die Taxen und Frankaturbestimmungen anbelangte, so erfuhren sie eine bedeutende Ermäßigung. Ein erheblicher Nachteil ergab sich jedoch für die solothurnischen Bureaux dadurch, daß nur dasjenige der Stadt mit dem von Bern in direkte Verbindung kam. Aus diesem Grunde erhielten dann die andern ihre Postsachen regelmäßig um einen Tag verspätet.¹⁾

In einem Zusatzabkommen vom 1. Juli 1837 ersetzte man den frühern Kurier von Solothurn nach Biel durch eine fünfplätzig tägliche Diligence, welche wöchentlich dreimal über Grenchen und viermal über Büren verkehrte. Es war ein reiner Lokaldienst, der bloß mit dem französischen Kurier in Verbindung stand, bot dagegen dem obern Kantonsteil eine wohlfeile und bequeme Reisegelegenheit. Die Besspannungslieferung übernahm der Sternwirt Weber für die Summe von 2'900 Franken.²⁾

Mit der Einrichtung dieses neuen Postkurses gab sich aber Solothurn keineswegs zufrieden, sondern er sollte die Gelegenheit bieten, ein lang gehegtes Verkehrsprojekt zu realisieren. Schon oft hatte es versucht, eine Verbindung mit Freiburg oder Neuenburg zu erhalten, um infolge seiner günstigen Lage eine neue Transitlinie von der Ost- und Westschweiz durch sein Gebiet zu eröffnen. Allein Bern wußte, in richtiger Erkenntnis der Gefahren, die ihm die Verwirklichung dieses Planes bereiten konnte, solche Absichten zu vereiteln; denn seine Verkehrspolitik war in jener Zeit von dem Grundsatz beherrscht, vor- und rückliegende Kantone unter sich nicht in direkten Verkehr treten zu lassen. Trotz des wiederholten Scheiterns derartiger Anregungen gab Solothurn die Hoffnung keineswegs auf und bemühte sich anstelle dieses geschaffenen Kurierwagens eine direkte und rasche Verbindung über Biel und Neuenburg zu erhalten, wodurch die Strecke Genf-Zürich vermittelst Eilwagen und günstiger Anschlüsse in 36 Stunden über Solothurn hätte zurückgelegt werden können. Sogleich

¹⁾ Protokoll der Sitzungen der Postkommission 1837.

²⁾ 5. R. B., pag. 79 ff.

wurden durch Regierungsrat Cartier mit Neuenburg Besprechungen eingeleitet und letzteres zeigte sich auf der Konferenz in Biel vom 19. Juli 1839 mit dem Projekt einverstanden. Das Schlußprotokoll enthält bereits die nähern Ausführungsbestimmungen, nämlich:

- „1. Il sera établi un service journalier d'Eilwagen pour voyageurs entre Neuchâtel et Aarau passant par Bienne et Soleure; ce service calculé pour une voiture à deux ou trois chevaux suivant qu'on en reconnaîtra la convenance partira de Neuchâtel à 2½ heures du matin et arrivera à Soleure à 9 heures avant midi et sera rendue à Aarau à 2 heures après-midi de manière ayant des voyageurs qui se rendront à Zurich puissent profiter de l'Eilwagen qui de Berne se rend à cette première ville. Au retour l'Eilwagen partira d'Aarau avec les voyageurs qui lui aura versé l'Eilwagen allant de Zurich à Berne, il passera Soleure à 5 heures du soir et arrivera à Neuchâtel à 11½ heures du soir.
2. Les voitures seront conduites par des conducteurs-postillons; il y en aura trois attachés à ce service.
3. Les voitures seront fournies par les Etats contractants. Si l'un des Etats était dispensé de fournir le matériel nécessaire à ce transport il en dédomagera d'une manière équitable ses coétats.
4. Les frais résultants de ce service seront supportés par les Etats contractants dans la proposition de l'étendue de la route qui sera parcourue dans leur territoires respectifs.
5. Dans le cas où l'Etat de Berne refuserait d'entrer dans les frais de transport causé de ce service, les cantons de Soleure et Neuchâtel conviennent d'en supporter les frais par égale en moitié pour l'étendue de la route de Neuveville à Lengnau.
6. Les offices contractantes demanderont chacune de son côté et en terme analogue à la régie des postes de Berne si elle aurait des objections considérables à faire contre le dispositif de la présente convention avant que l'autorisation du traité sur les bases ci-dessus énoncées soit demandés à leur gouvernements respectifs.
7. La régie des postes à Berne sera invitée à demander conjointement avec les deux régies contractantes la coopération de l'office des postes d'Aarau pour ce qu'y concerne d'après le dispositif de l'article 1er.
8. La présente convention devant faire éventuellement la base d'un traité à été estimée par les délégués ci-dessus désignés pourvoir commencer à 1er avril et durer jusqu'au 31 décembre 1842 sous réserve de prolongation en cas de convenance réciproque et moyennant un avertissement de six mois d'avance.“¹⁾

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1839, Konferenzprotokoll.

So konnten sich die beiden Postadministrationen rasch über die Bedingungen des Kurses verständigen. Nun sollte nur noch von Bern die Gestattung des Transites durch sein Gebiet erlangt werden. Allein es schlug das Gesuch rundweg ab und zeigte sich in einem Schreiben an Solothurn über sein Vorgehen höchst erstaunt: „Nicht wenig befremdete uns daher Ihre Mitteilung, laut welcher von Solothurn und Neuenburg über einen im Kanton Bern zu errichtenden Postdienst, ohne die Postbehörde dieses Landes irgendwie zu begrüßen, einseitig verhandelt und erst nachdem die Grundlagen zu dem daherigen Vertrag aufgestellt sind, solche zum nachträglichen Beitritt eingeladen wird. Zu dieser Teilnahme kann sich Bern nicht entschließen, es behält die Rechte seines Gebietes ausschließlich vor und wird, also ohne die betreffende Gegend in ihrer Kommunikation vernachlässigen zu wollen, die sie im Gegenteil längst zu befriedigen suchte, dem in Rede stehenden Etablissement auch ferner fremd bleiben.“¹⁾ Da Bern also nicht über sein Gebiet disponieren lassen wollte, ohne sich an den Unterhandlungen beteiligt zu haben, kamen die drei Verwaltungen überein, am 16. Januar 1840 eine Konferenz in Aarberg abzuhalten. Beide Teile vertraten gleich hart ihre Interessen. Bern postulierte als äußerstes Zugeständnis die Errichtung eines Kurses von Solothurn über Büren und Aarberg nach Neuenburg. Solothurn hingegen legte die Notwendigkeit dar, daß zu einer raschen Verbindung die kürzeste Straße über Grenchen und Biel verwendet werden müsse. Darauf trat Bern nicht ein, sondern erklärte, „daß es jede solche neue Einrichtung über Biel auf das bestimmteste von sich weise.“²⁾ Ein Resultat kam mithin nicht zustande. Zugleich hoben Solothurn und Bern in gemeinsamem Einverständnis den bestehenden Kurier nach Biel auf, der wegen seiner schlechten Organisation nichts anderes darstellte, als „ein erbärmlicher nirgends, coincidierender, heute gerader, morgens kaum laufender langsamer Lokaldienst.“³⁾

Infolge dieser Maßnahme mußte auch die französische Korrespondenz, welche bisher regelmäßig diesen Weg nahm, umgeleitet werden. Die Finanzkommission trat in Unterhandlungen, um zu erfahren, ob und wie nun Bern dieselbe zu liefern gedenke. Auf diese Anfrage hin schlug es die Route über die Stadt Bern vor mit Beibehaltung der bisherigen Taxen. Das nahm aber Solothurn nicht an, weil diese Korrespondenzen um volle 15 Stunden verspätet würden und es entschloß sich zu deren Bezug über Basel. Die Lieferung über Hüningen und Basel ergab bedeutende Vorteile, sowohl in Hinsicht auf eine raschere Beförderung als auch auf ermäßigte Taxen. Während die Briefe von Paris in Solothurn

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Manual der bernischen Oberpostverwaltung 7. August 1839.

²⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Manual der bernischen Oberpostverwaltung, Instruktion für die Konferenz in Aarberg.

³⁾ 7. R. B., pag. 60 ff.

über Biel erst in 72 Stunden anlangten, trafen sie auf der andern Route schon nach 64 Stunden ein, wobei sich noch folgender Porto-unterschied ergab:¹⁾

Briefe von :	Weg über		Unterschied
	Biel	Basel	
Paris	30 Kr.	20 Kr.	10 Kr.
Marseille	28 „	22 „	6 „
Le Havre	30 „	24 „	6 „
Bordeaux	34 „	26 „	8 „
Strassbourg	18 „	14 „	4 „
Colmar	16 „	12 „	4 „
Mulhouse	14 „	10 „	4 „

Um diese Vergünstigung zu erhalten, wandte man sich unmittelbar an den Direktor der französischen Postadministration. Er schien auch dem Gesuch zu willfahren, insofern Bern und Basel damit einverstanden seien. Diese Konvention konnte aber nicht auf dem Wege der Korrespondenz getroffen werden, sondern dazu war die Bewilligung des Ministers des Auswärtigen und der Beizug des eidgenössischen Geschäftsträgers erforderlich, welchem die Angelegenheit übertragen wurde. Während man seine Antwort erwartete, erfolgte von Bern die Mitteilung, daß es durch besondere Unterhandlungen mit der französischen Generalpostverwaltung in den Stand gesetzt sei, die von dorthier kommenden Briefe in 49 bis 50 Stunden in Bern zu empfangen, jedoch einstweilen nur während der bessern Jahreszeit. Dieselben würden zwischen 4 und 5 Uhr abends in Biel eintreffen und sofort mit dem Bürenpostkurs nach Grenchen spediert, um dort einem entgegenkommenden Boten übergeben zu werden. Da aber die vorgeschlagene Verbindung nicht mit dem Aarauer Kurier zusammenfiel und auch nur in der bessern Jahreszeit stattfinden sollte, suchte der Regierungsrat weiter dahin zu wirken, die französische Post über Basel zu erhalten. Bern wurde davon unterrichtet und zugleich das Ansuchen erneuert eine direkte Verbindung mit Biel und Neuenburg sowie mit Büren und Aarberg zu bewerkstelligen.²⁾

Diese Forderung erhob sich seit der getroffenen Kursaufhebung mit immer größerer Dringlichkeit. Die Gemeinden der dortigen Gegend waren vom Verkehr mit der Stadt Solothurn abgeschnitten, was besonders die Gewerbetreibenden empfanden. Um dem Übelstand bis zur Verständigung zwischen den Postbehörden abzuhelpfen, taten sich in Büren eine Anzahl Männer zusammen und bildeten eine Omnibusgesellschaft, um sich mit eigenen Mitteln das zu verschaffen, was ihnen der Staat nicht geben wollte. Dieses

¹⁾ P. A. Bd. V.

²⁾ R. M. 1841, und Henrioud: Le Service des postes dans l'Evêché de Bâle, pag. 87.

Unternehmen konnte aber nicht lange den Verkehr zwischen Solothurn und Büren versehen; denn auf Grund der bernischen Verordnung vom 25. Juli 1804 wurde es als ein Eingriff ins Regalrecht aufgehoben. Dadurch wuchs nur die Erbitterung, was aus einem Schreiben des dortigen Regierungsstatthalters hervorgeht: „man beschwert sich allgemein, diese Gegend sei nur zum Bezahlen da, allein um auch nur einen ihrer Wünsche erfüllt zu sehen, bringe man es nicht; Plakereien seien hauptsächlich für hier bestimmt; denn sonst würden die Passagierfahrten von Bern auf Thun, von Neuenburg, Biel auf Solothurn, wo selbst doch schon zum Überfluß gesorgt sei, nicht geduldet und hier, wo sozusagen nichts bestehe, gehemmt werden, man würde sich ja mit wenigem begnügen.“¹⁾ Aber auch die Kaufleute von Biel zeigten sich mit den neuen Maßnahmen nicht einverstanden. Die Kursaufhebung brachte Zustände, die ein gewerbetreibendes Publikum niemals befriedigen konnten. Ein Bote besorgte provisorisch zwischen Büren und Biel den Lokalverkehr, währenddem der Postdienst von Solothurn und Biel über Bern ging, was verursachte, „daß man die daherige Korrespondenz hin und her nicht eher erhalten kann, als von Genf nach Paris und wieder zurück.“²⁾ Um eine rasche Besserung zu erhalten, gelangte der Handel- und Gewerbestand von Biel am 19. Oktober 1840 mit einer Petition an die bernische Postdirektion. Zweck derselben war, sie zu ermahnen, „unverzüglich die nötigen Vorkehren zu treffen, damit der Postdienst zwischen Biel und Solothurn über Grenchen auf eine zweckmäßigere und den Bedürfnissen des Handel treibenden Publikums angemessene Weise mit Beschleunigung eingerichtet und mit den übrigen über Biel gehenden Posten in Verbindung gebracht werden.“³⁾ Diese Bitte war mit folgender Nachschrift des dortigen Regierungsstatthalters versehen:⁴⁾ „Der Zweck dieser Vorstellung ist, die hohe Regierung zu vermögen, die direkte Verbindung zwischen Biel und Solothurn wiederherstellen zu lassen und dadurch den Verkehr zwischen den beiden Städten und Landesgemeinden zu erleichtern. Wie die Bittsteller bemerken, ist es richtig, daß bei der gegenwärtigen Einrichtung des Postlaufes der Verkehr sehr erschwert ist und die Mitteilungen von Ort zu Ort sich nur mit bedeutenden Portos und vielem Zeitverlust machen lassen. So muß z. B. ein Brief für Grenchen (2 Stunden von Biel) auf Bern, von Bern auf Solothurn und von da gelangt er endlich nach einem Umweg von 12 Stunden an seine Bestimmung. Diese Umwege bringen zwar der Postkasse jährlich eine bedeutende Summe ein, allein es wird dadurch eine große Masse Staatsbürger in ihrem Geschäftsleben gehemmt und

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1839.

²⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1840. Ehrerbietige Vorstellung des Handels und Gewerbestandes der Stadt Biel.

³⁾ Ebenda.

⁴⁾ Ebenda.

der Nachteil, den dieser Landesteil durch eine solche Einrichtung erleidet, übersteigt jedenfalls den Vorteil, den die Staatskasse daraus zieht, um ein bedeutendes. Zudem darf nicht nur im Auge behalten werden den Gewinn des Staates, sondern es sind hauptsächlich zu berücksichtigen die Interessen der Bürger, welche den Staat bilden. Zu diesen gehört unstreitig auch Erleichterung des Verkehrs und es ist somit der Schluß der Vorstellung vollkommen begründet.“

Angesichts der Widerstände, die sich den Absichten der bernischen Postdirektion entgegenstellten, sah sie sich genötigt, ihre eingenommene Haltung auf der Besprechung von Solothurn im Juni und im Grenchenbad am 22. Juli 1841 zu ändern. Nunmehr sollte eine Verbindung über Biel hergestellt werden, jedoch nur vermittelt eines Anschlusses an den bereits von Biel nach Neuenburg abgehenden Postkurs.¹⁾ Dadurch wäre bloß ein etwas verbesserter Lokalverkehr geschaffen worden; denn das Umsteigen in Biel und der Mangel einer beschleunigten Fahrt ließen ihn für Solothurns Pläne als Glied eines interkantonalen Transites außer Betracht fallen. Letzteres bestrebte sich immer noch, seine Absicht durchzusetzen. Auf sein Drängen schloß man denn auch die Zusammenkunft von Grenchen und schickte die Abgeordneten zu den Präsidenten ihrer Postverwaltungen um Instruktionen über die Hauptfrage einzuholen „ob die beabsichtigte direkte Verbindung zwischen Solothurn und Neuenburg mittelst eines ganz neuen Kurses zwischen diesen Städten unabhängig von den bereits zwischen Biel und Neuenburg kursierenden Postwagen oder aber mittelst Aufstellung bloß eines Kurses von Solothurn nach Biel und Anschluß daselbst an den von dort nach Neuenburg abgehenden Wagen zu bewerkstelligen sei.“²⁾

Tags darauf, am 23. Juli 1841, eröffneten auf einem Meinungsaustausch in Neuenstadt die Vertreter ihre Instruktionen. Da sie aber nach Verfechtung ihrer Anträge bei denselben beharrten, nämlich Bern und Neuenburg auf einen einfachen Postdienst zwischen Biel und Neuenburg, Solothurn aber auf einen doppelten, in dem Sinn, daß dann der eine modifiziert werden könne, mußte die Unterhandlung noch einmal abgebrochen werden.³⁾ So schienen sich dieselben ins Endlose ziehen zu wollen, als am 18. September 1841 eine Einigung zustande kam, und der Vertrag abgeschlossen und ratifiziert wurde. Infolge dieser Übereinkunft sollte vom 1. April 1842 an auf ein Probejahr zwischen Solothurn und Neuenburg eine direkte Postverbindung über Grenchen und Biel vermittelt eines zweispännigen Postwagens eingeführt werden. Derselbe ging alle Tage sowohl von Neuenburg als auch von Solothurn an folgenden Stunden ab:

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1841, Konferenzprotokoll.

²⁾ Ebenda.

³⁾ Ebenda.

Solothurn-Neuenburg:

Abgang von Solothurn 5 Uhr morgens,
nach Ankunft der Oltner Post.
Ankunft in Biel 7⁵⁰ Uhr morgens.
Ankunft in Neuenburg 11³⁰ Uhr mittags.

Neuenburg-Solothurn:

Abgang von Neuenburg 9³⁰ Uhr morgens.
Ankunft in Biel 1¹⁵ Uhr mittags.
Ankunft in Solothurn 4 Uhr nachmittags,
vor Abgang der Oltner Post.

Die Taxe war für Reisende per Stunde auf 4½ Bz. festgesetzt. Der Preis für die ganze Route betrug 54 Bz., und zwar von Solothurn nach Biel 24 Bz., und von Biel nach Neuenburg 30 Bz. Ein einfacher Brief von Solothurn nach Neuenburg kostete statt wie bis jetzt 6 Kr. nur noch 4 Kr.¹⁾

Dadurch erfuhr das solothurnische Verkehrsnetz eine seit langer Zeit erwünschte Ausdehnung. In der Stadt Solothurn hatte man vortreffliche Anschlüsse nach Olten, Luzern, Mailand und Aarau, Zürich, Schaffhausen. Anlässlich der erstmaligen Fahrt nach Neuenburg schrieb das „Solothurner Blatt“²⁾ erfreut über die getroffene Neuerung: „Seit dem 1. Juni besitzen wir also zwei neue Postverbindungen durch unsere Stadt. Schade nur, daß dieselben nicht immer am Tage durchpassieren. Indessen wollen wir uns hierüber trösten, da durch die stattgefundene Einrichtung die schnellsten Verbindungen durch die angenehmsten Gegenden erzielt werden. Denn vermittelt dieser neuen Anstalten ist z. B. der Schaffhauser, der vormittags 10 Uhr von Schaffhausen, der der Zürcher, der nachmittags 3 Uhr von Zürich oder nachts 10½ Uhr von Aarau abreist und morgens 4½ Uhr in Solothurn eintrifft, schon morgens 8 Uhr in Biel, 11½ in Neuenburg und 7 Uhr in Lausanne. Der Neuenburger, der morgens 9½ Uhr von daselbst abreist, ist nachmittags 4 Uhr in Solothurn, abends 8 Uhr in Olten, 9½ Uhr in Aarau und folgenden Morgens 5½ Uhr in Zürich oder 7½ Uhr in Schaffhausen. Andererseits ist der Basler, der abends 5 Uhr von dort nach Solothurn abreist und morgens 1½ Uhr in Hier eintrifft über Büren und Aarberg morgens 9½ Uhr in Neuenburg, von wo er abends 4 Uhr in Lausanne und 9½ in Genf eintreffen kann.“

Unsere Wagenfabrikanten von Bern, Neuenburg und Solothurn haben bei der Verfertigung dieser neuen Wagen tüchtig miteinander gewetteifert und nachgewiesen, daß die schweizerische Industrie auch in diesem Zweige Rühmliches zu leisten vermag, wenn man ihr die Gelegenheit dazu bietet.

¹⁾ Solothurner Blatt 1842, Nr. 27 und 8. R. B., pag. 89 und Henrioud: Les postes dans le pays de Neuchâtel, pag. 34 und 38.

²⁾ Solothurner Blatt 1842, Nr. 29.

Als der Neuenburger Wagen das erstemal die jungfräuliche Bahn gebrochen, ist er mit einem großen Hochzeitsmaien erschienen. Bravo! Uns in Solothurn hat dieser Anblick herzlich gefreut.“

Der Postvertrag wurde von Jahr zu Jahr erneuert, da sich dieser Kurs als unumgängliche Notwendigkeit erwies. Eine Ergänzung erfuhr er von privater Seite, als am 3. Juni 1846 Herr Suchard von Neuenburg, Gerant des Dampfschiffes „L'Industriel“, um die Erlaubnis nachsuchte, im Kanton Solothurn von Grenchen nach Holderbank einen täglichen Omnibusdienst zu organisieren, der in Verbindung mit dem Dampfschiff auf dem Bieler- und Neuenburgersee die Reisenden von Lausanne nach Basel befördern würde. Die Abgangs- und Ankunftsstunden auf den Stationen waren festgesetzt:

Abgang in Biel alle Tage 4 Uhr abends.
Ankunft in Solothurn 8 Uhr abends.
Abgang in Solothurn 9 Uhr abends.
Ankunft in Basel 5 Uhr morgens.
Abgang in Basel alle Tage 5 Uhr morgens.
Ankunft in Solothurn 12 Uhr mittags.
Abgang in Solothurn 1½ Uhr mittags.
Ankunft in Biel 4½ Uhr mittags.

Der Regierungsrat gewährte die verlangte Konzession auf die Dauer von 100 Tagen unter nachstehenden Bedingungen:¹⁾

- „1. Herr Suchard oder sein dem Dienste beizugebender Kondukteur hat sich jeden Eingriffs in das obrigkeitliche Postregal zu enthalten und sich auf den Transport von Personen und deren Gepäck zu beschränken.
2. Ohne Bewilligung der Regierung dürfen die oben festgesetzten Abgangs- und Ankunftsstunden nicht abgeändert werden.
3. Als Konzessionsgebühr hat Herr Suchard 300 Franken und zwar von Beginn des Kurses zu Handen der Postkasse bar zu entrichten.
4. Jede Verletzung gegenwärtiger Konzessionsbedingungen zieht den sofortigen Verlust der Konzession nach sich, wobei Herr Suchard auf die erlegte Gebühr keinerlei Anspruch zu machen hat.“

Als die Übereinkunft wegen der Neuenburger Diligence unterzeichnet wurde, verhandelten die Abgeordneten von Solothurn und Bern weiter, um einen Postvertrag zwischen den beiden genannten Ständen aufzustellen. Ersteres hatte nämlich denjenigen von 1837 auf den 1. Januar 1840 gekündet, „da er den Interessen des Staates und des Publikums zu wenig entspreche“. Am 21. September 1841 lag ein neuer zur Ratifikation vor, der die Beziehungen unter den beiden Nachbarkantonen einläßlich behandelt. Was die Postkurse anbelangt, so kam man überein, den großen Kurierdienst

¹⁾ R. M. 1846, pag. 541.

über Fraubrunnen fortbestehen zu lassen. Dagegen sollte ein täglicher einspänniger Kurier mit Platz für drei Reisende zwischen Bern und Solothurn über Kirchberg die Verbindung des Wasseramtes mit der südwestlichen Schweiz aufrecht erhalten. Zugleich sah man den Fall vor, einen Postkurs zwischen Solothurn, Büren und Aarberg einzurichten. Derselbe nahm dann auch nach einem Spezialvertrag vom 18. März 1842 am 1. April den Betrieb auf. Er bestand aus einem einspännigen Wagen mit Platz für drei Personen, wobei Bern die Verpflichtung übernahm, die von Solothurn durch diese Post anlangenden nach Neuenburg oder weiter bestimmten Reisenden mit der in Aarberg kreuzenden Messagerie oder durch Beiwagen wenigstens nach Neuenburg zu befördern. Sein Fahrplan war:

Abgang von Solothurn 1³⁰ Uhr morgens.
Ankunft in Aarberg 5 Uhr morgens.
Ankunft in Neuenburg 9 Uhr morgens.
Abgang von Aarberg 5³⁰ Uhr abends.
Ankunft in Solothurn 9 Uhr abends.

Der Preis von Solothurn nach Aarberg betrug 27 Bz.¹⁾

Für Solothurn brachte der Hauptvertrag von 1841 den Vorteil, daß das Postbureau von Bern auch in direkte Verbindung mit denjenigen von Olten und Schönenwerd gesetzt wurde. Betreffend die Tax- und Frankaturbestimmungen ist der erste Postkreis des Kantons Bern vergrößert worden, sodaß Solothurn gegenüber Bern nur noch einen Kreis bildete. Als Kompensation für diese Vergünstigung hatte ersteres die französischen Briefe wieder durch bernische Vermittlung zu beziehen. Da der neue Kurier über Aarberg, der dort an den französischen nach Bern Anschluß hatte, für die schönere Jahreszeit eine größere Beschleunigung brachte und noch eine raschere erstrebt wurde, so schob man einstweilen den Abschluß des Vertrages für deren Bezug über Basel hinaus. Hinsichtlich des Transits durch die beidseitigen Postgebiete wurde folgendes abgemacht:

- a) Solothurn transitirt unentgeltlich und wie bis dahin mit seinen Postwagen und Postgegenständen aus dem einen solothurnischen Kantonsteil in den andern über bernischen Boden.
- b) Bern transitirt ebenfalls unentgeltlich mit seinen Postgegenständen vom Seeland und Amt Büren nach den Amtsbezirken Wangen und Aarwangen über solothurnischen Boden.
- c) Ferner übernimmt Solothurn den unentgeltlichen Transport der Korrespondenz aus der Ostschweiz und Deutschland für das Amt Wangen nach Dürrmühle und vice-versa in Säcken.
- d) Sollte in der Folge von Bern verlangt werden, die Briefe aus den Amtsbezirken Biel, Nidau, Aarberg und Büren über Solothurn nach Aarau und vice-versa durch die solothurnischen

¹⁾ Solothurner Blatt 1842, Nr. 27 und 9. R. B., pag. 97.

Posten versenden zu können, so wird Solothurn diesen Transport unter Vorbehalt der hierüber zu stellenden Bedingungen übernehmen.

Die Dauer dieses Vertrages setzte man auf drei Jahre fest, mit der Klausel, daß, wenn die direkte Postverbindung Solothurn-Neuenburg laut Übereinkunft vom 18. September 1841, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Übereinkommens bildete, früher als das gegenwärtige Abkommen aufhören sollte, so würden auch sämtliche Bestimmungen des jetzt ratifizierten Vertrages dahinfallen, und es wäre mit Bern ein neuer abzuschließen.¹⁾

Die Versuche Solothurns, den Posttransit neuerdings über den obern Hauenstein zu leiten, gaben zu langwierigen Unterhandlungen zwischen Bern, Basel und Solothurn Anlaß. Es war nur natürlich, daß letzteres darnach trachtete, diese alte Straße wieder dem Verkehr zu eröffnen, da sie die kürzeste Verbindung zwischen Basel und Bern darstellt. Aber auch Basel hatte nunmehr ein Interesse an der Verwirklichung dieses Planes und bereits 1837 gelangte es an Bern zur Errichtung eines solchen Kurses.²⁾ Dessen Postdirektor war aber keineswegs geneigt, demjenigen durchs Münstertal einen unerwünschten Konkurrenten erstehen zu lassen und erwiderte: „allein sie glaubten die Interessen darin zu vereinigen, wenn durch eine Trennung der eine Kurs die Korrespondenzen vom nordöstlichen Teil des Kantons auf Balsthal führt und über den obern Hauenstein geleitet würde, welches Solothurn nicht zugeben wollte. Die Postdirektion findet indessen den Gebrauch des eigenen Bodens zu unserm Postwesen schon deswegen zuträglicher, weil die Behörden von andern darin nicht gestört werden können, wenn hierseits eine Einrichtung gesucht werden sollte, zugleich wäre unsern eigenen Einrichtungen im Bistum wenig geholfen, wenn die dort notwendig gewordene Vermehrung des Dienstes auf fremden Boden gelegt würde.“³⁾ Sein Widerstand blieb nicht von allzulanger Dauer. Ein Jahr später kamen die beiden Verwaltungen überein, ohne Solothurns Mitwirkung eine Diligence über den obern Hauenstein kursieren zu lassen. Infolge dieses Entschlusses hätte man Solothurn eine jährliche Abfindungssumme bezahlt. Darauf trat es aber nicht ein, sondern verlangte Teilnahme sowohl an den Auslagen, als auch am Reinertrag und zwar auf folgende Weise:

¹⁾ 9. R. B., pag. 97.

²⁾ Nach der Trennung der Landschaft sahen sich die beiden Basel genötigt, die postalischen Verhältnisse vertraglich zu regeln, was in einer Übereinkunft vom 12. Februar 1834 geschah. Ihr zufolge erhielt die Stadt gegen eine Entschädigung den freien Transit durch das ganze Gebiet der Landschaft, verpflichtete sich aber u. a. tägliche Verbindungen über die beiden Hauensteine zu unterhalten, namentlich auch über den obern. (Buser, Das Basler Postwesen, pag. 85.)

³⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1837.

- „1. Die Einnahmen der sämtlichen Passagiergebühren fiele in eine gemeinschaftliche Kasse und würde zu gleichen Teilen unter die drei partizipierenden Administrationen verteilt werden, ebenso würden auch alle Auslagen auf allen drei Kantonsadministrationen erliegen.
2. Die Postadministration von Solothurn würde von den Korrespondenzen von Bern nach Basel und vice-versa 2 Kr. per Unze als Transitgebühr erhalten.
3. Für den Transit sämtlicher Poststücke fordert Solothurn eine jährliche Entschädigung von 400 Fr.“¹⁾

Auf dieser Forderung kam 1838 ein Präliminarvertrag zustande. Da aber der einzuführende Postkurs infolge anderer Bestimmungen der Ankunfts- und Abgangszeiten mit jenen von Aarau nicht in Verbindung zu bringen war, so genehmigten ihn die solothurnischen Behörden nur unter der Einschränkung, daß die bisherigen mit der Aarauer Diligence zusammenfallenden Kurse von Bern auch fernerhin fortbestehen sollen. Die Oberpostdirektion von Basel nahm keinen Anstand daran, sogleich zu erklären, daß sie der Fortsetzung derselben kein Hindernis in den Weg lege. Wohl aber Bern, das diese Ratifikation mit Vorbehalt als Verwerfung betrachtete, worauf die Angelegenheit eine Zeit lang auf sich beruhte.²⁾

Nachdem Basel wieder verschiedene Male die Notwendigkeit und das Bedürfnis eines solchen Postwagenkurses betonte, und darauf aufmerksam machte, daß das Publikum infolge der letztjährigen Verhandlungen daran festhalte, stellte man am 21. Juli 1839 Solothurn den Antrag, eine Kurierdiligence von Bern nach Basel über Wangen und Balsthal einzuführen. Da aber dieser Weg länger als derjenige durch die Stadt Solothurn war, wurde er von ihm nicht gutgeheißen. Endlich, am 24. September 1839, einigten sich die beteiligten Stände nach erneuten gepflogenen Unterhandlungen auf einen Vertrag, gestützt auf welchen ein täglicher Kurs vermittelt einer Diligence von 12 Plätzen im Sommer und einer solchen von 9 Plätzen im Winter eingerichtet werden sollte. Die Kosten der Anschaffung und des Unterhaltes bestritten die drei Verwaltungen auf gemeinschaftliche Rechnung zu gleichen Teilen und verteilten den Passagierertrag im selben Verhältnis. Für den Pferdezoll am obern Hauenstein hatte Basel zwei Drittel und Solothurn ein Drittel zu bezahlen. Bei gefüllter Diligence konnte Solothurn einen vierplätzigigen Beiwagen absenden. Zugleich behielt man einen kleinen Kurier von Bern bei, der an die Aarauer Post in Ankunft und Abgang Anschluß hatte. An dessen Kosten mußte Solothurn einen jährlichen Beitrag von 500 Franken leisten. Der Fahrplan des neuen Baslerkurses war nachstehender:

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern, 1838, Schreiben Solothurns an Bern vom 29. Mai 1838.

²⁾ 7. R. B. pag. 60 ff.

Abgang in Bern abends 4½ Uhr.

Abgang in Solothurn abends 9 Uhr.

Ankunft in Basel morgens 5 Uhr (Anschluß nach Frankfurt).

Abgang in Basel abends 5 Uhr.

Ankunft in Solothurn 1 Uhr morgens.

Ankunft in Bern 5½ Uhr morgens.

Die zu durchlaufende Strecke war in 6 Stationen eingeteilt mit beigefügter Entfernung, Fahrzeit und Aufenthalt:¹⁾

Strecke	Distanz	Fahrzeit		Aufenthalt in Min.
		Stunden	Min.	
Bern-Fraubrunnen	61,275	2	15	5
Fraubrunnen-Solothurn (Nachtessen)	51,751	1	45	30
Solothurn-Dürnmühle	45,095	1	30	10
Dürnmühle-Waldenburg	61,693	2	20	5
Waldenburg-Liestal	46,640	1	35	5
Liestal-Basel	54,000	1	50	—
		11	35	55

Der Platzpreis für die ganze Fahrt kostete 9 Fr.; von Solothurn aus betragen die Taxen:²⁾

Route	Im Coupé		Im Innern des Wagens	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Von Solothurn nach Basel	7	10	5	80
„ „ „ Liestal	5	30	4	30
„ „ „ Balsthal	2	30	1	90
„ „ „ Bern	3	90	3	20

Da die ganze Reise ohne Wagenwechsel vor sich ging, mußten neue Diligencen angeschafft werden. Man bestellte drei solcher bei dem Wagenfabrikanten Kaufmann in St. Louis zu je 3'300 Franken. Der Kurs hatte am 1. März 1840 auf die Dauer von 4 Jahren zu beginnen. Er erfreute sich sogleich einer großen Frequenz, was Bern keineswegs gerne sah, und es bemühte sich, bei jeder Gelegenheit, die sich ihm bot, die Reisenden durchs Münstertal zu führen und in Basel dahin zu wirken, daß es die Korrespondenzen durchs Bistum schicken möchte. Als die neue Post einige Male verspätet in Bern ankam, suchte es diesen Umstand zu benützen, um die deutschen Briefpakete, welche es von Basel zu beziehen gewillt war, über Delsberg leiten zu können, damit ihm so das ganze Porto zufiele. Allein, jenes zog die Hauensteinroute vor, und fand, „so wie es schon bis dahin von hiesiger Seite vielfältig geschehen ist, so ermangeln wir nicht des fernern und nachdrück-

¹⁾ P. A. Bd. V.

²⁾ P. A. Bd. V.

lichst diejenigen Schritte bei den Unternehmern des obern Hauensteinkurses zu unterstützen, die geeignet sein mögen, selbigem endlich diejenige Regelmäßigkeit zu beschaffen, die nicht allein dem reisenden Publikum wünschbar, sondern auch in allen sonstigen Beziehungen diesem Dienste und den damit zu verbindenden Zwecken angemessen ist. Denn kann auch einerseits nicht bestritten werden, daß dem diesjährigen Winter ein bedeutender Teil der stattfindenden Verspätungen beizumessen ist, so ist andererseits ebensowenig zu verkennen, und es geht aus den Rap-
 porten der Kondukteurs hervor, daß von Seite der Unternehmer oder ihrer Angestellten lange nicht dasjenige geleistet wird, wozu solche ordnungsgemäß verpflichtet wären. Sind wir richtig be-
 richtet, so werden gegenwärtig die beiden Stationen von Bern bis Solothurn durch einen Berner Unternehmer versehen und gerade diese Stationen scheinen uns, nach verschiedenen eingesehenen Stundenpässen zu urteilen, am schlechtesten bedient zu werden. Es möchte daher wohl der Fall sein diesen Unternehmer un-
 mittelbar von der dortigen Postdirektion aus zu ordnungsmäßiger Pünktlichkeit auffordern zu lassen. Auch müssen wir regelmäßig bei der Station Fraubrunnen die Angabe der Ankunftszeit daselbst in der Richtung nach Bern vermissen.“¹⁾

Trotzdem sich auf dieser Route infolge der Unvorsichtigkeit des Personals, der Schneestürme und Überschwemmungen einige Unglücksfälle ereigneten,²⁾ nahm die Frequenz nichtsdestoweniger stets zu, sodaß sich bald eine Erweiterung des Fahrdienstes als notwendig erwies.

Als die Postadministration von Bern alle kantonalen Post-
 direktoren auf den 11. März 1844 zur Besprechung gemeinsamer Fragen einlud, benutzte Solothurn die Gelegenheit, um, da der ver-
 tragliche Kurs über den obern Hauenstein ablief, in einer Spezialsitzung den Abgeordneten von Bern und Basel den Antrag zu stellen, einen Tagkurs über Solothurn zu organisieren, wobei der kleine Kurier hätte unterbleiben können. Am 15. Mai antwortete hierauf die Oberpostverwaltung von Bern, daß man an einer Beratung für die Einführung eines Tagdienstes während der sechs Sommermonate teilzunehmen geneigt sei, und daß der bestehende Nachtwagen mit der einzigen Beschränkung der Plätze-
 zahl von 15 auf 12 während des Sommers beibehalten werden könne. Zur Aufhebung des kleinen Kurierdienstes dürfe aber auf keinen Fall geschritten werden. Die weitere Beratung dieser An-

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Bern 1841, Schreiben Basels an Bern.

²⁾ So berichtet das „Solothurner Blatt“ 1844 (Nr. 17) „Vor einigen Tagen ist die Post durch außerordentlichen Schnee vorletzte Nacht durch die Bergwasser aufgehalten worden. Der Basler Wagen ging in der Klus bis an den Kasten im Wasser“, und ein Jahr später (1845, Nr. 12) „der Basler Eilwagen, der sonst um 2 Uhr in der Frühe in Solothurn eintrifft, ist gestern erst gegen Mittag angelangt, so sehr wurde er trotz allen Vor-
 spans durch die gewaltigen Schneemassen aufgehalten“.

träge versparte man auf eine besondere Konferenz und überließ Solothurn die Einberufung einer solchen.¹⁾

Unterdessen beschäftigte die Öffentlichkeit und auch die Behörden eine viel wichtigere Angelegenheit, nämlich das eidgenössische Schützenfest in Basel von 1844. Da aus allen Gauen der Schweiz mit einer außerordentlich großen Beteiligung gerechnet werden konnte, begann man auch die nötigen Vorbereitungen zu einer genügenden Verkehrsgelegenheit zu treffen. Namentlich Bern mußte als Zentralpunkt, wo die Posten der Südschweiz zusammentrafen, für das Fortkommen der Teilnehmer besorgt sein. Auf einer Zusammenkunft kamen die Postdirektionen von Bern, Solothurn und Basel überein, während der Dauer des Freischießens für die Hauensteinroute folgende Anordnungen zu treffen:²⁾

- „1. Es wird vorgeschlagen, daß über gedachte Festzeit und zwar vom 29. Juni bis letztmals 8. Juli außer dem vertragsmäßig bestehenden 12-plätzigem Postwagendienst (neben den vorgeschriebenen Beiwagen auf den verschiedenen Zwischenpunkten) dennoch folgende Kurse bestehen sollen:
 - a) ein regelmäßiger Beiwagendienst zu vorgedachten Hauptwagen vermittelt eines bequemen 6-plätzigem zweispännigen Wagens, welcher gleichzeitig mit diesem Hauptwagen bestehen soll.
 - b) Ein 12- à 18-plätziger Tagwagendienst vierspännig geführt mit einem besondern Kondukteur.
2. Die drei gleichmäßig hiebei beteiligten Verwaltungen werden das erforderliche hiefür anordnen, und nach Abzug ihrer Auslagen für Wagenmiete, Besoldungen der Kondukteurs, Straßenzoll usw. von der Totalpassagiereinnahme den restierenden Betrag unter die Stationunternehmer pro rata der Distanz eines jeden derselben verteilen.
3. Die Verwaltungen garantieren indessen den Unternehmern ein Minimum nach einem zwischen ihnen und einem jeden der betreffenden Stationsunternehmer billigst zu ermittelnden Maßstab, worüber sowie über deren dagegen eingegangenen Verpflichtungen ein Akkord abzuschließen ist.
4. Der Abgang des Tagwagens an beiden Endpunkten ist auf 6 Uhr morgens festgesetzt, die Ankunft am entgegengesetzten Endpunkte spätestens auf 8 Uhr abends. Die Fahrzeit für jede einzelne Station wird in angemessenem Verhältnis verteilt mit Berechnung von 1 Stunde Mittagessenzeit zu Dürmühle, als Mittelpunkt, wo von Seite Berns für anständige Bewirtung sämtlicher daselbst zusammentreffender Reisender Vorsorge getroffen wird.

¹⁾ 10. R. B., pag. 118 ff.

²⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern 1845.

5. Behufs möglichster Vermeidung von Unordnungen und Unfällen, sollen dem fraglichen Tagdienst besonders erfahrene und zuverlässige Kondukteurs beigegeben und denselben bei erster Ahndung und Verantwortlichkeit vorzüglich aller ordnungswidrige oder längere Aufenthalt auf den Stationen und anderwärts sowie die größte Nüchternheit für sich und die Postillons anempfohlen werden.“

Nach dem glücklichen Verlauf des Schützenfestes erwiderte Solothurn am 16. September den Postbehörden von Bern und Basel, daß es nicht abgeneigt sei, dem bernischen Gegenantrag unter Vorbehalt der kommissarischen Beratung beizupflichten, wobei wegen des kleinen Kuriers einige neue Bestimmungen aufzunehmen gewesen wären. Die Abgeordneten wurden ersucht, sich am 7. Oktober zur Konferenz in Solothurn einzufinden. Am 30. September entgegnete aber die Oberpostverwaltung von Bern, daß mittlerweile Umstände dazwischengetreten seien, welche ihr nunmehr nicht gestatteten, zu dem angegebenen Zweck an einer Besprechung teilzunehmen, indem vorher andere Verhältnisse zu regeln wären. Doch wurde versprochen, den unabänderlichen Aufschub soviel als möglich zu verkürzen. Erst am 23. April 1845 konnte ein neuer Postvertrag unterzeichnet werden. Danach kam man überein, anstelle des bisherigen Nachtdienstes zwischen Bern und Basel einen Tagwagen über Solothurn einzurichten, in welchem letzteres in jeder Richtung 6 Plätze erhielt. Neben diesem begann nun ein Nachteilwagen von Bern über Herzogenbuchsee, Wangen und den obern Hauenstein nach Basel zu verkehren. Um die Benützung des letztern auch dem Publikum der Stadt Solothurn zu ermöglichen, wurde ein besonderer Postkurs errichtet, der dieselbe täglich abends 8 Uhr verließ, um den Anschluß in Dürrmühle herzustellen und in der gleichen Nacht wieder zurückkehrte. Die Dauer dieses Vertrages ging bis auf Ende 1849.¹⁾

Somit konnte innert kurzer Zeit ein bedeutender Verkehr über den obern Hauenstein geleitet werden. Wenngleich Bern diese Kurse bloß als Mittel zur Entlastung des Zürcher- und Delsberger-eilwagens betrachtete, begann es doch allmählich ihre Vorteile einzusehen. Sein Postdirektor berichtete denn auch in einem Rapport: „Für den obern Hauenstein spricht der Umstand, daß die Abgangsstunden von beiden Endpunkten für die Reisenden viel bequemer gestellt werden könnten, als durch das Bistum, weil die Differenz der Straßenlänge nicht weniger als 6 Stunden beträgt, die zum Nachteil des Bistums ausfallen. Für letzteres derjenige, daß seine vielen Einmündungen zur Alimentation des Dienstes viel beitragen, welche der Route des obern Hauensteins fast gänzlich abgehen. Der neue Kurs über den obern Hauenstein würde wahrscheinlich diejenigen Reisenden aufnehmen, welche bis dahin über die Kreuzstraße dem Zürcher Eilwagen zugeführt worden sind,

¹⁾ 11. R. B., pag. 172.

und so diesen schon durch seine primitive Bestimmung erleichtern.“¹⁾)

Es erübrigt noch, das Verhältnis zum Aargau und die Entwicklung der Oltner Route darzustellen. Da die Übereinkunft von 1836 alle Verkehrsfragen in eingehender Weise geregelt hatte, machte sich das Bedürfnis zu einer Modifikation derselben nicht geltend. Im übrigen bestand nunmehr zwischen den beiden benachbarten Administrationen ein sehr freundschaftliches Einvernehmen, das zu keinerlei Klagen Anlaß gab.

Den Diligencenkurs zwischen Solothurn und Aarau betrieb ersteres seit 1836 auf eigene Rechnung und es bemühte sich, durch verschiedene Maßnahmen den Verkehr auf dieser Route zu heben. Um die Reisebequemlichkeit zu erhöhen, beseitigte man den bisherigen Wagenwechsel in Olten und ließ den Dienst bis Aarau durch den gleichen Wagen besorgen. Es war eine vierspännige Diligence zu 12 Plätzen.²⁾ In Solothurn fuhr sie abends 4 Uhr ab, hatte in Olten um 8 Uhr Anschluß an den Basel-Luzern-Kurs; in Aarau kam sie 9½ an, verließ es 10½, um morgens 4 Uhr wieder in Solothurn zu sein. Als ihr dann die Einführung der Posten über den obern Hauenstein zahlreiche Reisende zu entziehen begann, bekämpfte man die Abnahme der Verkehrsfrequenz durch eine Herabsetzung der Tarife, indem die Finanzkommission den Passagierpreis auf 4 Batzen pro Stunde festsetzte. Infolge dieser Maßnahme galten seit dem 22. Mai 1841 folgende Taxen:³⁾)

Stationen von Solothurn aus	Preise in Batzen :
Von Solothurn nach Neuhäuslin	4
„ „ „ Attiswil	5
„ „ „ Wiedlisbach	7
„ „ „ Dürrmühle	10
„ „ „ Önsingen	12
„ „ „ Oberbuchsiten	15
„ „ „ Egerkingen	17
„ „ „ Hägendorf	21
„ „ „ Rickenbach	22
„ „ „ Wangen	23
„ „ „ Olten	24
„ „ „ Starrkirch	25
„ „ „ Däniken	28
„ „ „ Gretzenbach	30
„ „ „ Schönenwerd	32
„ „ „ Wöschnau	34
„ „ „ Aarau	36

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern 1844.

²⁾ R. M. 1841.

³⁾ Solothurner Kantonsblatt 1841, pag. 65.

Nachdem sich 1842 die Kantone Basel, Bern, Zürich, Luzern, Uri und Tessin endlich über die Einführung einer täglichen Gottshardpost einigen konnten und ein Tageilwagen von Basel über Olten nach Luzern die bisherigen Verhältnisse zwischen Solothurn und Basel änderte, machte sich der Abschluß eines Vertrages mit Basel notwendig.¹⁾ Am 12. November 1842 wurde das Übereinkommen unterzeichnet, welches auf die Dauer von 6 Jahren in Kraft treten sollte. Der wichtigste Artikel regelt die Kursordnung über Olten und besagt:

- „a) Der gegenwärtig bestehende täglich doppelte Postdienst zwischen Basel und Luzern wird nicht allein in seiner dermaligen Anordnung beibehalten, sondern der Stand Solothurn stimmt hiemit förmlich allen denjenigen Bestimmungen und Verbindlichkeiten bei, welche kraft des in Luzern unterm 5. Juli 1842 zwischen den 6 kontrahierenden Ständen abgeschlossenen Kursvertrages, bezüglich auf eine tägliche Postverbindung zwischen Mailand und Basel und den demselben durch die K. K. österreichische oberste Hofpostverwaltung beigegebenen Ratifikationsbedingungen. Jede künftige Abänderung kann daher nur in gemeinschaftlichem Einverständnis stattfinden.
- b) Auf den Fall, daß die Postverwaltung von Solothurn sich veranlaßt sehen sollte mit dem bestehenden Tagwagendienst zwischen Basel und Luzern, einen zwischen Solothurn und Aarau kursierenden Eilwagen in passende Verbindung zu bringen, so wird derselben eventuell zugesichert, daß sie je weilen täglich in der Richtung nach Basel über 2 Plätze von Solothurn in dem Sinne verfügen könne, daß die Reisenden nötigenfalls durch Beiwagen bis an ihre Bestimmung gelangen, vorausgesetzt jedoch, daß auch die Postverwaltungen von Luzern und Aargau hiemit sich einverstanden erklären werden, als wofür Basel seine Verwendung verspricht. Dagegen sichert in gleichem Sinne die Postverwaltung von Solothurn derjenigen von Basel posttäglich in ihrem Wagen 3 Plätze in der Richtung nach Solothurn und 3 Plätze in derjenigen nach Aarau zu.“²⁾

Der neue Nachtkurs Gotthard-Basel hatte für die Stadt Solothurn den Nachteil, daß er in Olten erst um 3 Uhr morgens ankam, der Wagen von Aarau schon durchpassiert war, wodurch die Vertragung der Luzerner Briefe eine Verspätung von 24 Stunden erlitt. Diesem Übelstand half man durch eine Nebenpost ab. Vom 1. April 1843 begann ein einspänniger gedeckter char à banc mit Platz für 3 Reisende zu kursieren. Der Abgang in Olten

¹⁾ Buser, Das Basler Postwesen, pag. 124, 125.

²⁾ 10. R. B., pag. 138 ff.

wurde auf 3 Uhr morgens, die Ankunft in Solothurn auf 7 Uhr und die Rückkehr nach Olten auf ungefähr 8 Uhr festgesetzt.¹⁾

1846 schlossen die Stände Luzern, Solothurn, Basel und Aargau auf die Dauer von 3½ Jahren einen Vertrag ab, um den Postkurs über den untern Hauenstein auf eine den Bedürfnissen entsprechendere Weise neu zu ordnen. Als wesentlichste Abänderung ist anzuführen, daß während des Sommers für den Tagdienst die größeren Wagen zu 12 Plätzen, für den Nachtdienst hingegen die kleinern 6-plätzigigen Wagen gebraucht wurden und man umgekehrt während des Winters die letztern für den Tagverkehr, die größern aber mit Beseitigung des hintern Kabriolets für den Nachtdienst verwendete.²⁾

Dies war der letzte Vertrag, den Solothurn mit den Nachbarständen über Postangelegenheiten abzuschließen hatte. Durch alle diese Unterhandlungen fanden die gegenseitigen Verhältnisse ihre genaue Regelung, als deren wichtigste Punkte stets die Bestimmungen über die Postwagenkurse zu gelten haben. Der Staatsbetrieb verschaffte Solothurn zum ersten Mal einen bedeutenden Diligencenverkehr. Während jetzt zwischen allen wichtigen Städten und Dörfern regelmäßige Postkurse fuhren, konnte man unter der Verpachtung bloß auf der Strecke Bern-Solothurn-Basel und zeitweise über den untern Hauenstein per Post reisen. Die einzigen Veränderungen, die der obere Hauensteinkurs innert anderthalb Jahrhunderten erfuhr, beschränkten sich darauf, daß er nach und nach von einem in der Woche einmal, zu einem dreimal verkehrenden erweitert wurde.

Unter aargauischer Verwaltung mußte er zum Vorteil anderer Kantone eingestellt werden; dagegen kam nun die westöstliche Richtung zur Geltung. Trotzdem jetzt zwischen Aarau-Solothurn und Bern täglich Postwagen verkehrten, wiesen sie infolge der Konkurrenzlinie über Murgenthal keine große Frequenz auf. Die Versuche, nach Freiburg oder Neuenburg direkten Anschluß zu erhalten, scheiterten am energischen Widerstand Berns.

Erst dem Staatsbetrieb gelang es, den Transit über solothurnisches Gebiet zu leiten. Durch zahlreiche Besprechungen mit den Nachbarständen konnte Solothurn neue Kurse und bedeutende Verkehrsverbesserungen erreichen; sodaß nunmehr täglich Diligencen nach Bern, Neuenburg, Aarberg, Basel und Aarau fuhren. Da auf allen diesen Routen geräumige Wagen verwendet wurden und überall günstige Anschlüsse bestanden, hob sich der Reiseverkehr in ungeahnter Weise. Einen Ausschnitt aus der von der Post bewältigten Arbeit gibt die umstehende Zusammenstellung.³⁾

Aber auch die Nachrichtenübermittlung konnte infolge der neuen Einrichtung nur gewinnen, zumal noch die Ausbreitung der

¹⁾ R. M. 1843, pag. 110.

²⁾ 13. R. B., pag. 236.

³⁾ Beilage zum Rechenschaftsbericht von 1846/47.

**Übersicht der mit solothurnischen Posten beförderten Personen
und des Ertrages der Passagiergelder 1846/1847.**

Bezeichnung des Postdienstes	Beteiligt per	Anzahl Reisende	Passagiergelder	Fuhrkosten
1. Solothurn-Aarau	ganz	5,504	14,215. —	12,755. —
2. Solothurn-Neuenburg	$\frac{1}{4}$	4,870	12,726. 97	11,000. —
3. Bern-Basel, Tagwagen	$\frac{1}{3}$	7,915	46,478. 10	37,000. —
4. Solothurn-Bern über Kirchberg	$\frac{1}{5}$	1,105	2,366. 30	2,487. 50
5. Bern-Basel, Nachtwagen	$\frac{1}{3}$	5,790	34,251. 14	17,600. —
6. Solothurn-Dürnmühle	$\frac{1}{3}$	717	1,005. 45	1,237. 50
7. Basel-Luzern, Tagwagen	$\frac{1}{5}$	6,387	18,139. 87	13,476. —
8. Basel-Luzern, Nachtwagen	$\frac{1}{5}$	4,097	13,148. 15	12,446. —
9. Solothurn-Olten	ganz	1,268	2,056. 90	3,000. —
10. Solothurn-Büren	$\frac{1}{3}$	294	322. —	1,350. —

Bei Nr. 5 ist Solothurn nur von Basel bis Dürnmühle per $\frac{1}{3}$
 „ „ 7 „ „ „ „ „ „ „ Kreuzstrasse per $\frac{1}{5}$
 „ „ 8 „ „ „ „ „ „ „ Olten per $\frac{1}{5}$ beteiligt, daher
 sind die Fuhrkosten nur für diese Strecken angegeben. Bei Nr. 7 und 8
 sind die Passagiergelder ebenfalls nur für die Strecken Basel-Kreuzstrasse
 und Basel-Olten angegeben. Bei obigen Fuhrkosten sind die Anschaffungen
 und der Unterhalt der Wagen, die Kosten für die Beiwagen, sowie, mit
 Ausnahme der kleinen Kuriere, die Besoldungen nebst Uniformierung der
 Kondukteurs und die Bergzölle über den untern Hauenstein nicht inbe-
 griffen.

Bildung und der industrielle Aufschwung den Briefverkehr mehr
 denn je förderten. Seine Bedeutung zeigt nachstehende tabella-
 rische Übersicht für die Monate Februar und März 1846.¹⁾

Bureaux	Empfang	Versand	Bureaux	Empfang	Versand
Solothurn	5,127	8,701	Solothurn	6,265	9,408
Olten	2,786	2,845	Olten	3,255	3,271
Balsthal	1,323	1,089	Balsthal	1,609	1,326
Dorneck	1,081	918	Dorneck	1,371	1,241
Breitenbach	649	341	Breitenbach	677	320
Schönenwerd	934	717	Schönenwerd	1,021	930
Hägendorf	304	270	Hägendorf	439	423
Egerkingen	—	145	Egerkingen	—	84
Önsingen	342	358	Önsingen	373	418
Grenchen	318	189	Grenchen	444	171
Kriegstetten	134	98	Kriegstetten	171	90
Selzach	140	40	Selzach	139	45
Summa	13,138	15,711	Summa	15,764	17,727

¹⁾ Beilage zum Rechenschaftsbericht von 1846/47.

Während in Balsthal im Januar 1832¹⁾ zirka 500 Briefe abgingen, hatte sich der Korrespondenzverkehr im Februar 1846 schon verdoppelt, und während 670 empfangen wurden, waren es 14 Jahre später bereits 1'323.

Eine derartige günstige Verkehrsentwicklung beeinflusste ebenfalls das finanzielle Ergebnis. Noch jetzt hatte man den fiskalpolitischen Gesichtspunkt nicht aufgegeben, sondern war bestrebt durch die Postverwaltung zu verdienen. Zwar versuchte man es nicht mehr wie früher mit hohen Taxen, sondern handelte nach dem kaufmännischen Prinzip: Billigkeit bringt starke Frequenz. Daß Solothurn aus seinem Regal nicht, wie andere Kantone, so bedeutende Einnahmen erzielen konnte, liegt auf der Hand; mußte es doch mit der Übernahme der Post sämtliches Betriebsmaterial neu anschaffen. Das materielle Resultat ergibt sich aus nachfolgender, aus den Staatsrechnungen zusammengestellter, Übersicht:²⁾

Jahr	Roheinnahmen nach der Staatsrechn.	Roheinnahmen nach dem Budget	Reinausgaben nach der Staatsrechn.	Reinausgaben nach dem Budget	Reineinnahmen nach der Staatsrechn.	Reineinnahmen nach dem Budget
1836/37	36,590. 91	— . —	29,533. 49	— . —	7,057. 42	3,226. 12
1837/38	37,935. 96	— . —	34,397. 17	— . —	3,538. 79	— . —
1838/39	37,954. 30	34,000. —	29,695. 61	29,350. —	8,260. 69	4,650. —
1839/40	27,616. 49	25,950. —	20,747. 21	19,055. —	6,869. 28	6,895. —
1840/41	38,085. 90	26,200. —	31,604. 71	19,736. 50	6,454. 19	6,463. 50
1841/42	42,421. 22	36,640. —	31,634. 98	31,640. —	10,786. 24	5,000. —
1842/43	45,067. 33	43,400. —	37,845. 56	39,800. —	7,221. 77	3,600. —
1843/44	50,892. 89	47,912. —	45,715. 92	41,912. —	5,176. 97	6,000. —
1844/45	54,865. 32	49,150. —	45,654. 98	43,333. —	9,210. 34	5,717. —
1845/46	57,161. 43	50,000. —	49,174. 37	45,228. 60	7,987. 06	4,771. 40
1846/47	53,461. 47	55,200. —	47,913. 31	48,700. —	5,548. 15	6,500. —
1847/48	57,997. 19	54,200. —	54,742. 69	49,000. —	3,254. 50	5,200. —
1848/49	47,381. 92	56,000. —	45,251. 89	55,300. —	2,130. 03	700. —

Somit trug die Postverwaltung in dem Jahr, wo der kostspielige Fußbotendienst eingerichtet wurde, noch mehr ein, als im zweiten Jahr der Betriebsgemeinschaft mit Aargau.

Wir sind in diesen beiden Kapiteln der Ausgestaltung des Verkehrs im Innern des Kantons und der Organisation der Postwagenkurse nachgegangen und haben gesehen, daß unter der Eigenregie Fortschritte erreicht wurden, die sich mit den in frühern Jahrzehnten durchgeführten, niemals vergleichen lassen. Wenn daher die Aufgabe des Staatsbetriebes darin zu erblicken ist, allen Landesgegenden die Vorteile des Verkehrswesens zugänglich zu machen und ihm auch entwicklungsfähige Gebiete durch Verkehrsverzweigungen zu erschließen, so konnte diese durch die solothurnische Postdirektion gelöst werden.

¹⁾ P. A., Bd. III (gleiche Monate waren nicht zu erhalten).

²⁾ Zusammengestellt aus den Staatsrechnungen der Jahre 1836—1849.