

Zeitschrift: Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Glarus
Band: 30 (1894)

Artikel: Das glarnerische Postwesen im XVIII. und XIX. Jahrhundert
Autor: Heer, Gottfried
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-585776>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

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

Das glarnerische Postwesen im XVIII. und XIX. Jahrhundert.

Vortrag gehalten den 24. Oktober 1894 von GOTTFRIED HEER.



In einem seither im historischen Jahrbuch (Heft XXIX, pag. 1—48) veröffentlichten Vortrag habe ich es voriges Jahr versucht, die Geschichte des glarnerischen *Strassenwesens* zu erzählen; es war deshalb naheliegend, diesem Stück Kulturgeschichte als Fortsetzung die Geschichte des glarnerischen *Postwesens* folgen zu lassen. Dabei muss ich allerdings den Vorwurf gewärtigen, dass ich damit wieder „ein dem Theologen fern abliegendes Gebiet“ betrete; auch muss ich zum voraus bekennen, dass die mir zu Gebote stehenden Quellen in Rücksicht auf die Entwicklung des Postwesens spärlicher sind, als diejenigen, die mir für die erstgenannte Arbeit zu Gebote standen. Wer eine glarnerische Chronik zur Hand nimmt, der findet ja darin wohl reichen Aufschluss über politische und kriegerische Aktionen, über Schlachten und Friedensschlüsse. Auch über gute und schlechte Jahrgänge, reiche Ernten und teure Zeiten, über heisse Sommer und kalte Winter, Kometen, Erdbeben und Lawinen wird ziemlich getreulich Bericht erstattet. Dagegen die Fortschritte, welche auf dem heute uns beschäftigenden Gebiete erzielt wurden, vollzogen sich in der Regel ohne viel Lärm — das mit der Fahrpost verbundene Peitschengeknalle allenfalls nicht gerechnet — und finden sich meines Wissens z. B. in Heinrich Tschudis Glarnerchronik gar keine Notizen, die auf das glarnerische Postwesen Bezug hätten, und auch in der 1774 erschienenen Chronik von Christ. Trümpi begegnen uns nur zwei kurze Bemerkungen, die dieses Gebiet berühren. Und doch dürfte es nicht ohne Interesse sein, es uns in Erinnerung zu rufen, wie das gegenwärtig so hoch entwickelte System der Verkehrsmittel nach und nach aus unscheinbaren Anfängen hervorgegangen und zu dem gegenwärtig so reich entfalteten Leben sich ausgestaltet hat. Je unvollkommener und lückenhafter meine Darstellung ist, desto mehr werden Sie Ihrer-

seits sich in den Fall gesetzt sehen, Ihre Ergänzungen und Berichtigungen beizufügen.

Dass es uns möglich ist, von Glarus oder Hätzingen aus mit einem in Zürich weilenden Freunde mündlich uns zu unterhalten, oder dass wir sogar „dahinten“ im Grosstal am Abend in der Zeitung schon lesen können, was unsere Bundesväter am Morgen in Bern geredet und beschlossen haben, abends $\frac{1}{2}$ 7 Uhr es schon wissen, was im Laufe des Vormittags in Paris oder London, was sage ich, sogar in New-York oder Chicago, sich Neues, Bedeutendes zugetragen, das empfinden auch wir allsamt noch als eine schätzenswerte Einrichtung. Dagegen denkt kaum einer daran, welche Wohltat es ist, dass, wenn wir einen Brief geschrieben haben, wir ihn lediglich zuzuschliessen, mit der Adresse und einer Zehner-Marke zu versehen und dann in den nächsten Briefeinwurf zu werfen haben und er dann ohne unser Zutun nach Zürich oder Bern, nach Beggingen im Lande Schaffhausen oder irgend einem unbekannten Örtchen im Kanton Wallis läuft und innert kürzester Frist richtig am Bestimmungsorte anlangt. Und doch wie so ganz anders war das alles noch vor 100 Jahren! und mit wie vielen Umtrieben war es vollends vor 400 — ohne Zweifel auch noch vor 300 — Jahren verbunden, wenn ein Brief von Linthal oder Elm nach Basel oder Bern gesandt werden sollte. Dass der Briefschreiber den Brief wohl in der Regel selbst nach Glarus tragen musste, war das Kleinere; aber auch in Glarus war vielleicht für eine rasche Weiterbeförderung nach Zürich guter Rat teuer. Denn auch im Hauptorte bestand eben noch keine Post, die zur bestimmten, jedermann bekannten Zeit von hier abfahrend den Brief an seinen Bestimmungsort befördert hätte. Wenn nicht gerade ein Markttag in Zürich, den irgend ein Bekannter zu besuchen pflegte, in Sicht stand, konnte es wohl geschehen, dass sogar ein nur nach Zürich bestimmtes Schreiben nicht bloss Tage, sogar Wochen lang auf Gelegenheit warten musste, und wenn für die Beförderung einer Nachricht Dringlichkeit vorlag und die Wichtigkeit der Sache die daraus entstehenden Kosten rechtfertigte, so blieb eben darum in vielen Fällen nichts anderes übrig, als den Brief durch Extraboten an Ort und Stelle gelangen zu lassen.

Der Grossteil unserer Bevölkerung empfand freilich solche Schwerfälligkeit des Verkehrs kaum als eine Last; war doch das Briefschreiben eine Kunst, die nur wenige verstanden; unsere Zeitungen aber, die heutzutage den Postbeamten nicht geringe Arbeit verursachen, waren damals ¹⁾ noch eine unbekannte Sache; fahrende Schüler, Handelsbeflissene, wandernde Handwerksburschen oder Soldaten, welche aus fremden Landen heimkehrten, vertraten noch die Stelle der Zeitungen. Freilich konnte dabei manche „Neuigkeit“ ziemlich alt werden, ehe sie bis in die Täler der Linth und des Sernft gelangte. Manch ein Sohn konnte 2, 3 Jahre in der Welt sich herumtreiben, ohne dass er Anlass und Gelegenheit hatte, einen Brief nach Hause zu schreiben, ebenso wie zu Hause Vater oder Mutter, Bruder oder Schwester wegsterben konnten, ohne dass der draussen befindliche Sohn vor seiner Rückkehr nach Hause etwas davon erfuhr.

Die ersten „Briefboten“ waren wohl die *staatlichen „Läufer“* ²⁾, welche im Auftrage einer löbl. Regierung deren Aufträge dahin und dorthin zu überbringen hatten, sei es im eigenen Lande (für das Ansagen von Ratssitzungen, sowie das Überbringen von Amtsbefehlen an die ausführenden Organe der einzelnen Gemeinden) oder sei es an auswärtige Amtsstellen, die Regierungen anderer Stände oder an ihre Landvögte in Werdenberg, im Thurgau oder

¹⁾ Die erste (*monatlich* einmal erscheinende) Zeitschrift waren die von einem Glarner, Pfarrer Joh. Heinrich Tschudi von Schwanden, redigierten, in Zürich bei Lindinner erscheinenden „monatlichen Gespräche“, 1714 ff. Das erste *wöchentlich* erscheinende Blatt dürfte, soweit wenigstens die glarnerische Post, d. h. glarnerische Leser in Betracht kommen, der 1765–67 bei Bürkli in Zürich erscheinende „Erinnerer; eine moralische Wochenschrift“, gewesen sein.

²⁾ Ihre Besoldung setzte die „Reformation oder Ausgaben des gemeinen Landseckels“ von 1692 folgendermassen fest: „Eines Läufers Jahrlohn 15 fl. 25 ß; für die Farb jährlich 6 fl. für alle Märt 2. 25; für das Seil spannen 25 ß; für jeden verkündten Rat 25 ß, für das gutt Jahr 33 ß; für das Stuhlen an der Glarner Landsgemeinde, jedem 33 $\frac{1}{3}$ ß; für jeden Tag ausser Landes zu reisen 40 ß; dazu alle 6 Jahr ein Reisrock.“ Dagegen hatte der Läufer bei seiner Wahl auch seine „Auflagen“ (z. B. 1722 wurde bestimmt, dass, wer zum Läufer gewählt würde, 5 fl. 20 ß in den evang. Schatz zu zahlen habe, ausser den 2 fl. 12 $\frac{1}{2}$ ß, welche er schon zum voraus zu entrichten hatte, ehe er zum Los zugelassen wurde).

auch „ennet der Gebirge“, in Luggaris, Mayenthal und der Orten. Solcher Läufer hatte z. B. Evangelisch Glarus, soweit ich Anlass hatte, die Protokolle der evangelischen Landsgemeinde darüber zu befragen, ihrer zwei, welche z. B. im vorigen Jahrhundert von der Landsgemeinde jeweilen für eine Amtsdauer von 12 Jahren gewählt wurden. Es war wohl selbstverständlich, dass vor allem gute Gänger, Männer mit langen¹⁾, flinken Beinen, dazu ausersehen wurden. Freilich mit Flügeln waren auch sie nicht versehen; und konnten deshalb auch ihre langen Beine noch so dringende, eilige Nachrichten nicht mit Sturmeseile, wie unsere Telegraphen, an den Ort ihrer Bestimmung bringen. Wenn an der Landsgemeinde von Glarus am 26. August 1443 darüber verhandelt wurde, ob man Basel und Bern Hilfe zusenden wolle, so kommt ebendarum erst *nach* der Landsgemeinde der Bericht, dass benannte Städte schon 3 Tage vorher — am 23. August — ebenfalls Frieden geschlossen und deshalb ein Zuzug nicht mehr nötig sei.²⁾

Wenn es die erste und nächste Aufgabe dieser „Läufer“ war, *amtliche* Aufträge und Befehle bald dahin, bald dorthin zu vertragen, so war es dagegen wohl gegeben, dass auch Privaten sich gerne an sie wandten, um ihnen dies und das mit auf den Weg zu geben, z. B. dem aus irgend einem obrigkeitlichen Grunde nach Zürich verreisenden Läufer mündliche oder schriftliche Aufträge an dortige Bekannte zu übertragen. Der daraus erwachsende „Nebenverdienst“ dürfte ihren Jahrlohn nicht unwesentlich verbessert haben.

Selbstverständlich war es der sich erweiternde Handelsverkehr, der mit Notwendigkeit dazu führte, dass die Beförderung von Briefen und Waren nicht dem blossen Zufall überlassen blieb, d. h. auch für die Privaten Anstalten getroffen wurden, welche die Beförderung ihrer Briefe und Wertsachen übernahmen. Dagegen weiss ich meinestheils nun absolut nicht, *wann* solches

¹⁾ Wohl einer der letzten „Läufer“ war ein Vögeli aus Rüti. Sohn und Tochter desselben, die dem Verfasser dieser Skizze rememberlich sind, waren durch ihre hohe Gestalt, und ihre langen Beine zum voraus, ausgezeichnet; dasselbe war nach dem Zeugnis alter Leute bei ihrem Vater der Fall, der sich dadurch für seinen Posten empfohlen hatte.

²⁾ Glarner Urkundenbuch III, pag. 41.

geschehen. Was ich weiss, ist, dass jedenfalls 1692 eine regelmässige Postverbindung mit Zürich bestund; denn in der „Landes-reformation“ dieses Jahres wird u. a. verordnet: „Dem Zürcher-Bott für alles und jedes auszurichten jährlich 11 fl.“ Dass also damals ein „Zürcher-Bott“ existierte und für die Spedition obrigkeitlicher Briefe davon und daweg jährlich 11 fl. erhielt, ist aber das Einzige, was wir dadurch inne werden. Etwas mehr erfahren wir erst 1724. Aus diesem Jahr meldet uns nämlich Trümpis Chronik (pag. 515): „Es äusserte sich eine kleine Mißverständniß mit der Landschaft March; welche unserm Zürichbotten das Fuhrwerk streitig machen oder nur ein Pferd zum Vorspann zugeben wollte. Schweiz und Glarus conferirten darüber in Lachen. Der Schluß ware: dass unser Zürichbott von Lachen herauf seine eigene Fuhr auch gebrauchen, doch nur 2 Pferd Anfangs vorspannen, und das dritte erst bey dem Reichenburger-Stutz zum Vorspann einstellen möge. Diß ist hernach 1768 dahin abgeändert: dass die Glarner-Postmeister nebst der Post-Kisten von 3, 4 Zentnern noch 18 Zentner Waar auf ihrem Wagen von Lachen her führen und darzu 2 oder 3 Pferd nach Belieben gebrauchen mögen; Andere oder übrige Kaufmannswaaren sollen die Lachner nach Bilten führen den Zentner für 11 fl.“

Wir ersehen daraus, dass der Glarnerbote bereits damals einen Wagen mit sich führte, — nicht eine Postkutsche zur Aufnahme von Passagieren, sondern einen Wagen zur Beförderung der ihm anvertrauten Waren. Diese Waren hatte er aus unserm Lande nach Lachen zu führen, von wo er dann dieselben per Schiff nach Zürich weiter spedirte; ebenso brachte er die von Zürich nach Glarus zu führenden Waren zunächst per Schiff bis Lachen, um sie von da aus dann auf seinem Wagen weiter nach Bilten und Glarus zu bringen. Wie wir bei späterer Gelegenheit erfahren, geschah das wöchentlich einmal. Dagegen scheint es, dass dieser Glarnerbote für die Spedition der Güter nach dem Lande Glarus bereits das Monopol besass, nur dass die von Lachen Einsprache dagegen erhoben, wenn er seinen Wagen so stark mit Waren anfüllte, dass zu seinen 2 Pferden auch noch Vorspann nötig wurde. Wahrscheinlich wendeten sie dagegen ein, dass dadurch ihre Strasse zu stark abgenutzt werde und wenn sie die

Strasse auf und in Ehren halten müssten, ihnen dann auch etwas von diesem Warentransporte zu gute kommen sollte. Wie wir sahen, erreichten sie dabei auch in der Tat, dass ein drittes Pferd erst beim Reichenburger-Stutz zur Anwendung kommen sollte; waren mehr Waren zu befördern, als von 2 Pferden bewältigt werden konnten, so waren dann die Fuhrleute von Lachen dazu da, deren Beförderung gegen gesetzlich festgesetzte Bezahlung zu besorgen. Da aber durch diese Bestimmung von 1724 die Boten von Glarus verführt wurden, ihren Pferden möglichst viel aufzuladen, um die Inanspruchnahme der Lachner-Fuhrleute sich zu ersparen, wurde dann 1768 festgesetzt, dass sie auf einmal nicht mehr als 22 Zentner ihren beiden Pferden aufladen dürften: 4 Zentner in der Kiste und 18 Zentner an weitem Waren. Die 3—4 Zentner, welche in die Kiste kamen, waren kleinere Postpaquete („Kistli, Schachteln und Päckli“, wie es bei späterer Gelegenheit heisst), während ausserdem noch weitere 18 Zentner in grössern Collis mitgenommen werden durften.

Die vorliegende Meldung aus dem Jahr 1724 erinnert uns wohl bereits an ein Hindernis, welches einer kräftigen Entwicklung des Postwesens im Wege stand: die Kantons Grenzen, d. h. der Umstand, dass das Postwesen nicht von einer gemeineidgenössischen Verwaltung, sondern durch die einzelnen Kantone geleitet wurde, ein Hindernis, das bekanntlich erst 1848 beseitigt wurde. Dazu gesellte sich aber damals — im XVIII. Jahrhundert — noch ein anderer Schlagbaum: Das Postwesen war damals nicht bloss Sache der einzelnen Kantone, sondern zu einem Teil auch Sache der einzelnen Konfessionen. Das Land Glarus hatte ja bekanntlich seit 1683 seine Regimentsteilung: neben der gemeinen, d. h. gemeinsamen Landsgemeinde eine evangelische, welche in Schwanden, und eine katholische, die in Näfels tagte, neben einem gemeinen Rat einen evangelischen und einen katholischen Rat, evangelische und katholische Gerichte, auch evangelische und katholische Kriegsräte, und eben diese konfessionelle Spaltung mischte sich auch bis in unser Postwesen hinein. Es erscheint uns heutzutage wohl geradezu komisch, von einer reformirten und einer katholischen Post erzählen zu hören, da wir wirklich meinen, der Postsack und auch der Postmeister würden nichts darnach fragen, ob sie

reformirte oder katholische Briefe zu spedieren hätten, nicht einmal, ob es christliche oder jüdische Pakete wären, die man ihnen anvertraute. Im vorigen Jahrhundert aber ging oder fuhr in der Tat ein reformirter Bote und ein katholischer Bote nach Zürich und war es einem reformirten Bürger bei Strafe verboten, seine Briefe dem katholischen Boten zu übergeben; desgleichen wäre es wohl einen Katholiken von Näfels teuer zu stehen gekommen, wenn er ein Kistlein der berühmten Bendliker-Trauben durch einen ketzerischen, will sagen reformirten Postmeister hätte kommen lassen.

Wie es gekommen, dass auch das Postwesen in dieser Weise konfessionell wurde, darüber entnehme ich den Akten folgendes: Im Jahr 1766 war der bisherige Postmeister – Hauptmann Streiff – mit Tod abgegangen und war deshalb die Stelle eines Zürcherboten neu zu besetzen. Infolge dessen meldet nun das Protokoll der *evangelischen* Landsgemeinde vom 30. April a. c.:

„10. Ware von Tit. Herrn Landammann Schindler den Hrn. Landt-Leuthen die Relation erstattet worden, was sich wegen dem durch das Ableben Hrn. Hauptmann und Postmeister Streiffen sel. erledigten Zürich- und Wesner-Bottendienst geäussert, und auf was Weis die Cathol. Herren Mitlandleuten auch Prätension gemacht haben; und zu Hebung weiterer Verdriesslichkeiten ein Gutachten abgefasst worden sei, so dass der Zürich und St. Galler Bottendienst inskünftig auf Evangel. Landleut und der Wesner Dienst, so dass selber bis auf Chur gehen möge, in so ferne keine hinlänglichen Hindernisse sich äusseren, aus Cathol. Landleuthen genommen und von gemeinem Rath durch das Loos erwehlt werden sollten, mit ausgesetzten Beschwerden. Dahero zu vernehmen sei, ob dieses Gutachten genehmiget und ratifizieret werden wolle etc. Als ist hierüber erkannt und diesere Dienst eine Abhänglichkeit von der gemeinen Landsgemeinde angesehen, und dahin verwiesen, mit dem Anfügen, dass m. Gn. H. überlassen sein solle, sich zu erkennen, auf was Art dieses Geschäft der gemeinen Landsgemeinde vorgetragen werden wolle?“

Aus vorliegender Mitteilung ersehen wir zuvörderst, dass damals (1766) drei Glarnerboten ihres Dienstes walteten: einer ging wöchentlich einmal über Lachen nach Zürich, ein anderer

nach St. Gallen, das ein bedeutender Handelsplatz war, und ein Dritter nach Wesen, — nicht weil Wesen an und für sich ein wichtiger Handelsort gewesen wäre, sondern weil die von Chur nach Zürich gehende grosse Handelsstrasse den Walensee hinunter nach Wesen und von da weiter über Rapperswil nach Zürich führte und in Wesen nun die von Chur resp. aus Italien anlangenden Postsachen entgegen genommen und ebenso die nach Chur oder Zürich gehenden Briefe abgegeben werden konnten. Da nun Zürich und St. Gallen gut evangelische Städte waren, während Wesen und das Oberland zum katholischen Glauben sich bekannten und Chur der Sitz eines Bischofs war, dessen Sprengel auch Glarus zugehörte, schlugen die Reformirten ihren katholischen Mitland-leuten in erster Linie vor, dass zwar der gemeine Rat das Postwesen leiten solle, dass er aber gehalten sei, den Zürcher- und St. Galler-Boten aus den Evangelischen, den Wesner- resp. Churer-boten aus der Zahl der Katholiken zu entnehmen; wenn das nicht belieben sollte, schlug Landstatthalter Schindler auch vor, die betreffenden Botenstellen einfach zu verganten, um sie dem Meistbietenden, gleichviel ob er Katholik oder Reformirter sei, zu übergeben. Am 14. Mai desselben Jahres sollte dann die gemeine Landsgemeinde sich darüber schlüssig machen.

„So ware aber, wie das L. G. Pr. uns meldet, von Seyten löbl. Cathol. Standes die Eröffnung beschehen, dass ersagtes Project an der cathol. Landtsgemeind nit seie vorgenommen und erdauret worden, deßwegen sie sich heut hierüber nicht einlassen können, und haben die Tit. Hr. Häubter, Räth und Landleuth Cathol. Religion *sich ab der Landsgemeinde begeben*.

Worüberhin von den Ev. Hr. Landtleuthen dieses Project in die fernere Berathschlagung genommen und erkennt worden, dass angeregtes Project durchaus bestätigt seyn solle; jedoch unter folgenden Abänderungen, dass namlich der Zürcher und St. Galler Bott aus Evangel. und der Wesner Bott, auch sofern keine hinlänglichen Hindernussen sich äusseren, von da auf Chur, aus Cathol. Herren Landtleuthen bestehen und erwehlt werden sollen, der Zürcherbott heut an offner Landtsgemeinde von freier Hand erwehlt werde, wohingegen danne der löbl. cathol. Rath oder auch die Landtsgemeind den WesnerBott auch selbst bestellen möge,

mit dem Anfügen, dass die erwehlenden Bött das im Project bestimmte Sitzgeld (jedem Herr und Diener ein Schiltli Dublonen) m. Gn. H. und Bedienten abführen; anstatt aber der 300 Schiltli Dublonen an die Landtstraassen der Zürich-Bott jedem Evangel. Landtmann bezahlen solle Auflag 1 fl., übrigens aber danne die erwehlende Bött in allem von der gemeinen Rathstuben abhängen, und nach der errichteten Postordnung sich verhalten, und unter der Protektion und Befehl des gemeinen Standes stehen sollen; auf welches hin zum Bott nacher Zürich für 24 Jahr mit dem neuen Jahr anzuheben, erwählt worden Hr. Rudolf Trümpi Pfister zu Glarus und Compagnie.“

Ich weiss wirklich nicht zu sagen, welche von beiden Religionsparteien nach den hierdurch mitgetheilten Verhandlungen übler beraten war, ob die Katholiken, die von der Landsgemeinde wegelaufen und dadurch einen endgültigen Entscheid verunmöglichen, oder die Reformirten, die ihren kleinlichen Sinn und Geist vor allem dadurch verraten, dass sie die 300 Schiltli-Dublonen, welche der neue Postmeister bezahlen sollte und die der Antrag der Obrigkeit für die so dringend nötige Strassenverbesserung verwenden wollte, für diesen Zweck verweigerten, um sie statt dessen unter die Bürger evangelischen Standes auszuteilen.

Über die weitere Entwicklung der Dinge aber meldet uns das Protokoll der evangelischen Landsgemeinde vom Jahr 1767 (29. und 30. April):

„6. Worauf Tit. Hr. Amtslandammann Schindler dem hohen Gewalt, wegen (des) mit den Hrr. Landleuthen cathol. Religion in dem Wurf ligenden Zürich-, Wesen- und St. Galler-Bottendiensten, die Relation erstattet: was sich deshalb in letzterem Jahreslauf geäussert, und dass von lobl. cathol. Rath under dem 25. Augusti ein Project eingegeben und in gemeinem Rath eröffnet, auch das Ansuchen gethan, solches, wie beschèchen, dem hohen Gewalt allhier vorzulegen, in der Hoffnung stehend, dass solches angenommen werden möchte etc. Welches Project m. gn. H. Evang. Standes auch in Berathschlagung gezogen und befunden, dass selbiges zur Beibehaltung freund-landlicher Einigkeit genehmigt werden könnte, namlich, dass nur, bis nach Verfluss der 24 Jahren der Bott auf Zürich und St. Gallen auf Evangel. und der Bott

auf Wesen aus Cathol. Landleuthen bestehen sollte und dann nach Verfluss dieser Jahren jedem Stand seine Convenienz auszuüben vorbehalten sein solle, jedoch in dem klaren Verstand, dass das Wort Convenienz zur Vermeidung weiteren Missverständnisses, dahin erläutert und verbriefet werde, so dass, wann diseres Project nach verflossenen 24 Jahren, von dem eint oder anderen Theil nit angenommen werden wollte, dann jedem Stand anvorbehalten sein solle, nach Belieben und ohne des anderen Eintrag und Widerred für sich selbst eigene Bött auf Zürich, St. Gallen und Wesen zu erwählen etc.

Als ist nach Belesung des Projects und ergangener Umfrag erkennt, dass es bey dem deswegen in letzterem Jahr ergangenen Schluss sein Verbleiben haben und neuer Dingen bestätigt seyn solle. Auf welches auch Tit. Hr. Landammann eröffnet und in die Umfrag gestellet, ob der erwählte Hr. Postmeister Trümpi und Compag. das einbehaltene Oertli Standtgeldt und auch das Sitzgeldt m. g. Hr. und Bedienten abzustatten angehalten werden wollen, oder nit? als ist erkent, dass Sie das annoch nit bezahlte, laut Landsgemeinde-Erkantnus entrichten und abführen sollen.“

Die katholische Landsgemeinde nahm diesen Entscheid offenbar als definitive Ablehnung ihres Projektes auf und richtete daraufhin, wie schon bemerkt, neben dem evangelischen Postmeisterdienst einen katholischen Botendienst ein (wenigstens für Zürich; ob auch für St. Gallen, ist mir unbekannt). Und auch als die 1766 aufgestellte Frist von 24 Jahren abgelaufen war, blieb der Botendienst weiterhin Sache der Konfessionen.

Dagegen erfuhr in ein paar andern Beziehungen damals, 1790, das Postwesen einige Verbesserung. Da in genanntem Jahr die evangelischen Boten nach Zürich und Wesen neu zu bestellen waren, schien es mit Recht angezeigt, die Dinge auch wieder neu zu ordnen, und es unterbreiteten deshalb m. g. H. u. O. der evangelischen Landsgemeinde vom 28. April 1790 ein einlässliches Gutachten, wie und unter was für Bedingungen der neue Bote zu erwählen sein möchte. Als Folge dieses Gutachtens erscheint „zur gehörigen Sicherheit und Vorteil der Kaufmannschaft und damit der künftige Bott auf Zürich und Wesen auch seine gebührende Bezahlung habe“, nachfolgende

„Neue Glarner-Botten-Ordnung auf Zürich und Weesen,

erkannt an der evangelischen Landsgemeinde, den 28sten Aprill St. v. 1790.“

Erstens:

Solle der Bott wochentlich zwey mal nach Zürich reisen, nemlich: Montags um 12 Uhr, Nachmittag von Glarus, und soll am Dienstag Morgens um 10 Uhr in Zürich seyn; dann um 8 Uhr Abends gleichen Tags wieder von Zürich abgehen, und am Mittwoch Nachmittags um 3 Uhr wieder in Glarus eintreffen.

NB. Wann die Italiænische und Reichs-Post angekommen, mag er vorher verreisen.

An einem Donnerstag soll der Bott um 12 Uhr Nachmittag von Glarus abreisen, Freytag Morgens in Zürich eintreffen, und am Abend von da, wiederum wie am Montag, abgehen, auch am Samstag Nachmittags um 2 Uhr in Glarus anlangen.

Wann er wegen Wind und Wetter auf dem See verhindert würde, solle er solchen mit Brief und Geld verlassen, damit er auf die gesezte Zeit in Glarus eintreffe.

2.

Soll er die Briefe selbst in Zürich auf dem Posthaus ablegen, auch in Zürich zur Erlesung der Briefen ein eigen Zimmer haben, und Niemand solche sehen lassen, noch gestatten, dass Jemand gegenwärtig seye. In Glarus solle die gleiche Sorgfalt beobachtet, und die Briefe so geschwind als möglich, durch die dzau bestellten Personen abgegeben werden.

Die Briefe, welche in die Stadt Zürich gehören, mag er durch einen sicheren Mann, für den er gut stehet, vertragen lassen.

Es solle auch der Bott, sein Knecht, so auf Zürich reisen wird, und die Brief-Vertragere, beeidigt werden, alle mögliche Sorge zu tragen, die Briefe Niemand sehen zu lassen, als einzig den Eigenthümern zu bestellen.

3.

Mag man die zu spät, nach Ablauf des Botten in Zürich angekommene Briefe, durch den Churerbott kommen lassen.

4.

Soll er das Geld getreu an seinen Ort liefern, und solle zu Lohn haben: Von hier nach Zürich oder von Zürich hieher, auf zehn Gulden: einen Luzer-Schilling. Von jedem Hundert, es seye Gold oder Silber: zehen Luzer-Schilling. Auf Brief, Schachteln oder Paquet, welche Gold, Silber oder Edelsteine enthalten, solle der Werth marquiirt, und von dem Werth einer Dublonen ein Luzer-Schilling bezahlt werden.

Alles in dem Verstand, dass vom Geld und Briefen die Auslagen in Zürich ihm in Zürcher-Valor; sein Lohn aber in hiesiger Geldwährung bezahlt werden solle.

5.

Solle er die Briefe in Zürich auf der Post unverzüglich lösen, auch die, so ihm vom Fussbotten überbracht werden, abnehmen.

6.

Solle er die Obrigkeitlichen Schreiben allzeit bey Tit. Herrn Amtmann, ehe er verreiset, abholen.

Wegen denen hinteren und unteren Gemeinden, solle er alles wohl einrichten, damit er im reisen nicht verzögert werde, auch dass solche das Einkommende unverzüglich und durch sichere und beeidigte Leute erhalten, zu dem Ende seine Häuser unterhalten, um einmalen aber nicht weiters als bis auf *Betschwand* zu gehen schuldig seyn, worgegen ihm von jedem Brief hinter Schwanden bis Betschwanden ein Kreuzer mehr bezahlt werden solle. Die aus Linthal und aus dem Kleinenthal, auch ab Körenzen werden ihre Bötte in die nächsten Gemeinden zur Versendung und Empfang des Ihrigen abgeben, an jene, welche unser Zürcherbott hierzu bestellen wird.

7.

Für die obrigkeitliche Schreiben gehören dem Botten, bis auf weitere Einrichtung das gewöhnliche Jahrgeld gemeinen Stands, auch von der Evangelischen Religion in das besondere, dazu wird ihm vergütet das ausgegebene Geld, ein mehreres aber solle er weder von den ablauffend- noch einkommenden Briefen in kein Weis nach Weg fordern.

8.

Soll er zu Lohn haben:

Von einem Brief auf Zürich oder von Zürich hieher, die weniger als ein Loth wägen	4 Kreutzer,
Die so ein Loth wägen	6 „
1 $\frac{1}{2}$ Löthig	8 „

und so fort von jedem halben Loth 2 Kreutzer mehr.

Briefe aber, die Muster ohne Werth enthalten,
zahlen, ohne Rücksicht des Gewichtes, nur 6 „

Die Briefe, welche frankirt dem Botten übergeben werden,
sollen auch baar bezahlt werden, die ohnfrankirten Briefe solle
er in Zürich richtig ablegen, den Lohn auf die Briefe setzen, und
solchen einziehen, bey dem er die Briefe abgiebt, es wäre denn
Sach, dass er eidlich bewähren könnte, dass die ohnfrankirten
Briefe an die adressierten Orte den Lauf nicht haben.

9.

Auf die Donnstagreise solle er alle ihm übergebende Kauff-
manns-Waaren, Päcklein, Schachtlen, und Kistlein fleissig spe-
dieren und bey offenem See zu Lohn haben:

von jedem Zentner	9 Batzen,
und so nach Proportion, was 25 Pfund und drob ist.	
Was unter 25 Pfund ist, solle in die Kisten gethan werden, und zahlen die Päcklein, Schachtlen, und Kistlein unter 1 bis 6 Pfund vom Stuck	6 Kreutzer.
Von 12 bis 18 Pfund	15 „
Von 18 bis 24 Pfund	20 „
Wann der See bis in die Stadt Zürich gefroren ist, so zahlt man vom Zentner	21 Batzen.
Bis auf Horgen	18 „
Bis in die Auw und Wädenschweil	1 Gulden.
Bis Richtischweil, Bäch und Pfeffikon aber nur .	12 Batzen.

Von denen kleinen Päcklein, Schachtlen und Kistlein wird bey
See-Gefrörne der dritte Theil mehr, als bey offenem See bezahlt.

Dagegen soll der Bott zu Wasser und Land die Kauffmanns-
Waaren best seines Vermögens vor Ungewitter und Beschädigung
verwahren, auch genugsame Decken anschaffen, sowohl für seinen

eigenen Wagen, als auch für die Lachner-Fuhrleut, so auf Bilten Botten-Waaren führen.

Auch sollen die Botten-Wagen sowohl am Samstag, als Montag Abends abgeladen, und die Waaren in gute verschlossne Verwahrung genommen werden, dergestalten wenn Versäumniß oder Hinlässigkeit auf ihn erwiesen wurde, er den Schaden ersetzen solle.

Die Waaren, so auf Mollis gehören, soll er entweder geraden Weges auf Mollis führen, oder aber am Montag, wann kein Festtag ist, solche dahin liefern, ohne Erhöhung des vorbestimmten Lohnes, auch die Güter, die nach Glarus gehören, solle er am Montag, wenn es möglich ist, bestellen lassen, und so ins Hinterland auch.

10.

Soll weder der Bott, noch seine Leute, in keine Weis noch Weg, dasjenige so ihm übergeben wird, weder öffnen, verrücken noch verändern, auch auf die ankommenden Briefe keine Kreutzer marquieren, oder selbe in andre Wege verzeichnen.

11.

Soll er um alles und jedes genugsame Bürgschaft leisten, auch solle sowohl er als alle die, welche beym Postamt angestellt werden, auf die Vesthaltung der vorbeschriebenen Artikel schwören, und zwar alle Jahr an der Landsgemeind.

In Ansehung des Weesner-Botten bleibt es bei der 1767er Verordnung, aussert dass die Abreise des Boten am Sonntag und Mittwoch auf 9 Uhr Morgens gestellt werde.

Uebrigens solle dem neuen Postmeister zu geflissener Befolgung der Post-Ordnung, und mehrerer Sicherheit der Kauffmannschaft, alle Gattung Handelschaft verboten seyn.

Dagegen aber solle auch zum besten des Postmeisters Jedermann beym Eid verboten seyn, etwas dem katholischen Botten zu übergeben, sondern alle und jede Briefe, Geld, Schachtlen und Waaren, auch Commissionen und all anders dem evangelischen Postmeister zukommen zu lassen.

Datum ut supra.

Kanzlei des Standes Glarus evangelischer Religion.

Wir ersehen aus dieser absichtlich in extenso mitgeteilten Botten-Ordnung, wie damals, 1790, dadurch ein wesentlicher Fortschritt erzielt wurde, dass der Bote nach Zürich fortan wöchentlich nicht mehr nur ein Mal, sondern nunmehr zwei Mal nach Zürich ging. Gegenüber der täglich 4–6maligen Eisenbahnverbindung mit Zürich und gegenüber der jeden Augenblick zur Verfügung stehenden Verbindung mittelst Telegraph und Telephon war das freilich noch wenig genug; für die damalige Zeit war damit immerhin ein bedeutender Fortschritt erreicht. So war es denn wenigstens möglich, dass ein am Montag Morgen aufgebener Brief Dienstag Vormittag nach Zürich kam, dort vielleicht schon Mittags in die Hände des Adressaten gelangte und, wenn alles gut klappte, der Dienstag Abend von Zürich heimkehrende Briefbote am Mittwoch Nachmittag die Antwort brachte. Von einem erst am Montag Abend gefassten Entschluss konnte allerdings, wenn nicht ein Extraläufer verwendet wurde, erst am Freitag Morgen nach Zürich Meldung kommen und der Briefbote besten Falles erst am Samstag Nachmittag Bescheid und Antwort zurückbringen. (Wie schnell vollends eine Antwort erhältlich war, wenn das Ziel der Korrespondenz über Zürich hinaus lag, z. B. im Berner- oder Wallis, mag der geneigte Leser sich leicht denken).

Aus der vorliegenden „Botten-Ordnung“ geht im fernern hervor, dass damals der Grundsatz des „Postgeheimnisses“ bereits voll und ganz anerkannt wurde und auch Vorsorgen getroffen wurden, dasselbe zu wahren, so dass vielleicht — ich weiss es nicht — anzunehmen ist, dass es damals ungefähr ebenso gut — vielleicht nicht viel besser, vielleicht nicht viel schlechter — als heute gewahrt wurde.¹⁾ Aber auch die amtliche Portofreiheit,

¹⁾ Aus dem Jahr 1792 wird allerdings eine Klage laut, welche darauf zu deuten scheint, dass das Postgeheimnis noch nicht allseitig in erwünschter Weise respektiert wurde. Das Protokoll der evangel. Landsgemeinde vom 25. April 1792 meldet nämlich: „6. Hat Postmeister Lütshg sich geklagt, dass ihm das Briefpaquet letzthin in Wesen von Hrn. Sekelmeister Heiz geöffnet worden seye: worgegen auch Landleuth wider den Postmeister Lütshg klagen wollen; ist erkannt, dass wenn der Lütshg oder jemand wider ihn zu klagen hat, so sollen sie solches m. gn. H. u. Obern eingeben. Hochwelche jedem das gebührende Recht verschaffen werden.“

welche heute ab und zu in kantonalen und noch mehr eidgenössischen Behörden zu reden gibt, ist wenigstens für die kantonalen Behörden zu Recht bestehend ¹⁾, in dem Sinne, dass nicht für die einzelnen Briefe Porto bezahlt werden muss, sondern für das ganze Jahr ein Landesbeitrag an die Post geleistet wird. ²⁾ Und endlich ersehen wir, dass auch damals schon die Post nicht bloss Briefe und Waren beförderte, sondern ebenso für die Übermittlung von barem Geld besorgt war. Auch darf zugegeben werden, dass die Gebühr von einem Luzerschilling für je 10 fl. nicht besonders hoch gestellt war; wenigstens die *kleinern* Geldsendungen waren damit im Verhältnisse zu den heutigen Geldanweisungen nicht unbillig belastet. Etwas höher stellte sich seltsamerweise das Porto für die Briefe, indem ein einfacher Brief — unter einem Loth — 4 Kreuzer (= 14 Rp.) zu stehen kam, also 3 Mal mehr kostete als eine Geldsendung von 10 fl.

Wenn in § 11 festgestellt worden, dass der Bote sich in keinerlei Art Handelsgeschäfte einlassen dürfe, so lag für ihn die Versuchung dazu sehr nahe, nebenbei durch „Grämpeln“ etwas zu verdienen, da er Anlass hatte, in Zürich allerlei scheinbar gute Einkäufe zu machen. Es lag aber sehr im Interesse der Handelschaft, dass ihm das verboten wurde, nicht bloss um damit einen Konkurrenten fern zu halten, sondern auch, um Parteilichkeiten zu verhüten und vor allem, damit nicht schlechte Spekulationen ihn zu Veruntreuungen verführen möchten. „Uebrigens soll dieses Postamt als ein gebättener Dienst auf 12 Jahre lang auf den heutigen Tag vergeben werden, und derjenige, so als Postmeister erwählt wird, soll auf jeden Aufлаг-fähigen Landmann bezahlen 1 fl. Aufлаг. Worauf durch das ohnparteiische Los zum Postmeister erwählt worden:

Hr. Steuervogt Joh. Melchior Lütshg zu Mollis.

¹⁾ Sie war es wohl schon 1692, wurden dafür wohl die 11 fl. für den Zürcherboten bezahlt (o. pag. 77).

²⁾ Wenn Vergütung des „ausgegebenen Geldes“ in Aussicht gestellt wird (oben § 7), so bezieht sich das auf Briefe, welche von weiterher kommen und für welche in Zürich dem Boten, aus dessen Händen der hiesige Postmeister die Briefe empfing, das bisher aufgelaufene Porto zu bezahlen war.

Hatte die Landsgemeinde geglaubt, durch diese Wahl die Sache für 12 Jahre aufs Beste geordnet zu haben, so wurde der bezügliche Vertrag von zwei Seiten unversehens durchlöchert. Einmal erhob der Stand Zürich unerwartete Einwände. Wie anno 1724 die von Lachen bei grössern Warentransporten auch ihr Verdienstchen haben wollten, so scheint es, dass es auch in Zürich Leute gab, die von dem sich steigernden Verkehr doch auch gern einen Gewinn gehabt hätten, d. h. selbst haben oder andern ihrer Mitbürger zuwenden wollten. So meldet uns das Landsgemeindeprotokoll von 1791: Auf die Vorstellung von Postmeister Johann Melchior Lutsch, welcher Gestalten ihm von dem hochlöbl. Stand Zürich vermittelt eines ausgefertigten Befehls die nachteilige Einschränkung gemacht worden, dass er in Fertigung der Waren nit, wie unsere vorherigen Bötte begünstiget, sondern ihm höchstens 17—18 Centner an kleinen Waren wöchentlich in Zürich übergeben werde und dahero den hohen Gewalt ersuche, auf Mittel und Wege zu denken, damit er gleich seinen Vorfahren gehalten, oder doch auf die eint oder andere Weis entschädigt werden möchte. Ist von meinen gn. H. und den Herren Land-leuten am ratsamsten befunden worden, dieses Geschäft vor (für) ein Jahr lang noch einzustellen, wo m. gn. H. bei ihren Eiden sich angelegen sein lassen werden, im Jahreslauf bei dem löbl. Stand Zürich durch wiederholte, nachdrucksame Vorstellungen bewürken zu trachten, damit unser dermaliger Postmeister in Fertigung der Waren betrachtet und gehalten werden möchte. Unerheblichen Fahls solle dem Postmeister wiederum künftiges Jahr der weitere Vortritt an die Herren Landleute offen stehen, wo die Herren Landleute ihm allemal billig bedenken werden.

Dadurch beschwichtigt, leistet Hr. Postmeister Lutschg nebst seinem Sohn den durch die Postordnung vorgeschriebenen Eid für getreue Führung seiner Dienste. Aber auch die Vorstellungen einer evangel. Landsgemeinde, d. h. die durch diese anbefohlene Fürsprache des Rates beim löbl. Stande Zürich erzielten nicht den gewünschten Erfolg und muss deshalb Lutschg das nächste Jahr wieder mit derselben Klage vor dem hohen Gewalt erscheinen. Da m. g. H. finden, dass auch erneute Reklamationen in Zürich kein besseres Gehör finden dürften, beschliesst dann die Lands-

gemeinde, den dem Postmeister Lütshg daraus erwachsenden Nachteil dadurch einigermaßen gutzumachen, dass sein Botendienst, den er für 12 Jahre gedungen, um 3 weitere Jahre verlängert werde, also statt bis 1802 bis 1805 dauern sollte. Ehe aber das Jahr 1805 oder auch nur 1802 herbeigekommen, wurde, wie wir schon angedeutet, der Postvertrag von 1790 von anderer Seite angegriffen und ausser Wirksamkeit gesetzt.

Es kam ja das Jahr 1798 und mit ihm der Zusammenbruch der alten Eidgenossenschaft (der Untergang der bisherigen Kantonsouveränität) und statt dieser die eine und unteilbare helvetische Republik, welche bekanntlich die Kantonsgrenzen so gründlich hinwegfegte, dass auch die alt-glarnerische Demokratie dem Tode geweiht wurde und an Stelle des „löbl. Orts Glarus“ ein bis zum Säntis und östlich bis zum Rhein reichender Kanton Linth entstand. Da war es doch wohl gegeben, dass diese eine und unteilbare helvetische Republik sich auch berufen fühlte und berufen fühlen musste, das Postwesen zu *centralisiren*; hat sie sich doch an Gebiete gewagt, welche — zumal in jener Zeit — für eine solche Centralisation sich ungleich weniger eigneten, als dies beim Postwesen der Fall war.

Ein sehr äusserlicher Grund gab zunächst Anlass, auf die Frage des Postwesens einzutreten. Es handelte sich um die Dienstkleidung der fahrenden Postknechte, die ihre Fahrten noch in ihrer bisherigen Kleidung, d. h. in ihren kantonalen Farben ausführten. Das erinnerte aber doch allzusehr an die alte, nun zu Grabe getragene Ordnung der Dinge und musste deshalb als Missachtung der einen unteilbaren helvetischen Republik erscheinen. Ein Wink des fränkischen Generals veranlasste das Direktorium, dem Finanzminister Auftrag zu erteilen, dieses Ärgernis kantonalen Dienstkleidungen so rasch wie möglich aus der Welt zu schaffen. Schon unterm 5. Mai 1798 war der Finanzminister auch in der Tat in der glücklichen Lage, dem Direktorium ein Reglement über die Dienstkleidung fahrender und zu Fuss gehender Postknechte vorzulegen. Dasselbe schrieb vor: „Runder Hut mit einer $4\frac{1}{2}$ —5 Zoll hohen Kupfe, auf deren linker Seite die helvetische dreifarbigte Cocarde steht. Der 3 Zoll breite Sturm des Hutes ist mit einem wollenen, schwarzen Band eingefasst. Eine

schwarze Halsbinde, eine sächsisch grüne Postillionsweste mit Aermel und einem offenen scharlachroten Kragen und Brustaufschlägen, auf den Aermeln gelbe, platte Knöpfe; ferner ein rotes Westenfutter. Die Weste muss hinten aufgeschlagen und die Umschläge mit Posthörnern von gelbem Tuch versehen sein. Ein scharlachrotes Gilet, wohl über einander geschlagen und mit zwei Reihen gelben Knöpfen versehen. Eine national dreifarbige Schildschnur um den Leib, lange grüne Beinkleider und kurze Stiefel. Am linken Arm ein von rotem Tuch aufgenähtes Medaillon, in dessen Mitte das Symbol der helvetischen Republik und im Kreis um dasselbe herum mit Buchstaben der Ort des Abganges und der Bestimmung der Postroute.“

So war es nun im Namen der helvetischen Republik verordnet; so mussten auch Postmeister Lütschg und sein Postknecht sich kleiden. Wenn es aber sonst heisst: „fällt der Herzog, muss der Mantel nach“, so musste hier, nachdem der kantonale Mantel gefallen war, auch der kantonale Herzog wegfallen, d. h. nachdem die kantonale Postkleidung durch eine helvetische Uniform ersetzt worden, auch das Postwesen selbst uniformirt und centralisirt werden. — Unterm 3. September 1798 erschien folgendes Gesetz:

„Die Gesetzgebenden Räthe, in Erwägung, dass das Postwesen in allen polizirten Staaten ein natürliches und nothwendiges Staatsregale seye, verordnen:

- 1) das Postwesen soll ein Staatsregale der helvetischen einen und unteilbaren Republik sein;
- 2) das Gesetz soll das Nähere über die Organisation des Postwesens bestimmen.“

Damit war der Grundstein für eine neue, gemein-eidgenössische Organisation des Postwesens gelegt. In der Ausführung der durch das Gesetz geforderten nähern Bestimmungen war zunächst die Frage zu entscheiden, ob auch die helvetische Regierung, wie bisher meistens (auch in Glarus) geschehen, das Postwesen an Private *verpachten* oder ob sie dasselbe in Regie betreiben wolle. Die Tradition sprach für Ersteres, politische Erwägungen für Letzteres, und war es wohl selbstverständlich, dass diese den Sieg davon trugen. Da aber die helvetische Republik selbst nur von

kurzer Dauer war, schon 1803 durch die sogen. Mediationsakte wieder beseitigt wurde, verzichteten wir darauf, auf Einzelheiten näher einzutreten, welche die damalige Gesetzgebung auf dem Gebiete des Postwesens zu Tage förderte.

Mit dem Inkrafttreten der Mediationsakte ging das helvetische Postwesen provisorisch an den ersten „Landammann der Schweiz“ über, der (für das erste Jahr der Mediationszeit) seinen Sitz in Freiburg¹⁾ hatte. Die Zentralpostdirektion machte die lobenswertesten Anstrengungen, das angebahnte einheitliche Postwesen der Schweiz aus dem allgemeinen Schiffbruch der Helvetik zu retten. Sie stellte die beiden Sätze obenan: ohne Einheit kein Postsystem; und ohne eine gewisse Ausdehnung des Gebietes keine Vorteile im Betrieb. Es wurde auf Deutschland hingewiesen, wo die Wahrheit dieser beiden Grundsätze die Einführung eines einheitlichen Postsystems notwendig machte, obwohl dieselben im ersten Augenblick den Interessen von 100 Souverainen, welche sich damals in dieses Land teilten, entgegen zu stehen schienen. Es wurde durch Rechnungen dargetan, wie viel grössern Nutzen das Gemeinwesen bei einer einheitlichen Regelung des Postwesens erzielen könnte. Allein alle diese Gründe vermochten den ins Rollen geratenen Stein nicht aufzuhalten. Mit allen andern helvetischen Institutionen ging auch die eidgenössische Post und mit ihr ein wichtiger Förderer des Verkehrslebens zur Ruhe, bis der politische Umschwung der 1848er Verfassung sie aus ihrem Schlummer zu neuen Taten erweckte.“²⁾

Unter denen, welche statt der helvetischen Einheit die kantonale Souveränität sehnlich zurückgewünscht hatten, waren bekanntlich die Landsgemeindemänner von Glarus³⁾ nicht die letzten, und so treten denn auch wieder die Glarner-Bött nach Zürich, St. Gallen und Wesen aufs neue in Funktion. Nur *einen* Vorteil hatte die helvetische Republik auch für die Mediationszeit und die folgenden Jahre gebracht: die konfessionellen Postmeister waren

¹⁾ Die Leitung der Geschäfte und der Tagsatzungssitz sollte bekanntlich unter den Kantonen Freiburg, Bern, Solothurn, Basel, Zürich und Luzern (je für ein Jahr) wechseln.

²⁾ J. A. Stäger, das schweiz. Postwesen zur Zeit der Helvetik, pag. 109.

³⁾ Vgl. Jahrbuch XV, pag. 77 ff.

und blieben auch nach der Rückkehr zur Kantonsouveränität abgeschafft, das Postwesen ist und bleibt fortan Sache der *gemeinen* Landsgemeinde und des gemeinen Rats.

Eine gedruckt vorliegende „Postordnung“ vom 12. Mai 1805 nimmt zu einem guten Teil fast wörtlich genau die Bestimmungen von 1790 wieder auf: Wieder fährt die Post Montag 12 Uhr von Glarus ab, um Dienstag 10 Uhr in *Zürich* anzukommen und Mittwochs spätestens Nachmittags 2 Uhr nach Glarus zurückzukehren, und daraufhin Donnerstag 12 Uhr ein zweites Mal nach Zürich abzufahren und von da Samstag 2 Uhr wieder in Glarus einzutreffen. Auch die Taxen sind in Hauptsache dieselben: 4 Kreuzer für Briefe, die weniger als 1 Loth wiegen, 6 für diejenigen, die ein Loth schwer sind, und 8 für solche, die 1½ Loth wiegen. Ebenso finden sich wieder dieselben Bestimmungen betreffend Postgeheimnis und Bürgschaft etc. Nur der Artikel, welcher dem Boten, als Entschädigung für die von ihm dem Staat zu bezahlende Pachtsumme, das Recht des Monopols zusichert, ist, weil nun der katholische Zürcherbott dahin gefallen ist, wesentlich anders gefasst, indem er zugleich den Umfang des Monopols genauer bestimmt. Er lautet nunmehr (§ 14): Geld, Briefe, Päckli, Schachteln und Kistli sollen ihm übergeben werden, auf jede Uebertretung bei 10 Kronen Busse, nebst Bezahlung der sonst dafür dem Postmeister gebührenden Porto und Fracht. Bei gleichbestimmter Busse soll ihm auch alle Waar übergeben werden, und ist davon einzig nebst Wein und Korn, Käs und Zieger dasjenige Gut ausgenommen, welches der Eigentümer entweder mit seiner eigentümlichen Fuhr führen oder dem Güterschiff übergeben will. — Diese letztere, die Fuhr mit dem Güterschiff, war deshalb dem Monopol des Postmeisters entzogen, weil auch sie offiziellen Charakter an sich trug.¹⁾

Wie ich einem spätern Aktenstück entnehme, brachte das Jahr 1817 — nach Ablauf der 12 Jahre, für welche eben der Vertrag von 1805 gelten sollte — wieder eine neue Postordnung. Ihr wesentlichster Fortschritt war ohne Zweifel, dass für Beförde-

¹⁾ Die Linthschiffahrt hat so oft zu interkantonalen Verhandlungen Anlass gegeben, dass es sich verlohnen dürfte, über dieselbe später einmal einlässlich zu referiren. Die Biäsche war ein wichtiger Handelsplatz.

rung der *Passagiere* eine Postkutsche — Diligence geheissen — eingeführt wurde. In allen biserigen Aktenstücken ist von Beförderung von Reisenden kein Wort verlautet, sondern nur von Briefen und Geldsendungen, Kistlein und Päcklein und von Kaufmannswaren. Dagegen scheint allerdings — nicht offziell und ohne Verantwortlichkeit — der bisherige Postwagen nebenbei auch Passagiere, soweit eben der vorhandene Raum es gestattete, aufgenommen zu haben. Es war das Privatsache des Postmeisters, dazu bestimmt, seine Einnahmen zu vermehren. Ein Augenzeuge berichtet darüber: „Nur Montags und Donnerstag ging der Postwagen, ein mit einer Harztuchdecke überspannter Leiterwagen von Glarus ab, gegen Abend langte der schwerfällige Wagen in Lachen an. Dort begab sich die Reisegesellschaft auf's Wasser. In dem Botenschiff war eine Art von Kajüte angebracht, so niedrig aber, dass man mit Not darin aufrecht *sitzen* konnte; sie war mit Heu belegt und über dieses eine grosse Decke gelegt. In dieses Heu kroch dann alles Volk, Männer und Weiber, Reich und Arm, alles bunt durch einander. In der Nacht hielt das Schiff in Stäfa an, wo ein Nachtessen eingenommen wurde. Dann wurde die Reise wieder weiter fortgesetzt bis Zürich. Gewöhnlich langte man vor Thoraufgang daselbst an und wartete dann zu, bis das Wasserthor geöffnet wurde, um in die Stadt einzufahren. Dann kroch alles Volk aus der Höhle und begab sich, die Augen ausreibend und das Heu von den Kleidern abschüttelnd, in die so lang ersehnte Stadt. Diese Einrichtung dauerte bis in das zweite Dezennium unseres Jahrhunderts, dann kam an die Stelle des Wagens eine Kutsche, das Botenschiff aber blieb bis zum Jahr 1835.“¹⁾

Wieder einen Ruck vorwärts brachte das Jahr 1830, indem die mit dem ersten Januar d. J. in Kraft tretende Postordnung die Beförderung der Briefe und der Passagiere von der Güterspedition trennte. Es ist klar, dass die Güterspedition für die Briefpost ein arges Bleigewicht bildete, durch welches die Bezeichnung einer „Schneckenpost“ nur zu sehr Wahrheit werden konnte. Indem man die Briefpost von der Güterspedition ablöste, konnte erstere natürlich um so rascher vorankommen; während früher für die Fahrt von Glarus nach Zürich 22 Stunden

¹⁾ Professor Oswald Heer in „Gemälde des Kantons Glarus“, pag. 509.

angesetzt wurden, d. h. die Montag Mittag 12 Uhr von Glarus abfahrende Post spätestens Dienstag Vormittag 10 Uhr in Zürich eintreffen sollte, wurde nunmehr die Abfahrt für die Montagspost auf Nachmittag 3 Uhr festgesetzt und sollte sie doch schon Dienstag Morgens 7 Uhr in Zürich eintreffen, so dass die Fahrzeit um volle 6 Stunden verkürzt ward.

Aus den übrigen Bestimmungen der 1830er Ordnung heben wir hervor, dass sich nunmehr für die glarnerische Handelsschaft *wöchentlich 5 Mal* Gelegenheit bot, ihre Briefe nach Zürich zu entsenden: Zweimal, wie bisher, vermittelt direkter Verbindung, 3 Mal durch Anschluss an die Postlinie Chur-Zürich. Bezeichnend ist für diese neue Postordnung von 1830, dass nunmehr auch Bestimmungen betreffend den *Zeitungsverkehr* auftauchen, indem festgesetzt wurde: „Was die Zeitungen und öffentlichen Blätter anbetrifft, welche der Bot entweder von Zürich hieher zu nehmen oder die demselben von hier aus ¹⁾ zur Weiter-Beförderung übergeben werden, so hat der Postmeister hiefür einen *angemessenen* und *billigen* Porto zu berechnen und zu beziehen, wobei sich indessen die Obrigkeit vorbehält, darüber eine besondere Bestimmung oder Tariffirung von Zürich hieher und zurück festzusetzen.“ Man sieht daraus, wie der Zeitungsverkehr eben als etwas Neues auftritt, das erst noch der Regelung bedarf, um allerdings bald — in den politisch so erregten 30er Jahren — ungeahnte Dimensionen zu erlangen. Wie über das Porto der Zeitungen vor der Hand nichts bestimmtes festgesetzt wurde, so ist — auffallenderweise — auch über die Taxen der Reisenden nicht das Mindeste bestimmt, blieben dieselben augenscheinlich der Verständigung zwischen dem Postmeister und den Passagieren überlassen, deshalb wohl auch an verschiedenen Tagen verschieden hoch. Indem man voraussetzte, dass er in seinem eigenen Interesse die Reisenden nicht überfordere, hatte man bei Abschluss eines Vertrages darauf verzichtet, irgend welche bindende Bestimmungen über das Recht auf Beförderung oder für ein Maximum des Fahrgeldes festzusetzen; während der Vertragszeit aber durfte die Obrigkeit von sich aus keine neuen Bestimmungen aufnehmen,

¹⁾ Seit 1829 (bis 1831) erschien in Glarus „der öffentliche Anzeiger des Kantons Glarus“, an den sich dann 1832 die „Glarner-Zeitung“ anschloss.

sofern sie wenigstens solche nicht, wie bei den Zeitungen geschehen, sich ausdrücklich vorbehalten hatte.

Dagegen brachte das Jahr 1832 eine totale Änderung des Verwaltungssystems. Postmeister Aebli war gestorben, und seine Angehörigen stellten daraufhin die gesamte Postverwaltung ohne weiteres der Regierung zu Handen, wie es scheint, in einer Weise, die weder von grosser Einsicht noch von zarter Rücksicht Zeugnis gab. Infolgedessen sah sich die Regierung fast plötzlich vor die Frage gestellt, ob das Postwesen in bisheriger Weise, d. h. durch *Verpachtung* weiter geführt werden solle oder ob nach dem Vorbild der weiland helvetischen Regierung die *Betreibung in Regie* vorzuziehen sei. Die Regierung fand: Probieren geht über Studieren; und indem sie eine Postkommission und einen Postdirektor (Stabshauptmann Blumer in Glarus) ernannte, übernahm sie zunächst die Weiterführung der Post auf dem Regiewege.

Und dasselbe dachte sie auch gegenüber einem andern Antrag, den die Kaufmannschaft von Glarus in lebhaftester Weise vertrat und durch einen Memorialsantrag vor den hohen Gewalt brachte: der Frage, ob nicht die Güterfuhr freizugeben sei. Wir sahen ja, dass die glarnerische Postverwaltung bisher nicht bloss für Briefe, Geldsendungen und kleinere Pakete, sondern auch für den Warentransport mit einigen durch die Natur der Dinge begründeten Ausnahmen das Monopol für sich beanspruchte. Auch die Postordnung von 1830 setzte in dieser Richtung noch fest: Es sollen dem Bot alle Briefe, versiegelten Geldgroups und Valoren, sowie Paquets, Schachteln und Kistlein übergeben werden, auf jede Uebertretung je 10 Kronen Busse, nebst Bezahlung der dafür dem Bot gehörigen Porto und Fracht. Bei gleich bestimmter Buße sollen ihm auch alle Waaren übergeben werden, und ist auch davon einzig nebst Wein, Früchten, Käs und Zieger, dasjenige Gut ausgenommen, welches der Eigentümer der Waare mit seiner eigenen Fuhr von hier weg bis nach Zürich führen oder der Schiffmeisterei übergeben will.“ Dem gegenüber stellte nun die Kaufmannschaft von Glarus den Antrag, „das Frachtwesen von der Brief-, Paquet- und Valorenpost zu trennen und ersteres freizugeben“, d. h. die Güter-Expedition aus dem Monopol zu entlassen. Die Regierung ihrerseits beantragte, auch über

diesen Punkt erst praktische Studien machen zu dürfen, um auf Grund der gemachten Erfahrungen dann ihre Anträge einer spätern Landsgemeinde zu hinterbringen. Die Landsgemeinde genehmigte auch diesen Vorschlag und gab der Regierung genügend Zeit, nach beiden Richtungen hin sich die nötigen Erfahrungen zu sammeln. Das Publikum unterliess es natürlich auch nicht, in der Zwischenzeit am Wirtstische wie in der Presse der Regierung zarte Winke und gute Ratschläge (diese oft auch in unguter, d. h. eigennütziger Absicht) zu erteilen. Auch an Vorwürfen fehlte es nicht. So lesen wir in der Glarner-Zeitung vom 8. Mai 1834: „Mit Recht kann gefordert werden, dass das Postamt, so lange dasselbe unter Verwaltung des Landes steht, mit einem guten Beispiel vorangeht und die Strassen nicht auf die muthwilligste Weise durch die Güterfahren ruinire. So lange das Postamt an Particulare verpachtet war, machte man es diesen zur Pflicht, für die Güterwagen breite Räder (Felgen) zu unterhalten; [der dießfallsige Nutzen für die Strassen wurde allgemein gefühlt und erkannt; sobald aber die Postverwaltung auf Rechnung des Landes geführt wurde, schaffte man die grossen Güterwagen ab und fügt den Strassen durch die schwer belasteten zweispännigen Güterwagen einen sehr empfindlichen Nachtheil zu.“¹⁾ (Wenn „verbissene“ Gegner des heutigen Regierungssystems sich gelegentlich darüber ärgern, wenn der Staat nicht in allen Stücken mit gutem Beispiel vorausgeht, sondern Dinge, die er Privaten, z. B. den Industriellen verbietet, sich selbst gestattet, so mögen sie aus Vorstehendem ersehen, dass solches auch schon früher — zu unserer Väter Zeiten — da gewesen).

Für den Betrieb der Post in Regie wurden von den Freunden und Anhängern dieser Neuerung namentlich die vielen Ungleichheiten²⁾ hervorgehoben, welche die Pächter des Postwesens ihren

¹⁾ Am 25. Mai 1834 beschloss die Landsgemeinde in der Tat, dass für die Güterfahren breitere Felgen anzuschaffen seien.

²⁾ In der Einsendung der Glarner-Zeitung vom 22. Nov. 1832 heisst es z. B.: „Ueber alles empörend war die willkürliche Ermässigung der gesetzlichen Fracht; z. B. Kaufleute von Glarus zahlten nach Zürich und umgekehrt 36 kr. per Zentner, während andere von Schwanden nur 30 kr. vergüten mussten. Der moralische Glaube an eine Pachtverwaltung ist, ich

Kunden gegenüber gestatteten — Ungleichheiten, welche durch den öffentlichen Betrieb ausgeschlossen würden.

Die Landsgemeinde von 1835 brachte den Entscheid und zwar in dem Sinne, dass das Postwesen nunmehr durch den Staat — die Regierung — selbst geleitet, nicht mehr verpachtet werden sollte, dass dagegen die Güterexpedition in der Tat freizugeben sei. „Ein Monopol“, fügt die Gl.-Ztg. vom 28. Mai 1835 bei, „das sich, unbegreiflich genug, bis heute erhalten hatte, musste somit den Forderungen der Zeit weichen.“ Damals verlangten eben „die Forderungen der Zeit“ möglichste Beseitigung aller Monopole, während heute „die Forderungen der Zeit“ die Einführung von Monopolen zu verlangen scheinen — eine Wahrnehmung, welche Hebel, wenn er noch lebte, seiner bekannten Beweisführung für die Kugelgestalt der Erde wohl auch mit einverleiben könnte.

Infolge dieser grundsätzlichen Entscheide erfuhr dann das Postwesen auch im Einzelnen manche Neuerungen, selbstverständlich im Sinne des durch den Aufschwung von Handel und Gewerbe bedingten Fortschrittes. Der erste und grösste dieser Fortschritte bestand wohl darin, dass zwischen Zürich und Glarus nunmehr eine tägliche direkte Briefpostverbindung¹⁾ hergestellt wurde, und zwar so, dass die Briefpost am Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag Abends 5 Uhr nach Zürich abgeht, Abends 8 Uhr in Bilten eintrifft, von da sogleich nach Lachen weitergeht, wo sie vor 12 Uhr Nachts anlangt, um nach Mitternacht wieder mit den Zürcherbriefen den Rückweg anzutreten und Morgens 7 Uhr wieder in Glarus einzutreffen; am Montag, Mittwoch und Samstag soll sie mit Rücksicht auf die italienische Post, welcher für die glarnerischen Kaufleute grosse Wichtigkeit zukam, bereits

bin es überzeugt, bei der Kaufmannschaft zu Grunde gegangen; er ist nicht wieder zu erringen, und würde jedes Wort eines desfallsigen Vertrages mit Eiden betheuert.“

¹⁾ Selbstverständlich begrüsst die meisten Geschäftsleute diese Erleichterung des Verkehrs als einen Fortschritt; immerhin gab es, wie Hr. Ratsherr D. Jenni in der Diskussion des vorstehenden Referates im Histor. Verein mitteilte, auch solche, denen diese Vermehrung der Postkurse keine besondere Freude bereitete. „Früher habe man doch in der Woche ein paar ruhige Tage gehabt, jetzt sei alle Tage die gleiche Hetzerei.“

2 Uhr von Glarus abgehen, 5 Uhr in Bilten und vor 8 Uhr in Lachen eintreffen. Die Diligence dagegen sollte wöchentlich vier Mal – Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag – mit Reisenden, Gepäck und Valoren von Glarus nach Zürich fahren. Sie sollte ausser dem Cabriolet wenigstens 6 Plätze für Reisende enthalten, mit 4 Pferden, die ein Postillon vom Sattel aus führte, bespannt sein; sie sollte zugleich jeweilen von einem Conducteur begleitet werden. Morgens 8 Uhr von Glarus abfahrend, sollte sie Punkt 12 Uhr in Lachen sein und Nachmittag 2 Uhr von da zurückkehrend $1\frac{1}{2}$ Uhr Abends wieder in Glarus eintreffen. — Ohne Zweifel war das eine Einrichtung, welche denen, die früher mit dem Leiterwagen nach Glarus gefahren, als das non plus ultra moderner Bequemlichkeit erscheinen musste, und können wir uns leicht vorstellen, mit welcher Bewunderung das neue Möbel bei seinen ersten Fahrten betrachtet wurde.

Auch die Bewohner des Grosstals und diejenigen des Kleintals, wenigstens bis Matt und Engi¹⁾ sollten nunmehr in höherm Masse als bisher eines geregelten Postverkehrs, wenigstens für Beförderung der Briefe, noch nicht für Beförderung ihrer eigenen werten Persönlichkeiten, sich erfreuen. So wurde festgestellt: „Die sämtliche Correspondenz vom Hinterland überbringt und übernimmt der Schwandnerbot. Er hat die Pflicht, sich alle Morgen um 7 Uhr pünktlich in Glarus auf dem Hauptbureau einzufinden, wo ihm die Correspondenz für Mitlödi, Schwanden, das ganze Grossthal und die Gemeinden Matt und Engi übergeben wird. — So wie er sie empfangen hat, reist er ab und soll $\frac{5}{4}$ Stunden nach Ankunft der Post in Glarus, in Schwanden eingetroffen sein. — In Mitlödi giebt er auf der Postablage die Correspondenz für diesen Ort im Durchweg ab. — Auf die Zeit seiner Ankunft in Schwanden (also halb 9 Uhr Morgens) trifft alltäglich der Bot für die Gemeinden des Grosstals, und ebenso vier Tage in der Woche, nämlich Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag

¹⁾ 1812 hatte der Stillstand von Elm gefunden: „Was *Aufklärung* und moralische Sachen belange, so seien sie an einem wilden Ort zu Hause und haben das nicht so sehr nötig“; wahrscheinlich hielten sie deshalb auch die Einfügung Elms in das kantonale Postnetz — die Gründung einer eigenen Postablage — für unnötig. Wie anders ist das heute geworden!

der Bot von Matt und Engi in Schwanden ein, um theils mit sich bringende Briefe und Postgegenstände abzugeben, theils das in Empfang zu nehmen, was der Schwandnerbott für sie von Glarus aus überbracht hat. Der Bott des Grossthal's, sowie der nach Matt und Engi, liefert die von dem Schwandnerbot empfangenen Briefe und Postgegenstände sogleich an die betreffende Adresse. Der Bot des Grossthal's geht über Nitfurn und Luchsingen nach Hätzingen und weiters und so Retour. In jeder Dorfschaft bezeichnet er ein Haus, wo die Briefe für ihn abgegeben werden können. Der Bot von Schwanden hinwieder kehrt im Laufe des Nachmittags mit den aus Gross- und Kleinthal, sowie Schwanden eingegangenen Briefen nach Glarus zurück und nimmt unterwegs die auf der Briefablage in Mitlödi vorhandenen Briefe mit. Er soll $\frac{5}{4}$ Stunden, ehe die Briefpost in Glarus verreist, von Schwanden abgehen.“

Dies also der Postverkehr, dessen unser Grossthal damals sich zu erfreuen hatte. — Ein Teil von uns hat auch noch die Funktionäre dieser Grosstalpost persönlich gekannt. Dem und diesem von uns mag auch der November 1891 verstorbene Präsident Posthalter Fridolin Dürst in Diesbach, der als ein väterlich und mütterlich Erbteil¹⁾ die Leitung des Postwesens für das Grosstal übernommen hatte und der mit seinem Bruder Niklaus Jahrzehnte hindurch die Grosstalpost führte, von den Freuden und Leiden des Grosstalpostmeisters erzählt haben. Wenn in spätern Jahren es stets zu Pferde, d. h. mit der Postkutsche geschehen, so hatte früher er oder seiner Familienglieder eines — noch sehe ich z. B. auch seine Frau (Margreth Dürst geb. Schiesser) mit der grossen ledernen Brieftasche auf ihrem Botengange — zu Fuss täglich ein- und zweimal das Grosstal zu durchwandern, oft bei schlechter Wegsame, gezwungen bei frisch gefallenem Schnee selbst erst den Weg zu öffnen, und dabei nicht bloss auf den öffentlichen Postablagen, sondern auch in manchem Privathaus

¹⁾ Bei seiner Kopulation am 3. Dezember 1807 wird Bott Heinrich Dürst, der Vater unseres Posthalters Frid. Dürst, als Sohn des *Bott* Niklaus Dürst bezeichnet, seine Frau (Elsbeth F.) als Tochter des *Bott* Fridolin Fluri sel. von Schwanden. Aber auch Bott Nikl. Dürst wird 1767 Nov. 1. als Sohn des *Bott* Joach. Dürst bezeichnet. So hat die „Bottenschaft“ sich mindestens bis ins 4. Glied vererbt.

einzukehren, Briefe abzugeben und solche entgegen zu nehmen; denn die öffentliche Postablage war vor allem für die gewöhnlichen Menschenkinder da; wer über einen grössern Geldbeutel verfügte oder eines grössern Verkehrs sich erfreute, der bat es sich aus, dass der Postmeister persönlich bei ihm vorspreche, damit er die eingehenden Briefe direkt, ohne den Umweg über die Postablage, in Empfang nehme und auch noch die im letzten Moment fertig gebrachten Briefe absenden möge. Die Entschädigung für diese Extrabemühungen — in Form eines Trinkgeldes — diente wohl dazu, den nicht gerade hoch bemessenen Lohn als Postmeister zu verbessern, stand aber nicht überall mit den gemachten Ansprüchen im Verhältnis. Und welche Umtriebe gab es oft beim Einzug der Spesen, der Portis für unfrankirt anlangende Briefe. Allerdings hätte ja der Postmeister verlangen können, dass ehe die Briefe in Empfang genommen werden, auch das Porto für dieselben bezahlt werde. Wenn aber der Betreffende im Moment gerade kein Geld bei sich hatte oder nur Kinder zu Hause waren, sollte und konnte man dann auch so hartherzig sein und den Brief, auf dessen Inhalt die ganze Familie gespannt war, wieder zurücknehmen? Wenn man dann aber auch morgen kein Geld hatte, und weil der Inhalt des Briefes den gehegten Erwartungen nicht entsprach, auch keine grosse Freude empfand, für einen so wertlosen Brief noch viel Geld auszugeben, ja dann hatte der Postmeister oft nicht geringe Mühe, zu seiner Sache zu kommen. Allerdings ein ander Mal, wenn er z. B. für Herrn Ratsherr W. einen Brief an die im Stachelberg weilende Fräulein T. besorgen und von dieser eine beglückende Antwort an Hrn. W. überbringen durfte, dann konnte man auch statt der staatlich concedirten 4 Kreuzer einen ganzen „Brabanter“ in Empfang nehmen — und das gehörte dann „allweg“ schon eher zu den Freuden eines Postmeisters.

Für das Jahr 1846 konstatirt das „Gemälde des Kantons Glarus“ (von Prof. Osw. Heer und Dr. J. J. Blumer) pag. 510 folgenden Stand des Postwesens:

1. „Die tägliche Fahrpost nach Zürich; Abfahrt von Glarus Morgens $1\frac{1}{2}$ Uhr, Ankunft in Zürich $2\frac{1}{2}$ Uhr; die ganze Reise dauert also 6 Stunden 45 Minuten.

2. Tägliche Fahrpost nach St. Gallen, und nach Zürich über Wesen. Abgang von Glarus um 9 $\frac{1}{2}$ Uhr des Morgens, Ankunft in St. Gallen um 8 Uhr, und in Zürich um 5 Uhr des Abends.
3. Nachtpost nach Zürich und St. Gallen; Abgang in Glarus Abends um 1 $\frac{1}{2}$ Uhr, Ankunft in Zürich Morgens 6 Uhr und in St. Gallen um 7 Uhr.

Im Sommer geht überdies täglich ein bequemes eingerichtetes Schiff über die Linth nach Schmerikon und steht mit den Dampfboten des Zürichsees in Verbindung. 11 $\frac{1}{2}$ Uhr fährt das Schiff in Wesen ab, langt um 1 Uhr in Schmerikon und Abends 6 Uhr in Zürich an.¹⁾

Auf die hier angegebene Weise kann der Reisende im Sommer durch vier, im Winter durch drei Gelegenheiten nach Zürich und St. Gallen und von diesen Stationen nach Glarus zurückgelangen. Nach Chur ist ebenfalls ein täglicher Postkurs eröffnet.

4. Von Glarus geht jetzt täglich ein Postwagen bis Linthal und zurück. Morgens geht der Wagen nach Glarus und trifft da noch vor Abgang der Zürcherpost ein; dann kehrt der Bote zu Fuss mit den Briefen nach Linthal zurück und kömmt auf den Abend wieder nach Glarus, um die Post nach Linththal zurückzuführen. Aus dem Kleinthal kömmt regelmässig dreimal die Woche (Montags, Donnerstags und Samstags) ein Fussbote nach Glarus, der an demselben Tage ins Thal zurückkehrt.“

Nicht ohne patriotische Befriedigung wird bei demselben Anlass (l. c. pag. 510) bemerkt: „Die Postverwaltung war stets bemüht, das Postwesen nicht nur nach aussen zu vervollkommen, sondern auch im Innern des Landes zu ordnen und alle Ortschaften an den Wohlthaten desselben theilnehmen zu lassen.“ Ich weiss auch aus eigener Erinnerung, mit welchem Stolze Bürger

¹⁾ „Der Gewinn, den das Postwesen dem Lande abwirft, beträgt jährlich etwa 4000—5000 Gulden. Im Jahr 1841 betrug er 5231 fl., im Jahr 1842 4448 fl. Auf der Tagroute nach Zürich warfen 3884 Reisende ab 2607 fl. 59 kr.; auf der Tagroute nach Wesen 1872 Reisende 1167 fl. 38 kr.; auf der Nachtroute nach Wesen 797 Reisende 550 fl. 15 kr.; auf allen drei Routen 6353 Reisende.“ (Gemälde des Kantons Glarus, pag. 510.)

des Grosstals von ihrem „Pöstchen“ redeten, das täglich einmal das Grosstal durchfuhr. Noch war es nur ein Einspänner, und doch was für eine glänzende Sache in den Augen einer Menschheit, die eben noch nicht durch alle möglichen Bedürfnisse verwöhnt war! „Aber, Frau Pfarrer, d's Pöstli!“ so hör ich noch meinen Vater sel. ausrufen. Als im Jahr 1845 die Kirchgemeinde Betschwanden ihn zum Pfarrer berufen, und daraufhin zwei Vorsteher nach Gretschins kamen, um ihn zur Annahme der Stelle zu bewegen, wandten sie sich, als ihre bisher vorgebrachten Gründe noch nicht ganz durchgeschlagen, auch an meine Mutter sel., und dabei glaubte einer der Abgeordneten einen Haupttrumpf auszuspielen, indem er ihr die nahe Verbindung mit Glarus und Ennenda ausmalte und bei solcher Gelegenheit mit richtigem Hinterländerstolz es ihr bemerkte: „Aber, Frau Pfarrer, z'Pöstli.“ Eben diese Worte rief ihr deshalb der Vater später oftmals neckend ins Gedächtnis, als dann aus dem des Tages nur einmal fahrenden Einspänner eine täglich zwei Mal fahrende *zweispännige* Postkutsche wurde. Und wenn nun jener biedere Ratsherr (Dan. Kundert) es gar noch erlebt hätte, dass aus der zweispännigen Postkutsche sogar ein stolzer Vierspänner geworden und dass endlich auch über diesen Vierspänner zur Tagesordnung geschritten wurde, weil nun an seine Stelle das Dampffross getreten!

Damit bin ich indessen auch schon richtig in die Gegenwart, in die Zeit der *eidgenössischen* Post herabgerückt, und stehe ich damit auch am Ende meiner Arbeit, die ja nur auf das glarnerische Postwesen¹⁾ sich beziehen sollte.

¹⁾ Wie mir durch Herrn Dr. Schindler mitgeteilt wird, enthält das glarnerische Archiv noch einige Reliquien der weiland glarnerischen Postherrlichkeit: Vier Siegelstempel (der Hauptstempel mit dem glarnerischen Wappen, von einem Posthörnchen gekrönt und eingefasst von zwei Lorbeerkränzen und der Umschrift: Cantonal Postamt Glarus; die drei kleinern mit dem Wahrzeichen der Postverwaltung, einem eleganten Posthörnchen, und der Umschrift: (Postamt des Cantons Glarus), ein Farbstempel (Cantonal-Postamt Glarus; kein Datumstempel) und zwei Blechschilder, von denen der grössere, der das Wappen des Kantons Glarus und darüber wieder ein Posthörnchen zeigt, offenbar für den Postconducteur bestimmt war.

Schade, dass nicht auch die alte „Diligence“ dem Archiv oder der historischen Sammlung einverleibt werden konnte. Sie hätte zumal für künftige Geschlechter entschieden Wert gehabt.

Als 1848 der neue Bund erstanden, war es bei der damaligen Entwicklung von Handel und Verkehr ganz selbstverständlich, dass an Stelle der Kantone der Bund die Leitung des Postwesens übernahm. § 33 der 1848er Verfassung stellte fest:

„Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bund übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft nach den gleichen möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden nähern Bestimmungen:
 - a) Die Kantone erhalten jährlich die Durchschnittssumme des reinen Ertrages, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen auf ihrem Kantonalgebiete bezogen haben.

Wenn jedoch der reine Ertrag, welchen der Bund vom Postwesen bezieht, für Bestreitung der Entschädigung nicht hinreicht, so wird den Kantonen das Mangelnde nach Verhältnis der festgesetzten Durchschnittssummen in Abzug gebracht.

- b) Wenn ein Kanton vom Postwesen unmittelbar noch gar nichts, oder in Folge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrages bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiet demjenigen Kanton, der dasselbe gepachtet hatte, erweislichermassen rein ertragen hat, so sollen solche Verhältnisse bei Ausmittlung der Entschädigungssumme billige Berücksichtigung finden.
 - c) Wo die Ausübung des Postregals an Privaten abgetreten worden ist, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung.
 - d) Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit dasselbe zum Gebrauch

tauglich und erforderlich ist, gegen eine den Eigenthümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen.

- e) Die eidgenössische Verwaltung ist berechtigt, die gegenwärtig für das Postwesen bestimmten Gebäulichkeiten gegen Entschädigung entweder als Eigenthum oder aber nur miethweise zur Benutzung zu übernehmen.

Wir können diesen § 33 der Bundesverfassung von 1848 als den Sarg des von uns beschriebenen *glarnerischen* Postwesens¹⁾ betrachten, oder noch lieber als die Puppe, in welcher die Raupe des glarnerischen Postwesens sich vergraben, um als eidgenössischer Schmetterling sein fröhlich Auferstehen zu feiern. Es liegt deshalb auch ausser meiner Aufgabe, Ihnen auch noch zu erzählen, in welchem Masse die Tätigkeit der Post in diesen seither verflossenen 46 Jahren sich entwickelt hat, welche Vorteile aus der Wegräumung der alten kantonalen Schlagbäume²⁾ und der Einführung einheitlicher für die ganze Schweiz gültiger Taxen erwachsen, welche Erleichterungen die eidgenössische Postverwaltung durch Einführung der Frankomarken³⁾, Korrespondenzkarten,

¹⁾ Ein Stücklein *glarnerischen* Postwesen setzte sich allfalls — wenigstens für den *amtlichen* Verkehr — in der früher viel benutzten „Landjägerpost“ bis in die neuesten Tage fort.

²⁾ Wenn ein Brief von Glarus nach Lausanne zu senden war, hatte der Glarnerbote ihn dem Zürcherboten zu übergeben und von diesem seine Gebühr (4—8 Kreuzer) zu erheben; der Zürcherbote seinerseits übergab ihn dem Aargauerboten und zog von diesem ausser der von ihm bezahlten Taxe des Glarnerboten auch für sich eine gesetzlich bestimmte Gebühr ein; der Bernerbote sodann hatte dem Aargauerboten nicht bloss die glarnerische und zürcherische Taxe zu entschädigen, sondern auch die aargauische Gebühr beizulegen. Auf diese Weise schwoll das Porto, bis der Brief nach Lausanne gelangte, ordentlich an. Dass es bei dieser Gelegenheit auch mancherlei oft unangenehme Abrechnungen gab, versteht sich.

³⁾ Während die Postverwaltungen mehrerer anderer Kantone im letzten Jahrzehnt ihrer Tätigkeit bereits Frankomarken zur Verwendung brachten, hatte die glarnerische Post diesen Fortschritt nicht mehr nachgeahmt; die Kleinheit ihres Gebiets mochte sie davon zurückhalten, dann aber auch der Umstand, dass die meisten Briefe unfrankirt versandt wurden. Letzteres geschah nicht bloss aus Mangel an Höflichkeit, sondern noch mehr, weil man glaubte, die unfrankirten Briefe kommen sicherer und schneller ans Ort als die frankirten. Habe man frankirt, so habe der Postmeister schon seinen Lohn und sei ihm

der Geldanweisungen u. a. dem verkehrtreibenden Publikum, d. h. im Grunde jedermann geboten, wie schliesslich — unter Mitwirkung eines Glarners (Bundesrat Dr. J. Heer) — ein Weltpostverein selbst die nationalen Schranken zu einem guten Teil glücklich überwunden.

Ich füge lediglich noch bei, dass die nach Bestimmung des mitgeteilten § 33, ^{4, a} für den Kanton Glarus zu leistende Postentschädigung auf Grund der 1844, 45 und 46 dem Kanton erwachsenen Reinerträge auf 10,329 Fr. ¹⁾ festgestellt worden, welcher Betrag bis zum Jahr 1874, d. h. bis zur Annahme der neuen Bundesverfassung zum grösseren Teil (nicht vollständig) einging. Er wurde jeweilen zu Gunsten der bekannten Strassen- und Hochbautenschuld, d. h. für Verzinsung und Tilgung der Schuld, die das in den 1830er und 1840er Jahren geschaffene Strassennetz verursacht, verwendet, welchem Zwecke seit den 1830er Jahren auch schon die Erträge des glarnerischen Postwesens hatten dienen müssen. ²⁾ Es war wohl ein glückliches Zusammentreffen, dass fast im gleichen Jahr mit der Einführung der neuen Bundesverfassung von 1874, d. h. dem Wegfall der eidgenössischen Postbeiträge auch die Tilgung der Strassen- und Hochbautenschuld zur vollendeten Tatsache geworden.

deshalb nicht viel daran gelegen, ob der Brief auch richtig an seine Adresse gelange; habe er dagegen sein Porto dafür einzuziehen, so sehe er schon zu, den Brief möglichst bald an Mann zu bringen und sein Geld in Empfang zu nehmen. Dieses Vorurteil hat auch, wie ich weiss, noch in den 50er und 60er Jahren manche veranlasst, gerade Briefe, an denen ihnen gelegen war, nicht zu frankieren.

¹⁾ Auf Grund derselben Rechnung sollte Zürich jährlich 232,138 Fr., Waadt 207,812 Fr., Bern 249,252 Fr. erhalten, während Schwyz nur 2,857 Fr., Obwalden nur 342 Fr. und Nidwalden sogar nur 228 Fr. zu erwarten hatten.

²⁾ 1817—29 hatte man die Erträge des Postwesens für Gründung eines Kornfonds bestimmt, welcher den Zweck hatte, für Zeiten der Teuerung als Notpfennig bei Seite gelegt zu werden. Bis zum 30. Juni 1842 war er durch Zuschlag der Zinsen auf 36,238 fl. angewachsen. Später wurden auch die Zinsen des Kornfonds eine Reihe von Jahren für Verzinsung und Amortisation der Strassen- und Hochbautenschuld verwendet. 1887 aber bestimmte ihn die Landsgemeinde als Grundstock eines Irrenhausfonds. Er betrug damals 157,000 Fr.