

Zeitschrift: Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Thurgau
Band: 90 (1953)
Heft: 90

Artikel: Das Postwesen im Thurgau bis 1848
Autor: Kolb, J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-585129>

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: 23.02.2026

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

Das Postwesen im Thurgau bis 1848

Von J. Kolb, alt Postverwalter, Frauenfeld

*Eine Gabe zur Hundertfünfzig-Jahrfeier
des Kantons Thurgau*

INHALT

Einleitung	3
------------------	---

I. Teil

1. Von den Anfängen bis 1798	5
2. Helvetik 1798–1803	13

II. Teil

1. Von der Helvetik zur kantonalen Post 1803–1806	20
2. Der «Huber Both»	26
3. Verpachtung des Postregals an Zürich 1807	28
4. Die Einführung der neuen Postordnung	34
5. Erneuerung des Vertrags im Jahr 1816	43
6. Postregalverletzungen. Allerlei Verbesserungen	47
7. Kritik und ihre Wirkung 1833–1839	51
8. Die Anfänge der Bodenseeschiffahrt. Romanshorn wird Seehafen	60
9. Der Übergang des Postwesens in Schaffhausen an Thurn und Taxis 1833	64
10. Zürich und St. Gallen bewerben sich um die thurgauische Post 1839	66
11. Angebot der Thurn und Taxischen Postverwaltung 1840	74
12. Der letzte Vertrag mit Zürich 1842	74
13. Enttäuschung der Postverwaltung Zürich 1844	93

III. Teil

Von der kantonalen zur eidgenössischen Post

1. Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen	104
2. Der Weg zur Bundesverfassung und zur eidgenössischen Post ...	109
3. Schlußwort	119

Anhang

1. Poststellen im Kanton Thurgau von 1807 bis 1848	121
2. Botenkurse, Postbureaux, Botenkreise und Kursierungszeiten im Thurgau vom 20. August 1844	125
3. Botenkurse, Postbureaux, Botenkreise und Kursierungszeiten im Thurgau vom 1. Oktober 1846	127

Einleitung

Im März 1803 wurde der Thurgau gleich den andern Ständen selbständiger Kanton. Als solchem stand ihm gemäß Beschuß der Tagsatzung das Postregal zu, das heißt: das alleinige Recht zur Besorgung des Postwesens in seinem Gebiete. Bis anhin haben sich nur einige kurze Abhandlungen mit der Handhabung dieses Regals und mit dem Ausbau des Postwesens im Thurgau befaßt. Es soll deshalb versucht werden, auf Grund der in den Archiven vorhandenen Akten davon eine einläßliche Darstellung zu geben.

Unter dem Begriff «Post» verstehen wir heute jene öffentliche Verkehrseinrichtung, die dem regelmäßigen Transport von Briefen, Paketen, Personen, Nachrichten und Geld zu jedermanns Gebrauch dient. Deren Hauptmerkmale sind Einheitlichkeit der Taxen, sowie Regelmäßigkeit und Sicherheit der Beförderung. Diese Eigenschaften fehlten den ältesten, postähnlichen Verkehrseinrichtungen, wie beispielsweise den Verkehrslinien der römischen Staatspost, dem «Cursus publicus», der zur Zeit der Römerherrschaft auch den Thurgau berührte, aber ausschließlich den Zwecken der Regierung und der Heeresleitung diente. Das Gleiche trifft zu bei den später folgenden Klosterboten und verschiedenen andern Privatboten. Immerhin erfüllten auch gewisse Privatboten eine wichtige Aufgabe. Wir ersehen dies aus Pupikofers «Geschichte der Landgrafschaft Thurgau», II, S. 819, wonach Boten zweimal in der Woche in Frauenfeld und an andern Orten, wo die durchfahrenden Posten Ablagen hielten, die für die Landgemeinden bestimmten Briefsachen abholten. Diese Boten besorgten sodann die Zustellung an die Empfänger, gegen Bezug zusätzlicher Gebühren. Wenn auch im Thurgau bis anfangs des 19. Jahrhunderts ein geordnetes Postwesen fehlte, so war auf diesem Wege doch ein bescheidener Postverkehr möglich. Hand in Hand mit der einsetzenden Verkehrsentwicklung erfolgte ein Ausbau des Postwesens. Als einziges öffentliches Verkehrsmittel bis zum Bau der Eisenbahnen erfüllte der Postwagen im Reisedienst eine für die damaligen Verhältnisse sehr wichtige Aufgabe, ja es kam zu einer eigentlichen Blütezeit des Postreisedienstes. Gleichzeitig gab die Einrichtung von regelmäßigen Postwagenkursen Anlaß zu besserm Ausbau der Straßen, womit der auf die Straßenbenützung angewiesenen Öffentlichkeit sehr gedient war.

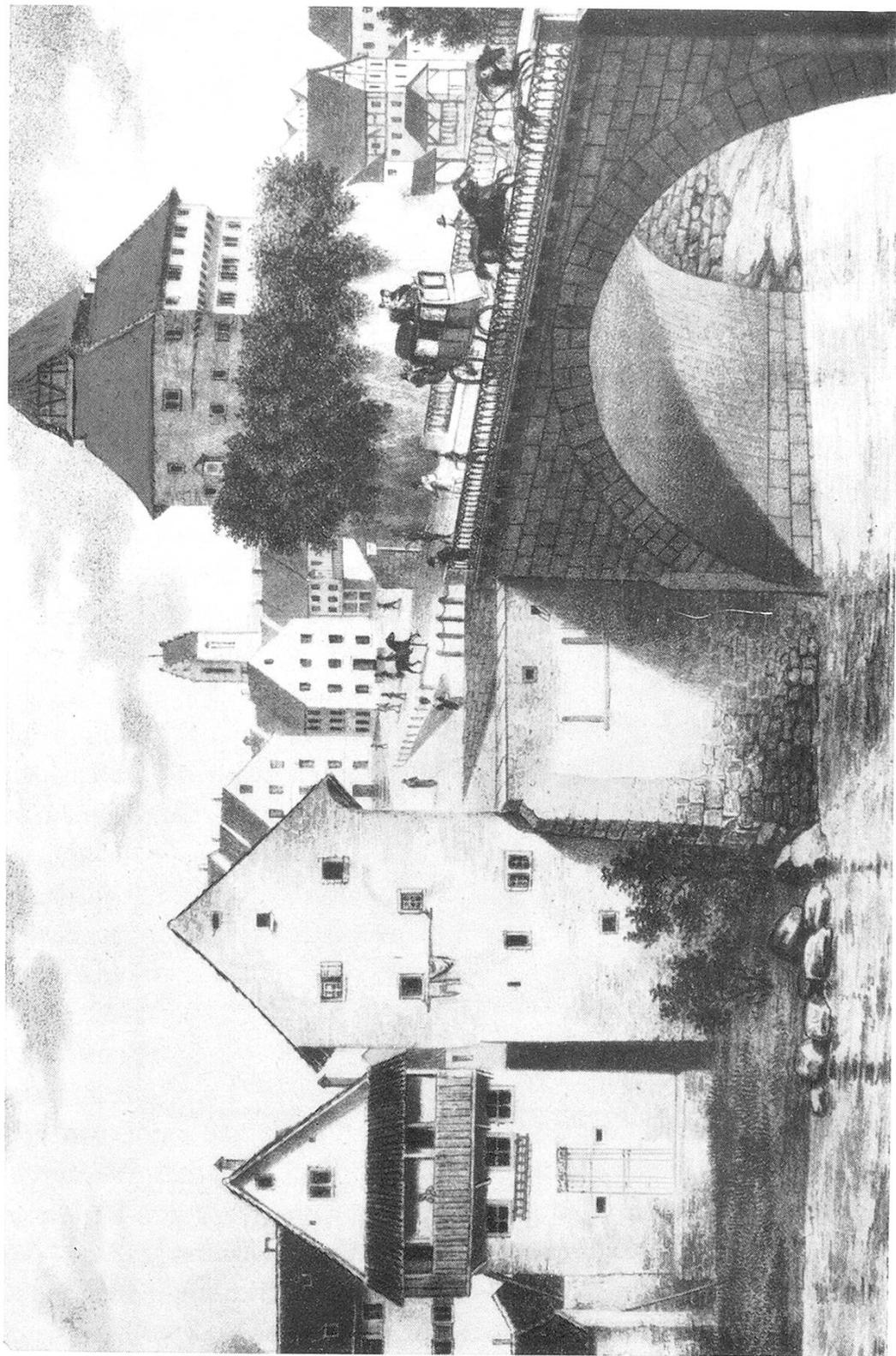
Bei der Bearbeitung des ziemlich umfangreichen Materials bin ich gelegentlich auf scheinbare Nebensächlichkeiten gestoßen, die aber doch im Zusammenhang mit der zu behandelnden Frage stehen und auf die ich deshalb nicht verzichten wollte.

Zum Schlusse recht herzlichen Dank an Herrn Staatsarchivar Dr. Bruno Meyer für seine vielen Bemühungen, besonders für seine wertvollen Winke und Ratschläge, die mir die Abfassung dieser Arbeit erleichterten. Ebenso herzlichen Dank an Herrn alt Rektor Dr. E. Leisi für die Durchsicht des Manuskripts und dem Vorstand des Historischen Vereins des Kantons Thurgau für die Entgegennahme dieser Arbeit als Beitrag zur vaterländischen Geschichte. Die Klischees für das Stadtbild mit dem Schloß und der ausfahrenden Postkutsche, ferner für ein Thurgauer Postbotenschild und einen Fahrschein der Zürcher Postadministration von Frauenfeld nach Zürich, wurden in sehr verdankenswerter Weise vom PTT-Museum in Bern zur Verfügung gestellt.

Hinsichtlich der benützten Quellen und Literatur wird auf die laufenden Anmerkungen verwiesen. Die dabei verwendeten Abkürzungen bedeuten: STAF = Staatsarchiv Frauenfeld, STAZ = Staatsarchiv Zürich.

Frauenfeld, im September 1952

Der Verfasser

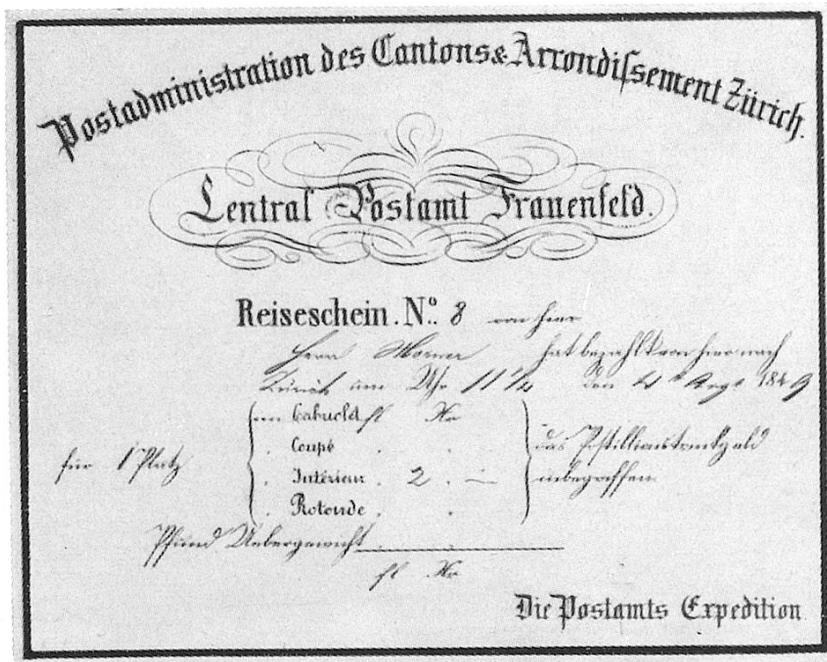


Ausfahrt der Zürcher Postkutsche beim Schloß Frauenfeld um 1840

Nach Lithographie von S. C. Weber



Thurgauer Postbotenschild aus der Zeit vor 1850



Fahrtschein der Zürcher Postadministration für die Strecke Frauenfeld – Zürich, Interieur, vom 4. August 1849.
Die Formulare der früheren kantonalen Post mußten auch im Jahr 1849 noch verwendet werden

I. Teil

1. Von den Anfängen bis 1798

Im Vergleich zu den übrigen Kantonen ist im Thurgau ein geordnetes Postwesen sehr spät eingerichtet worden, nämlich erst anfangs des 19. Jahrhunderts. Schuld daran war zweifellos das Jahrhunderte dauernde Untertanenverhältnis der Thurgauer, wodurch die freie Entwicklung von Handel, Industrie und Gewerbe stark gehemmt wurde und überdies viele Leute die Schreibkunst nicht beherrschten. Das Zeitungswesen war damals erst im Werden begriffen. Die Folge davon war, daß sich in jener Zeit kein großes Bedürfnis für Nachrichtenvermittlung geltend machte. Anders lagen die Verhältnisse bei den Nachbarkantonen. So hat die Stadt St. Gallen das Verdienst, die erste schweizerische Post eingerichtet zu haben. Schon im 14. Jahrhundert blühte in der Gallusstadt die Leinwandindustrie, deren Hauptverkehr sich mit Nürnberg abwickelte. Aus diesem Verkehr heraus entstand anfangs des 15. Jahrhunderts der erste regelmäßige Botenkurs von St. Gallen über Lindau - Ulm nach Nürnberg, über dessen Benützung durch Private der Rat von St. Gallen Vorschriften erließ.¹ Dieses sogenannte Nürnberger-Ordinari mußte 1681 unter dem Druck der Thurn und Taxisschen Postverwaltung ab Lindau eingestellt werden.

Auch mit Lyon unterhielt St. Gallen rege Handelsbeziehungen, die 1575 zur Einrichtung eines vierzehntägigen Fußbotenkurses von St. Gallen über Münchwilen - Eschlikon - Aadorf - Winterthur - Zürich - Bremgarten - Lenzburg - Solothurn - Murten - Lausanne - Genf nach Lyon führten.² An dieser neuen Verbindung beteiligten sich mit Übernahme eines entsprechenden Kostenbetrages die daran ebenfalls interessierten Geschäftsleute von Zürich, Schaffhausen, Basel, Genf, ferner einige Städte im Ausland wie Biberach, Ulm, Augsburg, Nürnberg und Lyon. Die Reise des Fußboten nach Genf dauerte fünf Tage. Dessen Weg führte wohl durch thurgauisches Gebiet, doch hatte dieser Botenkurs für unsern Kanton keine eigentliche postalische Bedeutung.

Dem offenbar gut rentierenden Lyoner-Ordinari erwuchs bald eine gefährliche Konkurrenz. Das Kaufhaus Peyer in Schaffhausen richtete 1585 einen eigenen

¹ Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

² Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

Botenkurs von Schaffhausen nach Lyon ein, welcher dank seiner verkürzten Beförderungsdauer die Postsachen von Nürnberg und Augsburg an sich zu ziehen vermochte.¹ Das bedeutete eine erhebliche Benachteiligung der Botenverbindung von St. Gallen über Zürich nach Lyon und führte in der Folge zu ständigen Rivalitäten zwischen St. Gallen und Schaffhausen. Schließlich wurde eine Einigung in der Weise getroffen, daß der 1619 in einen Botenritt umgewandelte und ab 1624 alle Wochen verkehrende Kurs nach Lyon im wöchentlichen Wechsel bald von Schaffhausen, bald von St. Gallen ausgeführt wurde. Der Schaffhauser Bote übernahm jeweils die zu befördernden Briefe aus St. Gallen in Schaffhausen und der St. Galler Bote die Briefe aus Schaffhausen in Bülach.

Der Thurgau wurde durch einen Botengang von Basel über Schaffhausen - Frauenfeld - Wil - St. Gallen berührt, der ab 1645 wöchentlich ausgeführt und 1652 durch einen Postreiter ersetzt wurde.² Ab 1763 waren es zwei wöchentliche Kurse, die jedoch in der Hauptsache dem Durchgangsverkehr dienten und für das thurgauische Gebiet von geringer Bedeutung waren. Daß in Frauenfeld mit den Boten Briefsachen zur Weiterbeförderung ausgewechselt wurden, darf ohne weiteres angenommen werden.

Etwa seit Mitte des 17. Jahrhunderts verkehrte wöchentlich der Nuntiaturbote mit Pferd und Wagen zwischen Luzern - Zürich - Frauenfeld - Pfyn und Konstanz. Die Nuntiatur in der Schweiz war bereits am 2. Mai 1579 durch ein Dekret Gregors XIII. eingerichtet worden, zum Zwecke, wieder Ordnung ins kirchliche Leben zu bringen, die Geistlichkeit in moralischer und theologischer Hinsicht besser zu erziehen und regelmäßig Visitationen in den Diözesen vorzunehmen.³ Da zur Diözese Konstanz das ganze Gebiet der Schweiz vom Thurgau bis in die Innerschweiz gehörte, war sie ebenfalls der Aufsicht des Nuntius unterstellt. Dieser Umstand, ferner die damaligen politischen Verhältnisse und das Fehlen geordneter Postverbindungen, werden den Nuntius zur Errichtung einer eigenen wöchentlichen Botenverbindung mit der wichtigen Bischofsstadt Konstanz bewogen haben. In Anbetracht der Tatsache jedoch, daß die Einmischung der neuen Nuntiatur da und dort Anstoß erregte und selbst von vielen katholischen Geistlichen aus nahe liegenden Gründen nicht immer gerne hingenommen wurde, weshalb der Nuntius seinen Wohnsitz in Luzern wiederholt unterbrechen mußte, darf angenommen werden, der Nuntiaturbote nach Konstanz sei frühestens Mitte des 17. Jahrhunderts eingesetzt worden. Genaue Anhaltspunkte konnten bis jetzt nicht gefunden werden.

¹ Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

² Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

³ Joh. Georg Mayer, Konzil von Trient, und Ant. Phil. v. Segesser, Rechtsgeschichte Stadt Luzern, Band 4.

Der Nuntiaturbote vermittelte auch Korrespondenzen für andere katholische Auftraggeber. So konnten wir im Pfarrarchiv Herdern Briefe vom Kloster St. Urban an den P. Statthalter der damaligen Herrschaft Herdern entdecken mit dem Leitvermerk «durch Nuntiaturbote zu befördern». Dieser Bote wird die Briefe bei seiner Durchfahrt durch Frauenfeld einer Vertrauensperson übergeben haben, wo sie der Adressat in Empfang nehmen konnte.

1698 wird erstmals ein Bote erwähnt, der jeden Freitag von Zürich aus die Briefsachen nach Frauenfeld, Stein am Rhein und Konstanz vermittelte.¹ Ferner bestanden um jene Zeit private wöchentliche Postverbindungen zwischen St. Gallen und Bischofszell, mit Ausdehnung bis nach Konstanz (1750) sowie zwischen St. Gallen und Arbon.²

Mitte des 18. Jahrhunderts, das genaue Datum ist nicht bekannt, stellte das Postamt Schaffhausen eine wöchentliche Botenverbindung über Stein am Rhein, Steckborn, Gottlieben nach Konstanz her.³

Nachdem Bern 1735 die erste Postwagenverbindung in der Schweiz zwischen Bern und Zürich errichtet und sie 1740 bis Schaffhausen ausgedehnt hatte, wollten die St. Galler nicht zurückbleiben. Sie beauftragten den Ochsenwirt Näf in St. Gallen mit der Führung eines zweirädrigen, zweiplätzigen Postkabrioletts auf der Strecke St. Gallen - Winterthur - Zürich.⁴

Zur Verbesserung der Verbindungen zwischen Konstanz und Zürich richtete 1760 Johann Katzenmeyer in Konstanz mit einem Pferd und einem Wägelchen eine wöchentliche Botenfahrt nach Zürich ein.⁵ Es war dies die sogenannte «Katzenmeyersche Fuhre», die den Weg von Konstanz über Gottlieben - Seerücken - Müllheim - Pfyn - Frauenfeld - Winterthur - Zürich nehmen mußte, da eine Straße von Steckborn nach Pfyn damals noch fehlte. Das Geschäft ging gut. Bald brauchte es zwei, dann drei und später sogar vier Pferde. Im weitern meldet die Chronik, Katzenmeyer habe vorn auf seinem Frachtwagen einen Kutschenkasten angebracht und mit den Güterstücken auch Personen befördert. Nach dem Tode Johann Katzenmeyers führte sein Sohn Fidelis den Betrieb weiter bis zu dessen Aufhebung beim Übergang des thurgauischen Postwesens an die Postverwaltung Zürich im Jahre 1807.

Mit der fortschreitenden Zeit scheint sich auch im Thurgau, namentlich in Frauenfeld, das Bedürfnis für einen besser eingerichteten Postdienst gezeigt zu haben. Dies war offenbar der Grund zu einer Bittschrift des Johann Peter Möri-

¹ Laible Joseph, Geschichte der Stadt Konstanz und Umgebung.

² Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

³ Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

⁴ Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

⁵ Ruppert Ph., Konstanzer Beiträge zur badischen Geschichte.

kofer von Frauenfeld, worin er am 2. November 1762 die zürcherische Postverwaltung um die Erlaubnis ersuchte, in Frauenfeld ein Postbureau zu eröffnen. Das Gesuch wurde jedoch abgelehnt mit der Begründung, ein Postbureau in Frauenfeld sei nicht nötig und es bestünden «unübersteigliche Difficultäten».¹

Schon 1764 erneuerte Mörikofer, unterstützt von seinen Mitbürgern Jos. Niklaus Rogg, Amtsschreiber, und Hans Caspar Fehr, Amtsschreiber, sein Gesuch an die Regierung des Kantons Zürich. Die Gesuchsteller wünschten Übertragung des Postregals für die Landgrafschaft Thurgau an sie und verpflichteten sich, zwei wöchentliche Postverbindungen mit Zürich herzustellen, ferner wöchentliche Verbindungen der größern Orte unter sich, pünktliche allgemeine Postbesorgung, Bezug mäßiger Taxen und dazu die Einführung einer Postmessagerie für schwere Sachen. Auch dieses Gesuch wurde auf Antrag des Kaufmännischen Direktoriums in Zürich, dem seit 1662 die Leitung des zürcherischen Postwesens unterstellt war, abgelehnt.

Eine 1780 eingerichtete Landkutsche zwischen Zürich und Stein am Rhein, mit Abgang in Stein jeden Dienstag und Rückfahrt ab Zürich jeden Mittwoch, kam bereits 1784 wieder in Wegfall.²

In einer Bekanntmachung vom 8. April 1782 teilte das Postamt Konstanz mit, daß künftig alle Donnerstage ein Kaiserlicher Reichspostwagen von Konstanz nach Radolfzell - Stockach - Engen - Donaueschingen - Villingen und weiter bis Kehl und Straßburg geführt werde, der auch Personen und Waren nach Schaffhausen vermittele.³ Man möge sich bei Ferdinand Mayer zum Adler in Konstanz melden.⁴ Zu gleicher Zeit verkehrte eine private Kutsche mit Postbeförderung von Basel über Schaffhausen nach Konstanz.⁵

Am 15. März 1785 ratifizierte die engere Postkommission Zürich auf Antrag der Stadtkanzlei Frauenfeld ein Abkommen mit Jakob Schuppli in Frauenfeld als «Zürcher Boten».⁶ Er hatte als Nachfolger des wegen Altersbeschwerden zurückgetretenen Jakob Struppler wöchentlich zweimal, das heißt jeden Dienstag und Freitag, mit einem Karren und einem Pferd alle ihm von Frauenfeld und Umgebung anvertrauten Briefschaften und Pakete nach Zürich zu vermitteln. Ebenso in umgekehrter Richtung. Die Taxe wurde festgelegt auf zwei Kreuzer für einen einfachen und drei Kreuzer für einen doppelten Brief. Dem Boten Schuppli war es verboten, mit andern Neben- oder fremden Boten Abkommen

¹ STAZ, A 57.

² Postarchiv Zürich, Postverbindungen in Zürich.

³ Konstanzer Wochenblatt 1782, Archiv Konstanzer Zeitung.

⁴ Mayer wurde auf 1. Januar 1786 zum K.K. Postmeister in Konstanz ernannt.

⁵ Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

⁶ STAZ, A 57.

zu treffen, die das Interesse der zürcherischen Postverwaltung schädigen könnten; besonders war es ihm auch verboten, Berner- und Konstanzerbriefe zu vermitteln. Er hatte 1000 Gulden Kaution zu hinterlegen. Als neuer Zürcherbote folgte 1789 Antonius Müller in Islikon.

Arbon verbesserte 1783 seine Verkehrsverhältnisse durch Einrichtung einer Botenfahrt mit Pferd und Wagen von Arbon nach Zürich, die wöchentlich ausgeführt wurde, abwechslungsweise durch die Boten Johannes Rutischhauser in Hemmrischwil und Hans Ulrich Fatzer in Horn. Fatzer besorgte nebstdem alle vierzehn Tage eine Botenfahrt nach Rheineck.¹

In einem Schreiben vom 14. Januar 1806 an den Kleinen Rat beklagte sich Rutischhauser über Fatzer, der ihm das Botenwesen nach Zürich streitig mache und es ihm eventuell zu kaufen geben wolle. Damit könne sich jedoch Rutischhauser niemals einverstanden erklären. Seit mehr als zwanzig Jahren habe er die Botenfahrt von Arbon nach Zürich, die ihm von der damaligen Regierung und der Kaufmannschaft anvertraut war, «mit Gschrift und Geschier, Pferd und Wagen gänzlich eingerichtet» alle vierzehn Tage zu jedermanns Zufriedenheit ausgeführt. Er ersuche die Kantonsregierung um Schutz, damit er die Zürcherfahrt auch künftig alle vierzehn Tage ausführen könne, ansonst er mit seiner Familie in die dürftigste Armut versetzt würde. Distriktspräsident Sauter in Arbon empfahl dieses Gesuch zur Entsprechung, mit der Begründung, beide Boten hätten bis anhin bei der abwechslungsweisen Besorgung dieses Botendienstes ihr Auskommen gefunden. Dies wäre jedoch dann nicht mehr der Fall, wenn gleichzeitig beide Boten jede Woche nach Zürich fahren wollten, wie dies Fatzer offenbar einleiten möchte. Sie würden sich gegenseitig ruinieren.

Als den Boten nach Abschluß des Postvertrags mit Zürich die Vermittlung der regalpflichtigen Briefe, Geldcoups und Zeitschriften untersagt und das Botenwesen überhaupt neu geordnet wurde, beklagte sich Rutischhauser am 14. Juli 1807 neuerdings beim Kleinen Rat wegen seines Verdienstausfalls und ersuchte um Ausrichtung einer Entschädigung. Der Kleine Rat lehnte dieses Begehren ab, ernannte aber Rutischhauser, allerdings erst 1809, zum Polizeiwächter des Distrikts Arbon.

Im Jahr 1788 gab der Lohnkutscher Jakob Schmid in Konstanz bekannt, er werde künftig während des ganzen Jahres je am ersten Tag des Monats mit einer gut eingerichteten vierplätzigen Kutsche von Konstanz bis Genf nach folgendem Fahrplan fahren: 1. Tag bis Winterthur, 2. Tag vormittags bis Zürich und abends bis Baden, 3. Tag bis Murgenthal, 4. Tag bis Bern, 5. Tag bis Payerne, 6. Tag

¹ STAF, VI. 130.1.

bis Lausanne, 7. Tag Ankunft in Genf. Der Fahrpreis von Konstanz bis Genf betrage 6 Neuthaler zu 2 Gulden 45 Kreuzer oder 16 Gulden 30 Kreuzer, nebst 40 Pfund Hardes, das gratis befördert werde.¹ Zu gleicher Zeit waren Verhandlungen im Gange zwischen der Postverwaltung in Zürich und der Reichspostverwaltung in Augsburg über gemeinschaftliche Führung eines Postwagens Konstanz – Zürich.² Offenbar wurde mit der Einrichtung dieser offiziellen Postwagenverbindung nicht nur eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse, sondern dazu eine Konkurrenzierung der bereits seit 1760 bestehenden und bisher geduldeten «Katzenmeyerschen Fuhr» bezweckt. Als im Juli 1788 das erste Projekt für die neue Postkursführung vorlag, mußte es Zürich daran gelegen sein, die mit dem Lohnkutscher Jakob Schmid auftauchende neue Konkurrenz auszuschalten. Dies geschah mit einem Polizeibefehl, es sei Schmid bei seiner Ankunft in Zürich anzuhalten und samt seiner Voiture zum Posthaus zu führen.

Die Verhandlungen zwischen den beiden Postverwaltungen führten am 22. Februar 1790 zur Unterzeichnung einer Vereinbarung mit folgenden hauptsächlichsten Bestimmungen:

Vom 1. April 1790 an wird jeden Montag von Konstanz über Frauenfeld und Winterthur nach Zürich eine Postkutsche geführt, ebenso in der Gegenrichtung. Der Abgang in Konstanz erfolgt im Sommer zwischen 7 und 8 Uhr und im Winter zwischen 8 und 9 Uhr, und abends 8 Uhr, das heißt vor Torschluß, die Ankunft in Zürich. Vierteljährlich wird Rechnung gestellt. Vom Gewinn oder Verlust entfallen auf das Postamt Konstanz $\frac{5}{12}$ und auf das Postamt Zürich $\frac{7}{12}$. Die Postillione sollen weder Livree noch Schilder führen. Zum bereits bestehenden Postbureau Winterthur ist ein weiteres Bureau in Frauenfeld einzurichten. Die Bestellung des «Postcommis» in Frauenfeld wird der Postdirektion Zürich überlassen. Mit dem Postwagen beförderte Ware soll nur dann umgeladen werden, wenn sonst der Übergang über die Thur bei Pfyn nicht möglich wäre. In einem solchen Falle, nämlich bei hohem Wasserstand, ist der Commis in Frauenfeld gehalten, mit der Zürcher Voiture bis an die Thur zu fahren und dort in persönlicher Gegenwart für die Überfahrt zu sorgen.

Die Passagiertaxen betrugen von Frauenfeld nach Konstanz 1 Gulden 20 Kreuzer und nach Zürich 2 Gulden. Für einen einfachen Brief von Frauenfeld nach Konstanz hatte man $1\frac{1}{2}$ Kreuzer, wenn doppelt, 2 Kreuzer, und wenn dreifach, 3 Kreuzer zu zahlen, für 1 Loth 2 Kreuzer. Nach Zürich waren die Ansätze 2, 3 und 4 Kreuzer, für 1 Loth 3 Kreuzer.

¹ STAZ, D 87-88.

² STAZ, D 87-88.

Die Postverwaltung Zürich ernannte zum «Postcommis» oder «Postspeditor» in Frauenfeld den Kreuzwirt Joseph Laurenz Rogg mit einer jährlichen Entschädigung von 44 Gulden R.V. Er hatte 4000 Gulden Bürgschaft zu leisten. Seine Aufgabe bestand darin, jeden Montag vormittags 11 Uhr die Postsachen mit den zwischen Zürich und Konstanz verkehrenden Postwagen auszuwechseln, die Ladungen anhand der Frachtscheine zu prüfen und die Überfahrt über die Thur in der schon erwähnten Art zu überwachen.

Mit Johann Katzenmeyer in Konstanz, dem Unternehmer der «Katzenmeyerschen Fuhre», wurde vertraglich vereinbart, den neuen Postwagen durch seinen Sohn jeden Montag früh mit vier Pferden bis nach Frauenfeld und abends zurück nach Konstanz zu führen gegen eine Entschädigung von 7 Gulden 30 Kreuzer für jede Fahrt und mit Bürgschaftsverpflichtung von 1000 Gulden.¹ Der Vertrag enthielt ferner Bestimmungen über die Behandlung der Reisenden und der Postsachen.

Das Abkommen vom 22. Februar 1790 über die Führung der Diligence Zürich - Konstanz wurde 1794 erneuert. Als der Kreuzwirt Rogg am 2. November 1795 starb, übernahmen seine Hinterlassenen die Postkutschenverwaltung in Frauenfeld.

Daß die «Katzenmeyersche Fuhre» trotz der 1790 eingerichteten Diligenceverbindung immer noch lebensfähig blieb, geht aus einer Klage der Postverwaltung Zürich hervor. Diese beschwerte sich 1794 über Konkurrenzierung der Diligence durch die «Katzenmeyersche Fuhre», die jeden Freitag in Zürich ankomme, und warf die Frage auf, wie diese unbequeme Konkurrenz verhindert werden könnte.² Offenbar standen Zürich keine Rechtsmittel zur Verfügung, dagegen einzuschreiten.

Eine weitere Postwagenverbindung führte Ende des 18. Jahrhunderts von Konstanz über Hub nach St. Gallen. Deren Betrieb lag in den Händen der zwei Unternehmer Gebrüder Hausammann in Hub bei Romanshorn einerseits und Ignaz Castelli und Enz in Konstanz anderseits. Wir behandeln diesen Postkurs, der in den folgenden Jahren zu allerhand Schriftwechsel Anlaß gab, in einem besondern Kapitel.

Es scheint, daß überdies auch ein Bedürfnis für Reisegelegenheit zwischen Konstanz und Chur vorhanden war. Beide Orte waren ja Bischofsstädte. Ein gewisser Fidel Jehle in Konstanz anerbte sich am 30. Dezember 1796 beim Magistrat der Stadt Konstanz, eine Landkutsche von Konstanz über St. Gallen und Rheineck bis Chur einzurichten, und ersuchte um Erlaubnis und Empfehlung.³

¹ STAZ, D 87-88.

² STAZ, D 87-88.

³ Stadtarchiv Konstanz, D I, Fasz. 40.

Über die Erledigung geben die Akten leider keine Auskunft. Eine solche Verbindung ist also nicht nachweisbar, zweifellos wurde sie nicht eingerichtet.

Um eine bessere Verbindung mit Zürich zu erhalten, stellte die Stadt Frauenfeld am 19. Juli 1798 bei der Postverwaltung Zürich das Gesuch, es sei der von Zürich über Winterthur - Elgg - Münchwilen nach St. Gallen geführte Postkurs künftig über Frauenfeld zu leiten.¹ Das Gesuch wurde abgelehnt und zwar mit folgender Begründung:

«Nach gefallenem Bericht muß man auf der Straße, die schlecht sein soll, von Frauenfeld nach Münchwilen zweimal durch die Murg passieren, welches sowohl im Winter wegen dem Gefrieren, als im Sommer wegen dem laufenden Wasser sehr gefährlich, ja die Straße dadurch inpracticabel sein könnte.»²

Es wurde Frauenfeld empfohlen, einen Boten nach Elgg zur Auswechslung der Postsachen mit dem dort durchfahrenden Postwagen zu senden.

Mit dem Jahr 1798 sind wir am Ende der alten Eidgenossenschaft angelangt. Bei dieser Gelegenheit dürfte ein zusammenfassender Rückblick auf die damaligen Postverhältnisse und deren Zersplitterung in unserm Lande angebracht sein.

Im Thurgau fehlte ein geordnetes Postwesen vollständig. Abgesehen von der 1790 von der zürcherischen Postverwaltung in Frauenfeld errichteten Postablage war in der ganzen Landgrafschaft noch keine einzige Poststelle vorhanden. Seiner Lage entsprechend war der Thurgau lediglich Transitgebiet für durchfahrende Postkurse, die allerdings nebenbei auch Nachrichten aller Art aus unserm Gebiete vermittelten.

Im übrigen Gebiete der Schweiz bestanden fünf verschiedene, von einander in jeder Hinsicht unabhängige Postverwaltungen, jede Verwaltung mit eigenen Tarifen und eigenen Vorschriften:³

In Zürich, St. Gallen und Basel wurden die dortigen Postwesen je durch das Kaufmännische Direktorium besorgt, in Schaffhausen durch die drei privilegierten Familien Meyenburg, Peyer und Stockar und in Bern durch die bekannte Postpächterfamilie Fischer. Diese Postverwaltungen betreuten auch den Postdienst in den übrigen Kantonen, soweit solche überhaupt postalisch bedient wurden.

¹ STAZ, A 57.

² Man kann sich fragen, ob dieser Bericht nicht auf einer Verwechslung beruht. Die Straße von Frauenfeld nach Münchwilen lief durch das Altholz nach Matzingen, dann weiter über Lachen nach St. Margarethen und überschritt die Murg nirgends; dagegen ging der Weg von Frauenfeld nach Elgg bei der Aumühle gleich zwei Mal über eine Furt durch die Murg.

³ Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848.

2. *Helvetica 1798–1803*

Mit dem Jahr 1798 kam die Überflutung der Schweiz durch französische Heere. An die Stelle der alten Eidgenossenschaft trat durch den Machtspurh Napoleons die «Eine und unteilbare helvetische Republik». Der neuen Ordnung mußten auch die verschiedenen Postwesen in der Schweiz weichen. Nach dem vernünftigen Grundsatz «Ohne Einheit kein Postsystem und ohne eine große Ausdehnung des Gebiets kein Vorteil im Betrieb» wollte die helvetische Republik die Nachteile der Vielgestaltigkeit der bisherigen Postwesen durch deren Vereinheitlichung und durch die Zentralisation der Oberaufsicht beseitigen. Mit einem dahin gehenden Beschuß des Vollziehungs-Direktoriums hatte sich die thurgauische Verwaltungskammer in ihrer Sitzung vom 9. Juli 1798 zu befassen.¹ Das Protokoll jener Sitzung enthält die wichtige Feststellung «es werde jener Beschuß lediger Dinge ad acta gelegt, da für einmal, *wo in unserm Kanton keine Postbureaux existieren*, keine Verfugungen deswegen zu treffen sind!» Damit wurde, was wir schon früher erwähnten, von kompetenter Seite einwandfrei festgelegt, daß 1798 im Thurgau überhaupt noch keine dem allgemeinen Verkehr dienende Poststelle und demzufolge auch kein geordnetes Postwesen vorhanden war.

Diese Feststellung wird ganz eindeutig bestätigt durch einen Schriftwechsel zwischen der thurgauischen Verwaltungskammer und dem Finanzminister, wobei zugleich die damals den Kanton Thurgau durchlaufenden Postwagen und Botenkurse übersichtlich zusammengestellt werden. Wir wollen den Inhalt des interessanten Dokuments mit dem genauen Wortlaut wiedergeben. Es handelt sich um einen Auftrag des Finanzministers vom 7. September 1798, ein thurgauisches Botenverzeichnis vorzulegen, worauf die thurgauische Verwaltungskammer am 25. September 1798 folgendes antwortet:²

«Beigebogen übersenden wir Euch ein Verzeichnis der in unserm Kanton angestellten und denselben durchlaufenden Postanstalten, Nebenboten und Botenschiffe, nebst einer Tabelle der Ankunft und des Abgangs in dem Hauptort unseres Kantons.

Etablierte Posten sind in dem Kanton Thurgau keine, *sowie keine Postbureaux*.

*I. Die durchlaufenden Postanstalten sind folgende:*³

- a. Die Diligencen oder Postwagen, so alle Montage von Zürich und Konstanz in Frauenfeld anlangen und gleichen Tages wieder dahin abgehen. Diese übernehmen Personen, Pakete, Groups und Briefe, welche von dorther kommen und so umgekehrt dahin gehen. Darüber

¹ STAF, *Helvetica*, Verwaltungskammer 64. Sitzung.

² STAF, *Helvetica*, Verwaltungskammer Nr. 1420.

³ Merkwürdigerweise enthält diese Aufstellung die Postwagenfahrten nicht, die jede Woche einmal zwischen Konstanz - Uttwil - Hub - Neukirch (Egnach) - St. Gallen durch die Gebr. Hausamann in Hub und Ignaz Castelli in Konstanz ausgeführt wurden.

wird ein Post-Manuale geführt und alsdann der Betrag davon alle Quartale dem Postdirektor von Zürich zugesandt und mit ihm verrechnet. Die Postexpedition ist im Wirtshaus zum *Weissen Kreuz* und hangt von dem Postamt Zürich ab.

- b. Die Landkutsche von Konstanz, welche wöchentlich einmal durch hier nach Zürich und Freitags wieder zurückgeht und Personen, Pakete, Briefe und schwere Sachen übernimmt. Der dermalige Entrepreneur ist Hr. Katzenmeyer, ein Particular von Konstanz, der sie auf seine Rechnung führt. Seine Einkehr ist im *Kreuz*.
- c. Die Post von Schaffhausen nach Konstanz, die wöchentlich Sonntags und Donnerstags über Stein dem See nach hinauf und Montags und Freitags zurückgeht, aber nirgends anhält und auf der Route Briefe und Groups usw. annimmt, die dem Postillion bezahlt werden.
- d. Die Post von Schaffhausen, die wöchentlich zweimal Dienstag und Freitag abends durch hier nach St. Gallen und Mittwoch und Samstag abends wieder zurückgeht. Sie hat Einkehr im *Hirschen*, wo Briefe, Pakete und Groups an- und abgenommen werden. Für das, was mit dem Felleisen geht, wird alle Jahre mit dem Postamt Schaffhausen abgerechnet, was aber auf dem Weg aufgegeben wird, davon bezieht der Postillion das Porto.
- e. Die Post von St. Gallen nach Zürich, welche alle Dienstag und Freitag abends über Wil und Elgg nach Zürich und Sonntags und Donnerstags zurückgeht und in Elgg und auf der Route Briefe, Pakete und Groups annimmt.
- f. Die schwere Post von St. Gallen, welche Sonntags über Wil und Elgg nach Zürich geht.
- g. Der Luzerner Bote. der alle Wochen mit einem Pferd und Voiture durch hier nach Konstanz und wieder zurückkreiset.

Ferner die Boten von Steckborn, Arbon, Bischofszell, Weinfelden, Bußlingen, Neuwilen und Schönholzerswilen, welche wöchentlich ein bis zweimal Montags und Donnerstags über Winterthur nach Zürich und Mittwoch und Samstag wieder zurückgehen und Briefe und schwere Sachen übernehmen. So auch der Fußbote von Frauenfeld, der wöchentlich am Dienstag nach Zürich geht und Donnerstag abends zurückkommt.

Sodann der Bote von Herisau, der wöchentlich meistenteils durch hier, teils aber über Elgg nach Schaffhausen und Freitags wieder zurückfährt, auch Briefe, Pakete, Groups usw. übernimmt.¹

Botenschiffe sind die wöchentlichen Marktschiffe von Schaffhausen, Dießenhofen, Stein, Steckborn, Berlingen, Ermatingen und Gottlieben, so nach Konstanz und Lindau gehen, sowie diejenigen am oberen See, von Horn, Arbon, Romanshorn und Utzwil, so gleichfalls wöchentlich nach Konstanz und Lindau abfahren. Diese kommen gewöhnlich am Freitag nach Konstanz und fahren gleichen Tags von dort wieder ab.

II. Ankunft und Abgang der Posten und Boten in Frauenfeld²

Ankunft

Sonntag: Keine

Montag: Morgens um 11 Uhr die Diligence von Zürich. Mittags die Fußboten mit Wagen und Karren von Weinfelden, Bußlingen, Steckborn, Arbon und Bischofszell.

¹ Von 1803 an fuhr dieser Bote, wie wir später sehen werden, regelmäßig über Frauenfeld, mit Aufenthalt bei der «Krone».

² Diese Aufstellung enthält nur die Frauenfeld berührenden Verbindungen. Es bestanden außerdem noch regelmäßige Botenkurse zwischen Bischofszell und St. Gallen, Arbon und St. Gallen, sowie Fischingen und Zürich.

Nachmittags 2 Uhr die Diligence von Konstanz. Abends 6 Uhr der Luzerner Bott von Konstanz her.

Dienstag: Abends um 9 Uhr die Post von Schaffhausen nach St. Gallen.

Mittwoch: Nachmittags 1 Uhr die Fußboten von Weinfelden, Steckborn, Bußlingen, Arbon und Bischofszell von Zürich her. Abends um 8 Uhr die Landkutsche von Konstanz nach Zürich. Nachts 11 Uhr die Schaffhauser Post von St. Gallen.

Donnerstag: Morgens 10 Uhr die Boten von Weinfelden, Arbon, Steckborn, Neuwilen und andere nach Zürich. Nachmittags der Frauenfelder Bott von Zürich.

Freitag: Abends 8 Uhr die Konstanzer Landkutsche von Zürich. Nachts 9 Uhr die Post von Schaffhausen nach St. Gallen.

Samstag: Mittags die Boten von Weinfelden, Arbon, Steckborn, Neuwilen und andere von Zürich her. Abends 6 Uhr der Luzerner Bott von Luzern. Nachts 11 Uhr die Schaffhauser Post von St. Gallen.

Abgang

Sonntag: Morgens 6 Uhr die Schaffhauser Post von St. Gallen nach Schaffhausen. Morgens 7 Uhr der Luzerner Bott nach Konstanz.

Montag: Mittags die Boten von Weinfelden, Steckborn, Arbon und andere nach Zürich. Nachmittags 2 Uhr die Diligence nach Zürich und um 4 Uhr diejenige nach Konstanz.

Dienstag: Morgens 6 Uhr der Luzerner/Konstanzer Bott nach Luzern. Mittags 12 Uhr der Frauenfelder/Zürcher Bott nach Zürich.

Mittwoch: Morgens 1 Uhr die Schaffhauser Post nach St. Gallen. Nachmittags 3 Uhr die Boten von Weinfelden und andere von Zürich zurückgehend.

Donnerstag: Morgens 6 Uhr die Schaffhauser Post von St. Gallen nach Schaffhausen. Morgens 6 Uhr die Konstanzer Landkutsche nach Zürich. Mittags 12 Uhr die Boten von Weinfelden und andere nach Zürich.

Freitag: Keine.

Samstag: Morgens 1 Uhr die Schaffhauser Post nach St. Gallen. Morgens 7 Uhr die Konstanzer Landkutsche nach Konstanz. Nachmittags 2 Uhr die Boten von Weinfelden, Arbon und andere von Zürich zurückgehend.»

Verfolgen wir die Maßnahmen der helvetischen Regierung zum Ausbau und zur Vereinheitlichung des gesamten Postwesens in der Schweiz, dann fällt uns auf, mit welcher Eile und Genauigkeit zuerst an die Reform der Postillions-Dienstkleider herangetreten wurde.¹ Es geschah dies auf höhern Befehl des fränkischen Generals, dem alles, was an die bisherige Kantonalsouveränität erinnerte, ein Dorn im Auge war. Die alten Uniformen mit den kantonalen Farben mußten raschmöglichst beseitigt werden. Allen übrigen Gesetzen und Erlassen voran erging deshalb ein vom Finanzminister dem Direktorium in Aarau am 5. Mai 1798 vorgelegtes

¹ Stäger, Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik.

Reglement über die Dienstkleidung der «Postknechte». Darin wurde mit aller Gründlichkeit beschrieben, wie der runde Hut mit der helvetischen dreifarbigem Kokarde, die schwarze Halsbinde, die sächsischgrüne Postillionsweste mit Ärmel und scharlachrotem Kragen, das scharlachrote Gilet mit zwei Reihen gelber Knöpfe, die langen grünen Beinkleider und die Stiefel aussehen mußten. Dazu durfte eine national dreifarbig Schildsnur um den Leib und am linken Arm ein aufgenähtes Medaillon von rotem Tuch mit dem Symbol der helvetischen Republik nicht fehlen.

Als die Absicht einer Zentralisation des Postwesens bekannt wurde, versuchten geschäftstüchtige Unternehmer in jenen Kantonen, wo bisher noch kein Postregal bestand, neue Postkurse einzurichten, in der Absicht, diese später dem Staate mit Gewinn abzutreten. Das Direktorium erließ deshalb am 30. Juni 1798 eine Verfügung, wonach keine neue Post-, Messagerie- oder Landkutsche in der helvetischen Republik ohne Bewilligung des Vollziehungsdirektoriums errichtet werden durfte. Ebenfalls zum Schutze der von der helvetischen Regierung anerkannten Landkutschen diente ein Erlaß vom 10. Juli 1798, wodurch den auf den gleichen Straßen verkehrenden, nicht anerkannten Kurieren, Boten und Fuhrleuten ab 1. August 1798 die Beförderung von Reisenden und Postsachen untersagt wurde.¹ Offenbar um diesem Erlass Nachachtung zu verschaffen, verordnete die zürcherische Verwaltungskammer am 24. November 1798, daß allen Krämern, Wirten und Weinschenken ernstlich untersagt sein solle, weder Winterthurer- noch Thurgauer-Briefe für die Boten von dorther anzunehmen, und forderte sie auf, jedermann an das Postamt zu weisen.²

Es folgte am 3. September 1798 eine Proklamation des helvetischen Vollziehungsdirektoriums mit der Bekanntmachung, die gesetzgebenden Räte hätten das Postwesen als ein Staatsregal der helvetischen einen und unteilbaren Republik erklärt. Das Gesetz hierüber folgte am 15. November 1798 mit folgendem Wortlaut:³

1. Die Posten sollen in Zukunft von der Regierung durch eine niedergesetzte Verwaltung besorgt werden.
2. Die Posttaxen sollen in ganz Helvetien auf einem gleichen und bloß nach Verhältnis der Entfernung und des weitern Laufes der Briefe, Gepäcke und Groups bestimmten Fuß festgesetzt werden.
3. Das Vollziehungsdirektorium ist eingeladen, den gesetzgebenden Räten zu seiner Zeit die Tabelle der Posttaxen zur Sanktion vorzulegen.

¹ STAF, Helvetik, Verwaltungskammer 70. Sitzung, Nr. 1400.

² Wochenblatt für den Kanton Thurgau, Nr. 29 von 1798.

³ Stäger, Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik.

Damit war auch die umstrittene Frage, ob Regie oder Pachtsystem, entschieden. Der Staat wollte das Postwesen in Regie, also auf eigene Rechnung und Verantwortung, besorgen.

Im Zusammenhang mit diesen Erlassen der helvetischen Regierung mußte nebst andern Botenkursen auch der private Botengang zwischen Frauenfeld und Zürich eingestellt werden. Diese Verbindung war jedoch ein Bedürfnis, weshalb sie vom helvetischen Postamt Zürich bereits am 26. November 1798 in der Weise wieder hergestellt wurde, daß ein Bote Mittwoch mittag in Zürich abging, um am gleichen Abend in Frauenfeld einzutreffen. Dessen Rückkehr nach Zürich erfolgte am Donnerstag nachmittag.¹

Am 17. Januar 1799 verfügte das Vollziehungsdirektorium die Abschaffung des zwischen Luzern und Konstanz verkehrenden Nuntiaturboten.² In den Akten wurde vermerkt, dieser fahrende Bote sei nicht mehr nötig, da sich der Nuntius nicht mehr in Luzern befindet.

Den bisher bestandenen Klosterboten wurde am 26. April 1799 vom Vollziehungsdirektorium eine Frist von acht Tagen für die Liquidation gegeben. Nachher angetroffene Boten würden bestraft.³

Einiges zu reden gab die Organisation der neuen Postverwaltung.⁴ Ein Vorschlag ging dahin, die Schweiz in zwölf Postkreise einzuteilen, jeden Postkreis mit eigener, unabhängiger Verwaltung. Im Gegensatz zu einer derartigen, der Einheitlichkeit in der Verwaltung nicht förderlichen Lösung, stand ein anderes Projekt mit einer streng zentralisierten Verwaltung. Die Leitung und Kontrolle wäre bei einer einzigen Direktion vereinigt gewesen, mit Sitz am Hauptort der Republik. Schließlich wurde in der Tat eine Zentralverwaltung mit Sitz am Hauptort der Republik in Aussicht genommen. Vorgesehen wurden sodann fünf Kreisverwaltungen in Basel, Bern, St. Gallen, Schaffhausen und Zürich. Schaffhausen verweigerte jedoch in aller Form die Rechnungsabgabe, weil die Ausscheidung des National- und Privateigentums nicht zum Abschluß gelangt sei. In Bern ergaben sich ebenfalls Schwierigkeiten, mit der Postpacht der Familie Fischer, da man sich wegen der Ablösung dieser Pacht in Anbetracht der gestellten sehr hohen Forderung von gegen zwei Millionen Franken nicht einigen konnte. Es machten sich in der Folge überhaupt Widerstände aller Art bemerkbar, besonders von den Befürwortern der früheren kantonalen Herrlichkeit. So kam es, daß es mit dem innern Ausbau und dem Erlaß der nötigen Reglemente nur langsam vorwärts ging. Es war gut, daß rechtzeitig verfügt wurde, das gesamte

¹ Wochenblatt für den Kanton Thurgau, Nr. 29 von 1798.

² STA Z, K II 59.

³ STA Z, K II 59.

⁴ Stäger, Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik.

Postpersonal habe vorläufig in seiner Stelle zu verbleiben und seine Dienstobliegenheiten bis zur Durchführung der neuen Ordnung ununterbrochen fortzusetzen. Desgleichen sollen bis zu diesem Zeitpunkt die Boten zu Fuß und zu Pferd sowie die Landkutschen unverändert weiterverkehren.

Erst am 8. April 1801 lag der Entwurf des allgemeinen Postreglements vor, mit ausführlichen Bestimmungen über Postregal, Postgeheimnis, Posttaxen, Haftpflicht, Portofreiheit, Anstellungsverhältnis des Postpersonals, Klagerecht bei Anständen zwischen Privaten und der Postverwaltung und andern Dingen. Das gesamte Postpersonal mußte vereidigt werden. Beim Postamt Zürich hatte dies nach Weisung des Zentralpostamts Bern nach folgender Formel zu geschehen:¹

«Ich schwöre:

Treue der helvetischen einen und unteilbaren Republik, die Unverletzlichkeit des Briefgeheimnisses unverbrüchlich zu beobachten. (Der Chef hatte noch beizufügen «und auch von meinen Untergebenen beobachten zu machen»). In der Verwaltung der mir anvertrauten Staatsgelder aufrichtig zu Werke zu gehen. Die Vorschriften und Befehle meiner Obern pünktlich zu erfüllen und überhaupt den Nutzen der Zentralpostverwaltung nach Vermögen zu befördern und den Schaden derselben abzuwenden.»

Die politische Unruhe im Lande und die allgemein vorhandene Abneigung gegen die aufgezwungene Verfassung waren einer gedeihlichen Entwicklung des Verkehrswesens wenig förderlich. Sicher arbeiteten die leitenden Männer mit gutem Willen und mit Weitblick an einem zweckmäßigen Ausbau des Postwesens. Es fehlte auch nicht ein günstiger finanzieller Erfolg, denn die Rechnung erzeugte eine durchschnittliche Nettoeinnahme von jährlich 160 445 Fr., was ein Gesamtergebnis der helvetischen Postverwaltung während der vier Jahre 1799 bis 1803 von 641 783 Fr. ausmachte.²

Bevor sich die erlassenen Gesetze und Reglemente richtig auswirken konnten und die ganze Organisation durchgeführt war, nahm die Helvetik und damit auch die helvetische Postverwaltung ein Ende. Auf Grund der Mediationsverfassung vom 19. Februar 1803 fiel das Postwesen wieder an die einzelnen Kantone zurück.

Über die thurgauischen Straßen- und Postverhältnisse während der Zeit der Helvetik orientiert Pupikofer/Sulzberger in der «Geschichte des Kantons Thurgau» folgendermaßen:³

«Für das Straßenwesen geschah seit 1798 so viel wie nichts. Über die in Frauenfeld ankommenden und abgehenden Posten und ‚Böthe‘ steht in dem in Frauenfeld gedruckten und von der Wochenblattsexpedition verkauften neuesten Tagebuch oder Schreib- und Wirtschaftskalender auf das Jahr Christi 1802:

¹ STAZ, K II 59.

² Stäger, Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik.

³ Pupikofer/Sulzberger 1889, Geschichte des Thurgaus 1798–1830, zweiter Band, Nachtrag S. 87.

Ankunft und Abgang der Posten und Boten in Frauenfeld im Jahr 1802

Ankunft

- Sonntag:* Um 12 Uhr die Post von Schaffhausen mit Briefen aus Deutschland, logiert in Nr. 58; der Both von Tobel, Lommis, Wil, logiert in Nr. 94.
- Montag:* Um 11 Uhr die Diligence von Zürich mit Briefen aus Frankreich, Basel, Bern, Luzern. Die Diligence von Konstanz mit Briefen von Deutschland. Logieren in Nr. 14. Um 11 Uhr die Böthe von Weinfelden und Steckborn, logieren in Nr. 58; die Böthe von Bußlingen, Bischofszell und Stein am Rhein, logieren in Nr. 79. Nachts um 10 Uhr die Post von St. Gallen.
- Dienstag:* Um 11 Uhr vormittags der Lumpeneggerboth von Lustdorf, Thundorf, Kirchberg und Wellenberg, logiert in Nr. 58. Um 1 Uhr die Schmalzmänner von Lichtensteig aus dem Toggenburg, logieren in Nr. 75.
- Mittwoch:* Um 12 Uhr die Post von Schaffhausen, um 1 Uhr die Böthe von Zürich, um 7 Uhr abends die Landkutsche von Konstanz mit Briefen aus Deutschland, logiert in Nr. 14. Abends spät der Steinerboth.
- Donnerstag:* Um 11 Uhr die Böthe von Weinfelden und Bischofszell, aus dem Rheintal und der von Neuweilen, welcher von der ganzen Segegend bei Konstanz Briefe und Pakete mit sich nimmt, logieren in Nr. 58. Der Arbonerboth logiert in Nr. 14, der Both von Steckborn in Nr. 91. Abends um 5 Uhr der Both von Zürich. Um 10 Uhr nachts die Post von St. Gallen.
- Freitag:* Um 8 Uhr die Schmalzmänner von Dießenhofen und Schaffhausen, um 9 Uhr abends die Landkutsche von Zürich mit Briefen von Bern, Basel und weiter, logiert in Nr. 14.
- Samstag:* Um 8 Uhr verschiedene Brotträger vom Land herein. Um 1 Uhr die Böthe von Zürich.

Abgang

- Sonntag:* Um 2 Uhr die Post nach Wil und St. Gallen. Der Both von Tobel und Lommis, Bettwiesen und Wil und in die dortigen Gegenden.
- Montag:* Um 12 Uhr die Böthe nach Winterthur und Zürich, um 1 Uhr die Diligence nach Zürich, um 2 Uhr die nach Konstanz.
- Dienstag:* Um 3 Uhr früh die Post nach Schaffhausen, um 2 Uhr nachmittags der Both nach Zürich, um 3 Uhr die Schmalzmänner nach Dießenhofen und Schaffhausen.
- Mittwoch* Morgens früh der Langdorferboth nach Stein, um 2 Uhr die Post nach St. Gallen, um 3 Uhr die Böthe nach Bischofszell, Bußlingen, Steckborn und Weinfelden.
- Donnerstag:* Um 6 Uhr früh die Konstanzer Landkutsche nach Zürich, um 12 Uhr die Böthe nach Zürich, um 3 Uhr der Steinerboth nach Tänikon, um 6 Uhr abends der Both nach Wellenberg, Lustdorf und Thundorf.
- Freitag:* Um 3 Uhr früh die Post nach Schaffhausen, um 9 Uhr die Schmalzmänner nach Toggenburg.
- Samstag:* Um 7 Uhr die Landkutsche nach Konstanz, um 11 Uhr die Brotträger, um 3 Uhr die Böthe nach Neuweilen, Konstanz, Gottlieben, ferner nach Arbon, Weinfelden, Bischofszell, Rheintal und Steckborn.»

II. Teil

1. *Von der Helvetik zur kantonalen Post 1803–1806*

Das Dekret der schweizerischen Tagsatzung vom 2. August 1803 erklärte das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone in ihrem ganzen Umfange.¹ Mit Ende des Monats August soll die Zentraladministration aufgelöst sein und es haben die von den Kantonen aufzustellenden Postverwaltungen die Besorgung des Postwesens zu übernehmen. Den Kantonen Bern, Basel, Zürich, Schaffhausen und St. Gallen wurde die Verwaltung des Postwesens in ihrem Bereiche einstweilen überlassen, um den Übergang von der Zentral- zur Kantonalverwaltung zu erleichtern. Das Dekret enthielt sodann Weisungen für die Kantone hinsichtlich strenger Wahrung des Postgeheimnisses mit dem Auftrag, das Postpersonal hierüber in Pflicht und Eid zu nehmen. Ferner soll auf annähernd gleichförmige Posttarife gehalten und diese von den neu aufzustellenden Postverwaltungen der nächsten Tagsatzung vorgelegt werden. Die Postrouten dürfen nicht zum Nachteil anderer Kantone geändert werden. Obrigkeitsliche, dienstliche Briefe genießen Portofreiheit. Für den Postbetrieb dürfen weder Weggelder noch Zölle erhoben werden.

Den Angestellten der helvetischen Postverwaltung war bereits auf 10. März 1803 gekündet worden, mit Zuerkennung einer Abfindung in der Höhe von zwei Monatsgehältern.² Sollte hierfür der Geldvorrat im Nationalschatzamt nicht genügen, würden dem Personal Anweisungen auf die kantonalen Kassen verabfolgt. Die Zentralpostdirektion schloß ihre Rechnung mit 4. Juli 1803 ab.

Um einen geordneten Übergang von der helvetischen Post zu den verschiedenen kantonalen Postwesen zu sichern, wurde die bisherige General-Postverwaltung mit Sitz in Freiburg vorläufig beibehalten, was der Landammann der Schweiz, Ludwig von Affry, am 24. März 1803 den neunzehn verbündeten Kantonen bekanntgab.³ Das Rundschreiben enthielt sodann die Weisung, daß alle Postbureaux in der Schweiz der General-Postverwaltung unterstellt bleiben, der auf Befehl des Landammanns der Schweiz der ganze Gewinn dieses Zweigs des öffentlichen Dienstes abzuliefern ist. Die kantonalen Behörden haben allem Eingriffe zu entsagen und sie dürfen nichts verfügen, das die bestehende Einrichtung der Posten und das Zutrauen, das sie genießt, stören könnte.

Mit dem Tagsatzungsbeschuß vom 2. August 1803 wurde die Hoffnung einsichtiger Männer, die Zentralisation des Postwesens trotz der politischen Umwälzung beibehalten zu können, leider zunichte gemacht. Der Stein war für eine vollständige Dezentralisation ins Rollen gekommen.

¹ Repert. der Eidgenössischen Abschiede 1803–1813, § 113, B, Das Postregal.

² Stäger, Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik.

³ Wochenblatt für den Kanton Thurgau, Nr. 14 von 1803.

Was geschah nun im Thurgau? Als neu geschaffenem und gleichberechtigtem Kanton kam nach dem Tagsatzungsbeschuß vom 2. August 1803 auch dem Thurgau das Postregal im vollen Umfange zu. Der Kleine Rat befaßte sich damit in seiner III. Sitzung vom 23. November 1803.¹ Er beauftragte die vereinigten diplomatischen und finanziellen Kommissionen, ein gemeinsames Gutachten vorzulegen, wie und auf welche Weise vom Tagsatzungsbeschuß für den Kanton Nutzen gezogen und wie bei der Einrichtung des Postwesens mit den benachbarten Postämtern das vorteilhafteste Arrangement getroffen werden könnte. Diese Kommissionen scheinen sich mit der Abfassung des verlangten Gutachtens nicht allzu sehr beeilt zu haben; denn es geht aus den Verhandlungen des Kleinen Rats vom 13. August 1805, also beinahe zwei Jahre später, hervor, daß sie an die baldige Erledigung ihres Auftrags gemahnt werden mußten.² Durchgeht man die vorhandenen Akten und die Ratsprotokolle, dann bekommt man überhaupt den Eindruck, der neu geschaffene Kanton Thurgau habe mit dem neuen Recht nicht viel anzufangen gewußt. Ein geordnetes Postwesen hatte ja, wie schon erwähnt, im Thurgau noch nicht bestanden, weder vor, noch während der Helvetik. Der Verkehr war dafür zu gering. Diese Feststellung dürfte die Regierung dazu geführt haben, von der Einrichtung eines eigenen Postwesens im Regiebetrieb abzusehen. Die zu erwartenden Einnahmen wären niemals im Einklang gewesen mit dem großen Aufwand für Personalausgaben, Lokalkosten und Anschaffung von Fuhrmaterial. Die Verpachtung des Postregals an eine benachbarte Postverwaltung wurde erst 1807 verwirklicht.

Wiederholt finden wir obrigkeitliche Bestätigungen für das Fehlen irgend eines geordneten Postwesens oder einer Poststelle im Thurgau. Und doch liegen aus der Zeit während und unmittelbar nach der Helvetik Akten vor, in denen ein «Postbureau Frauenfeld» erwähnt ist und ein gewisser Franz Mettler als «Postcommis» unterzeichnet. Wieso dieser Widerspruch? Was war das für eine Poststelle? Wer besorgte den Postdienst und in welchem Gebäude in Frauenfeld wickelte sich der Postdienst ab? Es verhält sich damit folgendermaßen:

Wie wir gesehen haben, ernannte die zürcherische Postverwaltung 1790 den Kreuzwirt Rogg in Frauenfeld zum Postspeditor zur Bedienung der Diligence Zürich - Frauenfeld - Konstanz. Nach seinem Ableben 1795 wurde die Witwe Rogg mit den gleichen Obliegenheiten betraut. Die Folge war, daß diese einfachen Postgeschäfte auch während und unmittelbar nach der Helvetik im Gasthof zum Kreuz erledigt wurden. Ja noch mehr. Die Postverwaltung Zürich, die bereits Postbureaux in Winterthur und Baden unterhielt, reihte nun auch die der

¹ Kleiner Rat, Protokoll vom 23. November 1803, S. 380, STAF.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2074 vom 13. August 1805, STAF.

Familie Rogg zum Kreuz in Frauenfeld übertragene «Postkutschenverwaltung» unter die Postbureaux ein. Dies geht aus einem Schreiben des Vorstehers der Zürcher Kaufmannschaft vom 13. November 1798 an die helvetische Regierung über die Durchführung der helvetischen postalischen Erlasse hervor.¹ Darin wurde erklärt, daß in dieser Hinsicht durch das Postamt Zürich in Verbindung mit den Poststellen Baden, Winterthur und Frauenfeld bestens gesorgt sei. Wegen der Abschaffung der Nebenboten sei die Verwaltungskammer Thurgau veranlaßt worden, die Boten anzuhalten und die Brief- und Geldsachen, sowie die Pakete auf dem schon seit 10 Jahren existierenden *Postbureau zum Kreuz in Frauenfeld* abgeben zu lassen.

Mit Schreiben vom 26. November 1798 an die Verwaltungskammer des Kantons Zürich bestätigte die thurgauische Verwaltungskammer, daß das Verbot der Nebenboten durchgeführt werde, desgleichen die vom Postamt Zürich erhaltenen Weisungen betreffend die Postaufgabe, von welchen jedoch das hiesige *sogenannte* Postbureau zum Kreuz bis heute noch keine Kenntnis habe!² Also nur ein «sogenanntes» Postbureau hat sich 1798 in Frauenfeld befunden. Diese interessante Feststellung durch die thurgauische Verwaltungskammer bestätigt neuerdings, daß damals im Thurgau noch kein öffentliches, geordnetes Postwesen vorhanden war, sondern einfach eine dem Postamt Zürich unterstellte Postablage im Gasthof zum Kreuz in Frauenfeld. Zur weitern Bekräftigung kann noch beigefügt werden, daß in einem Dienstbeschrieb für die Beamten des Postamtes Zürich eine bestimmte Obliegenheit wie folgt umschrieben war:³

«Die Kontrollierung desjenigen Betrages, welchen die beiden Postbureaux Winterthur und Frauenfeld, wie auch dasjenige in Baden, jeden Posttag erhalten, zu welchem End eine Art Generalfaktur verfertigt werden muß.»

Wie verhält es sich nun aber mit «Franz Mettler», der als «Postcommis» unterzeichnete? Auch diese bis anhin offene Frage läßt sich anhand der Munizipalgemeinde-Protokolle Frauenfeld einwandfrei beantworten. Aus diesen Protokollen geht hervor, daß sich die Stadtbehörde wiederholt mit «Franz Mettler im Kreuz» befassen mußte. So wurde Mettler am 21. Juni 1800 vom Quartiermeister Joh. Neuwiller wegen Beschimpfung verklagt, weil er diesem vorgeworfen habe, Frau Ratsherr Rogg im Kreuz sei zu viel Einquartierung zugewiesen worden.⁴ Ein andermal hatte sich Mettler zu verantworten, weil er einem Juden das Nachtlager im Gasthof zum Kreuz verweigerte.⁵ Im Zusammenhang mit diesen und noch

¹ STAZ, K II 59.

² STAZ, K II 59.

³ STAZ, R 79.

⁴ Stadtarchiv Frauenfeld, Mc. Gemeinde Protokoll 21. Juni 1800 und 11. Juli 1800.

⁵ Stadtarchiv Frauenfeld, Mc. Gemeinde Protokoll 12. November 1805.

andern Vorkommnissen wurden seine Personalien im Protokoll wie folgt ergänzt:¹ «Franz Mettler im Kreuz als Kellner und Haushalter dortiger Wirtschaft, wo die alte Witwe nicht mehr vorzustehen im Stand, *und überdies das Postwesen zu besorgen hat.*» Die Sache ist somit auch in personeller Hinsicht eindeutig klar. In Anbetracht des umfangreichen Betriebs des damals bedeutenden Gasthofs zum Kreuz, stiegen doch bekanntlich auch der Dichter Wolfgang Goethe und der Herzog Karl August von Weimar mit Gefolge am 3. Dezember 1779 dort ab,² war es Frau Rogg nicht möglich, alle Arbeiten allein zu besorgen. Offenbar als eine Art Vertrauensperson stand ihr Franz Mettler zur Seite, dem sie nebst andern Arbeiten die Besorgung des von Zürich übertragenen Postdienstes überließ. So kam es, daß sich in der Folge, und zwar während der Zeit der Helvetik und nach deren Zusammenbruch, ausschließlich Mettler mit den postdienstlichen Obliegenheiten befaßte. Daß sich ein obrigkeitlicher Auftrag oder gar eine Ernennung dazu nirgends nachweisen läßt, ist begreiflich. Nominell war ja 1795 die Witwe Rogg als Nachfolgerin ihres verstorbenen Mannes mit den postalischen Funktionen betraut worden. Dabei ist es dann geblieben. In Anbetracht jener politisch sehr bewegten Zeiten, mit täglich neuen Aufgaben für die verantwortlichen Behörden und Amtsstellen, ist es verständlich, wenn es die zürcherische Postverwaltung bei der stillschweigenden Zustimmung bewenden ließ und also Mettler als Postbesorger im Gasthof zum Kreuz anerkannte. In dieser Eigenschaft richtete Mettler zum Beispiel am 31. Oktober 1803 eine Anfrage an den Präsidenten des thurgauischen Kleinen Rats, die er mit «Fr. Mettler, Postcommis» unterzeichnete.³ Mettler wies darauf hin, die vorher bestandene Zentralpostverwaltung in Freiburg habe am 21. September 1803 Rechnungstellung über den Verkauf der gelieferten Postscheine verlangt. «Wer liefert künftig die Postscheine, der Kanton Thurgau oder Zürich?» wollte Mettler wissen. Im weitern machte Mettler auf die Notwendigkeit aufmerksam, ein anderes «Post-Signet» zu erstellen. Dieser Hinweis war berechtigt, denn Ende 1803 stand immer noch ein Poststempel im Gebrauch mit der abgekürzten Inschrift am Stempelrand «*Helvet. Postamt*» und im Stempelzentrum, mit einer Kranzverzierung eingerahm, die Ortsangabe «*Frauenfeld*» und darunter das Bild eines Posthorns.⁴ Daß dieser Poststempel bei der Einführung der helvetischen Postverwaltung vom helvetischen Postamt Zürich geliefert wurde, war gegeben; wir haben ja gesehen, daß sich der Kanton Thurgau damit nicht befaßte. Ebenso ist es verständlich, daß Mettler hinsichtlich der Postscheine an das Postamt Zürich verwiesen wurde, dem nach wie vor die Posteinnahmen

¹ Stadtarchiv Frauenfeld, Mc. Gemeinde Protokoll 14. August 1804.

² Leisi, Geschichte der Stadt Frauenfeld, S. 155.

³ STAF, VI. 130.1.

⁴ STAF, VI. 130.1, Stempelabdruck auf Akten vom 24. November 1803.

abzuliefern waren. Diese Ablieferungen werden in den Rechnungen der Postverwaltung in Zürich wie folgt ausgewiesen:¹

Jahr	Franken	Batzen	Rappen
1803	= 508	3	5
1804	= 1212	—	—
1805	= 1676	6	5
1806	= 1715	5	5

Daß Mettler Verständnis hatte für eine korrekte Postbesorgung und überdies die Postinteressen zu verteidigen wußte, geht aus seiner Behandlung einer Beschwerde des Distriktspräsidenten Dr. Aepli in Gottlieben hervor.² Dieser erwartete von Zürich ein sehr pressantes Paketchen mit Rezepten, das nach seiner Ansicht durch die «Katzenmeyersche Fuhre» verspätet worden war. Er habe das Paket dreimal bei Katzenmeyer umsonst reklamiert und nachher ebenso erfolglos im «Kreuz» in Frauenfeld persönlich abholen wollen. Wegen dieser mangelhaften Postbedienung beschwerte sich Aepli am 8. November 1803 beim Kleinen Rat. Dieser leitete die Klage nicht, wie man es nach dem Vorausgegangen eigentlich hätte erwarten müssen, an die zuständige Postverwaltung in Zürich, sondern er gab auffallenderweise dem «Postbureau Frauenfeld» von sich aus Weisung, künftig für die Postsachen nach Gottlieben ein besonderes Postpaket zu machen. Mettler nahm energisch Stellung, sowohl gegen Aeplis Beschwerde, als gegen die erhaltene Weisung. «Bürger Aepli» verstehe nichts von einem geordneten Postwesen, schrieb er in seiner Vernehmlassung. Das Paket sei mit der offiziellen Diligence von Zürich in Frauenfeld eingetroffen, nicht mit der «Katzenmeyerschen Fuhre», und vom Postamt Zürich in die Übergabekarte für Konstanz eingetragen worden, gleich wie alles, was nach Gottlieben und Konstanz adressiert sei. Bei seiner Vorsprache im «Kreuz» habe Aepli mit Gewalt die Auslieferung des eingeschriebenen Paketes verlangt, Mettler habe es ihm jedoch wegen der bestehenden Haftpflicht für derartige Postsendungen weder geben können noch geben dürfen. Wenn Aepli das Paket in Frauenfeld in Empfang nehmen wollte, dann hätte er es eben anher adressieren lassen sollen und nicht nach Gottlieben. Die Weisung, für Gottlieben ein besonderes Postpaket zu machen, sei vorläufig gar nicht durchführbar. Werde dies von Aepli verlangt, dann müsse vorerst abgeklärt werden, an wen die Abgabe in Gottlieben zu erfolgen habe. Bis jetzt bestehe dort keine Niederlage, weshalb das Postbureau Frauenfeld bis zu dieser Abklärung alle eingeschriebenen Postsachen für Gottlieben zur eigenen Sicherheit auch künftig nach Konstanz leiten müsse. Mettler fügte sodann seiner

¹ STAZ, Rechnungen 1803–1806 betreffend Postwesen.

² STAZ, VI. 130.1.

Rechtfertigung die bedeutungsvolle Anregung bei: «*Nicht unnötig wäre es zwar, dem Postwesen im hiesigen Kanton eine bessere Einrichtung zu geben!*»

In seiner Sitzung vom 30. November 1803 befaßte sich der Kleine Rat mit dieser Angelegenheit.¹ Um den amtlichen Verkehr mit dem Distriktspräsidenten in Gottlieben sicher zu stellen, erhielt Postcommis Mettler den bestimmten Auftrag, aus den nach Gottlieben an den Distriktspräsidenten zu versendenden Amtsschriften an jedem Posttag ein besonderes Postpaket zu machen und dieses in Tägerwilen abgeben zu lassen.

Über die künftige Gestaltung des Postwesens im Thurgau bestand Ende 1803 noch nicht die geringste Klarheit. Dagegen ist ein Schriftwechsel mit Luzern um diese Zeit erwähnenswert, mit dem der Kanton Thurgau zum «gemeinschaftlichen Beitritt für Einrichtung des Postwesens» nach einem bereits ausgearbeiteten Postplan eingeladen wurde.² Dieser Postplan war jedoch der Einladung nicht beigelegt worden. Als der Kleine Rat deswegen reklamierte, antwortete Luzern, man habe den Postplan vorläufig zurückgelegt, da die Kantone Zürich und Basel dagegen Einwendungen machten. Der Kleine Rat verzichtete deshalb in seiner Sitzung vom 31. Dezember 1803 auf eine weitere Verfolgung dieser Angelegenheit.³ Es handelte sich um einen Vorschlag zur Vereinheitlichung des Postwesens, der nach einigen Jahren wieder aufgegriffen wurde.

Bekanntlich führte ein Postkurs von Schaffhausen über Frauenfeld nach St. Gallen. Aus einer Bekanntmachung im Wochenblatt Nr. 50 vom 17. Dezember 1803 geht hervor, daß künftig nebst diesem Postkurs noch ein anderer Bote mit einem Wagen von Schaffhausen über Frauenfeld nach Herisau und St. Gallen fahren werde und dazu die obrigkeitliche Erlaubnis erhalten habe.⁴ Es können Briefe und Güter mitgegeben werden. Die Ankunft von Schaffhausen erfolge in Frauenfeld Donnerstag 2 Uhr nachmittags, im Rückweg von St. Gallen Sonntag zwischen 10 und 11 Uhr vormittags, jeweils mit Aufenthalt bei der «Krone».⁵

Wie unbedeutend das Postwesen im Thurgau gewesen ist, beweist die Tatsache, daß von Ende 1803 bis Ende 1805 in dieser Hinsicht überhaupt nichts vorgekehrt wurde. Erst am 14. September 1805 hatte sich der Kleine Rat mit einem Gesuch von Distriktspräsident Benker in Dießenhofen zu befassen, der zu Handen des Postamtes Schaffhausen beantragte, die Post, die wöchentlich

¹ Kleiner Rat, Protokoll vom 30. November 1803, S. 5, STAF.

² Kleiner Rat, Protokoll vom 29. November 1803, S. 408, STAF.

³ Kleiner Rat, Protokoll vom 31. Dezember 1803, S. 91, STAF.

⁴ Wochenblatt für den Kanton Thurgau, Nr. 50 von 1803.

⁵ Es ist dies das Gebäude, in dem sich heute die Bureaux der Schweizerischen Kreditanstalt befinden. Der ordentliche Postkurs Schaffhausen - Frauenfeld - St. Gallen verkehrte beim «Hirschen», heute Gebäude der katholischen Kirchgemeinde, neben der katholischen Stadtkirche.

zweimal von Schaffhausen über Schlatt und Truttikon nach Frauenfeld geführt wurde, künftig über Dießenhofen zu leiten.¹ Diese veränderte Kursführung wäre für den Distrikt Dießenhofen von großem Vorteil. Allerdings sei die Straße über Dießenhofen nicht gut, sie sei aber auch nicht schlimmer als die bisher benützte Kursstrecke. Dem Begehr wurde entsprochen, denn bereits 1806, so meldet der Chronist, kam die Post von Schaffhausen über Dießenhofen in Frauenfeld an und zwar Mittwoch am Mittag und Samstag nachts um 9 Uhr.²

Am 20. Mai 1806 gestattete der Kleine Rat in einem Schreiben an den Distriktpresidenten Hug in Tobel die Ersetzung des nach begangenen Unregelmäßigkeiten flüchtig gewordenen Boten in Fischingen Ulrich Bürgi von Oberwangen durch Joseph Scherrer von Fischingen als Zürcher Boten, in der Meinung jedoch, daß dadurch den in Zukunft in hiesigem Kanton wegen dem allgemeinen Botendienst zu treffenden Maßnahmen nicht vorgegriffen werden solle.³ Mit diesem Vorbehalt, der an die Ernennung des neuen Zürcher Boten aus Fischingen geknüpft wurde, wird bereits die große Wandlung im thurgauischen Postwesen angedeutet, die im Entstehen begriffen war.

Der Fischinger Bote hatte in Zürich seine regelmäßige Einkehr im «Rothen Haus», von wo aus er jeden Freitag um 4 Uhr abends den Rückweg nach Fischingen antrat.⁴

2. *Der «Huber Both»*

Schon früher war von einer Postwagenverbindung zwischen Konstanz und St. Gallen die Rede, die es verdient, daß man sich etwas näher mit ihr befaßt.

Die Gebrüder Philipp und Jakob Hausammann in Hub bei Romanshorn wiesen in einer Eingabe vom 14. November 1804 an den Kleinen Rat darauf hin, daß sie und ihre Vorfahren schon seit über hundertfünfzig Jahren als vom Landesfürsten zu St. Gallen eingesetzte Böte das Botenwesen von Konstanz nach St. Gallen mit aller Mühe, Sorgfalt und mit Fleiß verrichtet hätten.⁵ So sei 1785 Freiherr von Haysdorf, Fürstlich Thurn und Taxis Geheimer Rat und Oberpostmeister in Augsburg, im Beisein der «Fidimacion»⁶ des Landesherrn Abt Beda, wie auch Postmeister Mayer von Konstanz, ferner Postdirektor Rittmeister Fehr von St. Gallen und Posthalter Hietenstein (?) von Rorschach erschienen, und

¹ STAF, VI. 130.1.

² Sulzberger, Geschichte des Thurgaus 1798–1830, S. 125, im zweiten Band von Pupikofer, Thurgau 2.

³ STAF, VI. 130.1.

⁴ Postarchiv Zürich «Fischingen».

⁵ STAF, VI. 130.1.

⁶ Vidimation, sonst Beglaubigung, hier = beglaubigter Vertreter.

es haben alle mit ihrer eigenhändigen Unterschrift bestätigt, daß die Gebr. Hausammann nicht nur als Böte von Konstanz nach St. Gallen sollen eingesetzt sein, sondern daß sie diesen Botendienst künftig auch als Posthalter mit Pferden und Wagen zu besorgen haben. Ferner seien sie verpflichtet worden, alle Briefe, Pakete usw. von St. Gallen über Rorschach, Arbon und weiter hinunter dem Postamt Konstanz und in umgekehrter Richtung die Postsachen an das Postamt St. Gallen zu übergeben. Dieser Vorschlag sei durch den damaligen Landesherrn Fürst Beda¹ genehmigt worden, und das Obervogtamt in Romanshorn habe das Bestallungsinstrument gefertigt, mit Beigabe einer Taxtabelle. Die vom Postamt St. Gallen verlangte Bürgschaft von 2000 Gulden wurde in Pfandbriefen hinterlegt. Die Gebr. Hausammann wiesen darauf hin, daß sie diesen Botendienst immer klaglos besorgten, selbst während der französischen Revolutionszeit, wo unser Land die ganze Zeit mit Militär belegt war und Pferde und Wagen immer requiriert wurden. Nun habe so beschweren sich die Gebr. Hausammann, ein gewisser Castelli² zu ihrem größten Nachteil und Schaden eine Diligence Konstanz - St. Gallen eingeführt. Castelli sei vor acht Tagen gestorben, und es führe ein Knecht des Verstorbenen, ohne von irgend einem Postamt dazu ermächtigt zu sein, die Diligence weiter. Als Thurgauer Bürger verlangen die Beschwerdeführer den Schutz der Regierung gegen diese Konkurrenz.

Das war der sogenannte «Huber Both», dessen Einsetzung die Gebr. Hausammann in die Zeit Mitte des 17. Jahrhunderts legen.

Die von Castelli von Konstanz nach St. Gallen geführte Diligence scheint vorübergehend schon 1790 bestanden zu haben, denn Ruppert schreibt hierüber in seinem «Postwesen zu Konstanz vor 100 Jahren» folgendes:³

«Am längsten dauerten die Botenfahrten nach St. Gallen, welche 1790 der Goldarbeiter Ignaz Kastell und der Sattlermeister Enz mit Frachtwagen und Kutsche unternahmen und wöchentlich zweimal ausführten.»

Diese Botenfahrten müssen später aus irgend einem Grunde aufgehoben worden sein; denn es liegt im Stadtarchiv Konstanz ein Gesuch vom 27. Februar 1801, in dem achtundzwanzig Unterzeichner dem Magistraten einen Postkurs nach St. Gallen vorschlagen, jeden Dienstag einen vierplätzigen gedeckten Wagen morgens 6 Uhr ab Konstanz, bis Mittag in Arbon, 1 Uhr nachmittags ab nach St. Gallen und von da Rückfahrt Mittwoch nachmittags 1 Uhr über Arbon nach Konstanz. Ein gleiches Gesuch liegt vor mit Datum 2. März 1801 von

¹ Fürstabt Beda Angehrn von Hagenwil, Abt vom Kloster St. Gallen 1767-1796. Romanshorn stand bis 179 unter der Gerichtsherrschaft des Abtes.

² Schreibweise auch Castell, Kastell.

³ Ruppert Ph., Konstanzer Beiträge zur badischen Geschichte.

Georg Fischer, Ignaz Castelli und einem weitern Unterzeichner, die ebenfalls eine Diligence nach St. Gallen einrichten wollen.¹

Aus den vorhandenen Akten ist ersichtlich, daß Ignaz Castelli noch im gleichen Jahre, also 1801, eine wöchentlich zweimal kursierende Diligence von Konstanz nach St. Gallen einrichtete und diese später sogar mit Genehmigung und unter Aufsicht der zuständigen Postbehörden² weiterführen konnte.³ Auf ihre Entwicklung, sowie auf das Verhältnis zur Botenfahrt der Gebr. Hausammann in Hub werden wir später zurückkommen.

3. Verpachtung des Postregals an Zürich 1807

Während andere Kantone, zum Teil schon seit Jahren, ein verhältnismäßig gut organisiertes Postwesen aufwiesen, verfügte der Thurgau wohl über das ihm durch Tagsatzungsbeschuß vom 2. August 1803 zuerkannte Postregal, aber ein geordneter Postdienst fehlte selbst im Jahre 1806 noch ganz. Immer noch wies der Kanton nicht eine einzige Poststelle auf. Was vorhanden war, das waren einmal die das thurgauische Gebiet durchfahrenden Postwagen Zürich - Konstanz, Zürich - St. Gallen, Schaffhausen - St. Gallen, Schaffhausen - Konstanz und Konstanz - St. Gallen und dazu einige Botenverbindungen. Dann haben wir gesehen, wie 1790 die Postverwaltung Zürich den Kreuzwirt Rogg in Frauenfeld zum Postbesorger ernannte. Er hatte die Postsachen mit den Postwagen auszuwechseln. Ferner stellten wir fest, daß nach dessen Ableben die Witwe Rogg die Besorgung der Postgeschäfte vollständig dem Hausangestellten Franz Mettler überließ, der offenbar bei der Familie Rogg im Gasthof zum Kreuz eine besondere Vertrauensstellung eingenommen hat. Endlich kam die Zeit, die auch dem Postwesen im Thurgau eine neue Wendung geben sollte. Im Namen der Finanzkommission wies Johann Konrad Freyenmuth in einem Bericht vom 29. Mai 1806 an den Kleinen Rat darauf hin, daß das Fehlen einer Post im Thurgau eine Lücke in den Staatseinnahmen darstelle.⁴ Diese Lücke auszufüllen sei schon lange eine Notwendigkeit. Der «Mangel eines fachkundigen Subjekts», ausgerüstet mit den erforderlichen Kenntnissen über diesen Teil der Staatswissenschaft, habe dazu geführt, dieses Geschäft allzulange zu verschieben. Nun habe durch Vermittlung

¹ Stadtarchiv Konstanz, D I, Fasz. 40.

² Es handelt sich um die Postverwaltungen Konstanz, Zürich und St. Gallen.

³ Laible Joseph, Geschichte der Stadt Konstanz und ihrer nächsten Umgebung.

⁴ STAF, VI. 130.1.

des Regierungspräsidenten Anderwert dessen Bruder, Commis en Chef bei der Postdirektion in Aarau und gründlicher Kenner des Postwesens, einen umfassenden Plan für die Einrichtung der Post vorgelegt. Damit dieses Projekt bald verwirklicht werden könnte, beantragte Freyenmuth, den Postämtern Zürich, St. Gallen, Konstanz und Schaffhausen von dieser Absicht Mitteilung zu machen. Ein anschließender Schriftwechsel mit dem Regierungsrat des Kantons Zürich führte zur Vereinbarung einer mündlichen Besprechung dieser Frage in Frauenfeld.¹ Als Vertreter der Postdirektion Zürich erhielt Postamtskontrolleur J. J. Schweizer Auftrag, mit den nötigen Instruktionen versehen, am 29. September 1806 in Frauenfeld einzutreffen. Der Thurgau wurde vertreten durch Regierungsrat Johann Konrad Freyenmuth und Johann Jakob Anderwert, Commis en Chef bei der Postdirektion Aarau. Über das Ergebnis dieser am 30. September und den folgenden Tagen stattgefundenen Konferenz berichtete Freyenmuth dem Kleinen Rat.² Es ist interessant zu vernehmen, wie zuerst über eine Verständigung beraten wurde wegen der Benützung der Posten, welche von Zürich aus eine größere oder kleinere Strecke des Kantons Thurgau durchlaufen. Der Abgeordnete von Zürich vertrat die Meinung, es sei der Thurgau in die Mitverwaltung eintreten zu lassen und erklärte sich damit einverstanden, den Ertrag der Montags-Diligence von Konstanz nach Zürich, sowohl für Gewinn als Verlust, im Verhältnis zu $\frac{5}{12}$ für Zürich, $\frac{3}{12}$ für Thurgau und $\frac{4}{12}$ für Konstanz aufzuteilen. Am Kurs von Zürich nach St. Gallen sollte der Thurgau im Verhältnis zur durchlaufenden Strecke teilnehmen. Im Laufe der Verhandlungen kam man jedoch von einer solchen Lösung ab. Schweizer erklärte, Zürich sei nicht abgeneigt, das ganze Postwesen im Thurgau in Pacht zu nehmen. Diese Idee fand beidseitig Anklang. Es wurde ein Projekt für einen Pachtvertrag ausgearbeitet, wobei man sich allerdings in einigen Punkten vorläufig noch nicht einigen konnte, wie zum Beispiel über die Pachtsumme. Thurgau verlangte jährlich 2560 Franken, Zürich offerierte nur 2000 Franken; Thurgau schlug eine Pachtdauer von sechs Jahren vor, Zürich verlangte neun Jahre; ferner verlangte Zürich eine zeitliche Verlegung der Postwagenverbindungen mit Zürich und Einschränkung der Botenverbindungen mit Zürich, teils zu Fuß, teils mit Fuhrwerken, womit sich die Thurgauer Vertreter nicht ohne weiteres einverstanden erklären konnten. Man einigte sich sodann, wie sich Freyenmuth ausdrückte, auf das Mittel zwischen zwei Extremen. Bei den späteren schriftlichen Verhandlungen mit Zürich zur endgültigen Bereinigung des Pachtvertrages setzte der Thurgau seine Forderung auf 2400 Franken herab und machte zuletzt den Vorschlag, es sei der Unterschied zwischen 2400 und 2000

¹ STAF, VI. 130. I.

² STAF, VI. 130. I.

Franken zu teilen. Zürich trat auf diesen Vorschlag ein und erklärte sich zur Bezahlung eines Pachtzinses von 2200 Franken bereit. Der Pachtvertrag zwischen Thurgau und Zürich wurde hierauf abgeschlossen mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1807, gültig für neun Jahre, um einen jährlichen Pachtzins von 2200 Franken.¹ Dieser Vertrag ist für die Entwicklung des Postwesens im Thurgau außerordentlich wichtig. Wir lassen ihn deshalb im Wortlaut folgen.

Convention
zwischen
der Finanz-Commission des Hohen Standes Thurgau
und der
Generalpostdirektion des Hohen Standes Zürich

Die Finanz-Commission des Kantons Thurgau im Namen dortiger Regierung, mit Rücksicht auf das Recht, welches ihr zusteht, über das Postregale ihres Kantons nach Gutbefinden zu verfügen, und von der Notwendigkeit überzeugt, daß das Postwesen in demselben auf einen bessern und sicheren Fuß eingerichtet werde, hat dafür mit der Generalpostdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich nachfolgende Übereinkunft unterhandelt und abgeschlossen:

I.

Die Regierung des Kantons Thurgau überläßt der Generalpostdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich die Benützung des Postregals ihres Kantons gänzlich und ausschließend unter den in nachstehenden Artikeln festgesetzten Bedingungen.

2.

Die Generalpostdirektion von Zürich verpflichtet sich, die Organisation des Postwesens im Kanton Thurgau zu übernehmen, und macht sich anheischig, demselben folgende Einrichtung zu geben:

- a. Sie wird in dem Hauptorte des Kantons, zu Frauenfeld, ein Postamt und in nachgenannten Ortschaften demselben untergeordnete Bureaux errichten, als zu

Arbon	Dießenhofen	Steckborn
Bischofszell	Tägerwilen	Weinfelden

Auch werden überdies da, wo man es nötig findet, Briefablagen angeordnet werden.

- b. Auf der geraden Straße von Zürich nach Konstanz bleiben zwei Diligencekurse, der eine am Montag und der andere am Donnerstag.

¹ STAF, VI. 130.1.

Die bisherige Katzenmeyersche Diligence aber muß aufhören und die Regierung Löbl. Standes Thurgau wird den Privatunternehmer derselben hievon zeitlich avertieren.

- c. Zur Besorgung der Briefpost wird alle Dienstage und Freitage Communication durch Fußboten zwischen dem Postbureau Frauenfeld und Winterthur unterhalten, zu welchem Ende wöchentlich am erstern Tag in der Frühe sich ein Bote von Winterthur mit dem von Zürich kommenden Briefpaket nach Frauenfeld begibt und daselbst das dorthinbestimmte in Empfang nimmt; am Freitag aber umgekehrt der Bote von Frauenfeld abgeht und mit dem zu Winterthur erhaltenen Briefpaket zurückkommt. Durch gleichen Kanal kann sodann auch Korrespondenz mit St. Gallen stattfinden.
- d. In den Distriktsbureaux werden Botenläufer aufgestellt, welche sich zweimal wöchentlich, am Montag und Donnerstag, zu Frauenfeld konzentrieren und mit den an beiden Tagen von Zürich kommenden Diligences in Verbindung gesetzt werden.
- e. Die bisherige Post, welche alle Sonntage und Donnerstage von Schaffhausen nach Konstanz und vom ersten Orte Sonntag und Mittwoch nach St. Gallen geht, wird ferner auf dem gleichen Fuße beibehalten. Rücksichtlich des Diligencekurses von Konstanz nach St. Gallen aber, welcher bisher ein Partikular-Unternehmen war, wird man sich mit den betreffenden Postämtern über eine bessere und zweckmäßige Einrichtung, sowie über den Anteil eines jeden an dem obbemeldeten Postkurs zu vereinigen suchen; übrigens wird auch hier die Regierung des Standes Thurgau den gegenwärtigen Entrepreneur die Einstellung des Kurses instruieren, in der Meinung jedoch, daß von Seite der Generalpostdirektion von Zürich auf die besondern Verhältnisse des einen derselben, nämlich des bisherigen Botten von Romishorn, billige Rücksicht und auf dessen Wiederanstellung der möglichste Bedacht genommen werden soll.
- f. Für die Versendung im Innern des Kantons wird folgender Tarif festgesetzt:

vom einfachen Brief	2 Kreuzer
vom doppelten Brief	3 Kreuzer
von der Unze	8 Kreuzer
von Paketen unter 2 Pfund Gewicht	4 Kreuzer
das Mehrgewicht per Pfund	2 Kreuzer
von Valoren per Mille	1 Kreuzer

Für die Gegenstände, welche über Zürich und Winterthur in das Thurgau spediert werden:

Bis Frauenfeld

vom einfachen Brief	2 Kreuzer
vom doppelten Brief	4 Kreuzer
von der Unze	8 Kreuzer
von Paketen bis auf 2 Pfund	6 Kreuzer
das Mehrgewicht per Pfund	2 Kreuzer
von Valoren	1/8 Prozent

Für die oberhalb Frauenfeld liegenden Bureaux

vom einfachen Brief	3 Kreuzer
vom doppelten Brief	4 Kreuzer
von der Unze	12 Kreuzer

von Paketen bis auf 2 Pfund	8 Kreuzer
das Mehrgewicht per Pfund	3 Kreuzer
von Valoren	$\frac{1}{8}$ Prozent

- g. Für Besetzung der Stelle eines Beamten im Hauptbureau zu Frauenfeld gibt die Regierung vom Kanton Thurgau der Generalpostdirektion von Zürich einen dreifachen Vorschlag und überläßt dann dieser die Auswahl aus demselben; die übrigen Angestellten hingegen ernennt die gemeldete Generalpostdirektion unmittelbar aus thurgauischen Kantonsbürgern, so wie ihr zugleich auch die Besoldung der sämtlichen Beamten und übrigen bei dem Postdienst im Thurgau angestellten Personen abhängt.
- h. Die Generalpostdirektion ist Garant für die Sicherheit des Briefgeheimnisses auf den von ihr eingerichteten Bureaux. Sie haftet für alles, was der Post anvertraut wird (Unfälle durch Übermacht jedoch vorbehalten) und übernimmt die Verantwortlichkeit für alle ihre Postbeamten, sie kann sich dagegen aber auch von letztern Kaution leisten lassen.

3.

Die Regierung vom Kanton Thurgau verpflichtet sich, allen von der Generalpostdirektion des Kantons Zürich nicht anerkannten Posten und Postwagen den Durchpaß durch ihren Kanton zu untersagen und überhaupt diejenigen Maßregeln zu ergreifen, welche jede Beeinträchtigung des Postwesens zu verhindern im Stande sind.

4.

Zu dem Ende wird sie auch die wöchentlich zweimal aus dem Innern des Kantons nach Zürich gehenden Botten verpflichten: Keine verschlossenen Briefe und Geldcoups und keine Zeitschriften weder hin noch zurück zu tragen, sondern sich lediglich auf den Transport der Waren und solcher Effecten, die in obige Kategorien nicht gehören, sowie auf Besorgung der ihnen persönlich anvertrauten Kommissionen und Bestellungen zu beschränken, bei harter Geldbuße im ersten und Dienstentsetzungsstrafe im wiederholten Dawiderhandlungsfall. Überhaupt sollen diese Botten nur solange fortdauern, als es mit den Botten-Ordnungen beider Hohen Stände verträglich sein wird; es sollen dieselben hingegen gänzlich aufhören, sobald sie durch angemessenere und in schicklichem Zeitpunkt unter beidseitigem Einverständnis zu treffenden Einrichtungen surrogirt werden können.

Und da vermittelst dieser Verpflichtung die Generalpostdirektion des Kantons Zürich die Spedition der Zeitungen und Zeitschriften übernimmt, so verpflichtet sie sich zugleich, die Einrichtung zu treffen, daß die Spedition in gleich kurzer Zeitfrist nach Herausgabe der Zeitungen erfolgen soll, in welcher sie bis anhin die Gemeinden des Kantons Thurgau erhalten haben.

5.

Alle Briefe und Pakete, welche von Schweizerischen Regierungs- und andern obrigkeitlichen Behörden an die Regierung und die Beamten des Kantons Thurgau versandt werden, sowie offizielle Briefe und Pakete im Innern des Kantons selbst, genießen die Portofreiheit, Sendungen von Geld hingegen, wenn solche auch schon an die Regierung oder an ihre Beamten adreßiert sind, werden nach dem vorgeschriebenen Tarif taxiert.

6.

Die Generalpostdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich entrichtet der Regierung des Kantons Thurgau für die Überlassung des Postregale einen jährlichen Pachtzins von 2200 Schweizerfranken, sage zweitausendzweihundert Franken, welcher in vier Terminen quartaliter an den Löbl. Finanzrat dieses Kantons übermacht wird.

7.

Dieser Traktat soll mit dem 1. Januar 1807 seinen Anfang nehmen und von da an für die neun (9) nächst folgenden Jahre gültig sein. Würde nach Verfluß dieser Zeit einer der kontrahierenden Teile eine Abänderung wünschen, so sollte er den andern sechs Monate vorher davon benachrichtigen und den Traktat aufkünden.

So geschehen und unter Vorbehalt der Ratifikation ab Seite der respektiven Hohen Standesregierungen unterzeichnet worden.

Frauenfeld, den 4. Dezember 1806.

Namens der Finanzkommission
des Kantons Thurgau

J. C. Freyenmuth, Regierungsrat

Zürich, den 6. Dezember 1806.

Die Generalpostdirektion
des Kantons und Arrondissements Zürich
und in ihrem Namen

Der Präsident: *J. J. Hirzel*

Der Sekretär: *J. Chr. Ott*

Wir Burgermeister und Räthe des Eidgenössischen Standes Zürich beurkunden hiermit:

Daß wir die vorstehende mit dem Hohen Stand Thurgau über Admodiation des jenseitigen Postregals abgeschlossene Konvention eingesehen, in allen ihren Teilen ratifiziert und gut geheißen haben und zu deren mehrerer Bekräftigung mit unserm gewohnten Standessiegel, sowie mit den Unterschriften unseres Herrn Amts-Burgermeisters und zweiten Staatschreibers versehen lassen.

Gegeben zu Zürich, den 17. Christmonat 1806.

Der Amts-Burgermeister
Escher

Der zweite Staatsschreiber
Stapfer

4. Die Einführung der neuen Postordnung

Der zwischen Thurgau und Zürich abgeschlossene Pachtvertrag hatte allerdings Gültigkeit ab 1. Januar 1807, es wurde aber 1. Juli, bis Zürich den Postbetrieb aufnehmen konnte. Vorerst mußten Maßnahmen aller Art getroffen werden. In erster Linie hatte der Thurgau die Pflicht, den Unternehmern Katzenmeyer in Konstanz, Gebr. Hausammann in Hub und Ignaz Castelli in Konstanz entsprechende Mitteilung zu machen, mit der Aufforderung, ihren Betrieb zu liquidieren, sobald Zürich die betreffende Kursführung selbst übernehme. Dem Schreiben für Gebr. Hausammann wurde beigefügt, die Regierung habe sich in Zürich verwendet für deren eventuelle Wiederanstellung.¹ Verständigt wurden ferner die Postämter St. Gallen, Schaffhausen und Konstanz, wobei der Meinung Ausdruck gegeben wurde, diese Postämter mögen das Nötige mit der Postverwaltung Zürich direkt vereinbaren. Für die sehr guten Dienste als Berater bei den Vertragsverhandlungen erhielt J. J. Anderwert auf Antrag von Freyenmuth 15 Louisdors als Gratifikation, die ihm mit einem verbindlichen Dankschreiben übergeben wurde.²

Begreiflicherweise mußte die kommende Neuordnung des Postwesens im Thurgau für die bisherigen Besorger von Botenkursen aller Art recht unangenehm sein. Während die benachbarten Postverwaltungen St. Gallen und Schaffhausen die erhaltene Mitteilung verdankten, ohne irgend welche Einwendungen zu machen, bangten die Unternehmer der Postwagenkurse Konstanz - St. Gallen und Konstanz - Zürich mit Recht um ihren bisherigen Broterwerb. Sie wandten sich mit Bittschriften an den Kleinen Rat.³

Die Gebrüder Hausammann in Hub nahmen Bezug auf die erhaltene Zusicherung, daß die Regierung sich bei der Postverwaltung Zürich für deren Weiterverwendung bemüht habe. Sie ersuchten um Nachsicht mit Hinweis darauf, daß die Familie Hausammann schon seit mehr als hundertfünfzig Jahren den Boten- und Postdienst von Konstanz nach St. Gallen besorgt habe, und hofften als Kantonsbürger auf Entgegenkommen. Ihr Gesuch wurde unterstützt von Sauter, Distriktspräsident in Arbon, der erklärte, mit den Gebrüdern Hausammann würden einige Haushaltungen in die drückendste Verlegenheit kommen. Die Weiterführung der Botenfahrt wurde ihnen von Zürich in der Folge bewilligt.

Fidel Katzenmeyer in Konstanz ersuchte mit Unterstützung des Burgermeisteramtes um Wiedererwägung. Er betonte, daß er und sein verstorbener

¹ STAF, VI. 130.1.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 3001 vom 30. Dezember 1806, STAF.

³ STAF, VI. 130.1.

Vater die Landkutsche von Konstanz nach Zürich während fünfzig Jahren klaglos geführt hätten. Viel Schaden sei ihm durch den Krieg entstanden. Wenn er diesen Broterwerb verliere, dann komme er um sein Vermögen und damit in die traurigsten Umstände. Katzenmeyer wünschte, es möchte ihm die neu zu errichtende Diligence anvertraut werden, wofür ihm von der Postkommission in Zürich schon vor drei Jahren die Zusicherung gegeben worden sei, als von einer ähnlichen Änderung die Rede war. Im äußersten Falle soll man ihm eine angemessene Entschädigung zukommen lassen.

Die Postdirektion Zürich verfügte am 21. Januar 1807, die Katzenmeyersche Fuhré dürfe unter keinen Umständen länger fortdauern.¹ Deren Aufhebung berechtige niemals zu einer Entschädigung an den Gesuchsteller. Fidel Katzenmeyer fand dann sein weiteres Fortkommen als badischer Postkondukteur.²

Für den noch minderjährigen Ignaz Castelli in Konstanz legte der Magistrat Fürbitte ein. Dessen Vater habe 1801 die Landkutsche von Konstanz nach St. Gallen eingerichtet. Nach seinem Tode sei diese nebst der nötigen Einrichtung das ganze Erbteil des Sohnes. Der unterdessen zum zweitenmal verheirateten Mutter sei das andere Vermögen zugeteilt worden. Der Sohn würde den Broterwerb verlieren und damit das Vermögen einbüßen. Der Magistrat bittet, Castelli eventuell als Kondukteur lebenslänglich anzustellen oder ihn auf eine andere Art schadlos zu halten. Die Postdirektion Zürich zeigte Entgegenkommen und bewilligte Ignaz Castelli, respektive dessen Stiefvater Max Jehle, die Weiterführung der bisherigen Diligence von Konstanz nach St. Gallen mit folgenden Bedingungen: Aufsicht durch das Postamt Frauenfeld, genaues Einhalten der Tarife, portofreie Beförderung der obrigkeitlichen Briefe, Bezahlung einer vierteljährlichen Abgabe von 80 Schweizerfranken an das Postamt Frauenfeld und Hinterlage einer noch zu bestimmenden Kauktion.³

Das nächstliegende Geschäft war die Besetzung der im Postvertrag vorgesehnen Stelle eines «Beamten im Hauptbureau zu Frauenfeld», das heißt des Postverwalters. Da dem Postverwalter in Frauenfeld zur Zeit der kantonalen Post das ganze thurgauische Postwesen unterstellt war, galt er im Volksmund allgemein als «Postdirektor».

Für die ausgeschriebene Stelle lagen vier Anmeldungen vor,⁴ nämlich von:

1. Georg Brunschweiler in Frauenfeld
2. Dr. Sulzberger in Frauenfeld

¹ STAF, VI. 130.1.

² Ruppert Ph., Konstanzer Beiträge zur badischen Geschichte.

³ Stadtarchiv Konstanz, D I, Fasz. 40.

⁴ STAF, VI. 130.1.

3. Joh. Leonhard Müller in Frauenfeld
4. Jakob Anderwert von Münsterlingen, jetzt Commis en Chef der Aargauer Postdirektion und Berater beim Vertragsabschluß mit Zürich.

Der Kleine Rat machte von seinem Recht, der Postdirektion Zürich einen Dreievorschlag vorzulegen, Gebrauch, ohne aber dazu weiter Stellung zu nehmen. Die Reihenfolge seiner Vorschläge lautete J. Anderwert, Dr. Sulzberger, J. L. Müller. Gewählt wurde Anderwert. Seine Besoldung betrug vierteljährlich 275 Gulden. Gleichzeitig ernannte die Postverwaltung Zürich den wiederholt erwähnten Franz Mettler auf 1. Juli 1807 zum Postcommis in Frauenfeld und Joh. Ferch von Wüesthüsli zum Briefträger, total somit drei Mann. Es sei hier gleich beigefügt, daß der Postdienst in Frauenfeld bis 1842 nur von drei Mann besorgt wurde, von einem Postverwalter, einem Postcommis und einem Briefträger.

Im Jahr 1849, beim Übergang des Postwesens an den Bund, waren es vier Beamte, d. h. ein Postverwalter, ein Kontrolleur und zwei Postcommis, ferner vier Angestellte, nämlich ein Briefträger, zwei Postkondukteure und ein Postpacker, insgesamt also acht Mann, wozu noch eine nur zeitweise beschäftigte Bureauaushilfe kam.

Endlich waren die Organisationsarbeiten so weit gediehen, daß am 25. Juni eine Bekanntmachung erfolgen konnte, aus der wir die folgenden wichtigeren Punkte hervorheben:¹

Die neue Posteinrichtung nimmt am 1. Juli 1807 ihren Anfang. In Frauenfeld wird in der «Krone»² ein Postamt eingerichtet, dem das Postwesen im ganzen Kanton unterstellt ist. Postbureaux erhalten folgende Ortschaften und es sind die Postsachen abzugeben:

Arbon, bei Zolleinnehmer Suter; Bischofszell, bei Ott, Sekretär des Gemeinderates; Weinfelden, bei Jakob Reinhart; Tägerwilen, bei Zolleinnehmer Riby; Steckborn, bei Hauptmann Joh. Heinrich Guhl; Dießenhofen, bei Wepfer beim Löwen.

Ferner werden an allen Orten, wo es nötig sein wird, Briefablagen eingerichtet. Wie bereits im Pachtvertrag festgelegt ist, wechseln die Distrikts-Postbureaux jeden Montag und Donnerstag die Postsachen mit dem Postamt Frauenfeld aus. Die Gemeinden sorgen für die entsprechenden Verbindungen mit den Distrikts-Postbureaux, sei es durch Boten oder eine andere schickliche Gelegenheit.

¹ STAF, VI. 130.1.

² Heute Gebäude der Schweizerischen Kreditanstalt, bis 1852 Gasthof zur Krone. Die Post zahlte dem Vermieter Rogg vierteljährlich 13 Gulden 45 Kreuzer Mietzins. Das Postamt befand sich in den Räumen, wo jetzt die Bankschalter eingerichtet sind. In der Nacht vom 23./24. November 1898 erfolgte die Verlegung in das neu erstellte heutige Gebäude.

Im weitern wird darauf aufmerksam gemacht, daß es untersagt ist, Postsendungen auf anderm Wege als durch die regulären Postverbindungen zu befördern. Die bisher bestandenen Zürcher Boten haben sich durch ein in die Hände des Distriktspräsidenten abgelegtes Gelübde zu verpflichten, künftig keine verschlossenen Briefe und Geldcoups und keine Zeitschriften zu befördern, sondern sich lediglich auf den Transport der Waren und solcher Effekten, die nicht in obige Kategorien gehören, sowie auf Besorgung der ihnen persönlich offen anvertrauten Kommissionen und Bestellungen zu beschränken. Widerhandlungen werden erstmals mit «harter Geldbuße», im Wiederholungsfalle mit Dienstentsetzung unnachsichtlich bestraft.

Diese Bekanntmachung wurde jedem Distriktspräsidenten zugestellt, mit dem Auftrag zur öffentlichen Verlesung in allen Gemeinden, am Hauptort des Distrikts unfehlbar schon am folgenden Sonntag den 28. Juni. Im weitern hatten die Distriktspräsidenten die Zürcherboten an ihre Pflicht zu mahnen und sie ins Handgelübde zu nehmen. Dieses Handgelübde wurde, wie Distriktspräsident Kesselring am 8. Juli 1807 meldete, von den beiden Zürcherboten Hug und Keller in Weinfelden wiederholt verweigert, mit der Begründung, sie seien geneigt, sich der neuen Ordnung zu unterziehen, allein es könne vorkommen, daß Handelsleute pressante Aufträge und Bestellungen hätten, die mit den zurückgehenden Boten erledigt werden müßten, und daß sie förmlich gedrängt würden, die Briefe mitzunehmen.¹ Als ehrliche Männer könnten sie sich nicht zu einem unbedingten Handgelübde verstehen, das so schwer zu erfüllen wäre, und hofften, die Regierung werde sie davon dispensieren. Die Boten wurden unterstützt von den Kaufleuten in Weinfelden, die mit der neuen Einrichtung nicht zufrieden waren. Auch Vertreter von Handel und Gewerbe in Arbon waren unzufrieden. Sie beschwerten sich deswegen am 5. August 1807 beim Kleinen Rat und wiesen darauf hin, daß ihnen vorher die Briefe mit einem täglich zwischen Arbon und St. Gallen verkehrenden und vom Handelsstand Arbon besoldeten Boten von St. Gallen her zugekommen seien. Die Postverwaltung Zürich habe verfügt, dieser Bote dürfe nur noch Montag, Dienstag und Freitag nach St. Gallen gehen. Das sei zu wenig. Auf die Verbindung an den zwei wichtigsten Geschäftstagen Mittwoch und Samstag könne nicht verzichtet werden. Die Beschwerdeführer ersuchten, die Briefpost für Arbon wie früher über St. Gallen zu leiten, das heißt: bis deren Zuleitung über Weinfelden ohne Verspätung möglich sei. Ferner wurde ein täglich verkehrender Bote nach St. Gallen gewünscht, wie dies vorher der Fall war, eventuell auf Kosten der Gesuchsteller, falls das Postamt Zürich nicht selbst einen solchen täglichen Fußboten anstelle.²

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

Auf der Strecke Konstanz - St. Gallen befriedigte Max Jehle in Konstanz, der als Stiefvater des noch minderjährigen Ignaz Castelli die Postwagenfahrten ausführt, nicht mehr.¹ Es wurde über nachlässige Dienstbesorgung geklagt, er mache überall Schulden und mißhandle seine Frau. Der Magistrat in Konstanz verfügte die Entlassung des Jehle und beauftragte im April 1808 dessen Frau mit der Führung der Diligence Konstanz - St. Gallen, wozu ihr aber offenbar die Eignung fehlte. Bereits am 6. März 1809 unterzeichnete Frau Jehle eine Erklärung, daß sie die Fahrt nach St. Gallen für acht Jahre an Johann Heinrich Guenin verpachtete gegen eine Entschädigung von jährlich 55 Gulden.¹ Der Magistrat von Konstanz übertrug jedoch diesen Dienst an Pelagius Pantli in Konstanz. Die Postverwaltung Zürich, der die Änderung erst nachträglich am 1. April 1809 gemeldet wurde, hätte es vorgezogen, die Pacht dem Fidel Katzenmeyer zu übergeben, als Entschädigung für den in anderer Hinsicht erlittenen Verlust.²

Ein Privatbote zwischen Oberaach und St. Gallen scheint schon seit Mitte des 18. Jahrhunderts bestanden zu haben. Es geht dies aus einem Schreiben des Häberli, Friedensrichter in Oberaach, hervor, der am 24. April 1810 die Verabfolgung des Botenpatents an Jakob Ackermann von Schrofen befürwortet, dessen Voreltern den Botendienst nach St. Gallen seit sechzig Jahren besorgt hätten.³

Ebenfalls ein Privatbote bestand seit etwa 1780 von Bürglen und Weinfelden nach St. Gallen. Dieser Botendienst wurde während dreißig Jahren durch den Boten Enz von Bürglen besorgt, der das allgemeine Zutrauen hatte.⁴ Ihm folgte sein Tochtermann Schönholzer, über den sich verschiedene Geschäftsleute in Weinfelden, darunter Paul Reinhart, Elias Haffter und andere, am 30. Mai 1812 beim Kleinen Rat beklagten. Wegen seines Trotzes, seiner Grobheit und seines übersetzten Tarifs sei man mit Schönholzer nicht zufrieden. Der pflichtvergessene Mann führe seit einigen Wochen den Botendienst ab Weinfelden nicht mehr aus. «Man möge die Briefe selbst nach St. Gallen tragen», das sei die von Schönholzer erhaltene Antwort, als man bei ihm reklamierte. Die Untersuchung dieser Beschwerde durch Postverwalter Anderwert ergab keine Anhaltspunkte für deren Richtigkeit. Um weiteren Klagen vorzubeugen wurde immerhin angeordnet, künftig alle Briefsachen und Gelder dem Postbureau Weinfelden zu übergeben, das dann die richtige Taxierung vornehmen werde.

Der Grund, weshalb über Schönholzer geklagt wurde, war offenbar lediglich Konkurrenzneid, denn er betrieb nebenbei Handel mit ähnlichen Produkten wie seine Auftraggeber, nämlich mit Wein, Branntwein, Butter und Käse.

¹ Stadtarchiv Konstanz, D I, Fasz. 40.

² Stadtarchiv Konstanz, D I, Fasz. 40

³ STAF, VI. 130.1.

⁴ STAF, VI. 130.1.

Bis zur pachtweise an Zürich erfolgten Abtretung des Postregals bestanden im Thurgau eine Reihe von Privatboten, die sich mit dem Transport von Briefsachen, Geldsendungen und Waren aller Art befaßten. Mit dem Postpachtvertrag vom 4. Dezember 1806 wurden verschlossene Briefe, Geldcoups und Zeitschriften dem Postregal unterstellt; deren Beförderung war den Privatboten ohne besondere Bewilligung verboten. Ihnen blieb lediglich der nicht regalpflichtige Transport von Waren und die Besorgung der ihnen persönlich anvertrauten Aufträge. Der Postvertrag enthielt in § 3 und § 4 die nötigen Bestimmungen zum Schutze dieser Regalrechte, auf deren Wahrung Zürich im Interesse seiner Posteinnahmen begreiflicherweise streng bedacht war. Verständlich ist aber auch, daß die jahrelang an ihren freien Verkehr gewohnten Boten sich nur sehr ungern die mit finanziellen Einbußen verbundenen Einschränkungen gefallen ließen. Verstöße gegen das Postregal kamen deshalb da und dort vor. Namhaft gemachte Übertreter wurden jedoch gerichtlich verfolgt und bei erstmaliger Regalverletzung mit 16 Franken a. W. Buße bestraft, im Wiederholungsfall erfolgte Entsetzung vom Botendienst.¹ Ein derartiger Fall von Regalverletzung mit entsprechender Ahndung spielte sich wie folgt ab:²

Es war im Frühjahr 1808. Heinrich Keller in Weinfelden besorgte als «Zürcher Bote» den Botendienst zwischen Weinfelden und Zürich, ebenso Ulrich Fatzer von Hemmerschweil in gleicher Eigenschaft denjenigen zwischen Arbon und Zürich. Jeder Bote hatte in Zürich einen Spetter zur Verfügung, der die Zustellung an die Adressaten und umgekehrt die Vermittlung von den Auftraggebern an den Boten besorgte. Aus irgend einem Grunde war Keller anfangs Mai verhindert, den Botendienst nach Zürich selbst auszuführen. Er übergab deshalb die bei ihm zur Weiterleitung eingegangenen Sachen in einem Sack dem Zürcherboten Fatzer von Arbon zur Abgabe an den Spetter des Keller in Zürich. Von diesem Spetter nahm Fatzer für die Rückfahrt Aktenstücke vom Geschäftshaus Ritt in Zürich für Advokat Studer in Weinfelden entgegen, für welche der Spetter dem Angestellten des Ritt einen Empfangschein ausgestellt hatte. Versehentlich legte der Angestellte diesen Empfangschein mit verschiedenen Briefsachen in den Briefeinwurf des Postamtes Zürich, das dadurch Kenntnis von der regalwidrigen Briefbeförderung erhielt. Eine durch das Postamt Frauenfeld vorgenommene Nachfrage beim Adressaten Advokat Studer in Weinfelden ergab, daß die Zustellung der Schriftstücke am 6. Mai 1808 tatsächlich durch den Arboner Boten Ulrich Fatzer erfolgt war, der bei jenem Botengang auch die Aufträge des Boten Keller von Weinfelden erledigte. Die Postverwaltung klagte hierauf beim

¹ STAF, Tagblatt Thurgau, Beschlüsse, Dekrete usw., Nr. 6 von 1807.

² STAF, VI. 130.1.

Distriktspräsidenten in Arbon gegen Fatzer wegen Verletzung des Postregals. Der Mann wurde mit 16 Franken a. W. Buße bestraft.

Aus den in dieser Sache ergangenen Untersuchungsakten geht auch hervor, daß Ende 1808 die während vielen Jahren bestandenen «Zürcherboten» von Weinfelden und Arbon aufhörten zu verkehren. Alt Zürcherbott Heinrich Keller in Weinfelden schrieb am 25. Februar 1809 folgendes:¹ «Durch die neue Posteinrichtung ist den Böttchen ihr sauer erworbene Brot ohnedem so sehr geschmälert worden, daß ein rechtlicher Mann unmöglich mehr sein Auskommen dabei finden kann. Deshalb wurde der Arboner Bott Fatzer und ich genötigt, den Botendienst zu quittieren, um das Brot auf eine andere Weise zu verdienen.»

Ein anderer Fall von Verletzung des Postregals, der zugleich ein anschauliches Bild von den damaligen Straßenverhältnissen gibt, spielte sich im Juli 1812 ab.² Distriktspräsident Fehr in Frauenfeld meldete dem Kleinen Rat, das Hochwasser habe bei der Aumühle eine Kiste an das Land geschwemmt. Darin befänden sich drei Käse, achtzehn Briefe, eine lederne Brieftasche mit «St» bezeichnet, nebst Barschaft und andern Sachen, die der Zürcherbote Gamper von Stettfurt verloren habe, als er Samstag abends 7 Uhr den stark angeschwollenen Bach zwischen Matzingen und Stettfurt durchqueren wollte. Der Bote habe mit der Beförderung ziemlich vieler Briefe und Barschaft wider die Postordnung gehandelt. Das Postamt Frauenfeld, dazu angehört, erklärte, der Zürcherbote Gamper habe kein Patent von der Postverwaltung, er habe sich der Contrebande schuldig gemacht, weshalb er zur Verantwortung gezogen werden müsse. Im weitern beantragte das Postamt, daß die nach Zürich fahrenden Boten zur Abschreckung gelegentlich einer Visitation zu unterwerfen seien! Über die endgültige Erledigung geben die Akten leider keinen Aufschluß.

Neben den Vergehen gegen die Bestimmungen des Postregals hatte sich der Kleine Rat gelegentlich auch mit Beträgereien der Boten zu befassen. So wurden anfangs 1813 dem privaten Zürcherboten Keller in Weinfelden von Jakob Etter in Birwinken 60 Gulden zur Überbringung an Dr. Rahn in Zürich anvertraut.³ Keller behielt das Geld für sich und täuschte seinen Auftraggeber, indem er ihm eine gefälschte Quittung zurückbrachte. Der Betrug wurde jedoch bald aufgedeckt; Keller wurde seines Botendienstes entsetzt und dem Distriktsgericht Weinfelden zur Bestrafung überwiesen.

Mit einem Unfall, als Folge der damaligen primitiven Verkehrsverbindungen, hatte sich der Kleine Rat in seiner Sitzung vom 25. November 1814 zu befassen.

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

³ Kleiner Rat, Missiv Nr. 297 vom 23. Februar 1813, STAF.

Es war ihm vom Gemeinderat Herdern die Meldung zugekommen, am 21. November 1814 sei ein Wagen bei der Fahrt durch die Thur bei Ochsenfurt umgestürzt, wobei die Botin von Herdern, Frau K. Eberli, sowie zwei zwölfjährige Knaben, Johannes Schlatter und Johannes Keller, ebenfalls von Herdern, ertrunken seien.¹ Der Kleine Rat sprach in der Antwort sein Bedauern aus und ersuchte den Gemeinderat Herdern, den Bauern zu empfehlen, in Zukunft beim Überfahren der Thur mit mehr Vorsicht zu Werke zu gehen!

Übertriebene Forderungen in Fällen von Verlust oder Beschädigungen hatten schon bis anhin verschiedene schweizerische und ausländische Postverwaltungen veranlaßt, die Deklaration von Inhalt und Wert der Paketpost bei der Aufgabe zu verlangen. Diesem Vorgehen schloß sich auch die Postverwaltung in Zürich an. Vom September 1810 an mußten alle mit den regulären Postkursen zu versendenen Pakete mit einer Deklaration ihres Inhalts und des genauen Werts oder der Bezeichnung «ohne Wert» versehen sein.² Nur in diesem Falle übernehme die Post die Verantwortung bei Verlust oder Beschädigung. Fehlt die Deklaration oder lautet sie «ohne Wert», dann komme auch keine Haftpflicht in Frage. Ebenso wird für Glaswaren und andere leicht zerbrechliche Sachen, selbst bei deklariertem Wert, nicht gehaftet.

Die Annahme, es sei bereits 1813 eine Schiffsverbindung von Friedrichshafen über den Bodensee nach dem schweizerischen Ufer mit Post- und Warenbeförderung und damit im Zusammenhang eine Postwagenverbindung zwischen Frauenfeld und Romanshorn und in Romanshorn ein Postbureau eingerichtet worden, ist unrichtig.³ Es handelte sich um folgendes:

Der Kleine Rat befaßte sich am 22. September 1812 mit einer Zuschrift von Bavier-Planta, Handelsmann in Friedrichshafen, der erklärte, vom Königlich Württembergischen Hof beauftragt und bevollmächtigt zu sein, sich mit den betreffenden Eidgenössischen Ständen wegen einer Posteinrichtung von Friedrichshafen nach der Schweiz in Verbindung zu setzen.⁴ Dem Unterhändler wurde erwidert, die thurgauische Regierung sei geneigt, zu der fraglichen Posteinrichtung, mit der auch der Warentransport verbunden werden solle, Hand zu bieten, Auswechselung vorläufig über den Grenzort Uttwil. Die Finanzkommission habe Weisung erhalten, diese Frage in Verbindung mit den beteiligten Postverwaltungen näher zu prüfen.

Die hierauf folgenden Verhandlungen führten Ende Juni 1813 zu einer Kon-

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2100 vom 29. November 1814, STAF.

² STAF, VI. 130.1.

³ Dr. Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, S. 110. Rüd, Zürcherische Postgeschichte bis 1848, S. 79.

⁴ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 1942 vom 22. September 1812, STAF.

ferenz in Frauenfeld zwischen den Postverwaltungen Zürich und St. Gallen und Oberpostrat Halberstadt von Ulm, als Vertrater der Königlich Württembergischen Postverwaltung.¹ Württemberg anerbot sich, gegen billige Vergütung den ganzen Hin- und Hertransport über den See zu übernehmen. Besondere Lasten und Gefahren für die Postverwaltung Zürich waren somit nicht zu erwarten. Es kam einzig die Einrichtung einer Poststelle in Romanshorn in Frage, ferner eine neue Postverbindung von Frauenfeld nach Romanshorn, die übrigens von der thurgauischen Regierung schon lange gewünscht wurde.

Mit diesem Postvertrag hatte sich der Kleine Rat in seiner Sitzung vom 8. Oktober 1813 zu befassen.² Er verdankte der Postverwaltung Zürich die erhaltene Mitteilung und sicherte die Ratifikation des fraglichen Vertrages zu. Im weiteren versicherte der Kleine Rat, er werde der neuen Einrichtung, der er eine gute Entwicklung wünsche, die nötige Unterstützung angedeihen lassen. Er werde auch durch den Oberaufseher der eidgenössischen Grenzanstalten veranlassen, daß die beim neu zu errichtenden Postbureau in Romanshorn ankommenden Effekten und Waren im Sinne der Zollvorschriften geprüft würden. Im übrigen erwarte der Kleine Rat, daß die Postbureaux unseres Kantons mit dem neuen Postkurs in gehörige Verbindung gesetzt werden, um dem, wenn auch nicht zahlreichen, thurgauischen Handelsstand die möglichste Erleichterung zu verschaffen. Die Finanzkommission erhielt Auftrag, im Einverständnis mit dem Grenzinspektor beim eidgenössischen Oberaufseher um die Bewilligung nachzusuchen, und die Anordnung, daß die Visitation und die Plombierung der im vorgesehenen Postbureau Romanshorn ankommenden Effekten und Waren von einem Angestellten beim Grenzbureau in Utzwil besorgt werde. Der Landammann der Schweiz, in dessen Händen die oberste Grenzkontrolle lag, stimmte dem Antrag zu, aber unter der Bedingung, daß dem Grenzbeamten für die Erledigung des Postverkehrs eine jährliche Entschädigung von 100 Franken bezahlt werde.³ Mit dieser Belastung war der damals noch recht finanzschwache Kanton Thurgau nicht einverstanden. Der Kleine Rat stellte sich auf den Standpunkt, diese Entschädigung müsse aus der Grenzkasse bestritten werden. Der Landammann lehnte ab und beharrte auf Bezahlung durch den Kanton, allenfalls durch den Postpächter. Nach einem Hin und Her und nach erneuten Nachfragen, wie es mit der Erledigung der vom Landammann aufrecht gehaltenen Verfügung stehe, erwiderte der Kleine Rat am 18. Januar 1814 dem frührern Grenzinspektorat, «daß die Regierung im Begriff gewesen sei, wegen dem fraglichen Entscheid neuerdings vor

¹ STAZ, R 81, 5, 1803–1848.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2304 vom 8. Oktober 1813, STAF.

³ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2458 vom 5. November 1813 und Nr. 2783 vom 17. Dezember 1813, STAF.

stellig zu werden, was aber, *sowie die Einrichtung zu Romanshorn überhaupt, zufolge der seither eingetretenen Ereignissen unterblieben sei*!¹

Damit ist überzeugend erwiesen, daß 1813 weder der vorgesehene Postwagenkurs von Frauenfeld nach Romanshorn mit Postverbindung über den Bodensee zustande gekommen ist, noch in Romanshorn ein Postbureau errichtet wurde. Das zu jener Zeit noch unbedeutende Bauern- und Fischerdorf mußte sich bis zur Einrichtung einer Poststelle und einer Postwagenverbindung nach Frauenfeld und Zürich bis 1841 gedulden. Im übrigen wurde der in Frage stehende Postvertrag mit Württemberg vom Jahr 1813 nach einer Mitteilung der Postdirektion Zürich an den Kleinen Rat vom 8. April 1820 in aller Form wieder aufgehoben.²

5. Erneuerung des Vertrags im Jahr 1816

Der Postvertrag mit Zürich, gültig ab 1. Januar 1807, wurde, wie erwähnt, für neun Jahre abgeschlossen. Er hatte somit eine Laufzeit bis Ende 1815. In einem Bericht der Finanzkommission an den Kleinen Rat über eine eventuelle Vertragsverlängerung heißt es, der Kanton habe sich bei dieser Verpachtung nicht übel befunden, wenn auch zu wünschen wäre, daß die Briefbeförderung da und dort etwas schneller geschehen möchte. Dies solle aber eine Vertragserneuerung nicht hindern. Mit Zustimmung des Kleinen Rats beantragte deshalb die Finanzkommission der Postverwaltung Zürich eine Erneuerung der Pacht.³ Am 27. und 28. September 1815 fanden zu diesem Zwecke Verhandlungen in Frauenfeld statt, an denen sich der Thurgau durch Regierungsrat Joh. Konrad Freyenmuth und Postverwalter Joh. Jakob Anderwert, die Postverwaltung Zürich durch Oberpostamtsverwalter Joh. Jakob Schweizer vertreten ließen. Das Ergebnis war ein neuer Postvertrag, gültig ab 1. Januar 1816 für die Dauer von neun Jahren, dann kündbar auf sechs Monate, Pachtzins wie bis anhin jährlich 2200 Schweizerfranken, vierteljährlich zahlbar. Auch die übrigen Punkte stimmten mit jenen des ersten Vertrages überein. Eine Erhöhung des Pachtzinses war trotz den Bemühungen der thurgauischen Vertreter nicht zu erreichen. Wünsche nebensächlicher Natur, deren Entsprechung Zürich zusicherte, wurden absichtlich nicht in den Vertrag aufgenommen, sondern lediglich im Protokoll vorgemerkt. Es handelte sich um folgende Punkte, zum Teil um Neuerungen: Uneingeschriebene Briefschaften mit Schriftstücken ohne Geldwert, wie Memoiren an obrigkeitliche Behörden,

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 90 vom 18. Januar 1814, STAF.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 632 vom 11. April 1820.

³ STAF, VI. 130. I.

Schuld-Copien, abgelöste Schuldbriefe, also das, was wir heute als «Geschäfts-papiere» bezeichnen, sollen im Verkehr innerhalb der Kantone Thurgau und Zürich nicht nach der Unze, sondern nur mit dem nämlichen Porto wie doppelte Briefe oder mit der niedrigsten Posttaxe für Pakete taxiert werden. Die Deklaration der Valoren, Barschaft ausgenommen, soll nicht mehr obligatorisch sein. Unterlässt aber der Versender die Deklarierung, dann haftet die Post nicht für die betreffende Sendung. Für die von der Post abgegebenen Empfangscheine bei der Aufgabe von Valoren soll die übliche Taxe nur bei Wertangabe von 50 Franken oder mehr erhoben werden. Bei der Zustellung von Valoren ist eine Gebühr nur bei Wertangabe von 100 Franken oder mehr zu erheben. Endlich verpflichtete sich Zürich, für bessere Verbindungen mit abgelegenen Gegenden zu sorgen.

Am 5. November 1816 starb Postverwalter Joh. Jakob Anderwert. Für die frei gewordene Stelle meldeten sich neun Bewerber:¹

Joh. Anton Diethelm, von Bischofszell
 Balthasar Hanhart, Provisor, in Steckborn
 Daniel Kappeler, Präzeptor, in Frauenfeld
 Franziskus Mettler, Postcommis in Frauenfeld
 Joh. Conrad Morell, von Wöschbach (Kreuzlingen)
 Georg Peter Mörikofer, Sohn, zur Geduld in Frauenfeld
 Bernhard Müller, in Frauenfeld
 Joh. Melchior Müller, in Frauenfeld
 Joh. Jakob Wüest, Sohn, in Frauenfeld

Der Kleine Rat, dem laut Postvertrag das Recht auf einen Dreievorschlag zu-stand, übermittelte diese Anmeldungen am 20. Dezember 1816 der Postdirektion Zürich und bemerkte dazu: «Um die erledigte Stelle der hiesigen Postverwaltung haben sich mehrere Subjekte bei uns gemeldet, von denen jedoch keines entschiedene Kenntnisse für dieses Fach besitzt. Für diesmal wird vom Recht für einen Dreievorschlag nicht Gebrauch gemacht, sondern die Entscheidung der Postdirektion Zürich überlassen.»

Zum Postverwalter in Frauenfeld wurde am 9. Januar 1817 Joh. Jakob Wüest, Sohn, in Frauenfeld, gewählt mit einem Lohn von 80 Louisdor.² Die Postdirektion Zürich hatte diesen Personalwechsel benutzt, um das bisherige Jahresgehalt des Postverwalters in Frauenfeld von 100 auf 80 Louisdors herabzusetzen, in der Absicht, die Besoldung der übrigen Beamten verhältnismäßig und sukzessive zu verbessern. Tatsächlich setzte die Postdirektion bei dieser Gelegenheit den

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2447 vom 26. November 1816 und Missiv vom 20. Dezember 1816, STAF.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 38 vom 14. Januar 1817, STAF.

Lohn des zweiten Beamten Mettler auf 60 Louisdors fest. Sie betonte dabei ausdrücklich, nicht die Stelle, sondern die persönliche Rücksicht auf Mettler, als Beweis der Zufriedenheit für vieljährige treue Dienste, sei dabei ausschlaggebend gewesen.

In der «Geschichte des Kantons Thurgau» von Sulzberger heißt es über Wüest:¹ «Unter der Leitung des zweiten Postdirektors J. J. Wüest, später Obergerichtspräsidenten und Administrationsrats, wurde der Postverkehr vermehrt, sechs regelmäßige Diligencekurse nach Konstanz und Zürich und Schaffhausen und St. Gallen, sowie mehr Postbotenkurse eingerichtet.» Ferner wird Wüest als Aktuar des 1822 neu gegründeten «Griechenvereins», an dessen Spitze Antistes Sulzberger stand, genannt. Dieser Verein sammelte Gelder zur Unterstützung der Griechen in ihrem Freiheitskampfe gegen die Türken. Ebenfalls 1822 wurde in Frauenfeld eine Ersparniskasse gegründet, deren Buchhalter Wüest war. Nach dem Übergang des gesamten Postwesens an den Bund fanden am 29. Oktober 1849 die Wahlen des Postpersonals im Thurgau statt. Wüest, der bis anhin als «thurgauischer Postadministrator» amtete und als «Postdirektor» unterzeichnete, konnte sich offenbar mit der Neuordnung nicht mehr abfinden. Er nahm den Rücktritt aus dem Postdienst und starb am 1. November 1885 im hohen Alter von vierundneunzig Jahren. An seine Stelle als Postverwalter trat Andreas Sauter, der neun Jahre später zum Mitglied des Kleinen Rats gewählt wurde.

1817 gab der Diligencekurs Konstanz - St. Gallen wieder einmal Anlaß zu Verhandlungen. In einer Zuschrift vom 18. März 1817 an den Kleinen Rat erinnerten die Hausammann in Hub, die sich nun Philipp Hausammann & Cie. nannten, daran, daß sie zur Zeit der Übergabe des Postwesens an Zürich die Fahrt mit der Diligence von Konstanz nach St. Gallen wöchentlich zweimal gemacht hätten.² Ein Fuhrwerk ähnlicher Art führte Pelagius Pantle in Konstanz auf der gleichen Strecke ebenfalls zweimal in der Woche. Beide Unternehmer hätten zufolge dieser gegenseitigen Konkurrenzierung gelitten. Sie einigten sich deshalb in der Weise, daß Pantle nur noch zwischen Konstanz und Hub und die Hausammann nur noch zwischen Hub und St. Gallen verkehrten. In Hub wechselten sie die Postsachen zur Weiterbeförderung aus. Dieses Übereinkommen sei letztes Jahr abgelaufen. Philipp Hausammann & Cie. wünschten, die ganze Strecke von Konstanz bis St. Gallen wieder allein zu besorgen; Pelagius Pantle in Konstanz sollte ausgeschlossen werden. Die Postverwaltung Zürich lehnte dieses Begehr kategorisch ab. Nicht ohne Mühe habe sie bis jetzt einer wiederholt versuchten

¹ Pupikofer/Sulzberger 1889, Geschichte des Thurgaus 1798-1830, II, Nachtrag S. 158 und 171 und 173.

² STAF, VI. 130.1.

Einmischung der badischen Oberpostdirektion in diese Unternehmung ausweichen können. Würde sie im vorliegenden Falle zustimmen und thurgauische Angehörige auf Kosten von badischen Untertanen begünstigen, dann wäre weiterhin ein freundschaftlicher Verkehr mit der badischen Postdirektion in Frage gestellt. Beide Unternehmer erhielten deshalb ihr Patent zu den bisherigen Bedingungen. Sie führten die Postkurse Konstanz - St. Gallen bis 1. April 1825 auf ihre eigene Rechnung, von diesem Tage an dagegen auf Rechnung der beiden Postverwaltungen Zürich und St. Gallen.¹ Nach der am 16. März 1825 zwischen diesen beiden Postverwaltungen getroffenen Vereinbarung mußten wöchentlich zwei Kurse ausgeführt werden mit einem zweispännigen leichten Postwagen. Briefe, Gelder und Pakete bis zu zwanzig Pfund waren ausschließlich auf Rechnung der Postverwaltung zu befördern. In Wegfall kamen dagegen die bisherigen Patentgebühren an die Postverwaltungen und die Manipulationsgebühr an das Postamt Konstanz. Ferner gehörten den Unternehmern die Reisendeneinnahmen, die Einnahmen für den Transport der Pakete über zwanzig Pfund, überdies wurde ihnen eine jährliche Barentschädigung von 400 Gulden ausgerichtet, mit Erhöhung auf 500 Gulden, falls das Übernachten in St. Gallen nötig würde. Die Manipulationsgebühr, sowohl für die Postwageneffekten, als auch für die Briefpäckchen, wurde dem Postamt Konstanz auf Rechnung der beiden beteiligten Postadministrationen durch das Oberpostamt St. Gallen vergütet. Endlich war im Vertrag die Übernahme von Gewinn oder Verlust dieses Postkurses zu gleichen Teilen durch die beiden Postverwaltungen Zürich und St. Gallen vorgesehen.

Wegen des Hochwassers im Monat Juli 1817 mußte der Postwagenkurs von Schaffhausen nach Konstanz über Frauenfeld geleitet werden. Der Chronist meldet hierüber:²

«Auf den vierundzwanzigstündigen Regen vom 4. auf 5. Juli 1817 hat der Rhein zugenommen und ist über die Ufer getreten. Alle Schiffahrt hatte aufgehört. Kein Schiff konnte mehr unter den Brücken von Konstanz, Stein und Dießenhofen durchkommen. Die Post nach Konstanz kann nicht mehr den geraden Weg über Steckborn, sondern muß einen Umweg über Frauenfeld nehmen.»

Es scheint, daß dieser Postwagen beim Umweg über Frauenfeld regelrecht vom Regen in die Traufe gekommen ist, denn zu gleicher Zeit war auch die Thur über die Ufer getreten. Es geht dies aus folgender Unfallmeldung hervor:³

«Se. Königl. Hoheit Prinz Karl von Bayern ist am 6. Juli 1817 unter dem Namen eines Grafen von Dachau in Zürich eingetroffen. Er hatte das Unglück, daß sein Wagen am Sonn-

¹ STAF, VI. 130. 1.

² Thurgauer Zeitung Nr. 28 von 1817.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 28 von 1817.

tag Morgen um 2 Uhr zwischen der Pfyner Brücke und Felben, eine Stunde von Frauenfeld, umstürzte und er selbst in Lebensgefahr geriet. Die ausgetretene Thur hatte nämlich die Straße diesseits der Pfyner Brücke teils unterspült, teils wirklich schon beschädigt. Die vorderen Pferde gelangten glücklich über die gefährliche Stelle, hingegen schlug der Wagen um und Se. Königl. Hoheit sollen bis an den Hals im Wasser gestanden haben. Dreißig Männer von Felben sprangen mit ruhmwürdigem Eifer herbei und beschäftigten sich unverdrossen, die im Wasser liegende, in die ausgefressene Lücke der Straße versunkene, große und schwere Kutsche heraus zu bringen. Ihre Königl. Hoheit weilten unterdessen im Wirtshaus zu Felben; als die gerettete Kutsche herbeigeführt wurde, beschenkten sie diese braven Leute großmütig.»

Eine Verbesserung der Straße zwischen Arbon und St. Gallen ist im Jahr 1817 zu verzeichnen.¹ Diese Landstraße wurde von den Gemeinden Arbon, Roggwil, Wittenbach und Berg in Stand gestellt. Die Tagsatzung von 1817 bewilligte hierauf den Bezug eines Weggeldes für die Dauer von zehn Jahren und zwar:

- 2 Kreuzer für Reit-, Zug-, Kuppelpferde und Zugvieh
- 1 Kreuzer für ein Stück Hornvieh
- 2 Pfennig für ein Stück Schmalvieh
- 4 Kreuzer für einen Wagen mit vier oder mehr Pferden oder Zugvieh bespannt
- 2 Kreuzer für einen Wagen mit zwei und mehr Pferden oder Zugvieh bespannt
- 1 Kreuzer für einen Wagen, einspännig geführt.

6. Postregalverletzungen. Allerlei Verbesserungen

Ende 1819 sah sich der Kleine Rat veranlaßt, mit einer Bekanntmachung auf häufige Postregalverletzungen hinzuweisen, die auf der Strecke zwischen St. Gallen und Schaffhausen festgestellt worden waren.² Als Gegenmaßnahme entschlossen sich die beteiligten Postadministrationen, einerseits das bisherige Porto des Geldes von $1/5$ auf $1/8$ vom Hundert und dasjenige der Gepäcke von 4 auf 3 Kreuzer pro Pfund herabzusetzen, anderseits aber verschärfte Maßnahmen gegen Beeinträchtigungen des Postregals zu ergreifen. Es wurde namentlich im Kanton St. Gallen allen Fuhrleuten und Nebenboten der Transport von Postgegenständen auf genannter Strecke ab 1. Januar 1820 unter Androhung persönlicher Strafe und mit Auflegung der doppelten oder sogar der vierfachen Posttaxe für die sich bei ihnen vorfindenden Postsachen untersagt. Sodann wurde darauf hingewiesen, daß einem früheren Dekret entsprechend bei erstmaliger Regalverletzung eine Geldbuße von 16 Franken, im Wiederholungsfall aber Einstellung im Botendienst verfügt werden müsse.

¹ Eidgenössische Abschiede 1817, § 46, B 14, S. 276, STAF Nr. 3 82 22.

² STAF, VI. 130.1 und Thurgauer Zeitung Nr. 50 von 1819.

Mit einem Geschäft ähnlicher Art, diesmal jedoch wegen Konkurrenzierung der fahrenden Boten Philipp Hausammann an der Hub, David Scherer von Schochenhaus, Johannes Bischof und Kaspar Haug von Weinfelden, hatte sich der Kleine Rat in seiner Sitzung vom 17. Januar 1823 zu befassen.¹ Die genannten Boten beschwerten sich am 10. Januar 1823 über Benachteiligung in ihrem Gewerbe durch Rutishauser von Amriswil, der von der Postverwaltung als Fußbote anerkannt war, aber auch Fuhren nach Zürich ausführte.

Am 24. März 1825 teilte das Postamt Frauenfeld dem Kleinen Rat mit, die Postverwaltung Zürich werde bei Herrn Steger zum Engel in Münchwilen ein Postbureau errichten.² Zum Posthalter wurde der Engelwirt Steger ernannt, doch ist diese Ernennung erst auf 1. September 1826 nachweisbar. Es war dies die erste im Kanton errichtete Poststelle außer den im Art. 2 des Postvertrags genannten Postbureaux der Bezirkshauptorte. Münchwilen hatte eben eine gewisse Bedeutung als Umschlagsstation der nach St. Gallen führenden Postkurse.

Auf 1. April 1829 wurde die Kursierung der Postboten und der den Kanton Thurgau berührenden Wagenkurse nach folgender Übersicht neu geordnet:³

1. *Diligence von Zürich nach Konstanz* mit Wagen zu sechs Plätzen:

Zürich ab Montag und Donnerstag 10 Uhr vormittags, Ankunft in Frauenfeld 3 Uhr nachmittags und in Konstanz 8 Uhr abends.

Konstanz ab Dienstag und Freitag 10 Uhr vormittags, Ankunft in Frauenfeld 1 Uhr mittags und in Zürich zwischen 8 und 9 Uhr abends.

Die Diligence verläßt Zürich nach Ankunft der Posten und Diligences von Basel und der westlichen Schweiz. Ihre Ankunft in Zürich erfolgt im Anschluß an die alle Mittwoch und Samstag nach der westlichen Schweiz abgehenden Postwagen.

2. *Postwagenverbindung von Schaffhausen nach St. Gallen* mit zwei viersitzigen Wagen:

Schaffhausen ab Mittwoch und Samstag 7½ Uhr morgens, Ankunft in Dießenhofen 8¾ Uhr und in Frauenfeld 11½ Uhr vormittags. Weiterfahrt nach dem Mittagessen um 12½ Uhr mittags, mit Ankunft in St. Gallen 8½ Uhr abends.

St. Gallen ab Mittwoch und Samstag 5 Uhr morgens, Ankunft in Wil 9 Uhr vormittags und in Frauenfeld 12 Uhr mittags. Weiterfahrt nach dem Mittagessen um 1½ Uhr nachmittags, mit Ankunft in Dießenhofen 4¼ Uhr und in Schaffhausen 6 Uhr abends.

Mit diesen Postwagen wird ferner die alle Mittwoch und Samstag von Zürich nach Winterthur und zurückgehende sogenannte italienische Postchaise in Verbindung gebracht. Zu diesem Zweck geht jeden Mittwoch und Samstag eine zweispännige Postchaise in Winterthur vormittags 10 Uhr ab und kommt in Frauenfeld mittags 12 Uhr an. Rückfahrt ab Frauenfeld nachmittags 1 Uhr mit Ankunft in Winterthur nachmittags 3 Uhr und in Zürich abends 6 Uhr.

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 108 vom 17. Januar 1823, STAF.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 551 vom 26. März 1825, STAF.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 12 von 1829.

3. Thurgauische Postboten

- a. Die Boten von Arbon, Bischofszell, Weinfelden und Steckborn kommen alle Dienstag und Freitag von 11 bis 12 Uhr in Frauenfeld an und gehen von da um 1 Uhr wieder ab.
- b. Der Bote von Frauenfeld nach Tägerwilen und Konstanz geht jeden Sonntag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag morgens 5 Uhr in Frauenfeld ab und kommt bis abends 6 Uhr wieder zurück.
- c. Von Frauenfeld nach Winterthur gehen alle Tage abends 6 Uhr Boten ab und kommen in der Nacht wieder zurück.

Die Diligence von St. Gallen nach Konstanz (je Sonntag und Mittwoch) und der Courier von Schaffhausen über Dießenhofen, Stein und Steckborn nach Konstanz (je Sonntag und Donnerstag) bleiben unverändert.

Vor dem Bau der Eisenbahnen war der Postwagen das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Wo die regulären Postwagenkurse nicht genügten oder zeitlich nicht dienten, wurde mit Extraposten ausgeholfen. So kam es, daß vielenorts das Extrapostwesen eine ganz bedeutende Rolle spielte.

Nachdem bereits am 24. Mai 1824 der Rabenwirt Jakob Graf in Eschenz beim Kleinen Rat erfolglos um die Bewilligung nachgesucht hatte, eine «fahrende Post» auf der Strecke Konstanz – Schaffhausen einzurichten,¹ griff sein Geschäftsnachfolger, der Rabenwirt Zuber in Eschenz, dieses Begehren neuerdings auf.² Er wurde 1829 bei der Postverwaltung Zürich wegen Einrichtung einer Pferdeposthalterei vorstellig. Als Grund seines Gesuches wies Zuber darauf hin, Eschenz sei der Mittelpunkt zwischen Schaffhausen und Konstanz und deshalb für die Einrichtung einer Pferdeposthalterei sehr wohl geeignet. Ein besonderer Grund liege aber darin, daß Reisende, die möglichst rasch von Konstanz nach Schaffhausen oder umgekehrt reisen möchten, jetzt die Straße über Radolfzell und Singen benützten, weil dort Extraposten zur Verfügung ständen. Diese Reisenden an sich zu ziehen, sei die Absicht des Gesuchstellers. Sie würden gerne die kürzere und weit angenehmere Route durch den Kanton Thurgau wählen, wenn eine Pferdeposthalterei vorhanden sei. Freilich werde man im benachbarten Großherzogtum Baden wegen des zu erwartenden Wegfalls von Zoll- und Weggeldern das neue Unternehmen auf Schweizerseite nur ungern sehen. Das dürfe aber nicht davon abhalten, die Zustimmung zu erteilen; denn die anderorts gemachten Erfahrungen hätten die Nützlichkeit solcher Einrichtungen erwiesen. So seien in jüngster Zeit in der Schweiz mehrere Extraposten eingerichtet worden, wie zum Beispiel durch das Fricktal nach Basel, von Genf durch den Kanton Waadt nach dem Simplon

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 955 vom 26. Mai 1824, STAF.

² STAF, VI. 130.1.

und nach Pontarlier, die von zahlreichen Reisenden benützt würden, die sonst den Weg durch unser Land gar nicht genommen hätten. In ähnlicher Weise werde eine große Zahl von Reisenden den Weg durch die Schweiz vorziehen, wenn sie bei der Errichtung einer Pferdeposthalterei in Eschenz mit obrigkeitlich festgelegten Taxen und Kostenberechnungen nicht mehr befürchten müssen, durch private Lohnkutscher geprellt zu werden.

Die Postdirektion Zürich erklärte, das beabsichtigte Unternehmen wohl patentieren zu wollen, jedoch eine Berechtigung, die Pferdeposthalterei als etwas anderes als ein Privatunternehmen anzusehen, nicht anzuerkennen. Damit gab sich Zuber zufrieden; dagegen gelangte er am 4. Mai 1829 an den Kleinen Rat mit der Bitte, seine Postillione in der Farbe des Kantons Thurgau kleiden und das von Zürich erhaltene Postzeichen mit weiß und grünen Bändern an seinem Tavernenschild aufhängen zu dürfen.¹ Die Postillione müßten ohnehin in eine Livree gekleidet werden, wofür schicklicherweise jedoch nicht die Farbe eines auswärtigen Staates oder eines andern Kantons gewählt werden sollte. Der Kleine Rat entschied am 24. Juli 1829, es handle sich um ein Privatunternehmen, weshalb keine «obrigkeitliche Dazwischenkunft» stattfinden könne. Es sei dem Petenten selbst zu überlassen, wie er seine Postillione kleiden und was für ein Postzeichen er aushängen wolle.

Auf 1. Januar 1830 erneuerten Thurgau und Zürich den Pachtvertrag von 1816, der Ende 1824 abgelaufen, aber mit stillschweigender Zustimmung beider Vertragspartner bei sechs Monaten Kündigungsfrist weiter in Kraft geblieben war, für eine weitere Laufzeit von zwölf Jahren.² Pachtzins wie bis anhin 2200 Schweizerfranken, dazu ein jährlicher Beitrag von 400 Franken für die Gemeinden, denen der Unterhalt der Straßen oblag. Die übrigen Vertragsbestimmungen änderten sich nicht.

Auf 2. April 1832 wurde an Stelle der bisherigen Postverbindung zwischen Schaffhausen - Steckborn - Konstanz eine Diligence eingerichtet.³ Abfahrt in Schaffhausen jeden Dienst und Freitag morgens 6 Uhr, Fahrzeit, Pferdewechsel inbegriffen, fünf Stunden, Rückfahrt ab Konstanz gleichen Tages 2 Uhr nachmittags, mit Ankunft in Schaffhausen 7 Uhr abends. Für die Diligence war ein bequemer, den damaligen Anforderungen entsprechender Wagen zu verwenden, der auch zur Beförderung von Waren und Bagage eingerichtet sein mußte. Bespannung mit wenigstens drei Pferden. Dem Unternehmer wurden für jede Hin- und Rückfahrt total 11 Gulden 30 Kreuzer bezahlt, Auslagen für Wagen, Pferde-

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 1437 vom 24. Juli 1829, STAF.

² STAF, VI. 130.1.

³ STAF, VI. 130.1.

wechsel und alle übrigen Obliegenheiten inbegriffen. Er konnte sodann jeden fünften Reisenden auf seine eigene Rechnung mitführen. Der Fahrpreis betrug 20 Kreuzer je Wegstunde, 40 Pfund zu 32 Loth taxfreies Gepäck inbegriffen, dazu 2 Kreuzer Trinkgeld für den Postillion. Die Postkursführung erfolgte wie vorher für gemeinschaftliche Rechnung der beiden Postadministrationen Schaffhausen und Thurgau. Das Postamt Schaffhausen hatte vierteljährlich mit dem Postamt Frauenfeld abzurechnen.

7. Kritik und ihre Wirkung 1833–1839

Die gelegentlich eingeführten Neuerungen bedeuteten eine bescheidene Verbesserung der bestehenden Verkehrsverhältnisse, genügten aber offenbar dem wachsenden Bedürfnis für zweckmäßige Verbindungsmöglichkeiten mit der Zeit doch nicht. Es geht dies aus einer ziemlich umfangreichen Kritik hervor, die ein Einsender in der Thurgauer Zeitung vom 15. März 1833 am Postwesen übte.¹ Der Verfasser stellt seinem Aufsatz die Feststellung voran, daß das Postwesen im Thurgau, möge es kantonal oder eidgenössisch bleiben, einer bedeutenden Revision bedürfe. Zum Beweise dafür, daß es sich in einem direkt beklagenswerten Zustand befindet, wird auf die Tatsache hingewiesen, daß die verschiedenen Orte des Kantons in der Regel nur durch das Postamt Frauenfeld miteinander in Verbindung ständen. Das habe beispielsweise zur Folge, daß ein Brief von Arbon nach Bischofszell drei und mehr Tage brauche, bis er dem Adressaten ausgeliefert werde. Ferner könne der Postbote, der von Bischofszell über Neukirch an der Thur, Schönholzerswilen, Mettlen, Weingarten, Märwil, Affeltrangen, Lommis und Stettfurt nach Frauenfeld gehe, der vielen Ablagen wegen, nicht in einem Tage hin- und hergelangen und müsse deshalb in Mettlen übernachten. Der Postsack bleibe dort über Nacht liegen, wodurch die Postsachen stark verspätet würden. Zu beklagen sei im weitern, daß viele Briefe aus der Westschweiz für Bischofszell und Arbon über Goßau und St. Gallen geleitet, dort mit zusätzlichem Porto belastet und dadurch ebenfalls verspätet würden. Ferner müßten Briefe aus dem Oberthurgau nach Deutschland Privatboten zur Abgabe in Konstanz übergeben werden, um den großen Umweg über Frauenfeld – Konstanz zu vermeiden. Bekanntlich handle es sich dabei um ein regalwidriges und deshalb verbotenes Vorgehen. Endlich übt der mit der Materie offenbar gut vertraute Einsender Kritik an den bestehenden Postverbindungen im allgemeinen, die unbedingt noch weiter ausgebaut werden sollten. Das Bedürfnis sei vorhanden für eine fahrende Post

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 22 von 1833.

von Arbon und Bischofszell nach Frauenfeld, ebenso von Bischofszell nach Konstanz und St. Gallen oder Herisau. Man sollte alle Montage und Donnerstage nachmittags nach Ankunft des Zürcher Postwagens in Frauenfeld eine Diligence über Weinfelden und Bischofszell nach Arbon abgehen lassen, die jeweils am folgenden Tag morgens früh von Arbon wieder zurückfahren und in Frauenfeld mit der von Konstanz nach Zürich zurückkehrenden Diligence zusammentreffen müßte. Würde eine Brücke bei Heschikofen (heute Eschikofen) über die Thur führen, wäre diese Verbindung vermutlich schon verwirklicht worden. Vorläufig sollte dieser wünschbare Anschluß aus dem Oberthurgau mit dem Postwagen Zürich - Konstanz in Müllheim hergestellt werden.

Der Einsender findet es unbillig, daß der Kanton als Postpachtentschädigung 1500 Gulden beziehe, das Postwesen aber so übel besorgen lasse!

Die vorstehende Kritik scheint berechtigt gewesen zu sein; denn die Postverwaltung hat den vorgebrachten Wünschen auffallend rasch entsprochen. Schon ab 1. Mai 1833 wurden der bisherige Arboner Postbote, sowie die Fußboten von Frauenfeld nach Konstanz und Winterthur eingestellt und durch folgende Postkurse ersetzt:¹

- a. Eine Diligence je Montag und Donnerstag nachmittags 1 Uhr ab Frauenfeld über Weinfelden und Bischofszell nach Arbon. Rückfahrt je Dienstag und Freitag morgens 5½ Uhr ab Arbon über Bischofszell und Weinfelden nach Frauenfeld. Diese Diligence stand in Frauenfeld in Verbindung mit dem Zürcher Postwagen. Dem Begehrn, diesen Anschluß in Müllheim herzustellen, wurde zwei Jahre später entsprochen.
- b. Tägliche Führung einspänniger Briefposten von Zürich und Konstanz nach Frauenfeld, wo sie zwischen 11 und 12 Uhr mittags eintrafen und nachmittags 1 Uhr weiterfuhren.
- c. Der Bischofszeller Postbote von Mettlen nach Frauenfeld wurde von Dienstag und Freitag auf Mittwoch und Samstag verlegt.

Daß 1833 ein Botendienst von Bischofszell nach Zürich bestand, ersehen wir aus folgender öffentlicher Bekanntmachung vom 16. Mai 1833:²

«Die Gebr. Bischof in Weinfelden geben bekannt, es habe ihnen der Gemeinderat Bischofszell den frei gewordenen Botendienst übertragen. Das Fuhrwerk geht wie früher alle Sonntage von Bischofszell ab nach Zürich, aber über die Straße nach Sulgen, Weinfelden und Frauenfeld.»

In einem Postvertrag, den die beiden Postverwaltungen Zürich und St. Gallen am 25. Mai 1833 miteinander vereinbarten, jedoch erst mit Gültigkeit ab 1. April 1834, wurden die getroffenen Vereinbarungen über die regelmäßigen Brief- und

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 34 von 1833.

² Thurgauer Zeitung Nr. 42 von 1833.

Fahrpostverbindungen auf den gemeinsam benützten Poststraßen festgelegt.¹ Den Charakter von Fahrpostrouten hatten folgende Strecken:

- a. Die Hauptstraße von Zürich über Winterthur und Münchwilen nach St. Gallen.
(Täglich für Briefe und Reisende. Auswechslungspunkt Münchwilen).
- b. Die Heeresstraße von St. Gallen über Münchwilen nach Frauenfeld.
(Nach Maßgabe der Bedürfnisse, jedoch in keinem Fall weniger als dreimal wöchentlich. Auswechslungspunkt Münchwilen).
- c. Die Straße von St. Gallen über die Hub nach Konstanz.
(Nach Maßgabe der Bedürfnisse, jedoch in keinem Fall weniger als dreimal wöchentlich. Auswechslungspunkt die Posthalterei auf der Hub).

Beide Postverwaltungen überliefern sich mit diesen Postverbindungen die in ihrem Bereiche aufgegebenen und transitierenden Korrespondenzen, Valoren und Effekten von Wert und Gewicht zur weitem Beförderung. Über die Ertragsverteilung wurde vereinbart:

- a. Zwischen Zürich und St. Gallen bezieht Zürich $\frac{3}{5}$ und St. Gallen $\frac{2}{5}$ des Ertrags.
- b. Zwischen Winterthur und St. Gallen bezieht Zürich $\frac{1}{2}$ und St. Gallen $\frac{1}{2}$ des Ertrags.
- c. Zwischen Thurgau und St. Gallen auf der Route Münchwilen – Frauenfeld bezieht jeder Teil die Hälfte, mit Abzug dessen, was bei der Verbindung zwischen St. Gallen und Schaffhausen durch den Thurgau dem Postamt Schaffhausen zu gut kommen wird.

Für die einzelnen Strecken wurde festgelegt:

Zwischen Zürich und St. Gallen hatte ein täglicher Eilwagenkurs zu verkehren, an beiden Endpunkten Abfahrt 8 Uhr morgens und Ankunft 8 Uhr abends, Fahrzeit somit zwölf Stunden, inbegriffen dreiviertel Stunden Aufenthalt in Münchwilen zum Mittagessen. Um das Umsteigen und das Umladen zu vermeiden, hatten Postwagen und Kondukteur die ganze Tour von Zürich nach St. Gallen und umgekehrt, ohne zu wechseln, auszuführen. In der Regel wurden reinlich und zeitgemäß gut unterhaltene Wagen zu neun Plätzen, inklusive Kondukteur, verwendet, mit vier Pferden bespannt und vom Sattel aus geführt.

Die Route war in vier Relais eingeteilt, zwei von Zürich bis Münchwilen und zwei von St. Gallen bis Münchwilen. Eine fünfte Ablösung wurde für eine Station zwischen Winterthur und Münchwilen bestimmt für die Pferde, welche die Fahrt täglich nur einmal zu machen hatten, während jene von Winterthur nach Zürich oder von Münchwilen nach Flawil, oder von Flawil nach St. Gallen, täglich für die Rückfahrt benutzt wurden.

¹ STAF, VI. 130.1.

Zwischen St. Gallen und Konstanz erfolgte der Briefpostverkehr in geschlossenen Amtspaketen, die von der zürcherischen Postverwaltung durch das thurgauische Territorium und zurück vermittelt wurden. St. Gallen vergütete Zürich diesen Transitverkehr nach dem Gewicht und zwar zu acht Kreuzer per Unze Nettogewicht.

Auf der Route St. Gallen - Frauenfeld wurde dreimal wöchentlich über Münchwilen eine Brief- und Fahrpostverbindung zwischen St. Gallen und Frauenfeld mittels einer «Influenz» auf Münchwilen durch die täglichen Eilwagen nach Zürich unterhalten, welche auch zur Verbindung zwischen St. Gallen und Schaffhausen benutzt werden konnte. Die Postadministration Zürich übernahm diese «Influenzkurse» auf ihre Kosten.

Das Jahr 1835 brachte weitere Verbesserungen. An Stelle des bisher wöchentlich nur zweimal kursierenden Postwagens auf der Strecke Zürich - Frauenfeld - Konstanz trat auf 1. April 1835 eine täglich verkehrende Diligence.¹ Damit war die Möglichkeit geschaffen, daß Reisende alle Tage sowohl von Zürich nach Konstanz, als von Konstanz nach Zürich fahren konnten. Die Abfahrt der Diligence in Zürich erfolgte morgens 8 Uhr und die Ankunft in Konstanz abends 7 Uhr; Abfahrt in Konstanz morgens 9 Uhr, mit Ankunft in Zürich abends 4½ Uhr. Beide Wagen trafen in Frauenfeld mittags zusammen, so daß die Reisenden daselbst das Mittagessen einnehmen und um 1¼ Uhr wieder weiterfahren konnten. Den Postillionen waren keine Trinkgelder zu bezahlen.

Die Postverwaltung Zürich erklärte, den Versuch mit dieser Verbesserung wagen zu wollen, trotz den erheblichen Mehrkosten für zwei Wagen, zwei Kondukteure und wenigstens zwölf Pferden samt den nötigen Postillionen.

Ferner gab die Postverwaltung Frauenfeld am 28. April 1835 folgende Neuerung bekannt:²

«Vom 4. Mai 1835 an wird alle Montage und Donnerstage morgens 7 Uhr eine leichte Postchaise von Bischofszell über Weinfelden nach Müllheim fahren und alle Dienstage und Freitage nachmittags 2½ Uhr von Müllheim wieder über Weinfelden nach Bischofszell zurückkehren. Diese Postchaise influiert in Müllheim auf die Zürcher-Konstanzer Diligence. Die Diligence von Frauenfeld nach Arbon bleibt unverändert.»

In Verbindung mit dieser Verkehrsverbesserung wurde in Müllheim am 1. Januar 1836 ein Postbureau eingerichtet und Schlatter als Posthalter gewählt.³

Im Januar 1838 erschienen verschiedene Zeitungsartikel mit Kritik am thurgauischen Postwesen.⁴ Es wurde auf Verhandlungen hingewiesen zwischen

¹ STAF, VI. 130.1 und Thurgauer Zeitung Nr. 26 von 1835.

² Thurgauer Zeitung Nr. 35 von 1835.

³ Siehe Anhang 1.

⁴ Thurgauer Zeitung Nr. 3, 4 und 5 von 1838.

Zürich, St. Gallen und München über den Postenlauf München - Lindau - Rorschach - St. Gallen - Zürich und dazu die Frage gestellt, warum bei diesen Verhandlungen der Thurgau beiseite gestellt werde. Offenbar sei der Grund in dem Umstand zu suchen, daß eine brauchbare Straße an den See fehle. Die Straße von Frauenfeld über Heschikofen nach Weinfelden und von dort über Sulgen und Amriswil nach Arbon und Romanshorn sei noch nicht in fahrbarem Zustande. Unheimlich langsam gehe der Bau vorwärts! Immerhin, so meinte der Einsender, könnte Zürich für den Anschluß an Württemberg und darüber hinaus die schon lange bestehende Poststraße von Frauenfeld nach Konstanz benützen, um dann über Kreuzlingen - Bottighofen - Uttwil - Romanshorn - Arbon in Rorschach die Verbindung herzustellen. Mit Hinweis auf den 1841 zu Ende gehenden Postvertrag mit Zürich hoffte der Einsender, das Postwesen werde alsdann in die Selbstverwaltung des Kantons übernommen, was für die Postbenützer viel vorteilhafter wäre. Im weitern wurde der Standpunkt vertreten, ein Land, dem es an Straßen und Posten fehle, sei übel daran. Die Produkte könnten nicht abgesetzt werden und der Briefverkehr wickle sich nur sehr langsam ab. Das Postwesen übe auf die allgemeine Wohlfahrt einen derart großen Einfluß aus, daß der Staat verpflichtet sei, dasselbe zu fördern, auch wenn das Postregal keinen Heller eintrage, ja selbst dann, wenn der Staat noch Zuschüsse machen müßte.

Daß die Kritik dieses Einsenders am damaligen thurgauischen Straßenwesen sicher etwelche Berechtigung hatte, das geht auch aus einem früheren Aktenwechsel zwischen dem Kleinen Rat und der zürcherischen Postverwaltung hervor. Am 17. Oktober 1837 meldete die Postdirektion Zürich, es seien Verhandlungen mit der Königlich Bayrischen Postverwaltung in Aussicht.¹ Wichtig sei nun zu wissen, welches die kürzeste Straße von Frauenfeld über Weinfelden an den Bodensee, zum Beispiel nach Romanshorn, sei, die als Poststraße zu benützen wäre. Bekannt sei der Postverwaltung, daß auf der Strecke von Frauenfeld bis Weinfelden schon bedeutende Vorarbeiten getroffen würden und diese Straße bald fahrbar sein dürfte. Wie es aber mit dem weitern Verlauf dieser Arbeiten stehe und wie bald die Straße von Frauenfeld nach dem obern Thurgau für Postfuhrwerke benützt werden könne, wünschte die Postverwaltung Zürich zu wissen. In seiner Antwort vom 10. Januar 1838 erklärte der Kleine Rat, die neue Straße von Frauenfeld über Heschikofen nach Weinfelden könne spätestens bis 1. Juli 1838 als Poststraße benützt werden, dagegen stehe die Straße über Sulgen nach Amriswil, Neukirch und Arbon jetzt schon zu diesem Zwecke zur Verfügung. Die Postverwaltung versprach hierauf, nach Vollendung der Straße von Frauen-

¹ STAF, VI. 130.1.

feld nach Weinfelden nicht nur die Postkurse zwischen diesen beiden Orten auf die neue Straße zu verlegen, sondern auch eine unmittelbare kürzere Verbindung mit Arbon über Sulgen und Amriswil einzurichten und zugleich Influenzkurse zwischen Bischofszell und Sulgen herzustellen.¹ Damit werde die steile und besonders zur Nachtzeit gefährliche Halde bei Bischofszell vermieden. Die Ausdehnung der Postkurse von Amriswil nach Romanshorn könne erst auf den Zeitpunkt der Vollendung dieser Straße, nämlich im Frühjahr 1839 erfolgen. Einstweilen wäre diese Ausdehnung auch zwecklos, da die gewünschte Postverbindung zwischen Bayern und einem Ort am thurgauischen Ufer des Bodensees mit dem neuen Dampfboot vorläufig weder bei der Königlich Bayrischen Postbehörde, noch viel weniger bei der Dampfschiffverwaltung den erhofften Anklang finde.

Die bisher in Verbindung mit der Postdirektion München unternommenen Schritte bei der Dampfschiffahrtsgesellschaft seien erfolglos geblieben. Die Lindauer Dampfschiffgesellschaft habe sich mit jener zu Konstanz vereinigt und könne den Bedürfnissen unseres Postverkehrs nur insoweit entgegenkommen, als diese Verbindung es gestatte. Vorläufig scheine das Lindauer Dampfschiff keinen andern täglichen Dienst versehen zu können als zwischen Lindau und Rorschach. Unter diesen Umständen müsse die Briefpost, statt über den Bodensee, wie bisher über Vorarlberg geleitet werden.

Die Kritik an den ungenügenden Postverbindungen kam nicht zur Ruhe. Da war einmal der bekannte Frauenfelder Geschäftsmann J. H. Debrunner zur Walzmühle, der sich in einer Eingabe vom 4. Mai 1838 an die Finanzkommission in origineller Weise über die damaligen Verkehrsverhältnisse äußerte und Anregungen für allerhand Verbesserungen machte.² Als Geschäftsmann wünschte er in erster Linie, daß der Kanton Thurgau das möglichste tue zur Hebung der Industrie. Er wies auf die benachbarten Gebiete hin, die hierfür günstigere Verhältnisse aufwiesen und sich alle Mühe gäben, dem Thurgau den Rang abzulaufen. Um mit Erfolg das Gewerbe zu heben, brauche es Intelligenz, verbunden mit Geschäftskenntnis. Das Thurgauer Volk sei in dieser Hinsicht «nicht gerade schwach», aber noch jung, die allgemeine Geschäftskenntnis sei wohl im Zunehmen begriffen, habe aber noch nicht tiefe Wurzeln gefaßt. Dann fehle es an den nötigen Geldmitteln. Günstig sei die geographische Lage des Kantons am Bodensee, an den auch die deutschen Staaten stoßen. Was fehle, das seien günstige Verbindungen und Verkehrsmittel, um die Lage als Transitland besser ausnützen zu können. Bei einem neuen Vertragsabschluß sei es Pflicht des Kantons, auf Verbesserung der

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

Postverbindungen zu dringen, sei es durch einen weitern Pachtvertrag mit Zürich oder durch Besorgung des Postwesens auf eigene Rechnung. Debrunner meinte, ein Postbetrieb in Regie wäre für Publikum und Finanzen des Kantons vorteilhaft. Müßten auch dreißig- bis fünfzigtausend Gulden dafür aufgewendet werden, so würde sich ein solcher Aufwand doch reichlich verzinsen. Dem Kanton Thurgau sollte dies möglich sein, da seine Bevölkerung allein für Tabak diesen Betrag ausgebe. Ferner wies Debrunner auf den Kanton Freiburg hin, der 1832 sein Vertragsverhältnis mit Bern gelöst habe, seither das Postwesen auf eigene Rechnung besorge und damit gute Erfahrungen mache.

Auch bei den Beratungen im Großen Rat über den Unterhalt der Straßen erster und zweiter Klasse auf Rechnung des Staates wurde auf die unbefriedigenden Postverbindungen im Thurgau hingewiesen. Der Kleine Rat erhielt am 7. März 1838 den Auftrag, bei der zürcherischen Regierung im Interesse der Handel treibenden Einwohner um zweckmäßige Postverbindungen nachzusuchen.

Im Einverständnis mit der Postadministration St. Gallen vereinbarte die Postverwaltung Frauenfeld mit Gebr. Hausammann in Hub einen neuen Postführungsvertrag, wonach vom 1. Juli 1838 an auf der Strecke Konstanz - Hub - St. Gallen die bisher viermal wöchentliche Fahrt in einen täglich geführten Diligencekurs umgewandelt wurde.¹

Mit Eingabe vom 20. September 1838 ersuchten zweiundzwanzig Geschäftleute von Frauenfeld und Umgebung den Kleinen Rat, dahin zu wirken, daß zwischen Frauenfeld und Zürich eine zweite tägliche Diligenceverbindung eingerichtet werde.² Zu diesem Zwecke seien die jetzt schon bestehenden Winterthurer Morgen- und Abendkurse bis nach Frauenfeld auszudehnen. Statt um 5 Uhr morgens ab Winterthur, müßte die Abfahrt ab Frauenfeld um $3\frac{1}{2}$ Uhr morgens erfolgen, mit Ankunft in Zürich um 8 Uhr morgens. Rückfahrt ab Zürich $4\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags und Ankunft in Frauenfeld 9 Uhr nachts. Der gegenwärtige Zustand sei unhaltbar, sowohl für den Brief-, als für den Reisendenverkehr. Wer nach Zürich schreibe, könne eine Antwort frühestens am dritten Tag erwarten, und wer dort Geschäfte zu erledigen habe, der sei gezwungen, in Zürich zweimal zu übernachten. Die vorgeschlagene Neuerung würde auch eine Verbindung herstellen mit den Eilwagen, die morgens 8 Uhr in Zürich nach allen Richtungen abgehen.

Die Postdirektion Zürich, der diese Eingabe zugestellt wurde, erklärte, die Einrichtung einer zweiten täglichen Fahrpostverbindung zwischen Frauenfeld und Zürich wäre mit zu großen Unkosten verbunden und würde für die Post-

¹ STAZ, F I, 201.c

² STAF, VI. 130.1.

verwaltung eine nicht tragbare Mehrbelastung bedeuten.¹ Das Postwesen sei eben eines jener Institute, bei denen die Saat einer Reihe von Jahren bedürfe, um ihre Früchte zum Reifen zu bringen. Mit Hinweis auf den bald zu Ende gehenden Pachtvertrag fügte dann die Postdirektion Zürich bei, auch der Staat Thurgau werde verstehen, daß dem Pächter in einem Zeitpunkt, wo ihm die Aussicht auf spätere Erfolge entrückt sei, billiger Weise nicht mehr zugemutet werden könne, sich in kostspielige Unternehmen einzulassen. Auf das vorliegende Gesuch könne man eventuell eintreten, wenn damit Verhandlungen über die künftigen Postpachtverhältnisse verbunden würden.

Als die Frauenfelder Geschäftsleute vom ablehnenden Bescheid der Postdirektion Zürich Kenntnis erhielten, erklärten sie sich bereit, für allfällige Mehrkosten selbst aufkommen zu wollen. Mit einer solchen Lösung hätte sich die Postverwaltung schon abfinden können. Bei näherer Prüfung kam sie jedoch zum Schluß, daß für die Pächterin Unannehmlichkeiten entstehen müßten, wenn sich die beidseitigen Interessen über Kursierungszeiten und ähnliche Dinge nicht deckten. Um in dieser Hinsicht unabhängig zu bleiben, zog es die Postdirektion Zürich vor, einen Versuch auf eigene Rechnung zu machen und vom 1. April 1839 an die zweite tägliche Verbindung zwischen Winterthur und Frauenfeld herzustellen, vorläufig probeweise für sechs Monate.² Über den Ertrag werde sie genaue Rechnung führen, um nach Ablauf der Probezeit endgültige Verfügung treffen zu können. Die Fahrzeiten wurden ungefähr im gewünschten Sinne festgelegt, nämlich Abfahrt in Zürich um $4\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags, mit Ankunft in Frauenfeld $9\frac{1}{2}$ Uhr nachts; ferner Abfahrt in Frauenfeld um 3 Uhr morgens, mit Ankunft in Zürich um 8 Uhr morgens. Briefe und Reisende wurden zum gleichen Tarif befördert wie mit dem Konstanzer Kurs. In Frauenfeld mußten die Postsachen bis $9\frac{1}{2}$ Uhr nachts aufgegeben werden.

Eine weitere Verbesserung erfolgte auf 1. Mai 1839 mit einem täglichen Fahrpostkurs zwischen Arbon, Bischofszell, Weinfelden und Frauenfeld.³ Von diesem Tage an fuhr alle Morgen früh eine Postchaise von Arbon nach Sulgen und abends wieder zurück nach Arbon, ferner alle Morgen ein Postwagen von Bischofszell über Sulgen, Weinfelden und Eschikofen nach Frauenfeld und nachmittags wieder zurück nach Bischofszell. Diese neue Verbindung ersetzte die seit 1835 eingerichtete Postchaise Bischofszell - Weinfelden - Müllheim.

Noch im gleichen Jahre, d. h. am 1. Juli 1839, trat an Stelle der bisher wöchentlich dreimal verkehrenden Diligence Schaffhausen - Dießenhofen - Stein - Steck-

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1 und Thurgauer Zeitung Nr. 37 von 1839.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 32 von 1839.

born - Tägerwilen - Konstanz ein täglicher Eilwagenkurs mit Abfahrt in Schaffhausen morgens 7 Uhr, Ankunft in Konstanz mittags 12 Uhr und Rückfahrt nachmittags 3 Uhr ab Konstanz.¹

Der Ochsenwirt Bäschlin in Stein am Rhein fand, es ließe sich mit der Einrichtung einer weitern Verkehrsverbindung zwischen Konstanz und Schaffhausen Geld verdienen, und kündete im Sept. 1841 im «Schaffhauser Tagblatt» eine jeden Tag stattfindende Personenbeförderung mit einem passenden Fuhrwerk auf dieser Strecke an.² Das war natürlich ein Eingriff in das Postregal. Die Postverwaltung Zürich gelangte sofort an die thurgauische Regierung und verlangte mit Berufung auf den bestehenden Postvertrag Schutz gegen dieses Vorgehen. Mit Beschuß vom 20. Oktober 1841 verbot der Kleine Rat diese Fahrten. Das Polizeidepartement erhielt Auftrag, die geeigneten Maßnahmen zu treffen. Das Vorgehen war klar und durch das Vertragsverhältnis zwischen Thurgau und Zürich gegeben. In diesem Sinne beantwortete der Kleine Rat eine nachträgliche Anfrage der Regierung von Schaffhausen über den Grund des Verbots der Bäschlinschen Fahrten auf thurgauischem Gebiet.

Im folgenden Jahr mußte sich der Kleine Rat neuerdings mit einem ähnlichen Eingriff in das Postregal befassen. In Nr. 115 der «Konstanzer Zeitung» gab ein Privatunternehmer bekannt, er werde dreimal wöchentlich mit Fuhrwerk Reisende von Konstanz nach Schaffhausen befördern³. Der Kleine Rat erteilte dem Polizeidepartement am 1. Oktober 1842 Auftrag, diese regalwidrige Reisendenbeförderung zu verhindern. Die Regierung des Großherzogtums Baden war mit diesem Vorgehen gegen einen Bürger von Konstanz nicht einverstanden und wurde deswegen bei der thurgauischen Behörde vorstellig. In seiner Antwort vom 21. Juni 1843 wies der Kleine Rat darauf hin, daß gemäß Postvertrag mit Zürich jede regelmäßige Personenbeförderung mit Privatfuhrwerken verboten sei, weshalb auch am 20. Oktober 1841 die von Bäschlin in Stein am Rhein eingerichtete Personenbeförderung habe untersagt werden müssen. Auf falschen Voraussetzungen beruhe sodann die vertretene Ansicht, der Postkurs Schaffhausen - Konstanz werde von Thurn und Taxis geführt, weshalb nur eine Benachteiligung der Postverwaltung Schaffhausen in Frage stehe, nicht aber der thurgauischen Postadministration. Tatsächlich sei die Sache so, daß diese Postkursführung auf gemeinschaftliche Rechnung beider Postverwaltungen erfolge.

Auch Steckborn strebte bessere Verbindungen mit Frauenfeld an. Bereits am

¹ STAF, VI. 130.1 und Thurgauer Zeitung Nr. 77 von 1839.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2137 vom 2. Oktober 1841 und Nr. 2218 vom 20. Oktober 1841 und Nr. 2249 vom 23. Oktober 1841, STAF.

³ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2319 vom 1. Oktober 1842 und Nr. 2942 vom 24. Dezember 1842 und Nr. 135 vom 21. Januar 1843, STAF.

7. November 1838 hatte der Stadtrat von Steckborn den Kleinen Rat ersucht, eine tägliche Postverbindung nach Frauenfeld einzurichten.¹ Steckborn sei ein Ort mit verschiedenen Erwerbszweigen, mit Absatz bis anhin nach den benachbarten Grenzstaaten. Dieser Verkehr sei durch die politischen Wirren unterbrochen worden, weshalb man nun auf das Inland angewiesen sei und also ein Bedürfnis für eine tägliche Verbindung mit Frauenfeld vorliege. Wie aus einem Botenverzeichnis vom Jahr 1840 ersichtlich ist, wurde diesem Begehrten in der Weise entsprochen, daß ein Postbote von Ermatingen über Berlingen und Steckborn bis Pfyn kursierte, in Pfyn mit Anschluß an den Eilwagen Konstanz – Frauenfeld – Zürich und damit auch nach Frauenfeld selbst.²

8. Die Anfänge der Bodenseeschiffahrt. Romanshorn wird Seehafen

Die fortschreitende Entwicklung des Verkehrs erfaßte auch den Bodensee. Wir haben bereits gesehen, daß schon 1837 die zürcherische Postverwaltung als Pächterin des thurgauischen Postwesens mit der Königlich Bayrischen Postverwaltung wegen der Postvermittlung über den Bodensee, vorläufig ohne Erfolg, verhandelte. Wohl hatte bereits 1824 Friedrichshafen das erste Bodenseedampfboot erhalten, fast zu gleicher Zeit auch Bayern und 1831 das Großherzogtum Baden. Ein Rückblick auf die Entwicklung dieser Schiffahrt zeigt, daß das erste Dampfschiff auf dem Bodensee 1817 durch den Mechaniker Kaspar Bodmer in Konstanz gebaut worden ist.³ Nachdem sich Bodmer in England umgesehen und dort die nötigen Maschinenteile gekauft hatte, machte er sich in Petershausen an den Bau eines Schiffs «von der Größe einer Korvette von zwanzig Kanonen». Am 30. September 1817 sollte das Schiff von Stapel gelassen werden, um im November seine regelmäßigen Fahrten zwischen Schaffhausen und Lindau aufzunehmen. Die Sache interessierte selbst den König von Württemberg, der am 26. September 1817 mit der Königin inkognito als Graf und Gräfin von Hohenberg nach Schaffhausen kam, dort im Gasthof zur «Krone» logierte und sich andern Tages in Petershausen vom Mechaniker Bodmer das von ihm gebaute Dampfschiff zeigen ließ.⁴ Der Stapellauf fand tatsächlich wie vorgesehen am 30. September statt. Die in England bestellte Dampfmaschine war jedoch noch nicht eingetroffen; sie kam überhaupt nie. Trotzdem kündigte Bodmer am 29. Januar 1818 im «Konstanzer Intelligenzblatt» eine Fahrt nach Meersburg

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 18 vom 3. Mai 1817 und Nr. 38 vom 20. September 1817.

⁴ Thurgauer Zeitung Nr. 40 vom 4. Oktober 1817 und Nr. 6 vom 7. Februar 1818.

an auf Montag den 2. Februar 1818, mit Abfahrt in Konstanz mittags 12 Uhr.¹ Fahrpreis «in den Zimmern» 24 Kreuzer und auf dem Verdeck 12 Kreuzer. Der Antrieb erfolgte an Stelle der fehlenden Dampfmaschine durch Menschenhände! Später probierte es Bodmer mit einer Dampfmaschine von Konstanz, doch befriedigte diese Lösung nicht. Das Schiff sei damit nur sehr langsam bis Meersburg und zurück nach Petershausen fortbewegt worden, wo es bis auf weiteres eingestellt wurde.

Bis zu den ersten Anfängen der später auch für die Postbeförderung wichtigen Schiffahrt auf dem Bodensee vergingen noch beinahe sieben Jahre. Der erste Versuch mit einem in Friedrichshafen neu gebauten Dampfboot wurde am 10. November 1824 gemacht.² Mit achthundert Zentner Getreide beladen führte das Schiff sodann am 26. November 1824 eine Fahrt nach Rorschach aus, wo es von den Kreis- und Munizipalbehörden geziemend empfangen wurde. Es hatte seinen Erbauer, den amerikanischen Konsul Church, an Bord. Das hundert Fuß lange, sechzehn Fuß breite und sieben Fuß hohe Boot führte eine kleine Kanone mit sich, ferner eine Kajüte, für vierundzwanzig Personen. Am 29. November 1824 führte es erstmals eine Fahrt von Friedrichshafen nach Konstanz aus und wurde dort von einer großen Menschenmenge bestaunt, da wegen des Konradi-Marktes viel fremdes Volk anwesend war.

Zu gleicher Zeit, nämlich am 2. Dezember 1824, begannen Versuchsfahrten mit dem bayrischen Dampfschiff «Max Joseph», das etwas kleiner war als das württembergische Schiff und sich auch durch die Konstruktion der Räder unterschied. Es wird berichtet, die Räder seien mit geschlagenen, eisernen Schaufeln versehen gewesen, die sich vertikal einsenkten und ebenso wieder heraushoben. Das bedeutete weniger Kraftaufwand gegenüber dem Einsenken und Ausheben horizontaler Schaufeln und verursachte auch weniger Erschütterungen.

Von einer Fahrt mit Hindernissen auf dem bayrischen Dampfboot am Neujahrstag 1825 wird folgendes berichtet:³

Vorgesehen war eine Rheinfahrt ab Konstanz und feierlicher Empfang mit Sang und Klang in Schaffhausen. Vierzig Passagiere freuten sich bei der Abfahrt in Konstanz auf die Fahrt. Vor der Rheinbrücke zu Konstanz zeigte es sich, daß der Mechanismus zum Umlegen des Kamins defekt war. Dazu streifte das Boot die Brücke, die erschüttert wurde. Die Galerie des Schiffs wurde teilweise zertrümmert. Dadurch entstand eine große Verwirrung auf dem Fahrzeug. Als man nach Passieren der Brücke das Kamin wieder aufrichten wollte, fiel es fatalerweise

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 32 vom 8. August 1818.

² Thurgauer Zeitung Nr. 47, 49, 50, 51 und 52 von 1824 und Nr. 1 von 1825.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 2 vom 8. Januar 1825.

auf die andere Seite. Dem Steuermann wurde dadurch der Rauch ins Gesicht gejagt, was ihn am Steuern hinderte. Als Folge davon kam das Boot zu nahe an das rechte Ufer und strandete erstmals bei der Fabrik Hérosé. Kaum war es wieder flott gemacht, so erfolgte eine zweite Strandung bei Gottlieben auf einer Sandbank. Mit Nachen wurden fünfzig Salzfässer ans Land gebracht. Nach dieser Erleichterung war es möglich, das Schiff nach Konstanz zurückzuführen. Schaffhausen mußte jedoch auf den feierlichen Empfang für diesmal verzichten.

Ende April 1825 glückte wohl die Fahrt den Rhein hinunter bis nach Schaffhausen, dagegen vermochte die Rückfahrt nicht zu befriedigen.¹ Mit siebzig Personen befrachtet, habe sich das Dampfboot zufolge der Gegenströmung langsamer fortbewegt als ein nur von acht Pferden gezogenes Schiff. Den Reisenden sei die Sache nach einigen Stunden zu dumm geworden und sie hätten es vorgezogen, mit Nachen an Land zu gehen.

Mit dem Dampfboot von Friedrichshafen wurden seit anfangs Dezember 1824 regelmäßige Fahrten nach Rorschach ausgeführt, und zwar je Dienstag, Mittwoch, Donnerstag und Freitag.

Erwähnenswert dürfte noch die Tatsache sein, daß ein Dampfschiff für Friedrichshafen von einem Thurgauer gebaut wurde, nämlich vom Schiffbaumeister Kaspar Hagen von Hüttwilen.² Er erhielt dafür am 31. August 1829 vom König von Württemberg als Anerkennung einen goldenen, mit Brillanten besetzten Ring, und die Schiffahrtgesellschaft beschenkte ihn mit vierhundert Gulden.

Um den Bodenseeverkehr zu beleben, waren Bestrebungen im Gange, fahrplanmäßige Verbindungen zwischen den angrenzenden Ländern herzustellen und Zufahrtsstraßen aus dem Landinnern nach dem Bodensee zu bauen. Dazu brauchte es am Schweizerufer vor allem einen Seehafen, wo die Dampfschiffe landen könnten. An der Lösung dieser Fragen waren die Leiter des Postwesens begreiflicherweise lebhaft interessiert. Es ist deshalb angezeigt, daß wir näher auf die Sache eintreten.

Speditor und alt Gemeindeammann J. P. Dölli in Uttwil, der von der Absicht, Postverbindungen durch den Thurgau und über den Bodensee nach Deutschland herzustellen, Kenntnis erhalten hatte, beantragte am 15. Dezember 1837 dem Kleinen Rat, den Landungsplatz Uttwil als Seehafen auszubauen.³ Als Vorteile gegenüber den Landungsplätzen Romanshorn und Arbon wies Dölli auf die Möglichkeit hin, daß die Schiffe selbst beim niedrigsten Wasserstand in Uttwil landen könnten, da dort keine Felsstücke und Sandbänke vorhanden seien. Ferner befindet sich unmittelbar beim Landungsplatz genügend verfügbares Land für ein

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 18 vom 30. April 1825.

² Thurgauer Zeitung Nr. 36 von 1829.

³ STAF, VI. 130.1.

Warenlager und ein Postbureau. Im Gegensatz zu Uttwil weise der Landungsplatz Romanshorn große Nachteile auf, wie zum Beispiel den viel zu niedern Wasserstand, der eine sichere Landung gefährde. Eine Menge großer Steine und Sandbänke, die sich mehrere Tausend Schuh in den See hinaus erstreckten, ragten bei niederm Wasserstand hervor und ließen nur eine kleine Öffnung frei für die Einfahrt, was besonders bei Nebel eine Gefahr für die Schiffe bedeute. In Romanshorn fehle sodann das nötige Land in der Nähe des Landungsplatzes und Gebäulichkeiten, um ein schönes Postbureau einrichten zu können.

Auch der Landungsplatz in Arbon sei ungünstig für einen Seehafen wegen zu geringer Wassertiefe. Die Entfernung zwischen Arbon und Rorschach, von wo bereits eine Postverbindung in die Schweiz führe, sei überdies so kurz, daß eine zweite derartige Postverbindung ab Arbon kaum in Frage kommen werde. Zum Schluß führte Dölli noch an, die Dampfschiffgesellschaft Lindau habe letzte Woche Uttwil mit dem neuen Dampfschiff für Warentransporte mehrmals angefahren und die Zusicherung gegeben, die Dampfschiffpost in Uttwil mit der Landpost in Verbindung zu setzen, wenn eine solche eingerichtet werde.

Unterdessen stellte Bayern eine regelmäßige Dampfbootverbindung zwischen Lindau und Rorschach her. Die Königlich Bayrische Generalpostadministration teilte der Postdirektion Zürich am 25. Dezember 1837 mit, ab 1. Januar 1838 werde das Lindauer Dampfschiff seine Fahrten zwischen Lindau und Rorschach aufnehmen und diese teilweise nach dem Untersee ausdehnen.¹ Laut Fahrplan erfolgte die Abfahrt in Lindau mit dem Schiff «Ludwig» morgens 6 Uhr und die Ankunft in Rorschach um 7½ Uhr. Dazu sollten zwischen den genannten Orten wöchentlich einige Male noch Verbindungen durch badische Dampfschiffe hergestellt werden.

Gestützt auf ein unterdessen von Oberingenieur Negrelli in Zürich ausgearbeitetes Gutachten beschloß der Kleine Rat am 22. Februar 1840, dem Großen Rat den Bau eines Seehafens in Uttwil vorzuschlagen.² Dem berühmten Ingenieur wurden für seine Arbeit 20 Louisdors zugesprochen. Die Seehafen-Frage sollte aber in der Folge trotzdem eine andere Wendung nehmen. Obwohl der Gemeinderat Uttwil noch ein Zeugnis der Schiffsgesellschaft zu Lindau beschaffte, das den Landungsplatz Uttwil für die Anlegung eines Seehafens als vorzüglich geeignet bezeichnete,³ wurde letztendlich doch noch Romanshorn der Vorzug gegeben. Der Große Rat ermächtigte mit Beschuß vom 15. September 1840 den Kleinen Rat, nach einem von Ingenieur Sulzberger verfertigten Plane einen Lan-

¹ STAF, VI. 130.1.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 397 vom 22. Februar 1840, STAF.

³ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 1840 vom 9. September 1840, STAF.

dungsplatz in Romanshorn zu erstellen und bewilligte dafür einen Kredit von 15 000 Gulden.¹ Dieser Kredit genügte jedoch nicht, er mußte während der Bauzeit auf 21 000 Gulden erhöht werden,² und Ende 1842 bewilligte der Große Rat nochmals einen Nachtragskredit von 12 000 Gulden.³ Damit konnte der Hafenbau in Romanshorn im Laufe des folgenden Jahres zu Ende geführt werden.⁴

9. Der Übergang des Postwesens in Schaffhausen an Thurn und Taxis 1833

Anlässlich der Vertragserneuerung mit Zürich Ende 1841 wurde durch das Dazwischentreten des Hauses Thurn und Taxis für den Thurgau eine total veränderte Lage geschaffen. Diese reichsdeutsche Postadministration versuchte, die Postbesorgung im Thurgau an sich zu ziehen und zwar zu weit günstigeren Bedingungen für den Kanton, als sie Zürich und die ebenfalls daran interessierte Postverwaltung St. Gallen anboten. Thurn und Taxis hatten 1833 die Postbedienung in Schaffhausen übernommen, zu einer Zeit, als bereits der Gedanke einer Zentralisation und Vereinheitlichung des Postwesens in der Schweiz auch in den Tagsatzungsverhandlungen zum Ausdruck kam. Es ist deshalb begreiflich, daß das Vorgehen von Schaffhausen nicht überall verstanden wurde und teilweise ein gewisses Unbehagen hervorrief. Wiederholt mußte sich sogar die Tagsatzung damit befassen. Auf diese Verhandlungen wurde bei den Beratungen über eine Neuordnung des thurgauischen Postwesens Ende 1841 mehrmals hingewiesen. Wir lassen hiernach eine Zusammenstellung der wichtigeren Punkte folgen.

Die Stammeltern der Taxis kamen ursprünglich aus dem Bergamaskischen. Deren Nachkommen waren während Jahrhunderten führend im Betrieb der europäischen und ganz besonders der deutschen Post tätig. Bezeichnend für den Aufstieg und das Ansehen der Taxis ist deren Erhebung in den Adelstand, ja bis zur Würde von reichsunmittelbaren Fürsten. Sie nannten sich in der Folge Thurn und Taxis. Ihre letzten postalischen Rechte gingen 1867 an Preußen über, und die Familie lebt heute in Regensburg. In Schaffhausen lag das Postregal als Erblehen in den Händen der drei privilegierten Familien von Meyenburg, Peyer und Stockar. Durch den Rückgang der Postgeschäfte um die Jahrhundertwende wurden auch ihre Einkünfte geschmälert. Die drei Postmeister ersuchten deshalb die Regierung, das Postlehen an den Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis

¹ Großer Rat, Protokoll Nr. 416 vom 15. September 1840 und Kleiner Rat, Protokoll Nr. 1908 vom 23. September 1840, STAF.

² Großer Rat, Protokoll Nr. 604 vom 9. März 1842 und Kleiner Rat, Protokoll Nr. 628 vom 9. März 1842, STAF.

³ Großer Rat, Protokoll Nr. 73 vom 23. Dezember 1842 und Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2566 und 2978 von 1842, STAF.

⁴ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2499 vom 29. Oktober 1842, STAF.

zu übertragen. Da die Thurn und Taxis kurz vorher verschiedene Postgebiete verloren hatten, zum Beispiel Bayern und Großherzogtum Baden, griffen sie gerne zu einem kleinen Ersatz auf Schweizer Boden. Mit der Aufnahme von Verhandlungen zwischen der Schaffhauser Regierung und Thurn und Taxis war aber die Tagsatzung nicht einverstanden. Deren Vorort legte in einem Schreiben vom 23. November 1833 an die Regierung vom Kanton Schaffhausen im Namen der Eidgenossenschaft Verwahrung ein.¹ Einerseits würden damit der Idee einer Zentralisation des schweizerischen Postwesens Hindernisse in den Weg gelegt, anderseits werde ein Vertrag abgeschlossen, der, nach Ansicht des eidgenössischen Vororts, nicht ratifiziert und vollzogen werden dürfe, ohne daß er vorher der Tagsatzung vorgelegt würde, gemäß Vorschrift betreffend Unterhandlung einzelner Stände mit dem Ausland vom 22. Juli 1819. In ihrer Antwort vom 25. November 1833 erklärte die Schaffhauser Regierung, die vom Vorort angerufene Bestimmung finde hier keine Anwendung, denn das Postregal zu Schaffhausen sei seit Jahrhunderten einzelnen Familien in Erblehen gegeben worden. Mit Be- willigung des Großen Rats als Oberlehensherrn hätten diese das besessene Lehen an einen andern Privaten verkauft. In einem weiteren Schreiben vom 16. Dezember 1833 erklärte Schaffhausen, der Postvertrag zwischen Thurn und Taxis und den Erblehenträgern sei durch den Großen Rat ratifiziert worden. Ferner, so schrieb Schaffhausen am 19. Dezember 1833, habe Thurn und Taxis nun das Staats- burgerrecht vom Stand Schaffhausen erhalten.

Anläßlich der Tagsatzungsverhandlungen von 1834 stellte sich Schaffhausen neuerdings beharrlich auf den Standpunkt, die Abtretung der Postpacht an die Fürstlich Thurn und Taxissche Postadministration sei eine durchaus rechtmäßige Handlung gewesen, weshalb dem Bund kein Einsprachrecht zustehe. Im übrigen bleibe der Kanton Schaffhausen Oberlehensherr seiner Posten, und im Postvertrag sei ein Vorbehalt angebracht worden für den Fall der Zentralisation des schweizerischen Postwesens. Das Fürstliche Haus Thurn und Taxis sei sodann ein mediatisiertes Fürstenhaus und Art. VIII der Bundesakte nicht anwendbar, da dort nur von auswärtigen *Staaten* die Rede sei.

Baselland beantragte hierauf, Schaffhausen müsse den Vertrag aufheben, wurde aber von keinem andern Stande unterstützt.

Freiburg wünschte mit Unterstützung von Zürich, Luzern und Baselland nähere Prüfung der Frage, ob Veräußerung des Souveränitätsrechts vorliege, und wies darauf hin, daß die Sicherheit des Postgeheimnisses bei Anständen mit dem Ausland gefährdet sei.

¹ Eidgenössische Abschiede 1834, § 37, B, S. 178, STAF Nr. 3 82 42.

Zürich, Luzern, Glarus, Appenzell, St. Gallen, Aargau und Waadt sehen den Vertrag nicht gern und hätten mehr politisches Zartgefühl erwartet.

Bern, Thurgau und Genf erklären, sie hätten lediglich den Auftrag, an der Beratung teilzunehmen und darüber zu referieren.

Ein Antrag Baselstadt, es solle beim abgeschlossenen Vertrag sein Bewenden haben, wurde von zehn Ständen unterstützt. Der Thurgau gab dazu mit Unterstützung von zwölf Ständen den Vorbehalt zu Protokoll, der Vertrag solle bei späteren Verfügungen des Bundes über das Postwesen durchaus ohne Präjudiz sein.

Bei der Schlußabstimmung stimmten vierzehn Stände für folgende Erklärung:

«Von Seite der obersten Bundesbehörde seien keine weiteren Einwendungen gegen diesen zwischen den postberechtigten Familien in Schaffhausen und der Thurn und Taxisschen Postadministration bereits abgeschlossenen Vertrag zu machen.»

Mit Mehrheit von zwölf Stimmen, darunter der des Thurgaus, wurde sodann ein Antrag *Glarus* angenommen, daß für die Zukunft der Grundsatz aufgestellt werde, das Postregal dürfe von keinem Kanton einem ausländischen Postamt weder verliehen noch verkauft werden.

Dieses Abstimmungsergebnis zeigte schon damals, daß die Meinungen der Kantone in dieser Sache geteilt waren. Eine neue Umfrage ergab tatsächlich, daß im allgemeinen eher die Ansicht herrschte, es solle jedem Stand frei stehen, über das ihm zustehende Postregal zu verfügen.¹ Als anlässlich der Sitzung vom 25. Juli 1836 in der Tagsatzung neuerdings der Antrag gestellt wurde zu beschließen, daß das Postregal von einem eidgenössischen Stande auf keine Weise an eine auswärtige Postverwaltung abgetreten werden dürfe, stimmten nur zehn Stände, darunter Thurgau, zu. Damit wurde dieser Gegenstand aus Abschied und Traktanden verwiesen.

10. Zürich und St. Gallen bewerben sich um die thurgauische Post 1839

Der Postpachtvertrag mit Zürich war befristet bis Ende 1841. Während der erste Vertragsabschluß auf 1. Januar 1807, ebenso die jeweiligen Vertragserneuerungen auf Neujahr 1816 und 1830, die Öffentlichkeit sozusagen gar nicht beschäftigt hatten, begegnen wir diesmal einer völlig veränderten Situation. Der neu entstandene Kanton Thurgau war in den vergangenen vier Jahrzehnten erstaunt und das Interesse seiner Bürger, namentlich der Geschäftsleute, für bessere Verkehrsverhältnisse und für eine die thurgauischen Vorteile wahrende Neuord-

¹ Eidgenössische Abschiede 1836, § 40, S. 197, STAF, Nr. 3 82 44.

nung des Postwesens hatte zugenommen. Dazu kam die Aussicht auf die bevorstehende Schiffahrt auf dem Bodensee mit regelmäßigen Verbindungen zwischen beiden Ufern, womit der Thurgau als Transitgebiet an Bedeutung gewinnen mußte. Daran war der Stand Zürich, als bisheriger Pächter des thurgauischen Postwesens, begreiflicherweise lebhaft interessiert. Interessiert daran war aber auch die benachbarte Postverwaltung St. Gallen und vor allem das Haus Thurn und Taxis, das 1833 das Postwesen Schaffhausen gegen eine Abfindungssumme von 175 000 Gulden an die postberechtigten Familien Meyenburg, Peyer und Stockar übernommen hatte.¹ Überdies hatte es dem Kanton Schaffhausen die bisherige Pachtsumme von 1500 Gulden zu zahlen. Wenn auch das Postwesen im Nachbarkanton Schaffhausen ungleich wichtiger war, als der bescheidene thurgauische Postverkehr, so mußten doch diese Zahlen im Thurgau Eindruck machen. Man wird deshalb mit der Annahme nicht fehl gehen, die Neuregelung des Postpachtverhältnisses in Schaffhausen habe auch die thurgauische Behörde veranlaßt, beizeiten zum Rechten zu sehen, um die fiskalischen Interessen bei einer neuen Verpachtung des Postwesens hinreichend zu wahren. Mit Beschuß des Kleinen Rats vom 5. April 1836 wurde die Finanzkommission angewiesen, darauf Bedacht zu nehmen, daß das Mißverhältnis zwischen dem von Zürich bezahlten Pachtzins und der Lage und Ausdehnung unseres Kantons aufgehoben werde.² In der Folge mehrten sich die Anträge und Anregungen aller Art, die sich mit der Stellungnahme zu einer eventuellen Vertragserneuerung befaßten. Die Wichtigkeit dieser Verhandlungen rechtfertigt unseres Erachtens eine einläßliche Behandlung.

Auf Ende März 1838 kündete die Regierung des Kantons St. Gallen sämtliche Verträge zwischen den beiden Postverwaltungen St. Gallen und Zürich.³ Die Postdirektion Zürich gab dem thurgauischen Kleinen Rat am 14. Januar 1838 davon Kenntnis, mit dem Beifügen, diese Kündigung berühre auch die Postverhältnisse im Thurgau, dessen Postvertrag 1841 aufhöre. Ferner wies Zürich auf den bedeutenden Kostenaufwand für alle diese Postverbindungen hin und ersuchte den Thurgau, Hand dazu zu bieten, daß jetzt schon über eine Vertragserneuerung Thurgau-Zürich eine Vereinbarung getroffen würde. Zürich werde bei den künftigen Abkommen mit St. Gallen auch die thurgauischen Interessen wahren.

Im Jahr 1839 begannen die Verhandlungen, man möchte fast sagen: das Werben, wegen der Besorgung des Postwesens im Thurgau nach dem Vertragsablauf lebhafte Formen anzunehmen. In erster Linie schaltete sich St. Gallen ein mit einer

¹ Dr. Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, S. 102.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 656 vom 5. April 1836, STAF.

³ STAF, VI. 130.1.

Einladung an den thurgauischen Kleinen Rat zur Teilnahme an einer Konferenz in Wil, um die beidseitigen Postverhältnisse zu besprechen.¹ «Wir sind zwei befreundete Kantone, welche durch ihre Lage an der östlichen Grenze des Vaterlandes wesentliche gemeinschaftliche Verkehrsverhältnisse zu unterhalten haben», fügte St. Gallen bei. Das war am 2. Januar 1839. Bereits am 16. Februar 1839 machte St. Gallen dem thurgauischen Kleinen Rat bestimmte Vorschläge.² Diese sahen entweder den Abschluß eines Postpachtvertrags zwischen Thurgau und St. Gallen auf bestimmte Zeit und gegen eine bestimmte Pachtsumme oder die Besorgung des Postwesens im Thurgau durch St. Gallen vor. In diesem Falle würde für das thurgauische Postwesen eine besondere Rechnung geführt, in die jederzeit Einsicht genommen werden könnte. Ein weiterer Vorschlag ging auf Schaffung einer gemeinsamen, mit sehr ausgedehnten Vollmachten zu versehenen Postadministration beider Kantone und Postbesorgung auf gemeinschaftliche Rechnung, in welchem Falle man sich über Teilung von Gewinn und Verlust im voraus verständigen müßte. Die Thurgauer ließen sich Zeit zum Überlegen. Als St. Gallen am 29. März 1839 eine Antwort auf obige Vorschläge verlangte und auf Verhandlungen drängte, erklärte der Kleine Rat, die Postangelegenheit werde dem Großen Rat vorgelegt. Bis zu dessen Entschluß könne mit St. Gallen nicht verhandelt werden.³

Am 11. Mai 1839 orientierte der Kleine Rat mit einer Botschaft den Großen Rat über Anregungen zur Verbesserung des bestehenden Postwesens und über die schwebenden Verhandlungen für eine künftige Neuordnung.⁴ Diese interessante Botschaft verdient es, daß wenigstens die wesentlichsten Punkte hier festgehalten werden.

Im Anschluß an die vorliegenden Anregungen zur Erzielung von zweckmäßigeren Postverbindungen im Innern des Kantons weist der Kleine Rat auf die in den letzten Jahren vorgenommenen Verbesserungen hin. Bekanntlich sei noch vor wenigen Jahren nur zweimal in der Woche ein Postwagenkurs über Frauenfeld nach Konstanz gefahren, mit Weinfelden, Bischofszell und Arbon habe gar keine Postwagenverbindung bestanden. Die im letzten Jahr vorgenommenen Verbesserungen seien beachtenswert, wie beispielsweise die Errichtung einer Poststelle in Utzwil auf 1. April 1838. Eine einspännige Postchaise gehe seither täglich von Tägerwilen nach Utzwil, ein Fußbote komme alle Sonntage, Dienstage und Freitage von Arbon nach Utzwil, an welchen Tagen die Diligence von Schaffhausen und Dießenhofen in Tägerwilen eintreffe, so daß diese auf die angegebene

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

³ STAF, VI. 130.1.

⁴ STAF, VI. 130.1.

Weise in Verbindung mit Arbon und St. Gallen gebracht werde. Von größter Wichtigkeit sei die seit 1. April 1839 hergestellte zweite Fahr- und Briefpostverbindung zwischen Frauenfeld, Winterthur und Zürich, ebenso die seit 1. Mai 1839 errichtete tägliche Fahrpost zwischen Arbon, Bischofszell, Weinfelden und Frauenfeld. Zürich habe nicht nur den Vertrag eingehalten, sondern darüber hinaus den Bedürfnissen Rechnung getragen. Obgleich man nicht wissen konnte, ob der 1841 ablaufende Postvertrag wieder erneuert werde, wurde die zweite fahrende Post von Frauenfeld nach Zürich eingerichtet, so daß es jetzt möglich sei, morgens früh von Frauenfeld nach Zürich zu reisen, um nach Erledigung der Geschäfte am gleichen Abend wieder in Frauenfeld einzutreffen.

Der Kleine Rat nimmt sodann Bezug auf die bereits von Zürich eingegangene Einladung für eine Vertragserneuerung und auf den Antrag von St. Gallen für einen ganz andersartigen Vertragsabschluß. Im Anschluß daran wirft er die grundsätzliche Frage auf, ob Verpachtung des Postwesens oder dessen Besorgung auf eigene Rechnung vorzuziehen sei. Hinsichtlich des Regiebetriebes sei zu sagen, daß ein Vergleich mit der 1833 übernommenen Salz-Administration nicht passe. Bei der Post spielten andere Faktoren mit, als beim Salz. Ein Regiebetrieb hätte Mühe, sich neben den bereits seit Jahrhunderten bestehenden Postadministrationen der benachbarten Kantone zu halten. Man denke nur an die großen Anschaffungskosten für Wagen und anderes Material. Der Thurgau sei kein bedeutendes Handelsgebiet; sein Verkehr könne keinen Vergleich mit Zürich und St. Gallen aus halten. Aus diesen Überlegungen heraus kommt der Kleine Rat zum Schluß, es sollte ein Versuch mit Zürich gemacht werden, den Vertrag unter vorteilhafteren Bedingungen zu erneuern. Es müsse ein höherer Pachtzins verlangt werden, als die bisherigen 1512 Gulden und 30 Kreuzer. Im weitern müsse verlangt werden, daß die Einsicht in die Rechnungen und die Teilnahme an der Administration des Postwesens auf thurgauischem Gebiet garantiert werde. In richtiger Erkenntnis, daß jede Zersplitterung einer gedeihlichen Entwicklung des Postwesens nur schaden könne, schrieb der Kleine Rat: «Vor wenigen Jahren war Zentralisation das Lösungswort schweizerischer Staatsmänner. Zentralisation des Postwesens wurde in vorderste Reihe gestellt. Diese Zentralisation wird in das Gebiet der Unmöglichkeit hinausgerückt, wenn jeder Kanton, sei er groß oder klein, eine eigene selbständige für sich bestehende Postverwaltung organisiert, das heißt, wenn sich der Kantonalismus auch im Postwesen auf eine schroffe Weise festsetzen will. Wir wollen diese Materie nicht weiter ausführen, weil das Streben nach Zentralisation in der Schweiz mit jedem Jahr weniger Anklang zu finden scheint.»

Zum Schluß ersucht der Kleine Rat um die Ermächtigung, mit Zürich Verhandlungen aufzunehmen. Diese Ermächtigung wurde vom Großen Rat erteilt,

worauf die Regierung die Besprechungen über eine eventuelle Vertragserneuerung mit Zürich einleitete.

Anlässlich einer Konferenz vom 9. Januar 1840 in Frauenfeld, an welcher sich die Postdirektion Zürich durch Direktor Schweizer vertreten ließ, beschränkten sich die thurgauischen Vertreter vorerst auf die Frage einer Übernahme der hiesigen Postadministration durch Zürich gegen eine angemessene Entschädigung an den Kanton Thurgau.¹ Dabei würde es der thurgauischen Regierung vorbehalten bleiben, über die Postkurse zu verfügen. Es müßte ihr über den Ertrag des Postwesens Rechnung abgelegt werden. Gegen eine derartige Lösung machte Direktor Schweizer verschiedene, zum Teil begründete Einwendungen. Einmal wäre damit zu rechnen, daß der Thurgau die Administration des Postwesens wohl bald selbst besorgen würde, sobald die erforderlichen Einrichtungen vorhanden wären. Dieses Risiko könnte aber Zürich nicht übernehmen. Dann wären die Abrechnungen über Briefporti und Reisendengelder auf der Route Frauenfeld - Zürich - Frauenfeld mit Schwierigkeiten verbunden. Die zu erwartende Mehrarbeit hätte eine Personalvermehrung und damit Mehrauslagen zur Folge. Zürich ziehe aus dem gegenwärtigen Pachtverhältnis schlechterdings keinen direkten Nutzen, könne sich aber indirekt schadlos halten, teils durch die Vergrößerung des Postarrondissements und der damit verbundenen Vereinfachung in der Verwaltung, teils durch den ungehinderten Transitverkehr mit Deutschland. Dieser habe früher nicht ohne lästige Bedingungen durch die Kantone Schaffhausen und St. Gallen geleitet werden müssen. Schweizer wies sodann darauf hin, die Messagerie ergebe überall, mit Ausnahme der Routen von Zürich nach Basel und nach Genf, Verlust, nur die Briefpost rentiere, vorausgesetzt, daß die Merkantilverhältnisse eine lebhafte Korrespondenz bedingen. Es sei vorauszusehen, daß der Thurgau bei Übernahme des Postwesens auf eigene Rechnung dafür Opfer bringen oder die Briefporti erhöhen müßte, um die vermehrten Auslagen zu decken. Dies würde beim Publikum eine viel ungünstigere Aufnahme finden, als eine weitere Verpachtung des Postregals. Schweizer unterließ auch nicht, auf die Verhandlungen mit St. Gallen anzuspielen. Wenn St. Gallen sich um das Postwesen im Thurgau interessiere und eine gemeinschaftliche Postverwaltung vorgeschlagen habe, dann möge dies vielleicht der Konvenienz St. Gallens besser zusagen, als derjenigen des Thurgaus. St. Gallen würde dadurch Gelegenheit erhalten, die Postkurse im Thurgau dem eigenen Interesse gemäß regulieren zu helfen, und würde die transitierenden Güter soviel wie immer möglich an sich ziehen, zum Nachteil von Thurgau. Bald wäre mit Mißhelligkeiten zu rechnen. Beweis dafür seien die Stände Aargau und

¹ STAF, VI. 130.1.

Solothurn, die vor einigen Jahren eine solche gemeinsame Postadministration eingeführt hätten, aber nach verschiedenen Zwistigkeiten und bis heute noch nicht erledigten Anständen sich wieder trennten. Zum Schluß stellte Schweizer eine Erhöhung des Pachtzinses in Aussicht, obwohl einzelne Postkurse, wie Frauenfeld-Arbon, bei weitem ihre Kosten nicht deckten. Die thurgauischen Vertreter ließen durchblicken, daß ein neues Pachtverhältnis vorläufig sehr fraglich sei.

Im Anschluß an diese Besprechung erhielt die Finanzkommission Auftrag, mit maßgebenden Geschäftsleuten Rücksprache wegen der Besorgung des Postwesens zu nehmen.¹ Diese Verhandlungen fanden am 14. Februar 1840 statt. Die Geschäftswelt war vertreten durch Oberrichter Bachmann in Thundorf, die Kantonsräte Kreis in Zihlschlacht, Rutishauser in Oberaach, Bachmann in Wängi und Hauptmann J. H. Debrunner in Frauenfeld. Grundsätzlich wurde vorgeschlagen, mehr das Interesse des Publikums im Auge zu behalten, statt die finanziellen Vorteile des Fiskus in den Vordergrund zu stellen. Im übrigen waren die Meinungen geteilt. Mehrheitlich bestand die Auffassung, es sei in erster Linie mit Zürich zu verhandeln, mit Postverwaltungen anderer Kantone erst dann, wenn eine Verständigung mit Zürich nicht möglich wäre. Der Kanton Zürich sei schon der geographischen Lage nach unser natürlicher Bundesgenosse und kenne die Verhältnisse. Zürich habe bedeutende Postverbindungen und habe sich immer loyal und zuvorkommend gezeigt; es habe im Thurgau sogar mehr getan, als wozu es vertraglich verpflichtet war. In Anbetracht des gegenseitigen guten Einvernehmens sei zu erwarten, daß Zürich unsren Interessen bereitwilligst entgegenkommen werde. Im weitern wurde die Übernahme des Postwesens durch den Kanton auf eigene Rechnung nicht als zweckmäßig bezeichnet, weil das Gebiet für ein eigenes Postwesen zu klein sei und die Einrichtung zu teuer wäre.

Einen gegenteiligen Standpunkt vertrat die Minderheit, die beantragte, das Postwesen im Thurgau solle dem entwürdigenden Pachtverhältnis entzogen und eine ehrenhaftere, dem selbständigen Staate angemessene Stellung erhalten. Zürich strebe nach Pachterneuerung mit etwas erhöhtem Pachtzins, womit sich jedoch der Thurgau nicht zufrieden geben könne. Es sei deshalb unbedingt notwendig, mit andern Postverwaltungen zu verhandeln. Bereits habe ja St. Gallen beachtenswerte Anträge gemacht. St. Gallen scheine auch geneigt zu sein, das thurgauische Postwesen auf unsere Rechnung zu übernehmen und werde zu einem Vertragsverhältnis Hand bieten, das uns in jeder Beziehung mehr zusagen werde, als ein Pachtverhältnis mit Zürich. Deshalb war die Minderheit der Ansicht, es sei von einem Vertrag mit Zürich Umgang zu nehmen und statt dessen mit St. Gallen oder Schaffhausen zu verhandeln.

¹ STAF, VI. 130.1.

Der Mehrheitsbeschuß ging jedoch dahin, mit Zürich weiter zu verhandeln. Dagegen blieb die Frage offen, auf was für einer Grundlage dies geschehen solle.

Die thurgauischen Wünsche und Begehren wurden der Postverwaltung Zürich am 24. März 1840 bekannt gegeben, worauf diese mit Schreiben vom 13. April 1840 antwortete.¹ Sie bestätigte, daß zufolge Vertragsablaufs Ende 1841 eine Neuregelung der Postverhältnisse im Thurgau nötig werde. Auf die gewünschte Besorgung des thurgauischen Postwesens für die eigene Rechnung des Kantons Thurgau könne jedoch Zürich nicht eingehen. Als Basis für einen neuen Vertragsabschluß schlug Zürich eine erhöhte Pachtsumme vor, nämlich Erhöhung auf 3000 Gulden Reichswährung. Ferner Beibehaltung der bisherigen Tarife, obwohl diese im Verhältnis zu den Entfernungen überaus niedrig seien. Sodann Beibehaltung der gegenwärtigen Postkurse, trotzdem es vollständig im thurgauischen Interesse liegen würde, sich den jeweiligen Bedürfnissen anzupassen, da durch veränderte Straßenzüge mit der Zeit die einen Kurse teilweise oder ganz überflüssig würden, während sich ein Bedürfnis für andere Verbindungen zeigen dürfte. Im weitern wird eine tägliche Postverbindung zugesichert zwischen Uttwil oder Romanshorn und Friedrichshafen oder Lindau, für deren Einführung jetzt noch jede Möglichkeit fehle. Ein viermaliger Postkurs in der Woche zwischen Schaffhausen und St. Gallen über Frauenfeld sei schon vor Jahresfrist angeboten worden, doch seien die Verhandlungen hierüber mit St. Gallen noch nicht erledigt. Für eine tägliche Verbindung zwischen dem mittleren Thurgau und St. Gallen bestehe für den Augenblick weder ein Bedürfnis noch eine Möglichkeit. Im übrigen sei die thurgauische Posteinrichtung der eigenen in Zürich immer gleich gehalten worden und zwar ohne Rücksicht auf die Unkosten.

In ihrer Begutachtung der von Zürich gemachten Vorschläge findet die Finanzkommission die angebotene Pachtsumme zu niedrig angesetzt.² Der Große Rat würde zweifellos der Meinung sein, daß der doppelte Betrag erhältlich wäre, wenn die Postdirektionen Schaffhausen und St. Gallen mit Zürich in Konkurrenz träten. Die Kommission vertritt die Auffassung, die Verhandlungen mit Zürich müßten als beendigt betrachtet werden, wenn eine Erhöhung nicht in Frage käme. Im ablehnenden Falle wäre den Postdirektionen Schaffhausen und St. Gallen mitzuteilen, daß beabsichtigt sei, nach Ablauf des mit Zürich bestehenden Vertrags, entweder einer benachbarten Postverwaltung die Administration des thurgauischen Postwesens zu übertragen oder das Postregal wieder zu verpachten. Beide Postverwaltungen wären einzuladen, Vorschläge zu machen, wobei aber zu be-

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

achten sei, daß die Minderheit der Kommission nur noch mit St. Gallen verhandeln möchte.

Im hierauf folgenden Schriftwechsel bedauerte Zürich, daß die bisher gemachten Vorschläge ohne den gewünschten Eindruck blieben. Die vorgeschlagene Pachtsumme sei gestützt auf die bisher gemachten Erfahrungen berechnet worden, wofür die Belege vorgewiesen werden können. Wenn der Thurgau trotzdem nicht einverstanden sei, solle er die Höhe des gewünschten Pachtzinses nennen.¹

Der Kleine Rat verzichtete darauf, ein Angebot zu machen, beauftragte dagegen die Finanzkommission, mit der Regierung des Kantons St. Gallen und gleichzeitig mit der Thurn und Taxisschen Postdirektion in Schaffhausen zu verhandeln.² Diese Verhandlungen wurden aufgenommen und zwar zum großen Vorteil des Standes Thurgau.

St. Gallen beeilte sich, zwei Wege für die künftige Postbesorgung im Thurgau vorzuschlagen.³ Einmal durch Abschluß eines Konkordats zwischen den beiden Ständen Thurgau und St. Gallen zwecks gemeinschaftlicher Verwaltung des Postwesens auf die Dauer von fünfzehn Jahren, nachher mit Kündigungsfrist von zwei Jahren. Für die gemeinsame Verwaltung war eine Postkommission von fünf Mitgliedern vorgesehen. St. Gallen wäre daran mit dem Präsidium und zwei Mitgliedern und Thurgau mit zwei Mitgliedern beteiligt gewesen. Vom Ertrag oder Verlust sollten in den ersten fünf Jahren auf St. Gallen $\frac{5}{6}$ und Thurgau $\frac{1}{6}$ entfallen, in den zweiten fünf Jahren auf St. Gallen $\frac{4}{5}$ und Thurgau $\frac{1}{5}$ und in den letzten fünf Jahren auf St. Gallen $\frac{3}{4}$ und Thurgau $\frac{1}{4}$. Das vorgeschlagene Abkommen enthielt in fünfundzwanzig Artikeln eine genaue Umschreibung der Posteinrichtungen, der neu einzurichtenden Postkurse und Botengänge, sowie der Aufhebung nicht rentierender Postverbindungen, ferner Weisungen über Personalfragen, Portofreiheit, Wahrung des Postregals, Wegfall von Weg-, Brücken- und Pflastergeld im gesamten gemeinsamen Postgebiet und anderes mehr. Mit einem zweiten Vorschlag hätte St. Gallen die Besorgung des Postwesens im Thurgau pachtweise für zehn Jahre, und dann bei Ausbleiben einer Kündigung für nochmals zehn Jahre, übernommen. Als Pachtzins war vorgesehen 5000 Gulden jährlich für die ersten fünf Jahre der Pacht und 6000 Gulden für die folgenden Jahre. Es verdient, hervorgehoben zu werden, daß sich St. Gallen in diesem Entwurf verpflichten wollte, unter anderem den Postkurs Schaffhausen - Frauenfeld - Münchwilen als Verbindung mit St. Gallen in einen täglichen Kurs umzuwandeln und zwischen Lindau und Romanshorn einen direkten

¹ STAF, VI. 130. I.

² STAF, VI. 130. I.

³ STAF, VI. 130. I.

Kurs über Rorschach zu unterhalten. Die Verbindung mit dem deutschen Ufer des Bodensees wäre somit nur über Rorschach hergestellt worden, was zweifellos den Interessen von St. Gallen wohl gedient hätte, nicht aber den thurgauischen Bedürfnissen.

11. Angebot der Thurn und Taxisschen Postverwaltung 1840

Unbedingt vorteilhafter als die Vorschläge von Zürich und St. Gallen wäre das Angebot der Thurn und Taxisschen Postverwaltung Schaffhausen gewesen, die am 20. November 1840 nach bereits vorausgegangenem Schriftwechsel eine neue direkte Postverbindung zwischen Romanshorn und Friedrichshafen zusicherte, obwohl der Ertrag im Thurgau nicht glänzend sein werde.¹ Diese Bereitwilligkeit wird verständlich, wenn man weiß, wie sehr Thurn und Taxis Wert darauf legten, sich, wo dies immer möglich war, die Transitfreiheit zu sichern. Anlässlich einer mündlichen Besprechung am 19. Dezember 1840 in Frauenfeld mit Vertretern der Thurn und Taxisschen Postadministration Schaffhausen wurde ein Vertragsentwurf vereinbart.² Vorgesehen war unter anderem, nicht nur die bestehenden Postkurse beizubehalten, sondern dazu einen täglichen Postkurs von Frauenfeld über Weinfelden nach Romanshorn einzurichten, mit direkter Verbindung nach Friedrichshafen, ferner einen täglichen Kurs von Schaffhausen über Dießenhofen und Frauenfeld nach Münchwilen oder Wil, sowie einen täglichen Postwagenkurs von Steckborn nach Pfyn mit Influenz auf den Konstanzer Wagen, sobald hier die neue Straße erstellt wäre. Die Postfuhrwerke sollen von Weg-, Zoll- und Brückengeldern befreit sein. Bei einem Pachtzins von jährlich 12 000 Gulden war eine Vertragsdauer von zehn Jahren mit nachheriger Kündigungsfrist von sechs Monaten in Aussicht genommen.

12. Der letzte Vertrag mit Zürich 1842

Wir haben gesehen, daß dem Stand Zürich das Postwesen im Thurgau seit 1807 immer unverändert gegen einen jährlichen Pachtzins von 2200 Franken überlassen worden war. Zufolge der Verhandlungen mit St. Gallen und Schaffhausen stand ab 1. Januar 1842 bei einer Verpachtung an die Thurn und Taxissche Postverwaltung eine Pachtsumme von 12 000 Gulden in Aussicht.

Das war eine Steigerung der kantonalen Einnahmen aus dem Postregal, die der

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

immer noch finanziell schwache Kanton Thurgau wohl hätte brauchen können. Es ist jedoch erfreulich zu sehen, daß sich die öffentliche Meinung von einem solchen Erfolg nicht durchwegs beeindrucken ließ. In einer Versammlung in Weinfelden von Vertretern des Gewerbeverbandes aus verschiedenen Kantonsteilen wurde allerdings einer weitern Verpachtung des Postwesens zugestimmt, jedoch mit dem Vorbehalt, daß die Verpachtung nicht an einen fremden Staat erfolgen dürfe, sondern nur an einen andern eidgenössischen Stand.¹ Eventuell solle die Selbstverwaltung des Postwesens in Erwägung gezogen werden.

Ein noch viel schärferer Wind gegen einen Vertrag mit Thurn und Taxis wehte vom Untersee her. In einer Eingabe vom 12. Januar 1841 protestierten in aller Form eine Anzahl Bürger von Berlingen, Tägerwilen und Dießenhofen dagegen.² Sie bezeichneten die Überlassung des thurgauischen Postwesens an einen nicht schweizerischen Pächter als mit der Nationalehre unverträglich, ja sogar gefährlich und den Interessen des Handel treibenden Publikums nicht zusagend. Das Postwesen sollte unter eigene Administration genommen oder, wenn dies durchaus untunlich sein sollte, einer benachbarten schweizerischen Postverwaltung, auch bei weniger glänzenden Aussichten für die Staatskasse, pachtweise überlassen werden. Ein Pachtvertrag mit Thurn und Taxis sei eine unschweizerische Maßnahme. Dieser «Postenfürst» habe in den letzten Jahren in Deutschland verschiedene Postgebiete verloren und sei deshalb gezwungen, sich immer mehr nach der Schweiz hinzudrängen. Einmal im Besitz des thurgauischen Postwesens, werde er bald die Posten der Kantone St. Gallen und Graubünden an sich bringen und so die Straßen nach Italien beherrschen. Die wichtigsten Interessen des Vaterlandes könnten dadurch gefährdet werden, zumal in den damaligen Zeiten mit unruhiger Weltlage. Die Heiligkeit des Postgeheimnisses wäre in fremder Hand nicht geschützt. Wörtlich heißt es sodann in der Eingabe:

«Von wo aus soll sich dem Ausland ein abermaliges Bild unserer nationalen Zerrissenheit darbieten? Von demjenigen Kanton aus, dessen Gesandtschaftsvoten auf eidgenössischen Tagen das Gepräge des feurigsten Patriotismus an sich tragen, dessen Institutionen sich immer demokratischer entwickeln und der damals, als Schaffhausen sein Postwesen einem Fremden abtrat, in öffentlichen Blättern und in Ratssälen zu den Koryphäen der sich gegen jenen anti-nationalen Akt aussprechenden öffentlichen Meinung gehörte. Man wird vielleicht hierauf bemerken, es handle sich hier nicht um ein Erblehen, wie dort, sondern um einen Postvertrag, der Standpunkt sei hier verändert usw. Wir glauben dagegen, die Zeiten und mit ihnen die Menschen haben sich seit sechs Jahren geändert.»

In der Eingabe wird sodann anerkannt, daß sich mit der angebotenen Pachtsumme eine bedeutende Finanzquelle öffnen würde, zugleich aber der Befürchtung

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

Ausdruck gegeben, der Pächter werde suchen, sich dafür punkto Auslagen und Leistungen schadlos zu halten. Dies könne nur auf Kosten des Publikums geschehen. Sollte aber der fremde Pächter in einer bloßen Anwandlung von Edelmuth mehr zahlen, als er einnehmen wird, oder, was wahrscheinlicher ist, durch die Pacht andere mittelbare Vorteile erlangen, die ihn über eine kleine Einbuße wegsiehen lassen, wie beispielsweise eine direkte Verbindung mit seinen übrigen Postgebieten, so werden wir nicht verhindern können, daß Baden, St. Gallen und Zürich den Posttransit erschweren, da wir vom Ausgangspunkt der Thurn und Taxisschen Posten, von Schaffhausen aus, keinen Zugang besitzen, der nicht über eines jener Gebiete führt. Die 80 000 bis 100 000 Stücke, die jährlich durch den Kanton Zürich von und nach dem Thurgau gehen, würden bei nur zwei Kreuzer Postaufschlag den Privaten eine indirekte Auflage von etwa 2000 Franken verursachen. Die nachbarlichen Beziehungen, besonders mit Zürich, müßten sich verschlimmern. Eher das Postwesen in Regie besorgen, was bei den benachbarten Postverwaltungen weniger Anstoß erregen würde, als die Übergabe an einen ausländischen Pächter!

Um hierfür die nötigen Vorbereitungen treffen und weitere Erfahrungen sammeln zu können, wird ein Vertrag auf kurze Zeit mit Zürich empfohlen, auch wenn hierbei einige Tausende weniger in die Staatskasse fließen sollten.

Während der Thurgau ernsthaft mit St. Gallen und Schaffhausen unterhandelte, wurde auch der Schriftwechsel mit Zürich wieder aufgenommen. Anlaß dazu gab eine Zuschrift der Postdirektion Zürich, welche den Kleinen Rat neuerdings bat, die vom Thurgau gewünschte Pachtsumme bekannt zu geben.¹ Die Finanzkommission antwortete hierauf am 24. November 1840 im Auftrag des Kleinen Rats, der Kanton Thurgau legte allerdings Wert auf Beibehaltung des bisherigen Vertragsverhältnisses mit Zürich, doch befriedigten die bisher gemachten Vorschläge noch nicht.² Vor allem betreffe dies die verlangte direkte Postverbindung zwischen Romanshorn und Friedrichshafen oder Lindau, auf die Zürich bis jetzt nicht unbedingt eingehen wollte. Im weitern sei die Pachtsumme von 3000 Gulden allzu niedrig. Dies habe dazu geführt, mit benachbarten Postverwaltungen zu verhandeln, die nicht nur die Verbindung über den Bodensee zugesichert, sondern dazu die doppelte Pachtsumme angeboten hätten. Zürich beeilte sich, in der Antwort vom 11. Dezember 1840 auf die bis anhin guten Beziehungen hinzuweisen und zu versichern, das thurgauische Postwesen nicht als Spekulation behandeln zu wollen.³ Wie die Angebote der benachbarten Postverwaltungen in dieser Hin-

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

³ STAF, VI. 130.1.

sicht aufzufassen seien, könne Zürich nicht beurteilen. Die verlangte Verbindung nach Friedrichshafen oder Lindau stelle es in Aussicht, dagegen könnten die Pachtzinsangebote der Nachbarpostverwaltungen nicht überboten werden.

Nun hielt es der Kleine Rat an der Zeit, mit Zürich ernsthaft weiter zu verhandeln. Er beantragte eine vertrauliche Besprechung auf den 14. Januar 1841 und fügte bei, daß hinsichtlich der Verbindung über den Bodensee sich die Dampfbootverwaltung in Friedrichshafen bereit erklärte, beim Berühren von Romanshorn dort Reisende und Waren umzuladen gegen eine Entschädigung von 2000 Gulden jährlich, Postbesorgung inbegriffen. Der Thurgau nehme an, Zürich werde eine solche Abmachung ohne weiteres eingehen. Als Pachtsumme seien von einer Seite über 10 000 Gulden angeboten worden. Wenn auch nicht dieser Betrag, so doch eine angemessene Erhöhung werde von Zürich erwartet.¹

Am 14. und 15. Januar 1841 fand in Frauenfeld die in Aussicht genommene Besprechung statt. Die Regierungsräte Merk und Keller vertraten den Kanton Thurgau, Reinhart-Heß von Winterthur und Postdirektor Schweizer die Postverwaltung Zürich. Mit Ausnahme von Pachtsumme und Pachtdauer einigte man sich in allen wesentlichen Punkten.

Bei den weiteren Verhandlungen verzichteten die Thurgauer Vertreter nach Weisung des Kleinen Rats auf die zuerst verlangte Vertragsdauer von zwölf Jahren zugunsten der von Zürich vorgeschlagenen Dauer von fünfzehn Jahren. Im übrigen stellte sich der Kleine Rat mit Beschuß vom 13. Februar 1841 auf den Standpunkt, wenn Zürich nicht bald auf die noch unerledigten Bedingungen eintrete, dann sollten die Verhandlungen als abgebrochen zu betrachten sein.² Dieses Ultimatum durfte sich der Thurgau in Anbetracht der glänzenden Angebote von St. Gallen und Schaffhausen erlauben. Bereits am 20. Februar 1841 unterzeichneten nun die Bevollmächtigten beider Stände mit Ratifikationsvorbehalt einen neuen Postvertrag mit einer jährlichen Pachtsumme von 8000 Gulden.

Dieser Vertrag wurde vom Kleinen Rat am 1. März 1841 dem Großen Rat zur Genehmigung vorgelegt.³ In seinem Begleitschreiben wies er darauf hin, daß er mit den benachbarten Postverwaltungen verhandelt habe, um für die Zukunft eine den thurgauischen Interessen zusagende Neuordnung des Postwesens zu erreichen. Es habe sich dabei gezeigt, daß für unsere Verhältnisse die Verpachtung des Postwesens an eine andere Postverwaltung das Richtige sei. Die Selbstverwaltung wäre gar nicht zweckmäßig. Ein neuer Vertragsabschluß mit Zürich komme in erster Linie in Frage. Wenn dessen Resultat auch nicht gerade glänzend zu

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

³ STAF, VI. 130.1.

nennen sei, so bleibe es doch unbestritten, daß damit sowohl hinsichtlich der postalischen Einrichtungen, als auch des Ertrags unseres Postwesens viel mehr gewonnen werde, als man vor einigen Jahren zu fordern gewagt hätte. So habe sich Zürich verpflichten müssen, nicht nur die jetzt bestehenden Postkurse beizubehalten, sondern dazu neue Kurse zu errichten von Frauenfeld über Weinfelden nach Romanshorn, mit direkter Verbindung nach Friedrichshafen oder Lindau. Ferner von Schaffhausen über Dießenhofen nach Frauenfeld - Münchwilen - St. Gallen und von Frauenfeld nach Steckborn, sobald diese Straße fertig erstellt sei. In Romanshorn solle ein Postamt eingerichtet werden. Eine entsprechende Erhöhung der bisher zu niedrigen Pachtsumme habe Zürich zugesichert, dagegen auf einer Pachtdauer von fünfzehn Jahren beharrt, statt wie bis anhin von nur zwölf Jahren.

Der mit Vorbehalt der Ratifikation des Großen Rats mit Zürich vereinbarte Postpachtvertrag wurde vorerst einer zu diesem Zwecke eingesetzten Kommission zur Prüfung übergeben, der die Regierungsräte Keller und Merk, sowie die Kantonsräte Bachmann, Eder, Freyenmuth, Hirzel, Kern, Kreis und Rauch angehörten.¹

Aus dem bei den Akten liegenden Gutachten geht hervor, daß die Meinungen im Schoße der Kommission sehr auseinander gingen. Die Minderheit stellte sich auf den Standpunkt, es handle sich bei der Verpachtung des thurgauischen Postwesens mehr um eine fiskalische Angelegenheit, um die Ausbeutung eines Gewerbes, wobei die Aussicht auf Vermehrung der Staatseinkünfte allein entscheidend sei. Eidgenössische Rücksichten kämen um so weniger in Frage, als bei früheren ähnlichen Fällen, wie bei der Übernahme des Postwesens in Schaffhausen durch Thurn und Taxis, sich die Mehrheit der Tagsatzung dahin ausgesprochen habe, derartige Verträge gehören in die Kompetenzen der Kantone.

Mit dieser Stellungnahme war jedoch die Mehrheit der Kommission nicht einverstanden, sondern hielt am Grundsatz fest, daß die Rücksichten auf das Gesamtvaterland und auf einen Nachbarkanton, mit dem wir hinsichtlich unserer Gewerbeverhältnisse so vielfach in Berührung kämen, einer Mehreinnahme von einigen Tausenden Gulden nicht zum Opfer gebracht werden dürften. Die Überlassung unseres Postwesens an einen fremden Pächter würde uns mit den für unsere Tagsatzungsgesandtschaft in der Instruktion bei Anlaß der Abtretung des Postwesens von Schaffhausen niedergelegten Grundsätzen so sehr in Widerspruch bringen, daß kein Argument mehr gegen den Vorwurf der größten Inkonsequenz zu schützen vermöchte. Die Meinungen gingen auch in Einzelheiten auseinander,

¹ STAF, VI. 130.1.

so daß eine Einigung nicht möglich schien. Da legte die Minderheit, zur größten Überraschung der Mehrheit, einen durch sie unterdessen mit der Postverwaltung Schaffhausen in aller Form verabredeten Vertragsentwurf vor, dem, nach der Meinung der Minderheit, zu seiner vollen Gültigkeit nur noch die Genehmigung des Großen Rats fehlte.

Damit lagen nun zwei Entwürfe vor, was der Diskussion sofort eine andere Wendung gab. Während die Mehrheit den von der Minderheit mit Schaffhausen vereinbarten Vertrag als unstatthaft erklärte, von dem einfach keine Notiz zu nehmen sei, empfahl die Minderheit Verwerfung des mit Zürich entworfenen Vertrags. Die Mehrheit hielt dafür, der Kleine Rat sei durch die Art und Weise, wie hinter seinem Rücken mit Thurn und Taxis in Schaffhausen verhandelt wurde, auf die schroffste Weise kompromittiert worden. Ein derartiges Vorgehen müsse entschieden mißbilligt werden. Im übrigen sei es Zürich, von wo unser Postwesen am meisten alimentiert werde, und es bürge uns zugleich dafür, daß uns das Postwesen nach Ablauf der Pacht wieder im guten Zustand zurückgegeben werde.

Es ließ sich erwarten, daß die gereizte Stimmung zwischen den Vertretern der beiden Vorschläge auch im Großratssaal zum Ausdruck kommen werde. Die dort vertretenen Auffassungen verdienen, daß sie hier festgehalten werden.

Die Verhandlungen im Großen Rat begannen am 22. April 1841.¹ Für die Majorität der bestellten Kommission referierte Rauch und für die Minorität Eder. Zur Diskussion standen ein Vertragsentwurf mit Zürich, ferner ein Entwurf mit Thurn und Taxis, von der Postverwaltung Schaffhausen unterschrieben und besiegelt, verhandelt mit der Kommissionsminderheit. Er sah eine Vertragsdauer von zehn Jahren und eine jährliche Entschädigung von 12 000 Gulden und dazu eine Aversale von 500 Gulden für Zölle vor.

Die Majorität mißbilligte eingangs vor allem, daß Regierungsrat Merk gemeinsam mit einem Mitglied der Minorität auf einen solchen Vertrag ohne Ermächtigung durch den Kleinen und Großen Rat eingetreten sei, und bezeichnete dieses Vorgehen als eine Kompetenzverletzung. Der Antrag der Majorität ging dahin, es sei der Vertrag mit Zürich zu ratifizieren, wenn sich die Postdirektion Zürich verpflichte, außer den bereits bezeichneten Postkursen sofort einen täglichen Postwagenkurs von Köplishaus über Hagenwil nach St. Gallen herzustellen und denselben später auf die Straße von Weinfelden über Bischofszell und Hauptwil nach Goßau zu verlegen, oder neben diesem Postwagenkurs einen besondern Kurs auf der zuletzt genannten Straße einzurichten, sobald diese her-

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 49 und 50 von 1841.

gestellt wäre, und zwar mit Influenz auf die Herisauer Post nach Goßau. Ferner müsse im Vertrag noch vorgesehen werden, daß der Entscheid über das Bedürfnis zur Einrichtung der Botenkurse den thurgauischen Behörden anheim gestellt sei. Der Pachtzins müsse 12 000 Gulden betragen und die Pachtdauer zehn, höchstens aber zwölf Jahre. Lehne Zürich die Anerkennung dieser Punkte ab, dann sollten die Verhandlungen mit den Konkurrenten aufgenommen werden.

In der anschließenden Diskussion versuchte Merk, sein Vorgehen zu rechtfertigen. Er wollte gemeinsam mit Oberrichter Bachmann im Sinn und Geist eines von der Kommission erhaltenen Auftrags und nach deren Mandaten gehandelt haben. Er wurde in seinen Ausführungen unterstützt vom Kommissionsmitglied Kreis, dann natürlich vor allem von Bachmann, der sich energisch gegen Verdächtigungen verwahrte und erklärte, ein Vertragsabschluß mit Thurn und Taxis biete mehr Vorteile, als ein solcher mit Zürich. Auch die Ratsmitglieder Rutishauser, Brugger, Wiesli und Eder unterstützten den Minderheitsantrag, ebenso Regierungsrat Stähelin, der den Standpunkt vertrat, die Überlassung des thurgauischen Postwesens an Thurn und Taxis sei politisch nicht absolut unmöglich und unsere Ehre werde gewahrt bleiben. Regierungsrat Keller war geneigt, dem Minderheitsantrag dann zuzustimmen, wenn ein Vertrag mit Thurn und Taxis wesentliche Vorteile für den Thurgau zur Folge habe.

Rauch, als Referent der Majorität, erklärte, von einem solchen Auftrag an Merk nichts zu wissen. Sein Antrag auf Vertragsabschluß mit Zürich wurde unterstützt von Oberrichter Hirzel, der das Vorgehen der Minorität scharf kritisierte und beantragte, es sei deren Vertrag mit Schaffhausen einfach als nicht existierend zu übergehen. Für Zürich traten sodann auch Baldin, Freyenmuth, Häberlin und Kradolfer ein, ebenso Dr. J. K. Kern, der als Kommissionsmitglied mit gutfundierter Begründung einen Postvertrag mit Zürich unterstützte. Zweifellos hat sein klar aufgebautes Votum das Abstimmungsergebnis maßgebend beeinflußt. Dr. Kern erklärte, daß er aus drei Hauptgesichtspunkten einen Postvertrag mit Zürich befürworten müsse und zwar aus: a. dem ökonomischen, materiellen; b. dem politischen, eidgenössischen und c. dem formellen, nämlich mit Rücksicht auf den Gang der Unterhandlung und die Stellung der Behörden.

Zum ersten Punkt führte Dr. Kern aus, die Interessen des Publikums würden bei einem Vertragsabschluß mit Zürich gewahrt; denn es werde eine tägliche Verbindung nach allen Richtungen zugesichert, ebenso eine direkte tägliche Verbindung über Romanshorn nach Friedrichshafen oder Lindau. Thurn und Taxis habe zwar diese Verbindungen ebenfalls versprochen, sei aber zum Teil auf Zürich angewiesen, dessen Gebiet durchfahren würde. Im übrigen sei Zürich auch bei weniger Pachtzins der Vorzug zu geben, dieser soll aber auf alle Fälle 12 000 Gulden betragen.

Zum zweiten Punkt wies Dr. Kern auf seinen vor einigen Jahren erhaltenen Auftrag hin, bei der Tagsatzung im Namen des Standes Thurgau gegenüber einem andern Kanton die eidgenössische Bedeutung des Postwesens hervorzuheben. Seine Pflicht sei es somit, heute auf diese Seite hinzuweisen. Niemals könne er sich mit der Minorität einverstanden erklären, die meine, es handle sich hier um eine rein finanzielle Frage mit keiner politischen und eidgenössischen Beziehung. Im weitern bezeichnete Dr. Kern die Post als einen wichtigen Teil der Staatsadministration. Es sei nicht gleichgültig, an wen sie verpachtet werde. Im Falle Schaffhausen habe der Thurgauische Große Rat den Tagsatzungsabgeordneten bestimmte Instruktion erteilt, dafür einzutreten, daß in Zukunft von keinem Kanton das Postregal einer ausländischen Postverwaltung zu Lehen gegeben, verpachtet oder verkauft werde. «Und jetzt soll man das tun, was wir damals als so uneidgenössisch bezeichneten?» fragte Dr. Kern. «Sollen wir der erste Kanton sein, der Schaffhausen nachfolgt, damit Thurn und Taxis für ihre in Deutschland da und dort bedrohte Postherrschaft im Gebiete der Eidgenossenschaft Entschädigung finden? Bei eventueller künftiger Zentralisation des Postwesens kann ein Vertrag mit einer ausländischen Verwaltung nicht gleichgültig sein.»

Endlich zum dritten Punkt bezeichnete Dr. Kern die Vorwürfe der Minorität gegen Zürich als ungerecht. Der niedere Pachtzins sei vertraglich vereinbart worden. Den vorliegenden Vertrag mit Thurn und Taxis kritisierte Dr. Kern sowohl in formeller Hinsicht, als inhaltlich, und appellierte zum Schlusse an den Schweizersinn im Großen Rate.

Bei der nachfolgenden Abstimmung sprachen sich neunundvierzig Ratsmitglieder für den Antrag der Majorität aus, d. h. für einen Vertragsabschluß mit Zürich, und sechsunddreißig Stimmen entfielen auf den Minderheitsantrag, der das Postwesen an Thurn und Taxis verpachten wollte.

Damit hatte der Große Rat grundsätzlich beschlossen, das thurgauische Postwesen auch künftig durch die zürcherische Postverwaltung besorgen zu lassen, aber unter erheblich verschärften Bedingungen. Nach weitern Verhandlungen zwischen den beiden Ständen wurde am 11. Mai 1841 zwischen Thurgau und Zürich ein Postvertrag abgeschlossen, gültig ab 1. Januar 1842 für die Dauer von zwölf Jahren und einem jährlichen Pachtzins von 12 000 Gulden R.V.¹ Dieser Vertrag enthält wichtige Neuerungen hinsichtlich Beibehaltung der bestehenden

¹ Die 12 000 Gulden Reichs-Valuta, welche für den Thurgau vor 110 Jahren einen ganz unerwartet hohen Pachtzins darstellten, mögen vielleicht einem heutigen Geschäftsmann als ein Pappenstiel vorkommen. Um den Betrag richtig einzuschätzen, muß man bedenken, daß der Reichsgulden bei der Einführung der jetzigen Währung 1852 zu Fr. 2.12⁴/₃₃ Rp. gewertet wurde und daß die Kaufkraft des Frankens in hundert Jahren auf etwa ein Zehntel gesunken ist. Damit ergibt sich für die 12 000 Reichsgulden ein Wert von rund 250 000 heutigen Schweizerfranken.

und die Einrichtung von neuen Post- und Botenkursen, ferner über Posttaxen, Haftpflicht und anderes mehr.

Vergleicht man die neuen Vertragsbestimmungen mit den bisherigen Abkommen, dann kommt man zum Schluß, der Thurgau habe es verstanden, seine Interessen in geschickter Weise zu wahren, indem er St. Gallen und Schaffhausen als Mitkonkurrenten zu Angeboten veranlaßte, wodurch Zürich notgedrungen bessere Bedingungen gewährte. Wir werden später sehen, wie Zürich diese Zwangslage ohne weiteres zugeben mußte. Doch lassen wir den Postvertrag mit seinem ganzen Wortlaut folgen:¹

Post-Pachtvertrag

zwischen

dem Stand Thurgau und der General-Post-Direktion des Kantons und Arrondissements Zürich

Zwischen dem Stand Thurgau und der General-Postdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich ist, mit beidseitigem Vorbehalt der erforderlichen Ratifikationen, nachstehender neuer Postpachtvertrag für die Dauer von zwölf Jahren unter folgenden Bedingungen abgeschlossen worden:

§ 1.

Der Stand Thurgau überläßt und garantiert der General-Postdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich die Ausübung und Handhabung des Postregals in seinem Kanton mit allen damit verbundenen Rechten und Befugnissen, dergestalt, daß im Umfang desselben, ohne Bewilligung des Pächters, weder eine andere Postanstalt errichtet, noch eine fremde Post, unter welchem Namen und Titel es auch sein möge, durch sein Territorium geführt werden darf. Ebenso gewährleistet der Stand Thurgau dem Pächter alle Nutzungen und Erträge des erwähnten Postregals in dem Sinne, daß weder versiegelte Briefe, noch Valoren und Pakete anders als durch die ordentlichen Post- und Botengelegenheiten befördert und daß regelmäßige Privatfuhrwerke zur Beförderung von Personen, Briefen oder Paketen auf Straßen, wo Postwagenkurse bestehen oder noch angelegt werden, ohne Bewilligung des Pächters nicht errichtet und unterhalten werden dürfen.

§ 2.

Die General-Postdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich verpflichtet sich dagegen:

- a. Die Postkurse, welche gegenwärtig im Kanton bestehen, beizubehalten.
- b. Außerdem einen täglichen Postkurs von Frauenfeld über Weinfelden nach Romanshorn mit einer täglichen Verbindung zwischen dem letztern Orte und Friedrichshafen oder

¹ STAF, VI. 130.1.

Lindau mittelst der Dampfschiffahrt im Laufe des Jahres 1842 in der Weise herzustellen, daß die Fahrt von Friedrichshafen oder Lindau *directe* nach Romanshorn gehe.

- c. Einen täglichen Postwagenkurs von Köplishaus über Hagenwil nach St. Gallen sogleich herzustellen und denselben auf die Straße von Weinfelden über Bischofszell und Hauptwil nach Goßau zu translocieren oder neben diesem Eilwagenkurs einen besondern auf der letztern Straße einzurichten, sobald dieselbe hergestellt sein wird und zwar mit Influenz auf die Herisauer Post in Goßau.
- d. Einen täglichen Kurs von Schaffhausen über Dießenhofen nach Münchwilen bis spätestens 1843 zu errichten. Die beidseitigen Regierungen werden dafür sorgen, daß die Straße von Dießenhofen nach Frauenfeld innerhalb dieser Frist in den gehörigen Zustand gebracht werde.
- e. Einen täglichen Postwagenkurs nach Steckborn einzuführen, sobald die Landstraße erstellt ist.
- f. Überhaupt dem Postwesen im Thurgau eine zeitgemäße Ausdehnung und möglichst vollständige Einrichtung zu geben.

§ 3.

Die General-Postdirektion in Zürich verpflichtet sich im weitern, regelmäßige Botenkurse auf ihre eigene Rechnung einzurichten und denselben die durch das Bedürfnis gebotene Ausdehnung zu geben. Über das Vorhandensein dieser Bedürfnisse hat der Kleine Rat vom Thurgau zu entscheiden.

§ 4.

Die bisher im Innern des Kantons Thurgau bestandenen Brief-, Valoren- und Passagiertaxen dürfen ohne Einwilligung der thurgauischen Regierung nicht erhöht werden.

Die Taxen stellen sich gegenwärtig wie folgt:

- a. Für Reisende in den Postwagen per Schweizerstunde 16 Kreuzer.
- b. Für Briefe im Innern des Kantons: der einfache 2 Kreuzer, der doppelte 3 Kreuzer, die Unze 8 Kreuzer.

Für Briefe dagegen, welche ohne Wert deklariert sind, nach bisheriger Übung per Unze 4 Kreuzer.

Für Briefe auf den Nebenrouten, durch besondere Boten bestellt, per Stück 1 Kreuzer mehr.

Für Briefe von Zürich nach Frauenfeld: der einfache 3 Kreuzer, der doppelte 4 Kreuzer.

Für die oberhalb Frauenfeld liegenden Ortschaften: der einfache 4 Kreuzer, der doppelte 5 Kreuzer.

- c. Für Valoren im Kanton: von 1 Gulden bis 100 Gulden 4 Kreuzer; über 100 Gulden je 50 Gulden 2 Kreuzer
- d. Für Waren und Pakereien im Kanton: von 1 bis 4 Pfund per Pfund 4 Kreuzer, für jedes Pfund mehr: vide Tarif.
- e. Für Valoren außer dem Kanton: vide Tarif.
- f. Für Waren und Pakereien außer dem Kanton: vide Tarif.

§ 5.

Von den thurgauischen Posttaxen bleiben gänzlich befreit: Alle Korrespondenzen und Pakete der Kantonalbehörden und Gerichtsstellen unter sich und mit den untergeordneten Behörden und Beamten, sowie umgekehrt und ebenso die Korrespondenz, welche unter untern Behörden und Beamten stattfindet. Gelder und Valoren bezahlen das tarifmäßige Porto, nebst den allfällig darauf haftenden Auslagen. Dagegen sind ebenfalls die Kurier-, Post- und Eilwagen, überhaupt alle im ordinären Postdienst verwendeten Pferde und Fuhrwerke von Entrichtung aller Weg- und Brückengelder, von letztern jedoch nur insoweit, als ihr Bezug nicht Korporationen zusteht, befreit.

§ 6.

Die General-Postdirektion von Zürich übernimmt für die der Postanstalt des Kantons Thurgau anvertrauten Gelder und Gegenstände von Wert, für welche ein Postschein ausgestellt wird, die gesetzliche Haftung für den Zeitraum von drei Monaten und leistet im Verlustfalle für dieselben Ersatz nach dem angegebenen Wert, wenn

- a. der Verlust durch Verschulden oder Nachlässigkeit der Postbeamten oder Postbediensteten und also nicht durch unabwendbare Gewalt oder durch reinen Zufall (casum mere talem) herbeigeführt worden ist und wenn
- b. in Verlustfällen die Anzeige bei der Postanstalt nicht später als ein Vierteljahr nach Ausstellung des Postscheins gemacht wird.

§ 7.

Die General-Postdirektion von Zürich verpflichtet sich, Verträge, welche mit andern Postadministrationen abgeschlossen werden und das thurgauische Postwesen beschlagen, vor definitivem Abschlusse derselben der thurgauischen Regierung zur Einsicht vorzulegen und überhaupt alle Abänderungen, die im thurgauischen Postwesen vorgenommen werden, derselben mitzuteilen.

§ 8.

Die Postbeamten für den Kanton Thurgau hat die pachtende Postdirektion aus thurgauischen Bewohnern zu wählen. Auf jedem der beiden Hauptbureaux zu Frauenfeld und Romanshorn mag jedoch eine Stelle, mit Ausnahme derjenigen des Direktors, durch freie Wahl besetzt werden.

§ 9.

Die Dauer des Vertrages ist vom 1. Januar 1842 auf zwölf nacheinander folgende Jahre und der Endtermin auf den 31. Dezember 1853 festgesetzt. Wenn jedoch nicht ein Kontrahent dem andern sechs Monate vor Ablauf des Pachtes aufkündet, so dauert der Vertrag bis nach Verfluß von weiteren sechs Monaten, vom Tage der später erfolgenden Aufkündung an, fort.

§ 10.

Die jährliche Pachtsumme, welche die General-Postdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich für Ausübung des thurgauischen Postregals auf eigene Rechnung an den Stand Thurgau bezahlt, ist auf G 12 000.- R.V., schreibe *zweitausend Gulden* (Reichs-Valuta), festgesetzt und in vier Quartalsterminen an das thurgauische Staatskassieramt abzuführen.

§ 11.

So wie die General-Postdirektion des Kantons und Arrondissements Zürich in gegenwärtigem Post-Pachtvertrag die zeitgemäße Förderung des Postverkehrs im Kanton Thurgau übernommen hat, so verspricht auch die Regierung des Standes Thurgau, dem Pächter in Ausübung seiner vertragsmäßigen Gerechtsame kräftigen Beistand zu leisten und demselben ihren Schutz und ihre Verwendung bestens zu teilen werden zu lassen.

§ 12

Dieser Vertrag wird in zwei gleichlautenden Exemplaren gefertigt und von den beidseitigen Bevollmächtigten, unter Vorbehalt der im Eingang gedachten Ratifikation, unterzeichnet.

Zürich, den 11. Mai 1841.

Frauenfeld, den 11. Mai 1841.

Die Bevollmächtigten
der General-Postdirektion
des Kantons und Arrondissements Zürich:

*Schweizer, Postdirektor
Reinhart-Heß*

Der Bevollmächtigte
des Kleinen Rats des Kantons Thurgau:

Dr. Keller, Regierungsrat

Wir Burgermeister und Regierungsrat des Kantons Zürich erteilen dem vorstehenden Post-Pachtvertrag unsere Genehmigung.

Zürich, den 13. Mai 1841.

Der Amtsburgermeister: *H. Mousson*

Der erste Staatsschreiber: *Hottinger*

Das neue Postabkommen fand in Zürich nicht allgemeine Zustimmung. Davor zeugte ein Artikel in der Thurgauer Zeitung vom 11. Mai 1841, also vom Tage des Vertragsabschlusses zwischen Thurgau und Zürich.¹ Zuerst befaßte sich der Einsender mit dem Inhalt des neuen Postvertrags und fügte dann bei, daß die Verhandlungen im thurgauischen Großen Rat in Zürich keinen guten Eindruck machten. Viele Stimmen hätten von diesem neuen Vertrag mit dem Kanton Thurgau abgeraten, darunter versierte Kaufleute. Die Pachtsumme sei zu hoch und die übernommenen allgemeinen Bedingungen zu schwer. Dann fährt der Artikelschreiber wörtlich weiter:

«Bei der Übernahme galt es, das zürcherische Postgebiet in seiner Integrität zu erhalten und dadurch eine ausländische Postmacht von der allmählichen Eroberung der Schweiz abzuwehren. Für beides war der Thurgau seiner ausgedehnten Grenzen am Bodensee und der eigentümlichen Stellung der verschiedenen Postgebiete zu dem unsrigen wegen durchaus nötig. Hätte man sich aus dieser Stellung verdrängen lassen, sie nicht, wenn auch mit einigen Opfern, gehalten, so hätten die weitern Folgen dieses Rückzuges auf die ganze Eidgenossenschaft und auf Zürich selbst zunächst verderblich zurück wirken müssen.»

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 56 von 1841.

Um diese Zeit hatten zwei köstliche, in Versform gekleidete Stimmungsbilder den Weg in die thurgauische Tagespresse gefunden. Als die Verhandlungen noch im Gange waren, erschien das Gedicht «*Thurgauisches Postlied*», eine Ablehnung der Übertragung des Postwesens an Thurn und Taxis.¹ Unmittelbar nach Abschluß des neuen Postvertrags mit Zürich behandelte der «*Taxische Schwanengesang*» in humorvoller Weise die Ablehnung des Thurn und Taxischen Postpachtgesuchs.² Er leistet sich Wortspiele mit den Namen von verschiedenen Diskussionsrednern aus dem Großen Rat.

Thurgauisches Postlied

Die Thurn und Taxis sollen
Nicht haben unsre Post;
Als Eidgenossen wollen
Wir handeln hier getrost.

Wohl sucht man uns zu fangen,
Wie man Fische fängt im Bach,
Durch goldner Angel Prangen
Und bietet wacker nach.

Doch mögen Juden immer
Ein weit Gewissen han;
Der Thurgau weichtet nimmer
Ab von der Ehrenbahn.

Das Tausendguldenkräutchen
Ist wohl ein schönes Kraut;
Es ist ein holdes Bräutchen,
Mit dem man gern sich traut.

Doch wird, wer Schweizerbürger
Ist, ganz und nicht nur halb,
Flieh'n, wie den Freiheitswürger,
Das fremde, goldne Kalb.

Nein, Thurn und Taxis sollen
Nicht haben unsre Post;
Als Eidgenossen wollen
Wir handeln hier getrost!

«Kein Stand soll je verpachten
Sein Postregal auswärts;
Das würden wir betrachten
Als Stich in's Schweizerherz»,

Dies war vor wenig Jahren
Thurgau's Instruktion.
Jetzt nicht mehr drauf beharren,
Brächt Schande dem Kanton.

Es schmück' ein andres Zeichen
Dann Thurgau's Schild – der Krebs –,
Wenn seine Ehr' muß weichen
Dem Egoisten-Plebs,

Der ganz nach seiner Weise
Das Seine sucht – merks fein –
Nur Mittelpunkt im Kreise
Auch hier will wieder sein.

(Gleich viel, ob doppelt teuer
Das Porto kommt zu stehn,
Wenn er nur seine Eier
Kann ausgebrütet seh'n).

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 27 von 1841.

² Thurgauer Zeitung Nr. 57 von 1841, Häberlin-Schaltegger, Thurgau 1798–1848, S. 311.

Taxisscher Schwanengesang

Verschlossen bleibt dir, Thurn von Valsassina¹
 – Du Quell postalischer Glückseligkeit –
 Der Gau der Thur, wie Albions Söhnen China!
 Philister-Zopftum ist drob hoch erfreut,
 Wir sitzen an den *Bächen*, weinend stille Tränen
 Ob deines Posthorns nun verpönten Silbertönen.

Wie sollten wir nicht trauern, da wir waren
 Von dir erkoren, unser Land mit Glück
 Zu überschwemmen, aber der «Halbnarren»
 Borniertes Ehrgefühl barsch wies zurück –
 Als ob in *Zauberkreis* der Knechtschaft straks gerieten
 Die Söhne Thurgau's all', – dein goldnes Anerbieten?

Man hat uns zwar mit *freiem Mut* beschuldigt,
 (Merk Marx der Mäkler Taschenspielerei!),
 Der Selbstsucht hätten *stahlhart* wir gehuldigt,
 Drum eingestimmt nicht in das *Hirschgeschrei*;
 Doch umgekehrte *Rede* wäre wahr gewesen:
 «Ein goldnes *Wieslein* wollten sie für's Land erlesen».

Nun lebe wohl! Von Friedrichshafen drüben
 Mög' freundlich fort dein gnadenvoller Blick
 Uns strahlen! Auch wir werden immer lieben
 Dich, hoffend, daß ein holderes Geschick
 Auf bittre Schale süßern *Kern* uns werde spenden
 Und Sonnenlicht statt des aschgrauen *Rauches* senden!

Man erkennt in diesem Gedicht Anspielungen auf die Namen der Kantonsräte Bachmann, Kreis, Freyenmuth, Merk, Stähelin, Hirzel, Eder, Wiesli, Kern und Rauch.

Mit diesem neuen Postvertrag war die Besorgung des thurgauischen Postwesens vom 1. Januar 1842 an neu geordnet. Nach § 2 des Vertrags verpflichtete sich die Pächterin, nicht nur die bereits im Kanton bestehenden Postkurse beizubehalten, sondern dazu noch weitere, näher bezeichnete Verbindungen einzurichten. Dieser Verpflichtung kam die Postverwaltung Zürich, vorläufig wenigstens teilweise, wie folgt nach:

¹ Mit Zustimmung von König Philipp IV. und Kaiser Ferdinand III. hatte sich der Generalpostmeister Lamoral Claudio von Taxis im Jahr 1650 den Titel und das Wappen derer von Thurn und Valsassina (Grafschaft östlich vom Comersee) beigelegt. Doch wollte der Urheber des Schwanengesanges wohl nicht auf diese verschollene Standeserhöhung anspielen, sondern er dachte an die angeblich mit den Thurn und Taxis verwandten Grafen von Thurn und Valsassina, die bis 1836 auf Schloß Berg gewohnt hatten. Graf Johann Theodor war sogar bis zur Regeneration Mitglied des Thurgauischen Kleinen Rates gewesen.

Auf 1. April 1842 wurde eine tägliche Postverbindung von Weinfelden bis Bischofszell hergestellt, mit Weiterführung bis nach St. Gallen durch die St. Galler Postverwaltung.¹ Die Abfahrt in Weinfelden erfolgte 5 Uhr morgens, die Rückfahrt ab St. Gallen zwischen 4 und 5 Uhr nachmittags. Das Publikum begrüßte diesen Postkurs Weinfelden - Bischofszell - St. Gallen besonders deshalb, weil in Verbindung damit die Instandstellung der Straße Hauptwil - Goßau in Aussicht gestellt wurde.²

Sodann folgte auf 1. Mai 1842 als weitere Verkehrsverbesserung die Führung eines täglichen Eilwagenkurses von Schaffhausen über Frauenfeld nach Wil. Das Postamt Frauenfeld gab diese Neuerung mit folgender Mitteilung bekannt:³

«Mit 1. Mai 1842 wird ein täglicher Eilwagenkurs von Schaffhausen über Dießenhofen-Frauenfeld-Wil-Wattwil-Wildhaus nach Feldkirch ins Leben treten. Abgang in Schaffhausen 7 Uhr morgens und in Frauenfeld $10\frac{1}{6}$ Uhr vormittags; Ankunft in Feldkirch $10\frac{3}{4}$ Uhr abends; Abgang in Feldkirch 4 Uhr morgens mit Ankunft in Frauenfeld 4 Uhr nachmittags und in Schaffhausen $7\frac{1}{6}$ Uhr abends. Dieser Postkurs steht in Verbindung mit den täglichen Eilwagen von Wien nach Innsbruck und Feldkirch, welche die ganze Tour Feldkirch - Wien in 80 Stunden zurücklegen. Zugleich influiert dieser Kurs in Wil auf den täglichen Eilwagen von Zürich nach St. Gallen, so daß, wer vormittags $10\frac{1}{6}$ Uhr von Frauenfeld abfährt, nachmittags $4\frac{1}{6}$ Uhr in St. Gallen eintrifft, und umgekehrt kommt, wer in St. Gallen morgens $10\frac{1}{4}$ Uhr abgeht, nachmittags 4 Uhr in Frauenfeld an.»

Von besonderer Bedeutung war der auf 1. Juli 1842 eingerichtete Postkurs von Zürich über Frauenfeld nach Romanshorn, der täglich verkehrte und die Verbindung herstellte über den Bodensee nach Lindau.⁴ Abgang in Zürich 9 Uhr nachts, in Frauenfeld 2 Uhr nachts, in Weinfelden $3\frac{1}{2}$ Uhr nachts, Ankunft in Romanshorn am Morgen früh; Abgang nach Lindau zwischen 7 und 9 Uhr morgens, Ankunft in Lindau zwischen 9 und 11 Uhr vormittags, das heißt: mit Anschluß an die um 2 Uhr nachmittags nach ganz Bayern und darüber hinaus abgehenden Posten. Die Rückfahrt erfolgte ab Lindau zwischen 1 und 2 Uhr nachmittags, ab Romanshorn 7 Uhr abends, ab Weinfelden 9 Uhr nachts, ab Frauenfeld $11\frac{1}{2}$ Uhr nachts; Ankunft in Zürich am andern Morgen um 5 Uhr, mit Anschluß an die Frühposten nach Bern, Basel, Luzern, Glarus und Chur.

Mit diesem Postkurs wurde nun allerdings eine Verbindung über den Bodensee hergestellt, aber nicht diejenige Verbindung, die vertragsmäßig vorgesehen war. Dort war ausdrücklich gesagt, die Fahrt müsse von Friedrichshafen oder Lindau *direkt* nach Romanshorn gehen. Diese direkte Verbindung konnte jedoch

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 28 von 1842.

² Thurgauer Zeitung Nr. 35 von 1842.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 48 von 1842.

⁴ Thurgauer Zeitung Nr. 75 von 1842.

vorläufig noch nicht hergestellt werden. Die Dampfboote verkehrten mit Romanshorn nur auf dem Weg über Rorschach. Dazu kamen erst noch verhältnismäßig große Umschlagszeiten in Romanshorn und Postkursaufenthalte unterwegs. Das war ein unbefriedigender Zustand, der im Laufe der nächsten Jahre zu fortwährenden Klagen Anlaß gab und, wie wir sehen werden, erst 1847 behoben werden konnte.

Der 1839 eingeführte Nachtkurs zwischen Winterthur und Frauenfeld kam vom 1. Juli 1842 an in Wegfall, da er neben der neuen durchgehenden Nachtpost Zürich - Romanshorn keine Bedeutung mehr hatte.¹

Vielleicht im Zusammenhang mit dieser Aufhebung richteten 1842 der Adlerwirt Rudolf Hirzel und Melchior Altenburger in Winterthur tägliche Fahrten für Reisendentransport zwischen Frauenfeld - Winterthur und Zürich ein.² Die Postverwaltung Zürich verlangte am 14. Oktober 1842 vom Kleinen Rat, daß diese regalwidrigen Fahrten auf thurgauischem Boden verboten würden.

Ebenfalls vom 1. Juli 1842 an wurde der Kurs der seit 1838 geführten einspännigen Postchaise Tägerwilen - Uttwil bis nach Romanshorn ausgedehnt.³ Auf den gleichen Zeitpunkt erhielt Romanshorn zufolge der dort neu einmündenden Postverbindungen ein Postbureau.⁴ Als Posthalter wurde Allispach gewählt. In das Jahr 1842 fällt sodann auch die Einführung eines Nachtpostkurses auf der Strecke Zürich - Winterthur - St. Gallen.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Postkursverbindungen zeigte sich das Bedürfnis für die Errichtung neuer Poststellen. Zu diesem Zwecke legte das Finanzdepartement Ende 1841 einen Entwurf für Erweiterung des Botenwesens vor. Nach diesem Entwurf waren fünfzehn Postbureaux und überdies dreißig Briefablagen vorgesehen, von denen aus die Nebenorte durch Briefboten bedient werden sollten, um die Postsachen in jeder Ortschaft mindestens dreimal wöchentlich zustellen zu können. Dieses Projekt war vom Kleinen Rat am 9. Dezember 1841 mit dem Vorbehalt späterer Erweiterung genehmigt worden.⁵

Der auf 1. Mai 1839 eingerichtete Fahrpostkurs zwischen Arbon, Bischofszell, Weinfelden und Frauenfeld erhielt ab 1843 eine neue Fahrordnung. Die Postverwaltung erließ dazu folgende Bekanntmachung⁶:

«Mit 1. Januar 1843 wird der tägliche Postwagen von Arbon daselbst morgens 3½ Uhr abfahren, 6½ Uhr in Weinfelden und 8¼ Uhr in Frauenfeld ankommen. Nachmittags 3 Uhr

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 75 von 1842.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2443 vom 22. Oktober 1842, STA F.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 75 von 1842.

⁴ Thurgauer Zeitung Nr. 63 von 1842.

⁵ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 2653 vom 9. Dezember 1841, STA F.

⁶ Thurgauer Zeitung Nr. 153 von 1842.

wird derselbe von Frauenfeld zurückkehren, 4.40 Uhr in Weinfelden und abends 8 Uhr in Arbon eintreffen. Zur Verbindung mit diesen Kursen wird von Bischofszell alle Morgen 4 $\frac{3}{4}$ Uhr eine Postchaise nach Weinfelden abgehen, daselbst 6 $\frac{1}{4}$ Uhr eintreffen, nachmittags 4 $\frac{3}{4}$ Uhr von da nach Bischofszell zurückkehren und 6.25 Uhr dort ankommen.»

Vom 1. Oktober des gleichen Jahres an wurden die Abfahrtszeiten dieses Kurses in Arbon und Bischofszell eine Stunde später gelegt, dagegen erfolgte die Rückfahrt ab Frauenfeld eine Stunde früher.¹

Einer Mitteilung der Postverwaltung Zürich an den Kleinen Rat² und einer gleichzeitig erfolgten Bekanntmachung³ ist zu entnehmen, daß der Nachtwagen Zürich - St. Gallen vom 1. Juli 1843 an von Winterthur über Frauenfeld nach Wil geleitet werden solle. Durch diese veränderte Kursierung bestehe künftig eine zweite Verbindung, nämlich ein Tag- und ein Nachtwagenkurs, zwischen Frauenfeld und St. Gallen. Abfahrt in Frauenfeld 12 Uhr nachts nach Zürich und 1 Uhr nachts nach St. Gallen. Im weitern machte die Postverwaltung darauf aufmerksam, daß ebenfalls vom 1. Juli 1843 an auf der Strecke zwischen Weinfelden und St. Gallen nur noch eine einspännige Postchaise verwendet werde.

In seiner Antwort nahm der Kleine Rat mit Befriedigung von der schon längst gewünschten Leitung des St. Galler Nachtwagens über Frauenfeld Kenntnis und anerkannte das Bestreben für Verbesserung unseres Postwesens gemäß Postvertrag.⁴ Nicht einverstanden erklärte sich jedoch der Kleine Rat mit der Umwandlung des im Vorjahr eingerichteten Postwagenkurses zwischen Weinfelden und St. Gallen in einen Kurs mit einer nur einspännigen Chaise. Er verwies in seinem Protestschreiben auf § 2a des neuen Postvertrags, wonach die zur Zeit des Vertragsabschlusses bestehenden Postkurse beizubehalten seien. Die beabsichtigte Reduktion des Postkurses Weinfelden - St. Gallen stehe im Widerspruch mit dieser vertraglichen Bestimmung. Bereits hätten auch Handel und Gewerbe dagegen Stellung genommen. In einem späteren Schreiben vom 29. Juli 1843 beharrte der Kleine Rat auf Beibehaltung der bisherigen Kursführung auf der ganzen Strecke von Weinfelden bis St. Gallen.⁵ Es genüge nicht, wenn der Postwagen bis nach Bischofszell geführt werde, die Verbindung mit Goßau und St. Gallen jedoch vom Gutfinden der Postverwaltung St. Gallen abhängig sei. Die Postverwaltung Zürich habe die vertraglich übernommene Verpflichtung, einen täglichen Postkurs von Weinfelden über Bischofszell und Hauptwil nach Goßau herzustellen, und daran halte man sich im Thurgau. Anlaß zu dieser festen Stellungnahme

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 114 von 1843.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 1506 vom 28. Juni 1843, STAF.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 79 von 1843.

⁴ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 175b vom 5. Juli 1843 und Missiv Nr. 185 vom 22. Juli 1843, STAF.

⁵ Kleiner Rat, Missiv Nr. 190 vom 29. Juli 1843, STAF.

gab das Vorgehen der Postverwaltung St. Gallen, die vom 1. August 1843 an auf der Strecke von Bischofszell bis St. Gallen nur noch zweimal wöchentlich einen zweispännigen Wagen, an den andern Wochentagen eine einspännige Postchaise führte.¹

Am 7. Dezember 1843 erstattete der Kleine Rat dem Großen Rat einen allgemeinen Bericht über die Befolgung der mit dem neuen Postvertrag übernommenen Verpflichtungen durch die Pächterin.² Die Führung des 1842 eingerichteten Postkurses von Frauenfeld über Weinfelden nach Romanshorn wurde in Ordnung befunden. Beanstandet mußte das Fehlen einer direkten Verbindung über den See werden, denn die Schiffe berührten bei jeder Hin- und Herfahrt immer den Hafen von Rorschach. Mißbilligt wurde sodann die auf 1. August 1843 vorgenommene Änderung auf der Strecke Frauenfeld - Weinfelden - St. Gallen, über die sich der Kleine Rat bereits bei der Postverwaltung Zürich beschwert habe. Nach den neuesten Verhandlungen zwischen Zürich und St. Gallen werde Zürich ab 1. Januar 1844 den Postwagenkurs Weinfelden bis Goßau, St. Gallen die Fortsetzung übernehmen, und zwar jede Verwaltung auf ihre eigene Rechnung. Im weitern wurde erwähnt, der im Postvertrag vorgesehene tägliche Postkurs von Schaffhausen über Dießenhofen nach Münchwilen sei bereits zu Anfang 1842 eingerichtet worden, obwohl die Straße zwischen Dießenhofen und Frauenfeld, besonders auf Zürcher Boden, noch nicht instandgestellt sei.

Dieser Bericht sowie ein Gutachten der für Postangelegenheiten eingesetzten Spezialkommission,³ gab bei den folgenden Beratungen im Großen Rat Anlaß zu lebhaften Auseinandersetzungen.⁴ Im allgemeinen bestand die Auffassung, Zürich müsse zur Einhaltung der vertraglich eingegangenen Verpflichtungen an gehalten werden. Dabei wurden die Schwierigkeiten hinsichtlich Herstellung direkter Verbindungen von Romanshorn nach Lindau oder Friedrichshafen nicht verkannt. Einerseits vermöchten die Verhältnisse beim Romanshorner Hafen noch nicht voll zu befriedigen, da es für Dampfschiffe bei niedrigem Wasserstand unmöglich sei, dort anzulegen. Anderseits mache die derzeitige Uneinigkeit unter den Dampfschiffgesellschaften die Einrichtung der in Frage stehenden direkten Verbindungen beinahe unmöglich.⁵

Als Beispiel für diese Tatsache konnte eine öffentliche Bekanntmachung der Dampfschiffahrtverwaltung in Konstanz angeführt werden, wonach die Großherzoglich Badische Regierung am 20. Juli 1843 den bayrischen und württembergischen Dampfbooten das Anfahren der badischen Häfen und Landungsplätze untersagte.⁶

¹ Kleiner Rat, Missiv Nr. 276a vom 7. Dezember 1843, STAF.

² Kleiner Rat, Missiv Nr. 276a vom 7. Dezember 1843, STAF.

³ STAF, VI. 130.1.

⁴ Thurgauer Zeitung Nr. 153 von 1843.

⁵ Thurgauer Zeitung Nr. 28 von 1844.

⁶ Thurgauer Zeitung Nr. 79 von 1843.

In der Diskussion wurde auch festgestellt, daß der Postkurs Zürich - Frauenfeld - Romanshorn seit der Einführung des Postwagens von Zürich über Frauenfeld nach St. Gallen weniger benützt werde. Offenbar zögen es viele Reisende in Anbetracht der nicht voll befriedigenden Verbindungen über Romanshorn vor, den Weg über St. Gallen zu nehmen, um alsdann ab Rorschach die Überfahrt nach Lindau zu machen.

Als bisher unerfüllte Vertragspunkte wurden die wiederholt verlangte direkte Verbindung über den Bodensee und ein durchgehender ordentlicher Postwagenkurs zwischen Weinfelden und St. Gallen, mit Anschluß an den Zürich - Romanshorn-Wagen, bezeichnet. Im weitern wurde eine tägliche Postkursführung von Schaffhausen über Frauenfeld nach St. Gallen gewünscht, ein Begehr, dem mit einem Abkommen vom 5. November 1844 zwischen Zürich und der Fürstlich Thurn und Taxisschen Generalpostdirektion entsprochen wurde.¹ Mit diesem Abkommen wurde die tägliche Führung eines Eilwagens von Schaffhausen über Schlattingen - Stammheim - Wilen - Üßlingen - Frauenfeld - Münchwilen - Wil - St. Gallen näher umschrieben. Zürich stellte Wagen und Kondukteur und bezahlte die Brückengelder von Schaffhausen bis Wil, woran Thurn und Taxis einen Pauschalbeitrag entrichteten. Die Einnahmen zwischen Schaffhausen und Wil gehörten Zürich. Für die Beträge, die Schaffhausen auf Rechnung der Postverwaltung Zürich einkassierte, bezog das Postamt Schaffhausen eine Expeditionsgebühr von 3 Prozent. Weitere Bestimmungen umschrieben die Vergütungen für den Transitverkehr. Der Eilwagen verließ Schaffhausen 7 Uhr morgens mit Ankunft in Wil 12 Uhr mittags und Weiterfahrt 2 Uhr nachmittags, Rückfahrt nach Schaffhausen 7 Uhr abends.

Für den täglichen achtsitzigen Eilwagen von Schaffhausen nach Konstanz stellte Zürich Wagen und Kondukteur mit gleichzeitiger Übernahme der Brückengelder und dergleichen. Schaffhausen erhielt für abgehende und dort ankommende einfache Briefe je einen Kreuzer. An die Unterhaltskosten der zwei Postkurse nach Wil und Konstanz hatten Thurn und Taxis einen Beitrag von jährlich 400 Gulden R.V. an Zürich zu zahlen. Der Eilwagen verließ Schaffhausen 8 Uhr morgens, mit Ankunft in Konstanz 12½ Uhr mittags, Rückfahrt 2 Uhr nachmittags, mit Ankunft in Schaffhausen 6½ Uhr abends.

Auf diesen beiden Strecken galt folgender Briefposttarif: Von Schaffhausen bis Frauenfeld und von Schaffhausen bis Tägerwilen und vice-versa der einfache Brief 2 Kreuzer, der doppelte 3 Kreuzer, das Loth 4 Kreuzer.

¹ STAF, VI. 130.1.

13. Enttäuschung der Postverwaltung Zürich 1844

Die immer noch unerledigten Vertragspunkte veranlaßten den Kleinen Rat am 6. April 1844 zu einem neuen Vorstoß bei der Postverwaltung Zürich.¹ Mit Hinweis auf den Postvertrag, ferner mit Hinweis auf die zu diesem Zwecke erstellte teure Hafenbaute in Romanshorn, wurde baldige Einrichtung der direkten Verbindung von Romanshorn über den Bodensee verlangt. Auf der Strecke Weinfelden - St. Gallen wurde die Verwendung einer einspännigen Chaise zwischen Bischofszell und St. Gallen nach wie vor als ungenügend bezeichnet. Mit Entschiedenheit forderte der Kleine Rat, daß mit einem Postwagen bis St. Gallen gefahren werde, das heißt: gleich wie im ersten Jahr nach Vertragsabschluß. Eine Antwort auf dieses Schreiben blieb aus, trotz erfolgtem Mahnschreiben vom 21. August. Nun wandte sich der Kleine Rat an den Regierungsrat vom Kanton Zürich und beschwerte sich in aller Form über die Generaldirektion der Postverwaltung, die endlich die vertraglich eingegangenen Verpflichtungen einlösen solle.² Dieses Vorgehen veranlaßte die zürcherische Postverwaltung, mit einem «Memorial über die thurgauischen Postverhältnisse» vom 10. Dezember 1844 der thurgauischen Regierung einen umfassenden Bericht zu erstatten über die mit dem neuen Postvertrag gemachten Erfahrungen.³ Mit diesem Bericht, so erklärte Zürich, solle dargelegt werden, wie getreu und ehrenhaft versucht worden sei, die übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen. Offenbar stütze man sich im Thurgau vielfach auf den trockenen, kalten Buchstaben des Vertrags, und es bestehে ein Mißtrauen gegen den guten Willen und die Befähigung des gegenwärtigen Pächters. Zürich wies sodann darauf hin, daß der fragliche Pachtvertrag zwischen Thurgau und Zürich zu einer Zeit abgeschlossen worden sei, wo ein allgemeiner Postkrieg zwischen mehreren schweizerischen Postadministrationen herrschte und das Eindringen einer fremden einflußreichen Verwaltung in einen Grenzkanton⁴ fürchten ließ, daß die postalische Selbständigkeit der Schweiz in hohem Maße gefährdet sei. Beim Vertragsabschluß seien die innern thurgauischen Verkehrsverhältnisse stark überschätzt worden. Es sei ein Irrtum gewesen, wenn man glaubte, im agricolen Thurgau könne der Postverkehr mit Postkursen und Botengängen stark belebt werden. Dies sei nur dort möglich, wo Industrie vorhanden ist. Selbst im Kanton Zürich mußten Kantonalkurse wieder aufgehoben werden. Daß man im Thurgau die übertriebensten Erwartungen von dem Wert eines Postgebietes hatte, das den Transit fremder Briefe vermittelte half, sei verständlich;

¹ Kleiner Rat, Missiv Nr. 82 vom 6. April 1844, STAF.

² Kleiner Rat, Missiv Nr. 282 vom 16. November 1844.

³ STAF, VI. 130.1.

⁴ Es handelt sich um Thurn und Taxis, Pächter des Postwesens von Schaffhausen.

denn die verschiedenen Postverwaltungen hätten um die Wette versucht, sich dieses Gebiet abzujagen, ohne alle Rücksicht auf den wirklichen Ertrag.

Der Postvertrag vom 11. Mai 1841 sei unter solchen Umständen und Voraussetzungen zustande gekommen: Zürich habe, gedrängt durch den gefährlichen Nachbar und entschlossen, sowohl seine, als auch die postalische Selbständigkeit anderer Kantone nicht preiszugeben, die harten Bedingungen angenommen. Unter den damaligen Umständen dürfe Zürich mit Dank anerkennen, daß der Kanton Thurgau, nachdem er zufolge seiner Lage die Angebote der Konkurrenz auf die Spitze getrieben hatte, durch ein schweizerisches Gefühl geleitet, am Ende doch zu einem etwas billigeren Preis einer Verpachtung an Zürich zugestimmt habe, als ihn der fremde Bewerber zahlen wollte.

Im Memorial wird sodann auf die noch unerledigten Vertragspunkte Bezug genommen, wie die verlangte direkte Verbindung mit Lindau. Diese sei von Zürich wiederholt angestrebt worden, doch sei auf Seite des Thurgaus noch kein Hafen vorhanden und die Straße Frauenfeld - Romanshorn könne nur mit Schwierigkeiten befahren werden und nur gegen eine Extraentschädigung. Neuestens verlange die Lindauer Gesellschaft einen jährlichen Beitrag von 15 000 Gulden, zuvor müsse aber erst noch das dritte Schiff gebaut sein. Unter diesen Umständen werde man auch im Thurgau verstehen, daß eine Entsprechung jetzt noch nicht möglich sei. Ein wichtiges Hindernis für die Anbahnung einer direkten Dampfschiffahrt nach Romanshorn liege aber unstreitig in den kümmerlichen Verhältnissen dieses Ortes selbst. Wohl sei der Hafen erstellt; es bestehe aber keine Aussicht auf eine nennenswerte Verkehrsentwicklung. Daher komme auch die große Abneigung der Dampfschiffgesellschaft, diesen Hafen zu befahren. Romanshorn weise überdies keine Lagerhäuser auf und keine Gasthöfe für eine ordentliche Bewirtung der Reisenden. Alle diese Punkte müßten erwogen werden, nicht nur die nackten Buchstaben des Vertrags. Der Ertrag des Postwagenkurses Romanshorn - Zürich sei gering. Bischofszell - St. Gallen habe eine einspännige Chaise, die Verlust bringe. Die Rechnung über das thurgauische Postwesen für das Jahr 1843 zeige, wie unbedeutend der gesamte Verkehr sei. Die Bruttoeinnahmen aus Briefen, Valoren und Reisenden erreichten nur 43 087 Gulden und 53 Kreuzer für den ganzen Kanton Thurgau. Der Besoldungsetat beanspruche allein 8000 Gulden. Briefe und Valoren brächten Gewinn, der Reisendenverkehr nur Verlust.

Zusammenfassend schließt Zürich den Bericht, daß eine nennenswerte Verkehrszunahme nicht zu erwarten sei. Der reine Verlust betrage jetzt schon 3000 Gulden; dazu komme eine weitere Erhöhung der Kosten um 10 000 Gulden für die Bodenseeschiffahrt, wenn Thurgau auf Erfüllung des Vertrags beharren sollte.

Zürich erwarte aber Bereitwilligkeit von Seite des Kantons Thurgau und appelliere an dessen freundigenössische Einstellung.

Dem Memorial war das nachfolgende Verzeichnis der Boten- und Postkurse vom Jahr 1843 mit Angaben über Gewinn und Verlust beigegeben, das wertvollen Aufschluß über die damaligen Verkehrsverbindungen gibt.

a. Botenkurse im Jahr 1843

Von Hüttwilen	nach Frauenfeld
- Herdern	- Frauenfeld
- Nußbaumen	- Frauenfeld
- Neunforn	- Frauenfeld
- Thundorf	- Frauenfeld
- Tuttwil	- Frauenfeld
- Guntershausen	- Frauenfeld
- Mettlen	- Frauenfeld
- Mettlen	- Bischofszell
- Dießenhofen	- Schlatt
- Steckborn	- Pfyn
- Steckborn	- Ermatingen
- Steckborn	- Dettighofen
- Homburg	- Müllheim
- Raperswilen	- Müllheim
- Hefenhäusen	- Helsighausen
- Illighäusen	- Kreuzlingen
- Altnau	- Schönenbaumgarten
- Altnau	- Landschlacht
- Schlatt	- Weinfelden
- Ottenberg	- Weinfelden
- Mattwil	- Weinfelden
- Bürglen	- Istighofen
- Braunau	- Weinfelden
- Bußnang	- Weinfelden
- Wigoltingen	- Weinfelden
- Sulgen	- Götighofen
- Sulgen	- Donzhausen
- Erlen	- Waldhof
- Buchackern	- Erlen

Von Zihlschlacht	nach Bischofszell
- Köplishaus	- Sommeri
- Köplishaus	- Uttwil
- Köplishaus	- Hagenwil
- Gottshaus	- Bischofszell
- Egnach	- Neukirch
- Roggwil	- Arbon
- Arbon	- Rorschach
- Arbon	- St. Gallen
- Arbon	- Romanshorn
- Münchwilen	- Fischingen
- Münchwilen	- Rickenbach
- Affeltrangen	- Münchwilen

	Gulden	Kreuzer
Die Ausgaben für diese Botenkurse betrugen im Jahr 1843	= 4285	24
Der Ertrag dieser Botenkurse betrug im Jahr 1843	= 2279	32
Der Verlust für diese Botenkurse betrug im Jahr 1843	= 2005	52

b. Postkurse im Jahr 1843

	Gewinn	Verlust		
	Gulden	Kreuzer	Gulden	Kreuzer
Konstanz - Frauenfeld - Zürich	330	41	—	—
Konstanz - Steckborn - Schaffhausen	1203	14	—	—
Konstanz - Hub - St. Gallen	1661	59	—	—
Schaffhausen - Frauenfeld - Wil	14	49	—	—
Zürich - Frauenfeld - Romanshorn	—	—	524	30
Weinfelden - Bischofszell - St. Gallen	—	—	1065	15
Frauenfeld nach Arbon nebst den Influenzkursen				
von Weinfelden nach Bischofszell	—	—	1942	54
Tägerwilen - Uttwil - Romanshorn	—	—	406	46

c. Brückenzoll wurde bezahlt im Jahr 1843

	Gulden	Kreuzer	
In Pfyn	Für den Postkurs Zürich - Konstanz	150	—
In Eschikofen	Für den Postkurs Zürich - Romanshorn	97	20
	Für den Postkurs Frauenfeld - Arbon	146	—

d. Pflastergeld wurde bezahlt im Jahr 1843

		Gulden Kreuzer
<i>In Konstanz</i>	Für den Postkurs Konstanz - Schaffhausen	45 —
	Für den Postkurs Konstanz - St. Gallen	11 30

Zur Besprechung der im vorstehend erwähnten Memorial aufgeführten Punkte, namentlich aber zum Zweck, daß Zürich endlich dem Pachtvertrag im vollen Umfange nachlebe, kam es am 2. Juni 1845 zu einer Konferenz in Frauenfeld.¹ Thurgau war vertreten durch die Regierungsräte Dr. Keller und Stähelin, Zürich durch Regierungsrat Pestalozzi-Hirzel, ferner Reinhart-Heß und Postdirektor Schweizer. Im Vordergrund der Besprechung stand neuerdings die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen Romanshorn und Lindau oder Friedrichshafen. Zürich erklärte, die Dampfschiffgesellschaft stelle derart übersetzte Forderungen, daß unter den gegenwärtigen Verhältnissen einfach nicht entsprochen werden könne. Es solle deshalb die Möglichkeit geprüft werden, eine Dampfschiffgesellschaft am schweizerischen Seeufer ins Leben zu rufen. Die Thurgauer Vertreter glaubten nicht, daß sich der Große Rat durch die vorgebrachten Argumente werde beeinflussen lassen, auch dann nicht, wenn der Kleine Rat einen Antrag zugunsten von Zürich stellen würde. Im ganzen Kanton verlange man allgemein die direkte Verbindung nach Lindau oder Friedrichshafen. Die bisherige Verzögerung errege überall Unwillen. Man dürfe nicht vergessen, daß beim Vertragsabschluß eine starke Minderheit für Thurn und Taxis eingetreten sei. Diese Gegner würden im Großen Rat bestimmt Stellung gegen Zürich nehmen, wenn dem Begehr nicht bald entsprochen werde. Der Ertrag einer eigenen Dampfschiffgesellschaft sei zu gering. Aus allen diesen Gründen müßten die thurgauischen Vertreter von Zürich verlangen, daß endlich die im Postvertrag festgelegte direkte Verbindung über den Bodensee hergestellt werde, auch wenn sie mit finanziellen Opfern verbunden sein sollte. Dann werde auch der Thurgau in kleinern Dingen so gut wie möglich Konzessionen machen. Die Zürcher Abgeordneten versprachen, die Sache weiter zu prüfen, und ersuchten die thurgauischen Vertreter, in folgenden Punkten Nachsicht zu üben: Für den Postkurs Weinfelden - Bischofszell - St. Gallen solle man sich mit einer einspännigen Chaise begnügen. Der einspäneige Kurs Tägerwilen - Romanshorn sei überflüssig, da auf jener Strecke gleichzeitig der Konstanz - St. Gallen-Kurs fahre. Gemäß Vertrag habe Zürich nach Erstellung der Straße einen Postkurs einzurichten von Frauenfeld nach Steckborn, der kein dringendes Bedürfnis sei, aber bedeutende

¹ STAF, VI. 130. 1.

Opfer für die Postverwaltung zur Folge hätte und deshalb unterbleiben sollte. Die gegenwärtige Posteinrichtung sei überhaupt zu weit ausgebaut und dürfte vereinfacht werden. Die vorläufige Antwort der thurgauischen Abgeordneten ging dahin, daß sich die Regierung an den Vertrag halten müsse und nur im Rahmen der vertraglichen Bestimmungen entscheiden dürfe. Über weiter gehende Erleichterungen müsse der Große Rat verfügen; ein Entgegenkommen könne aber bestimmt nicht erwartet werden, solange die direkte Verbindung von Romanshorn über den See nicht hergestellt sei.

Der Verlauf dieser Besprechung war nicht derart, daß eine baldige Einigung in den schwebenden Verkehrsfragen zu erwarten war. Dies zeigte sich am 31. Januar 1846, als die Postverwaltung Zürich dem Kleinen Rat den Beschuß der Postkommission St. Gallen mitteilte, wonach sie vom 1. März 1846 an den Postkurs Weinfelden - Bischofszell - St. Gallen auf St. Galler Gebiet nicht mehr fortsetzen werde.¹ Der Thurgau war damit begreiflicherweise nicht einverstanden. Wiederum stützte sich der Kleine Rat auf den bestehenden Postvertrag und verlangte von der Postverwaltung Zürich, daß sie sich mit St. Gallen über den Fortbestand dieses Postkurses verständige und einen eventuellen Verlust auf eigene Rechnung übernehme.² Der Handelsverein Bischofszell - Hauptwil setzte sich ebenfalls für diese Kursführung ein.³ Die Streitfrage wurde vorläufig durch Weiterführung des Kurses bis Goßau erledigt, wo mit Anpassung der Fahrzeiten der Anschluß an den St. Galler Eilwagen hergestellt wurde.⁴ Zürich konnte diese Lösung mit den Bestimmungen in § 2c des Postvertrags rechtfertigen.

Recht gereizt wurde die Stimmung, als die Postverwaltung Zürich dem Kleinen Rat mit Zuschrift vom 15. August 1846 folgende Änderungen bekanntgab, die ab 1. Oktober 1846 gelten sollten:⁵

- a. *Zürich - Frauenfeld - St. Gallen* (-Romanshorn) werde als dreispänniger Eilwagen, ohne Umwechslung in Frauenfeld, *bis Romanshorn* geführt. Zürich ab 8 Uhr abends, Frauenfeld an 12.30 Uhr nachts, Weinfelden an 2.20 Uhr nachts, Romanshorn an 5.10 Uhr morgens. Rückfahrt Romanshorn ab 7.30 Uhr abends, Weinfelden an 10 Uhr nachts, Frauenfeld an 11.40 Uhr nachts, Zürich an 5.45 Uhr morgens.
- b. *Frauenfeld - St. Gallen* solle als neuer zweispänniger Influenzkurs die Verbindung von Frauenfeld über Wil nach St. Gallen herstellen. Frauenfeld ab 12.45 Uhr nachts, St. Gallen an 6.15 Uhr morgens. Rückfahrt St. Gallen ab 7 Uhr abends, Frauenfeld an 12.15 Uhr nachts.

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 248 vom 31. Januar 1846, STAF.

² Kleiner Rat, Protokoll Nr. 442 vom 25. Februar 1846, STAF.

³ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 645 vom 18. März 1846, STAF.

⁴ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 645 vom 18. März 1846, STAF.

⁵ STAF, VI. 130.1.

- c. *Weinfelden - Goßau* war einspännig vorgesehen mit Anschluß in Goßau nach St. Gallen:
- | | | | |
|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|
| Weinfelden | ab 2.30 Uhr morgens | St. Gallen | ab 6.00 Uhr abends |
| Bischofszell | an 3.45 Uhr morgens | Goßau | an 7.00 Uhr abends |
| Goßau | an 5.20 Uhr morgens | Bischofszell | an 8.20 Uhr abends |
| St. Gallen | an 7.30 Uhr morgens | Weinfelden | an 9.45 Uhr abends |
- d. *Weinfelden - Arbon* solle als Influenzkurs mit einspänniger Postchaise geführt werden. Weinfelden ab 3 Uhr morgens, Arbon an 6 Uhr morgens, Rückfahrt Arbon ab 6 Uhr abends, Weinfelden an 9 Uhr abends.
- e. *Tägerwilen - Romanshorn* könne eingestellt werden, weil überflüssig. Die Bedienung dieser Orte erfolge bereits durch die Postwagen der Strecken von Zürich und Schaffhausen nach Konstanz und durch den Eilwagenkurs von Konstanz nach St. Gallen. Überdies seien beide Orte durch Botenkurse mit der Umgebung verbunden.

Der Kleine Rat anerkannte vollständig die mit der Bedienung des Romanshorner Kurses durch einen dreispännigen Wagen und dessen fließenden Weiterführung von Zürich bis Romanshorn ohne Umwechslung in Frauenfeld verbundenen Vorteile. Ebenso schätzte er es auch, daß damit eine direkte Verbindung mit dem Kurs von Weinfelden nach St. Gallen hergestellt werden sollte. In seiner Antwort an die Postverwaltung Zürich vom 25. August 1846 beanstandete er aber in aller Form, daß nicht ein zweispänniger Wagen für die Strecke Weinfelden - St. Gallen vorgesehen wurde.¹ Im weitern protestierte der Kleine Rat gegen die beabsichtigte Umwandlung der seit Jahren bestandenen direkten Postwagenverbindung zwischen Frauenfeld und Arbon in eine an den Romanshorner Nachtwagenkurs anschließende Postchaise Weinfelden - Arbon. Mit der Einstellung der Postchaise von Tägerwilen nach Romanshorn war der Kleine Rat ebenfalls nicht einverstanden. Er stellte sich auch bei dieser Gelegenheit kategorisch auf den Standpunkt, gemäß Postvertrag § 2a müßten sämtliche Postkurse beibehalten werden, die im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses bestanden hätten. Mit aller Bestimmtheit erwarte man im Thurgau, daß eine derartige Vertragsverletzung unterbleibe.

In ihrer Antwort vom 21. September 1846 wies die Postverwaltung Zürich auf die ungenügende Frequenz des Arboner Wagens hin.² Eine tägliche Verbindung werde trotzdem auch künftig bestehen. Das Gleiche gelte auch für den Tägerwiler Kurs, der neben dem bereits bestehenden St. Galler Postwagen keinem Bedürfnis entspreche. Wörtlich fügt dann die Postverwaltung bei: «Wir sind überzeugt, daß Sie die Kurse nicht anders einrichten würden bei Selbstbesorgung des Postdienstes. Wenn solche Kurse müßten eingehalten werden, wäre der Pächter nicht zu beneiden. Wo sollen wir Ihre versprochene Rücksichtnahme für Er-

¹ Kleiner Rat, Missiv Nr. 258 vom 25. August 1846, STA F.

² STA F, VI. 130.1.

leichterungen finden, wenn Sie bei jeder Gelegenheit Einsprache erheben? Das Heranrücken der deutschen Eisenbahnen wird öftere und schnelle Änderungen nach sich ziehen. Es muß das Ganze im Auge behalten werden. Wir haben es bisher getan.»

Der Kleine Rat beschränkte sich in seiner bereits am 22. September 1846 erfolgten Entgegnung darauf, nochmals speziell gegen die beabsichtigte Änderung des bisher bestehenden Postwagenkurses zwischen Frauenfeld und Arbon zu protestieren.¹ Einerseits sei er vom Großen Rat beauftragt, auf genaue Erfüllung des neuen Postvertrags in allen seinen Teilen zu dringen, anderseits aber lege das daran interessierte Publikum auf die unverkümmerte Beibehaltung der bestehenden Postkurse großen Wert. Auch bei dieser Gelegenheit müsse nochmals die bestimmte Erwartung ausgesprochen werden, daß die Postverwaltung sich an die übernommenen vertraglichen Verpflichtungen halte.

Auf die Postverwaltung Zürich ist diese energische Einsprache offenbar doch nicht ganz ohne Eindruck geblieben. Sie ließ die ab 1. Oktober 1846 vorgesehenen Änderungen vorläufig fallen. Statt dessen stellte sie mit Schreiben vom 16. Oktober 1846 in Aussicht, mit Wirksamkeit ab 1. Januar 1847 zwischen Frauenfeld und Weinfelden die Kurse wie bisher zweispännig fortbestehen zu lassen, jedoch die Fortsetzung von Weinfelden bis Arbon durch einen einspännigen Influenzkurs zu unterhalten.² Ferner solle der Anschluß des Kurses Weinfelden - Goßau an den Romanshorner Kurs zugesichert sein. Dabei müsse aber bemerkt werden, daß die vorgeschene Änderung auf der Strecke Zürich - Frauenfeld - Romanshorn noch nicht vorgenommen werden könne. Es schwebten gegenwärtig hierüber Verhandlungen mit der Postkommission St. Gallen wegen des Influenzkurses von Frauenfeld nach St. Gallen.

Wiederum zeigte sich der Thurgau höchst unzufrieden. Der Kleine Rat stellte sich nämlich in seiner Antwort vom 21. Oktober 1846 auf den Standpunkt, es stehe ihm das Genehmigungsrecht für derartige Änderungen zu.³ Eine einfache Anzeige über beschlossene Änderungen könne er nicht annehmen. Im übrigen betrachte er die vorgesehenen neuen Kursierungen als ungenügend. Die früher erhobene Einsprache gegen die Änderung des Kurses Frauenfeld - Arbon müsse um so mehr erneuert werden, als die in Aussicht gestellte Verbesserung des Kurses Zürich - Frauenfeld - Romanshorn wieder auf ungewisse Zeit verschoben werde. Am Schlusse seiner Antwort machte der Kleine Rat noch darauf aufmerksam, daß die neue Straße von Frauenfeld nach Steckborn vollendet sei. Gemäß Postvertrag § 2e solle nun ein Postwagenkurs auf dieser Straße eingerichtet werden.

¹ Kleiner Rat, Missiv Nr. 273 vom 22. September 1846, STAF.

² Kleiner Rat, Missiv Nr. 296 vom 21. Oktober 1846, STAF.

³ Kleiner Rat, Missiv Nr. 296 vom 21. Oktober 1846, STAF.

Trotz diesen neuen Vorstellungen verfügte die Postverwaltung Zürich am 28. Oktober 1846 kurz und bündig, die am 16. Oktober angekündigte Änderung des Postkurses nach Arbon werde ab 1. Januar 1847 durchgeführt.¹ Gegen dieses vertragswidrige Vorgehen erhob der Kleine Rat bei der zürcherischen Regierung am 14. November 1846 energische Einsprache. Die erste Folge dieses Protestes war nochmals ein erfolgloser Schriftwechsel zwischen Postverwaltung Zürich und der thurgauischen Regierung. Dann kam es zu einer mündlichen Besprechung in Frauenfeld am 28. November 1846.² Zürich war vertreten durch Reinhart-Heß und Thurgau durch Regierungsrat Dr. Keller.

Zürich hob die großen Opfer für das thurgauische Postwesen hervor. Die Rechnungen wiesen folgende Rückschläge aus: 1842 = 19 508 Gulden. 1843 = 18 942 Gulden. 1844 = 16 666 Gulden. 1845 = 21 844 Gulden. Die beabsichtigten Kursänderungen kürzten den Verkehr nicht. Thurgau möge folgenden Anträgen zustimmen:

- a. Frauenfeld - Arbon: Zürich will entsprechen und diesen Kurs wie bis anhin zweispännig führen. Frauenfeld ab 2 Uhr nachmittags; Arbon ab 5 Uhr morgens.
- b. Bischofszell - Weinfelden (Influenzkurs): Statt Botenkurs, wie beabsichtigt, soll ein einspänniger Postkurs unterhalten werden, mit der Zusicherung, diesen zwei- oder mehrspännig zu führen, sobald sich dafür ein Bedürfnis zeige.
- c. Weinfelden - Goßau: Mit späterer Abfahrt des St. Galler Wagens in Konstanz wird dieser Postkurs mit dem Arboner Wagen in Neukirch in Anschluß gebracht, womit die Reisenden von Weinfelden um 6 Uhr abends in Neukirch und um 9 Uhr nachts in St. Gallen eintreffen können.
- d. Bischofszell - St. Gallen: Für die Verbindung Bischofszell - St. Gallen würde ein um 6 bis 7 Uhr morgens in Bischofszell abgehendes Fuhrwerk direkt nach St. Gallen und von dort um 5 bis 6 Uhr abends wieder zurück geführt.

Der thurgauische Vertreter nahm Kenntnis von diesen Ausführungen mit dem Versprechen, den Kleinen Rat über den Verlauf der Verhandlungen zu orientieren, erklärte aber, die Regierung werde auf die gewünschten Erleichterungen nicht eintreten, solange dem Pachtvertrag nicht in allen Bestimmungen nachgelebt werde. Im übrigen sei der gegenwärtige Zeitpunkt überhaupt nicht günstig gewählt und es sollten diese Änderungen verschoben werden, bis die Seefahrt gesichert sei.

Der Kleine Rat trat in seiner Sitzung vom 3. Dezember 1846 auf die von Zürich gemachten Vorschläge nicht ein.³ Er beharrte darauf, daß auf der Route

¹ Kleiner Rat, Missiv Nr. 314 vom 14. November 1846, STAF.

² STAF, VI. 130.1.

³ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 3078 vom 3. Dezember 1846 und Missiv Nr. 338 vom 3. Dezember 1846, STAF.

von Frauenfeld über Weinfelden und Bischofszell nach Arbon sowie auf derjenigen von Weinfelden über Bischofszell nach St. Gallen keine vertragswidrigen Änderungen vorgenommen würden.

Endlich mußte die Postverwaltung Zürich gegenüber dem sein Recht hartnäckig verteidigenden Thurgau nachgeben. Immerhin holte sie in ihrem Schreiben vom 9. Dezember 1846 nochmals zu einem kleinen Seitenhieb aus.¹ Sie verwies auf eine im Protokoll vom 2. Juni 1845 enthaltene Erklärung, wonach der thurgauische Kleine Rat nach Einrichtung einer Seeverbindung, sei es nach Lindau oder Friedrichshafen, nicht abgeneigt sei, in andern Punkten Konzessionen zu machen, um dadurch die Erfüllung des Vertrags zu erleichtern. Daß der Thurgau alle Anordnungen der Postverwaltung von der Hand weise, müsse unangenehm berühren. In Anbetracht der abgegebenen Erklärung, der gegenwärtige Zeitpunkt sei für Kursänderungen nicht günstig, *würden nun die bestehenden Postkurse im Innern des Kantons unverändert beibehalten*. Man werde in einer späteren Zeit darauf zurückkommen. In Bezug auf die Herstellung eines Influenzkurses zwischen Frauenfeld und St. Gallen habe sich die Postverwaltung Zürich mit der Postkommission St. Gallen ins Einverständnis gesetzt, und es werde alsdann zu gleicher Zeit auch die direkte Fahrt von Zürich nach Romanshorn eingerichtet. Dagegen erfolge die im Postvertrag vorgesehene Einführung eines täglichen Postkurses zwischen Frauenfeld und Steckborn bereits auf 1. Januar 1847. Es werde zu diesem Zwecke der bestehende Eilwagen Zürich - Frauenfeld - Pfyn - Müllheim - Konstanz künftig von Pfyn über Steckborn nach Konstanz geleitet. Die Verbindung zwischen Pfyn - Müllheim - Tägerwilen soll durch eine Postchaise aufrecht gehalten werden, die in Pfyn mit dem Zürich - Konstanz-Eilwagen zeitlich zusammentrifft.

Es war zu erwarten, daß sich die Gemeinden von Müllheim bis Wäldi mit der Umleitung des Konstanzer Eilwagens über Steckborn nicht ohne weiteres abfinden würden. An Stelle der einspännigen Postchaise wurde ein zweispänniger Postwagen verlangt.² Dieses Begehrten war jedoch nicht stichhaltig; denn die gemachten Erhebungen ergaben eine recht geringe Frequenz. So wurden während vierzig Zähltagen nur sechsundzwanzig Personen befördert, während zu gleicher Zeit hundert Reisende den Postwagen über Steckborn benützten. Dagegen wurde einem andern Begehrten entsprochen, mit dem verlangt wurde, die Reisendentaxe solle bei der Fahrt über Steckborn nicht höher sein, als wenn der Postwagen über Müllheim benützt würde.

Ende 1846 wurde ein Botenkurs zwischen Arbon und Romanshorn aufgeho-

¹ STAF, VI. 130.1.

² STAF, VI. 130.1.

ben, der wöchentlich dreimal verkehrt hatte.¹ Der Gemeinderat Arbon, unterstützt durch eine Eingabe der Einwohnerschaft von Arbon und Frasnacht, beschwerte sich deswegen beim Kleinen Rat. Dieser wies die Klage am 9. Dezember 1846 ab mit der Begründung, dieser Botenkurs entspreche keinem Bedürfnis mehr, da dafür anderweitig Ersatz vorhanden sei.

Die Herstellung von direkten Verbindungen über den Bodensee gab noch jahrelang Anlaß zu zahlreichen Verhandlungen. Endlich konnte am 1. Juli 1847 ein fahrplanmäßiger, geordneter Verkehr eröffnet werden. Die Postverwaltung gab am 27. Juni 1847 bekannt, daß vom 1. Juli 1847 an täglich direkte Dampfschiffahrten zwischen Lindau und Romanshorn ausgeführt würden, mit Anschluß an den täglichen Eilwagenkurs von Romanshorn nach Zürich.² Die Abfahrt in Lindau erfolge um 2 Uhr nachmittags, nämlich nach Ankunft des Eilwagens von München und Augsburg, die Übergabe der Reisenden und Postsachen in Romanshorn an den über Frauenfeld - Winterthur nach Zürich fahrenden Eilwagen, mit Ankunft in Zürich 5 Uhr früh, das heißt vor Abgang der Eilwagen nach Bern, Basel, Glarus und der Innerschweiz. Damit werde der Romanshorner Kurs mit allen Postkursen ab Zürich nach der West- und Südschweiz in Verbindung gebracht. Umgekehrt stehe der abends 8 Uhr in Zürich abgehende Eilwagen in Romanshorn in Verbindung mit dem direkten Dampfschiff nach Lindau, mit Ankunft daselbst zwischen 9 und 10 Uhr vormittags und damit im Anschluß an den Eilwagen nach Augsburg und München.

Das war der frühere Postkurs Zürich - Frauenfeld - St. Gallen, der nun in der auf 1. Oktober 1846 vorgesehenen Weise als dreispänniger Eilwagen ohne Umwechslung in Frauenfeld bis Romanshorn geführt wurde. Obwohl die postamtliche Bekanntmachung sich hierüber nicht besonders ausspricht und aus den Protokollen des Kleinen Rats ebenfalls nichts zu ersehen ist, darf man doch ohne weiteres annehmen, daß entsprechend den früheren Verhandlungen³ die Verbindung von Frauenfeld über Wil nach St. Gallen mit einem zweispännigen Influenzkurs, mit Abgang in Frauenfeld 12.45 Uhr nachts, ebenfalls ab 1. Juli 1847 hergestellt worden sei.

Daß bis Ende 1848 keine nennenswerten Neuerungen mehr zu verzeichnen sind, ist begreiflich. Die Zentralisationsbestrebungen für das gesamte schweizerische Postwesen waren in Fluß gekommen und wurden 1848 zu einem glücklichen Ende geführt. Das Interesse der kantonal zürcherischen Postverwaltung an einem

¹ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 3120 vom 3. Dezember 1846, STA F.

² Thurgauer Zeitung Nr. 77 von 1847.

³ Kleiner Rat, Protokoll Nr. 3236 vom 16. Dezember 1846, STA F.

weitern Ausbau des Postwesens im Thurgau war unter diesen Umständen nicht mehr groß.

Damit sind wir im Verkehrsdienste unseres Landes bei einem Wendepunkt von gewaltiger Bedeutung angelangt, bei der Überführung aller bestehenden Postwesen auf 1. Januar 1849 unter die Hoheit des neu geschaffenen Bundesstaates, worüber im folgenden Kapitel berichtet wird.

III. Teil

Von der kantonalen zur eidgenössischen Post

1. Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen

Den Gedanken, das Postwesen im ganzen Lande zu vereinheitlichen, suchte erstmals die zentralisierende Helvetik zu verwirklichen. Das Postwesen wurde als Staatsregal der helvetischen Republik erklärt, ferner wurde eine Zentralpostdirektion eingesetzt und ein Gesetz erlassen, wonach die gleichen Posttaxen in ganz Helvetien, nach einheitlichen Grundsätzen aufgebaut, gelten sollten. Mit dem Zusammenbruch der Helvetik fiel das Postregal an die einzelnen Kantone zurück, die fortan über die Postbesorgung in ihrem Gebiete selbständig verfügten. Damit wurde ein Zustand geschaffen, der zufolge der Zersplitterung, der Willkür und Unsicherheit im ganzen Taxwesen für die Postbenutzer recht unbefriedigend war. Es ist deshalb begreiflich, daß der Wunsch nach Vereinheitlichung immer wieder ausgesprochen wurde und bis zu ihrer Verwirklichung durch die Bundesverfassung vom Jahre 1848 nicht mehr zur Ruhe kam. Der Weg zu den heutigen Verhältnissen führte über mühselige Verhandlungen zu oft nur unbefriedigenden Konkordaten und Sonderverträgen zwischen einzelnen Kantonen, um vorläufig wenigstens eine teilweise Vereinheitlichung des Postwesens zu erzielen. Es sei versucht, diese Verhandlungen, die schließlich doch noch zu einem vollen Erfolg führten, in kurzen Zügen festzuhalten.

Handel und Verkehr waren in dem 1803 selbständig gewordenen Kanton Thurgau noch gering. Trotzdem sah sich der Große Rat veranlaßt, am 14. Juni 1803 der Gesandtschaft an die erste Tagsatzung der Mediationszeit eine Instruktion mit mehreren Anträgen für eine Erleichterung von Handel und Verkehr zwischen den Kantonen mitzugeben.¹ Darin wurde sie unter anderem beauftragt: «... den Wunsch zu äußern, daß für das Postwesen ein Tarif von der Tagsatzung,

¹ Instruktion 14. Juni 1803, § 5, STAF Nr. 2710.

der in allen Kantonen zu beachten wäre, festgesetzt würde.» Als erstes setzte die Tagsatzung am 30. Juni 1804 eine Kommission ein mit dem Auftrag, Vorschläge für gleichförmige Posttarife in den Kantonen auszuarbeiten.¹ Mit Rücksicht auf viele eingegangene Klagen wurde am 5. Juni 1805 eine weitere Kommission beauftragt, allgemein gehaltene Vorschläge für möglichst einfache und billige Posttaxen vorzulegen, um deren Erhöhung und den Veränderungen und Verspätungen der Postkurse vorzubeugen.¹ Noch im gleichen Jahre kam es zwischen mehreren Kantonen zu einem Übereinkommen über eine gegenseitige Zoll- und Transitvergünstigung für Postsendungen. Solothurn sah sich veranlaßt, am 8. Juli 1807 wegen der seit der Trennung zwischen Bern und Waadt eingetretenen Taxerhöhung (von zwei Kreuzern für einen einfachen und vier Kreuzern für einen doppelten Brief) zu reklamieren.² Der Tagsatzung vom 5. Juli 1808 konnte der Stand Solothurn die Mitteilung machen, es sei dieser Anstand unterdessen «freundnachbarlich» erledigt worden.² Gleichzeitig beantragte Solothurn, die Tagsatzung soll entscheiden, ob es nicht zweckmäßig wäre, konkordatsweise eine allgemeine Posteinrichtung zu treffen, damit der Postenlauf einfacher und zweckmäßiger geordnet, die Kosten vermindert und überdies bessere Verhältnisse mit dem Ausland erzielt werden könnten. Aus dem Ertrag wären zuerst die Kosten zu bestreiten und alsdann der verbleibende Gewinn unter die Kantone nach dem Verhältnis ihres Beitrags zu den eidgenössischen Auslagen zu verteilen. Dabei könnte auf die Kantone, die durch diese Zentralisation zu Schaden kämen, besondere Rücksicht genommen werden.

Zu gleicher Zeit beantragte die Gesandtschaft Zug den Erlaß eines allgemeinen Postreglements und Vorlage der verschiedenen Posttarife gemäß Tagsatzungsbeschuß vom Jahr 1804.² Dieser Antrag wurde damit begründet, daß die Taxe der aus dem Kanton Luzern kommenden oder diesen Kanton transiterenden Briefe beträchtlich erhöht worden sei. Offenbar aus der gleichen Erfahrung heraus beantragte auch der Vertreter des Kantons Tessin einen allgemeinen Posttarif.² Alle diese sicher gut gemeinten Vorschläge wurden von der Tagsatzung lediglich ad referendum genommen, ebenso am 4. Juli 1810 ein weiterer Antrag von Solothurn, allgemeine Grundsätze über die Zentralisierung des Postwesens aufzustellen.²

Schon früher ist auf einen Schriftwechsel hingewiesen worden, mit dem der Stand Luzern Ende 1803 an den Kanton Thurgau gelangte zur Einrichtung des Postwesens nach einem bestimmten Plane.³ Luzern stand somit einer Zentralisation sympathisch gegenüber und kam in der Tagsatzung vom 28. Juni 1811 auf den im

¹ Repertorium der Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung 1803–1813, S. 235, STAF.

² Repertorium der Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung 1803–1813, S. 236, STAF.

³ Kleiner Rat, Protokoll vom 29. November 1803, S. 408, und 31. Dezember 1803, S. 91, STAF, vgl. oben S. 25.

Vorjahr von Solothurn gemachten Antrag zurück.¹ Die Gesandtschaft von Luzern bemühte sich, die Vorteile einer Zentralisation des Postwesens einleuchtend darzustellen, mit Hinweis auf die dadurch entstehenden geringeren Betriebskosten trotz zweckmäßigerer Einrichtung des Postbetriebs, womit den Postbenützern und dem schweizerischen Gemeinwesen überhaupt am besten gedient wäre. In der folgenden Diskussion wurde der Antrag auf Zentralisation nur von den Vertretern der Stände Appenzell, Glarus, Graubünden, Luzern, Solothurn, Thurgau und Zug unterstützt. Die Mehrheit, die offenbar das den Kantonen erst vor wenigen Jahren zugestandene Postregal noch nicht preisgeben wollte, war dagegen. An eine Verwirklichung der Zentralisation war somit vorläufig noch nicht zu denken.

Die Unordnung im Tarifwesen bestand weiter. Auf Antrag von Appenzell faßte deshalb die Tagsatzung am 13. Juli 1813 den Beschuß, es solle eine Zeit festgesetzt werden, bis zu der alle Posttarife dem Landammann der Schweiz vorzulegen wären. Damit sollte bezweckt werden, gleich wie dies bereits hinsichtlich der Zölle und Weggelder geschehen, allgemeine Grundsätze und gleichförmige Taxen über das Postwesen aufzustellen.² Ebenfalls am 13. Juli 1813 legte der Landammann der Tagsatzung einen am 27. Februar 1813 unter eidgenössischer Vermittlung, nach vielen Bemühungen des Bundesoberhauptes, abgeschlossenen Vertrag zwischen Bern, Freiburg und Solothurn einerseits, und Waadt anderseits, vor.² Mit diesem Vertrag wurden endlich die zwischen diesen Kantonen bestehenden bedenklichen Postanstände erledigt, welche in der Schweiz viel Aufsehen erregten und während längerer Zeit den öffentlichen Postdienst schädigten.

Dem immer wieder auftauchenden Zentralisationsgedanken begegnen wir auch bei der Beratung über einen «Entwurf eines Bundesvertrags» in den Tagsatzungsverhandlungen vom 10. Mai bis 4. Juli 1814.³ Im Zusammenhang damit stand die Zentralisierung der Münz-, Post- und Pulverregalien zur Diskussion. Während namentlich Appenzell, Solothurn und Zug die Anregung befürworteten, wurde sie von der Mehrzahl der Kantone verworfen. Die Zentralisierung greife in die Souveränitätsrechte der Stände ein; sie sei unbillig gegenüber einzelnen Kantonen, Korporationen und Familien, welche im Besitze jener Regalien wären, das waren die vorgebrachten Begründungen.

Das Bestreben, mehr Einheitlichkeit in das Postwesen zu bringen, führte zu drei Konkordaten, die am 9. und 10. Juli 1818 abgeschlossen wurden, denen aber einige Kantone nur bedingt beitrat, andere gar nicht.⁴ Mit diesen Konkordaten,

¹ Repertorium der Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung 1803–1813, S. 236, STAF.

² Repertorium der Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung 1803–1813, § 113, B, Postregal S. 238, STAF.

³ Abschiede der außerordentlichen Tagsatzung 1814/1815, I. Band, B, S. 88, STAF Nr. 3 82 16.

⁴ Ritter, Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen, Postjahrbuch 1913.

Eidgenössische Abschiede 1818, § 19, Abschnitt P, S. 81–83, STAF Nr. 3 82 22.

denen der Stand Thurgau unbedingt zustimmte, wurde das Postwesen als Regale und Eigentum der Kantone anerkannt. Die Posttaxen sollen allgemein nach billigen Grundsätzen festgesetzt werden. Obrigkeitliche Briefe werden taxfrei befördert. Weggelder dürfen von Posten und Messagerien nicht bezogen werden. Das Postgeheimnis wird gewährleistet. Der Postenlauf darf weder gehemmt noch verspätet werden. Die Poststellen haften für den Wert der ihnen anvertrauten Postsachen, unter Gewährleistung des betreffenden Kantons. Das Beschwerderecht steht dem Fremden gleich zu wie dem Einheimischen. Im weitern wurde vereinbart, es solle bei dem früher angenommenen Grundsatz der Unzulässigkeit irgend einer Erhöhung der Posttaxen oder Veränderung der Postrouten, zum Nachteil anderer Kantone und ihrer Angehörigen, sein gänzliches Verbleiben haben. Endlich wurde vorgesehen, daß zum Zweck der Untersuchung und Revision der Posttaxen die fröhern und die jetzt bestehenden Tarife der Tagsatzung vorgelegt werden sollten.

Die verlangte Vorlegung der Posttarife lag im Interesse einer Vereinheitlichung im Tarifwesen aller Kantone, doch stieß die Durchführung dieses Beschlusses auf Widerstand. Die Tagsatzung sah sich deshalb genötigt, in ihrer Sitzung vom 6. und 7. Juli 1819 eine Frist bis 1820 festzusetzen.¹ Diesem Beschuß hatten fünfzehn Stände, worunter auch Thurgau, zugestimmt, während die andern Kantone, wie Basel und Wallis, teils ablehnten, teils nur bedingt zustimmten. Die Tagsatzung vom 4. August 1820 mußte bei der Behandlung dieser Frage feststellen, daß sich einige Stände immer noch gegen die Vorlage wehrten, namentlich gegen die Untersuchung ihrer Posttarife.² Auf die übereinstimmenden Voten der Ständevertreter Aargau und Thurgau, daß in dieser Sache endlich Klarheit geschaffen werden müsse, wurde mit sechzehn Stimmen Mehrheit beschlossen, es sei die Einladung zur Vorlage der Tarife im Laufe des Jahres, spätestens auf die nächste Tagsatzung hin, zu erneuern. Ferner sollten die Stände Basel, Bern, Neuenburg, Waadt und Wallis dringend zum Beitritt zum Konkordat eingeladen werden.

Wie gering der Erfolg war, zeigten die Tagsatzungsverhandlungen vom 20. Juli 1821.³ Es wurde festgestellt, daß nur Genf, Glarus, Graubünden, Waadt und Wallis bis zu jenem Zeitpunkt die Tarife vorgelegt hatten (Thurgau stand bekanntlich im Pachtverhältnis mit der Postverwaltung Zürich, die ihre Tarife hätte vorlegen sollen). In der Diskussion brachten die Ständevertreter alle möglichen Wenn und Aber vor. Im allgemeinen kam immerhin der Wille zur Vorlegung der Tarife zum Ausdruck, sofern alle übrigen Kantone ihre Tarife eben-

¹ Eidgenössische Abschiede 1819, § 53, S. 169, STAF Nr. 3 82 24.

² Eidgenössische Abschiede 1820, § 43, S. 77, STAF Nr. 3 82 25.

³ Eidgenössische Abschiede 1821, § 41, S. 75, STAF Nr. 3 82 26.

falls vorlegten. Auch dem Beitritt zum Konkordat standen die noch fernstehenden Kantone sympathisch gegenüber. Offenbar haben vorgebrachte Beschwerden über festgestellte Taxerhöhungen den Gedanken einer einheitlichen Regelung neu belebt. Mit Mehrheit wurde der vorjährige Beschuß, betreffend Einladung an alle Stände des Konkordats zur Tarifvorlage und an die übrigen Stände zum Beitritt, bestätigt.

Wie mühsam und schwerfällig der Weg zu einer einheitlichen Ordnung des Postwesens in der Schweiz war, geht aus der Tatsache hervor, daß sich die Tagsatzung schon im August 1822 wieder damit befassen mußte.¹ Sieben Kantone, darunter Thurgau, verlangten die Beseitigung von bestehenden Mißbräuchen und die Herabsetzung zu hoher Taxen. Diesem Antrag folgten lange Diskussionen über Rücksichtnahme auf die Interessen des Publikums, auf die Notwendigkeit des Beitritts zum Konkordat, Stellungnahme der einzelnen Stände usw. Mit einer Mehrheit von fünfzehn Stimmen, darunter der des Thurgaus, wurde beschlossen, die Eingabe der Tarife zum Zwecke einer Gewährleistung des ersten Konkordats vom 10. Juli 1818 zu verlangen. Dadurch solle erzielt werden, daß der anerkannte Grundsatz der Unzulässigkeit irgend einer Erhöhung der Posttaxen oder Veränderung der Postrouten allseits genau beobachtet werde. In diesem Sinne wiederhole die Tagsatzung ihre Einladung zum Beitritt zu jenem Konkordat und zur Vorlage der Tarife.

Mit den gleichen Postgeschäften hatten sich auch die Tagsatzungen von 1823 und 1824 zu befassen.² Erst am 15. Juli 1825 konnte die Vorlage sämtlicher Posttarife festgestellt und dieses Geschäft, das die Tagsatzung während mehreren Jahren beschäftigt hatte, endlich abgeschrieben werden.³ Auf Antrag der Kantone Aargau, Appenzell, Freiburg, Genf, Glarus, Graubünden, Luzern, Schaffhausen, Schwyz, Solothurn, Thurgau, Unterwalden, Uri, Zug und Zürich geschah dies mit dem Beifügen, die Tagsatzung habe die bestimmte Zuversicht, daß der Grundsatz der Unzulässigkeit irgend einer Erhöhung der Posttaxen allseits genau beachtet werde. Nicht ganz bedingungslos schlossen sich diesem Wunsche auch Basel, Bern, Neuenburg, St. Gallen, Tessin, Waadt und Wallis an. Ihr Verhalten dürfte wohl am besten zeigen, wie weit entfernt man von einer wirklichen Einheit im Postwesen damals noch war, und doch wurde die Zersplitterung im Verkehrswesen immer mehr als eine lästige Hemmung empfunden. Sicher war dies ein Grund mehr, nach einer Revision des Bundesvertrages vom 7. August 1815 zu rufen. Ohne eine allgemeine Zentralisation und Schaffung einer Zentralbehörde konnte

¹ Eidgenössische Abschiede 1822, § 36, S. 77, STAF Nr. 3 82 27.

² Eidgenössische Abschiede 1823, § 36, S. 83, STAF Nr. 3 82 28.

Eidgenössische Abschiede 1824, § 29, S. 63, STAF Nr. 3 82 29.

³ Eidgenössische Abschiede 1825, § 29, S. 49, STAF Nr. 3 82 30.

auch im Verkehrswesen keine befriedigende Lösung gefunden werden. Wie die Reformbewegung schließlich, wenn auch erst nach zwei Jahrzehnten, zur Bundesverfassung und damit zur Umwandlung der kantonalen Postwesen zur *eidgenössischen Post* führte, das soll im folgenden Kapitel behandelt werden.

2. *Der Weg zur Bundesverfassung und zur eidgenössischen Post*

Der Ruf nach einer Revision des Bundesvertrags von 1815 machte sich immer mehr geltend. Es war dem Kanton *Thurgau* vorbehalten, dieses wichtige Geschäft ins Rollen zu bringen. Am 25. Mai 1831 gelangte der Kleine Rat des Kantons Thurgau mit einer Zuschrift an den eidgenössischen Vorort, worin er darauf hinwies, daß beinahe in allen Kantonen die Ordnung der Dinge umgestaltet worden sei.¹ Neue, volkstümliche Verfassungen seien ins Leben getreten, die den Befugnissen und Rechten des freien Schweizers zusagten. Man solle jedoch nicht auf halbem Wege stehen bleiben, damit sich der Bundesstaat aus Halbheit erhebe zu einem starken Ganzen. Dies sei der Wunsch aller Gauen der Eidgenossenschaft. In der Tagsatzung vom 19. August 1831 äußerte sich der thurgauische Gesandte noch näher dazu, erklärte jedoch, keine Instruktionen dafür erhalten zu haben. Der Stand Thurgau überlasse es den übrigen Kantonen, Anträge zu den einzelnen Punkten zu stellen. In der anschließenden Diskussion wünschte Freiburg, daß gewisse Geschäfte allgemeiner Verwaltung gemeineidgenössisch gemacht würden, wie zum Beispiel das Münzrecht, Maß und Gewicht, Postwesen und Zollwesen. Nach weitern Voten der übrigen Stände (Uri, Schwyz, Unterwalden und Wallis waren klare Gegner) wurde beschlossen, die durch das Schreiben des thurgauischen Kleinen Rats vom 25. Mai 1831 angeregte Frage über die Revision des bestehenden Bundesvertrags falle ad referendum et instruendum in den Abschied.

Man ließ die Sache auf sich beruhen bis zur Tagsatzung vom folgenden Jahre. Bei der Beratung am 16. Juli 1832 lagen Eingaben aus verschiedenen Landesteilen vor, die eine Revision des bestehenden Bundesvertrags verlangten,² so aus dem Thurgau von Bischofszell mit 115 Unterschriften, von Matzingen mit 109 und von Münchwilen mit 1151 Unterschriften, ferner eine weitere Eingabe aus dem Thurgau ohne bestimmte Ortsnennung mit 103 Unterschriften. Nach langer Diskussion wurde mit einer Mehrheit von dreizehn Stimmen die Revision und die Einsetzung einer Kommission, bestehend aus fünfzehn Mitgliedern, beschlossen. Bereits am 15. Dezember 1832 übergab diese

¹ Eidgenössische Abschiede 1831, § 28, S. 74, STAF Nr. 3 82.

² Eidgenössische Abschiede 1832, § 25, S. 115, STAF Nr. 3 82 37.

Kommission dem Vorort Luzern den Entwurf einer Bundesurkunde, der hierauf sämtlichen Ständen zur Kenntnis und zur Prüfung vorgelegt wurde.¹ Die weitere Behandlung erfolgte im März des folgenden Jahres. Zuerst setzte die Tagsatzung am 14. März 1833 eine Kommission ein zur Prüfung des zu beobachtenden Verfahrens bei der Beratung. Auf die lebhaften Kundgebungen der einzelnen Stände hin wurde eine weitere Kommission bestimmt zur Sichtung ihrer verschiedenen Instruktionen. Dieser Kommission gehörte auch der thurgauische Vertreter Kantonsrat und Obergerichtspräsident Leonz Eder an.²

Als in den folgenden Tagen der vorliegende Entwurf zur Beratung kam, meldete sich der Abgeordnete vom Stand Thurgau wie folgt zum Wort:³ «Es ist bekannt, daß vom Thurgau aus der erste Antrag gemacht wurde, den Bundesvertrag zu revidieren. Es war darum auch von vornherein zu erwarten, und wirklich ist die Gesandtschaft ermächtigt und beauftragt, zu allem Hand zu bieten, was geeignet ist, den Bundesvertrag zu verbessern und um die Eidgenossen ein festeres und engeres Band zu schließen.»

Es dürfte interessieren, in welcher Weise eine Neuordnung des Postwesens vorgesehen war. Davon handelte der Artikel 26 des Entwurfs mit folgendem Wortlaut:⁴

Art. 26. Das Postwesen im Umfang der ganzen Eidgenossenschaft wird vom Bund übernommen unter folgenden Bedingungen:

- a. Die Postverbindungen dürfen in keinem Kanton im allgemeinen unter den jetzigen Bestand herabsinken.
- b. Es soll die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses zu jeder Zeit und unter allen Umständen gesichert sein.
- c. Die Tarife werden in allen Teilen der Eidgenossenschaft nach den gleichen Grundsätzen bestimmt.
- d. Für die Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar:
 1. Die Kantone erhalten $\frac{3}{4}$ des reinen Ertrags der Postbedienung im Umfang ihres Gebiets.
 2. Private, welche Posteigentümer sind, erhalten aus der Bundeskasse gleichfalls $\frac{3}{4}$ des reinen Ertrags. Für weitere Forderungen steht ihnen, wo es der Fall sein sollte, der Rekurs gegen die Betreffenden zu.
 3. Bei allen nach Ziffer 1 und 2 aus der Bundeskasse zu leistenden Entschädigungen werden die Ergebnisse der Verwaltung des Jahres 1832 als Maßstab angenommen.
 4. Die Entschädigung geschieht durch jährliche Leistung der nach vorstehenden Bestimmungen schuldigen Summe, die jedoch mittels des fünfundzwanzigfachen Betrags in teilweisen Raten oder in einer Zahlung losgekauft werden kann.
5. Die in Ziffer 2 bezeichneten Privaten haben das Recht auf Tilgung in vier Jahresraten.

¹ Eidgenössische Abschiede 1833, § 4, S. 20ff., STAF Nr. 3 82 41.

² Eidgenössische Abschiede 1833, § 4, S. 20ff., STAF Nr. 3 82 41.

³ Eidgenössische Abschiede 1833, § 4, S. 27, STAF Nr. 3 82 41.

⁴ Eidgenössische Abschiede 1833, § 4, S. 69, STAF Nr. 3 82 41.

- e. Die allfällige Übernahme von vorhandenem Material und die Benützung der Gebäulichkeiten ist Sache gütlichen Einverständnisses zwischen der eidgenössischen Postverwaltung und den Eigentümern.

Die Stellungnahme der Kantone zu dieser Fassung war verschieden. So lehnte *Zürich*, das bekanntlich über ein gut ausgebautes Postwesen verfügte, eine Zentralisation und Regalabtretung an die Eidgenossenschaft ab. *Freiburg* wünschte ebenfalls keine Zentralisation, sondern lediglich eine zentrale Aufsicht. *Waadt* lehnte ab. *Genf* wünschte weiterhin Kantonalisierung des Postwesens, aber mit jährlicher Geldablieferung an die Bundeskasse. *Aargau* konnte nur einer Aufsicht zustimmen. *St. Gallen* machte eine eventuelle Zentralisation von einer Entschädigungsskala abhängig. *Bern* stimmte mit verschiedenen Klauseln betreffend Entschädigung und Aufsicht durch die Kantone zu. *Glarus*, *Thurgau* und *Graubünden* erklärten sich mit der vorgesehenen Fassung einverstanden.

Die weitere Beratung des Entwurfs zur Bundesurkunde der schweizerischen Eidgenossenschaft führte zu Art. 20 betreffend das Postwesen mit einem vollständig neuen Wortlaut:¹

«Art. 20. Dem Bund steht die Beaufsichtigung des Postwesens in der Eidgenossenschaft zu. Ein Bundesgesetz wird deren Umfang bestimmen. Zu einer allfälligen Zentralisation des Postwesens, besonders hinsichtlich der Verbindungen mit dem Ausland, soll auf dem Wege des Konkordats das Weitere eingeleitet werden.»

Dieser neue Artikel wurde von der Tagsatzung am 14. Mai 1833 sofort angenommen, ebenso die durchberatene Bundesurkunde, die den Ständen zur Durchführung der Abstimmung bis 1. August 1833 zugestellt wurde. Im Thurgau ergab diese Abstimmung eine Mehrheit für die Annahme, die Mehrzahl der Stände lehnte jedoch ab. Damit waren die Einigungsbestrebungen im Bund und zugleich die Vereinheitlichung des Postwesens für einmal gescheitert.

Von diesem Abstimmungsergebnis wurde der Tagsatzung am 28. August 1833 Kenntnis gegeben mit der Feststellung, es habe sich dennoch der entschiedene Wille zu erkennen gegeben, an dem am 17. Juni 1832 ausgesprochenen Grundsatz der Revision des Bundesvertrags vom 7. August 1815 festzuhalten. Der Vertreter des Standes Thurgau gab mit Hinweis auf die thurgauische Staatsverfassung, in welcher der Wunsch nach einer kräftigeren Zentralisation in mehrfacher Hinsicht zum Ausdruck gekommen sei, die Erklärung ab, die Gesandtschaft müsse am seinerzeit gefaßten Beschuß für die Revision festhalten, und schlug vor, eine Kommission einzusetzen, die hierüber Antrag stellen solle.² Diesem Vorschlag wurde

¹ Eidgenössische Abschiede 1833, § 4, S. 111, STAF Nr. 3 82 41.

² Eidgenössische Abschiede 1833, § 31, S. 81, STAF Nr. 3 82 40.

zugestimmt. Man machte sich neuerdings an die Prüfung der Revisionsfrage. Bereits am 10. Oktober 1833 konnte die bestellte Kommission über die bisherigen Verhandlungsschwierigkeiten berichten.¹ Eindeutig klar sei nur, daß eine Revision allgemein gewünscht werde, in Frage stehe dagegen, ob Total- oder Partialrevision. Der Vorort wurde hierauf beauftragt, die Stände über die Verhandlungen zu orientieren und sie zur Prüfung des Reformprojekts einzuladen. Doch diesem neuen Vorstoß war kein Erfolg beschieden. Es lag somit wieder vollständig bei den einzelnen Kantonen, Mittel und Wege zur Beseitigung der krassesten Übelstände im Postwesen zu suchen, was bei der aufgeregten politischen Stimmung in jenen Jahren keine leichte Sache war. Bereits 1834 hatte sich die Tagsatzung mit einem Antrag St. Gallens zu befassen, der den freien Transit der Briefpostgegenstände so gestalten wollte, daß jeder Kanton verpflichtet sei, den andern die sogenannten Amtspakete für weiter liegende Kantone abzunehmen und sie gegen billige Vergütung transitieren zu lassen.² Bezeichnenderweise begründete der St. Galler Gesandte den Antrag unter anderem mit den Worten: «Da durch den einstweiligen Verzicht auf die Zentralisierung der Posten in der Schweiz das Postwesen in seinem dermaligen, für das interessierte Publikum höchst unbefriedigendem Zustand verbleibt, soll versucht werden, die größten Hemmungen zu beseitigen.» Von Zug lag der Antrag vor, an der nächsten Tagsatzung die Verwirklichung der Zentralisierung des schweizerischen Postwesens wieder in Beratung zu ziehen. Beide Anträge wurden wohl zur Prüfung entgegengenommen, doch vergingen noch volle zehn Jahre, bis ernsthafte Schritte in der Postfrage unternommen wurden.

Die nächsten Jahre brachten in postalischer Hinsicht nicht viel Neues. Erst 1843 regte sich dafür wieder ein vermehrtes Interesse. So geißelte die Thurgauer Zeitung in der Neujahrsnummer 1843 die Zerfahrenheit und die Zersplitterung im Postwesen mit folgenden Worten:³

«In Deutschland suchen sich die verschiedenen Staaten über ihre Postangelegenheiten durch Verträge zu einigen. Und in der Schweiz suchen sich die Postadministrationen verschiedener Kantone in jeder Weise Abbruch zu tun. Zur Ehre oder zum Vorteil? Es stünde besser, wenn namentlich im Postwesen ein eidgenössisches System angestrebt würde. Hoffen wir, daß es im nächsten Jahr in dieser Hinsicht besser werde.»

Über die damaligen Posttarife, besonders über die von Zürich eingeführten neuen Posttaxen, orientiert die Thurgauer Zeitung vom 19. Januar 1843 wie folgt:⁴

¹ Eidgenössische Abschiede 1833, § 31, S. 84, STAF Nr. 3 82 40.

² Eidgenössische Abschiede 1834, § 37, S. 176, STAF Nr. 3 82 42.

³ Thurgauer Zeitung Nr. 1 von 1843.

⁴ Thurgauer Zeitung Nr. 8 von 1843.

«Das Briefpostwesen geht in Europa einer großen Veränderung entgegen. Es geht der Ruf nach Herabsetzung und Vereinfachung der Taxen. Zur Diskussion steht in mehreren Staaten „gleichmäßige Brieftaxe für gesamten internen Verkehr“, ob kleine oder große Strecke. Von *England* eingeführt und zwar 1 Penny für den einfachen Brief. *Frankreich* prüft einfache Taxe von 20 Centimen (14 Rappen). *Österreich* hat in allen Staaten nur zwei Taxen für den innern Verkehr: 6 Kreuzer Konventionsmünze bis 10 Meilen (20 Stunden) in gerader Linie, 12 Kreuzer weitere Entfernung.

In unserm kleinen Lande sollte gleicher, möglichst niederer Ansatz möglich sein. Wäre praktisch für Postverwaltung und Postbenützer. Wirkte belebend!

Die bisherigen Taxen für den innern Verkehr vom Kanton Zürich gehören zu den geringsten der Welt, wie überhaupt das schweizerische Postwesen sich von den meisten übrigen Postanstalten vorteilhaft auszeichnet. Bisher bestanden für intern nur drei Ansätze:

- a. von 5 Rappen; b. von 6 Rappen; c. von 8 Rappen

Diese drei Klassen veranlaßten aber mancherlei Übelstände und Unbilligkeiten. Die zweite Klasse wurde insbesondere durch Zugabe einer Bestellgebühr von 1 Rappen gebildet, welche die Briefträger in und um Zürich, auch etwa noch hie und da in einer andern Gemeinde, über die 5 Rappen Taxe hinaus bezogen, welche dagegen in Winterthur und den meisten Gemeinden nicht bezogen wurde. Ferner kamen Briefe in die dritte Klasse von 8 Rappen bloß deshalb, weil sie durch Zürich transitiert, obwohl sie eine viel kleinere Strecke durchliefen, als manche zu 5 Rappen taxierte Briefe.

Durch Einführung einer einfachen Kantonaltaxe im Kanton Zürich von 6 Rappen werden nun alle Ungleichheiten gehoben, und die Taxe ist so niedrig, daß man sich billigerweise nicht darüber beschweren kann. Die Taxen der Westschweiz und von St. Gallen sind viel höher. Ein Brief von Feuerthalen nach Knonau oder Wald nach Weiningen ZH wird in Zukunft nur 6 Rappen kosten, also wie ein Brief nach Erlenbach ZH oder umgekehrt. Neben dieser Kantonaltaxe wird noch eine Lokaltaxe von 1 Schilling eingeführt für sogenannte „kleine Post“, innerhalb eines jeden Bureaubezirks. Diese Taxe ist wichtig für Zürich, Winterthur und andere Orte. Dazu gehören alle Briefe, die von dem gleichen Postbureau, dem sie übergeben, auch wieder zugestellt werden.

Es werden zur Erleichterung Frankaturstempel von der Post ausgegeben. Es kann somit jedermann jeden beliebigen Brief (auch kleine Post, wie Einladungen, Anzeigen) einem Freunde franko durch die Post zusenden, indem er für die kleine Post ein Stempelchen von 4 Rappen, für die kantonale Post zu 6 Rappen, auf den Briefumschlag aufklebt und diesen Brief (vielleicht durch ein Kind) in einen Briefkasten werfen läßt. Bis jetzt war die volle Frankatur in Zürich sogar unmöglich und das Frankieren selbst konnte nur durch Barbezahlung auf der Post vorgenommen werden.»

Diese von Zürich auf 1. März 1843 eingeführte Neuerung bedeutete einen wichtigen Fortschritt im Postwesen. Um für die ganze Schweiz eine größere Vereinheitlichung zu erreichen, lud der Regierungsrat des Kantons Zürich, auf Anregung von St. Gallen hin, auf den 21. August 1843 zu einer Postkonferenz nach Zürich ein, die von Staatsrat Bluntschli präsidiert wurde.¹ Wallis, Bern und

¹ Thurgauer Zeitung Nr. 95 und 104 von 1843.
Ritter, Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen, Postjahrbuch 1913.

Schaffhausen waren nicht vertreten. Die im Postverband mit Zürich stehenden Kantone Uri, Unterwalden, Zug und Thurgau sandten ebenfalls keine besondern Vertreter.

An dieser Konferenz, die fünf Tage dauerte, wurden Vereinbarungen besprochen über den Transit geschlossener Briefpäckchen, über Brief- und Drucksachentaxen, Passagiertaxen, Extrapostwesen, sowie ein Konkordat über einen mit Österreich neu abzuschließenden Postvertrag. Die Thurgauer Zeitung berichtete hierüber einläßlich am 31. August 1843 und fügte bei, man hoffe auf «Postfrieden und Postbündnis». Diese Erwartung war etwas zu hoch geschraubt. Wohl wurden Abmachungen von der Zürcher Regierung sozusagen restlos angenommen; das an der Konferenz nicht vertretene Bern nahm jedoch nachträglich eine ganz gegenständige Stellung dazu ein, und St. Gallen sprach sich gegen das Passagierkonkordat aus. Bern lud sogar die schweizerischen Postämter zu einer Gegenkonferenz auf 11. März 1844 nach Bern ein, die zwei Tage dauerte, aber keinen bemerkenswerten Erfolg aufwies.¹

Trotz den großen politischen Spannungen in den einzelnen Kantonen – wir erinnern an die Kloster- und Jesuitenfrage, an die Wirren im Wallis mit dem Blutbad am Trientbach – ließen die unerfreulichen Verhältnisse im Postwesen Versuche zu ihrer Verbesserung nicht ruhen. Am 2. September 1844 kamen die Abgeordneten der verschiedenen Stände neuerdings zu einer Konferenz in Zürich zusammen.² Leider stellte sich auch diesmal Bern abseits und ließ sich nicht vertreten. Zur Diskussion standen, und es wurden hierüber Beschlüsse gefaßt, der Transit von geschlossenen Amtspäckchen, Vertragsverhandlung mit Österreich, einheitliche Brieftaxen nach Distanzen und Gewicht, Passagiertaxenmaximum 4½ Batzen für eine Stunde, Extrapostreglement, mäßige einheitliche Taxe für Drucksachen und einheitliche dreistufige Taxen für Zeitungen.

Noch folgte im Oktober 1845 eine interkantonale Postkonferenz in Luzern und im Januar 1847 eine solche in Basel.³ Umwälzende, den Postbenützer interessierende Neuerungen sind aus diesen Besprechungen nicht hervorgegangen. Der Ausbruch des Sonderbundskriegs vereitelte weitere Schritte in der bisherigen Form von Konkordaten, interkantonalen Vereinbarungen und dergleichen, bereitete aber zugleich die schon längst allgemein als Bedürfnis empfundene Zentralisation des Postwesens vor. Anläßlich der Tagsatzung vom 16. August 1847 wurde den Abgeordneten der immer noch zu Recht bestehende Tagsatzungsbe-

¹ Ritter, Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen, Postjahrbuch 1913.

² Thurgauer Zeitung Nr. 107 von 1844.

Ritter Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen, Postjahrbuch 1913.

³ Ritter, Vereinheitlichungsbestrebungen im Postwesen, Postjahrbuch 1913.

schluß vom 17. Juli 1832 in Erinnerung gebracht, wonach der Bundesvertrag vom 7. August 1815 einer Revision zu unterwerfen sei, ferner darauf hingewiesen, daß seither alljährlich Versuche zu einer solchen Revision unternommen worden seien.¹ Ein Rückblick auf die Stellungnahme der einzelnen Stände in dieser Sache schloß mit der Feststellung, was heute die Schweizer trenne, sei nicht der Gegensatz der Föderalisten und Unitarier (die Schweizer seien ja grundsätzlich Föderalisten!), sondern der Freunde und der Gegner in der Klöster- und Jesuitenfrage. Hierauf wurde mit dreizehn Stimmen beschlossen, eine Kommission, bestehend aus vierzehn Mitgliedern, zur Vorbereitung der Revision einzusetzen. Dieser Kommission gehörte auch der Thurgauer Dr. Johann Konrad Kern, Obergerichtspräsident, an, der nebst dem Waadtländer Heinrich Druey, Staatsrat, mit der Redaktion des Entwurfs zur Bundesverfassung betraut wurde.² Dieser ehrenvolle Auftrag ist ein Beweis für das hohe Ansehen, das die beiden Staatsmänner bei ihren Tagsatzungskollegen genossen.

Die bestellte Kommission konnte ihre Arbeit am 27. Februar 1848 aufnehmen und beendigte sie nach einunddreißig Sitzungen am 8. April 1848. Anlässlich der Behandlung des Postwesens wurde hervorgehoben, daß dieser Verkehrszweig in kurzer Zeit mannigfache Umstellungen erlebt habe.³ Vor kaum einem Menschenalter habe z. B. der Kanton Glarus noch eine reformierte und eine katholische Post gehabt, während anderwärts das Postwesen sogar einzelnen Familien als Sinekure zur Ausbeutung überlassen worden sei. Einige Kantone seien zur Einsicht gekommen, daß die Verwaltung des Postwesens durch den Kanton besser sei im Interesse von Publikum und Staat, und hätten damit Fortschritte erzielt. Es wurde sodann auf die Verhandlungen mit Österreich hingewiesen betreffend Festlegung von Transitgebühren für seine Briefe durch die Schweiz, statt der bis anhin bestandenen Transitfreiheit. Der Zweck sei erreicht worden, mit Mehreinnahmen für verschiedene Kantone. Schwebend sei auch die Frage der Brieftaxen zwischen Österreich und der Schweiz. Zuvor müßten aber unter den einzelnen Kantonen Verträge vereinbart werden. Die Zentralisation dränge sich deshalb auf. Dem erhobenen Einwand, das Postwesen in der Schweiz sei unter Mitwirkung der Kaufmannschaft ebensogut geführt worden wie jenes im Ausland, wurde entgegengehalten, daß die Zentralisation doch besser, einfacher und billiger sei, als zwölf bis fünfzehn einzelne Postverwaltungen. Es wurde auch auf die vielen Konflikte zwischen den Kantonen hingewiesen, wie zum Beispiel zwischen Zürich und St. Gallen. Der von der Kommission bereinigte Entwurf kam am 15. Mai

¹ Eidgenössische Abschiede 1847, § 23, S. 77 und 82, STAF Nr. 3 82 65.

² Eidgenössische Abschiede 1847, III. Teil, § 14, S. 45, STAF Nr. 3 82 67.

³ Eidgenössische Abschiede 1847, IV. Teil, Anhang, 11. Sitzung der Kommission, STAF Nr. 3 82 68.

1848 in der Tagsatzung zur Beratung.¹ Zuerst wurden die Redaktoren Dr. J. Konrad Kern und Staatsrat Druey, welche in der Revisionskommission ihre Aufgabe ausgezeichnet erledigt hatten, ersucht, die Redaktion auch in der Tagsatzung zu besorgen. Ihre Wahl erfolgte mit zwanzig Stimmen (ohne Thurgau und Tessin). Eine längere Diskussion ergab die Frage, ob ein «Verfassungsrat» zu bestimmen sei oder ob die Tagsatzung selber zur Beratung des vorliegenden Entwurfs einer neuen Bundesverfassung schreiten solle. Nachdem mit neunzehn Stimmen die Einsetzung eines Verfassungsrats abgelehnt worden war, begann die artikelweise Beratung, die in den nächsten Tagen fortgesetzt wurde.

Bern beantragte vollständige Zentralisation des Zoll- und Postwesens, ohne Entschädigung an die Kantone, jedoch Übernahme der Hauptstraßen durch den Bund. Seine Vertreter fügten diesem Antrag bei, wenn jeder Kanton in Rechnung bringe, was er für Militär und Straßen weniger ausgeben müsse, so werde er finden, daß er durch die Abtretung des Zoll- und Postwesens eher gewinne, als verliere.

Nachdem sich inzwischen die Kommission nochmals mit den verschiedenen Anträgen und Anregungen befaßt hatte, lag der Tagsatzung am 21. Juni 1848 folgender Entwurf über die mit Art. 33 der Bundesverfassung vorgesehene Neuordnung des Postwesens vor:²

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im allgemeinen 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 Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für die Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden näheren Bestimmungen:
 - a. Die Kantone erhalten jährlich $\frac{3}{4}$ der Durchschnittssumme des reinen Ertrags, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen bezogen haben. Wo die Ausübung des Postregals an Private abgetreten wurde, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung.
 - b. Wenn ein Kanton infolge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrags vom Postwesen bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete erweislichermaßen rein ertragen hat, so soll bei Ausmittlung der Entschädigungssumme hierauf besonders Rücksicht genommen werden.
 - c. Die Entschädigung geschieht durch jährliche Bezahlung der nach vorstehenden Bestimmungen ausgemittelten Entschädigungssumme.
 - d. Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit

¹ Eidgenössische Abschiede 1847, IV. Teil, § 8, S. 34ff., STAF Nr. 3 82 68.

² Eidgenössische Abschiede 1847, IV. Teil, § 8, S. 228ff., STAF Nr. 3 82 68.

- dasselbe zum Gebrauche tauglich und erforderlich ist, gegen eine den Eigentümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen.
- e. Die eidgenössische Postverwaltung ist berechtigt, die Gebäulichkeiten gegen Entschädigung entweder als Eigentum oder aber nur mietweise zur Benützung zu übernehmen.

Die folgende Diskussion befaßte sich vor allem mit der Berechnung der Entschädigung. Während *Freiburg* die fünf Jahre 1841 bis 1845 in Vorschlag brachte, schlug *Zürich* die drei Jahre 1845 bis 1847 vor, nur ausnahmsweise sollten die Jahre 1844 bis 1846 gelten. Nach Antrag *Baselstadt* sollten die Kantone jährlich die Durchschnittssumme des Reinertrags erhalten, im weitern sei dieser Artikel wie folgt zu ergänzen:

«Dem Bund steht die Beaufsichtigung des Postwesens in der Eidgenossenschaft zu. Ein Bundesgesetz wird deren Umfang bestimmen. Zu einer allfälligen Zentralisation des Postwesens, besonders hinsichtlich der Verbindungen mit dem Ausland, soll auf dem Wege des Konkordats das Weitere eingeleitet werden.»

Baselstadt bekämpfte das von der Kommission vorgeschlagene System mit der Begründung, die Post müsse den Lokalbedürfnissen Rücksicht tragen, was nur dann möglich sei, wenn die Handelswelt Einfluß auf deren Betrieb habe. Es werde sich nach und nach ein Polizeibeamtenstaat entwickeln, der mehr die Hebung der Standesinteressen im Auge habe, als die Befriedigung des Publikums. Wenn aber die Zentralisation komme, dann müsse Baselstadt die vollständige Entschädigung für das Postregal verlangen, da dieser Kanton zehnmal mehr einnehme, als die andern Kantone nach der durchschnittlichen Berechnung. 1830 hätten die Einnahmen der Posten in Basel für beide Kantonsteile ungefähr 50 000 Franken betragen, seither das Doppelte davon.

Dieser Stellungnahme wurde entgegengehalten, daß mit der Zentralisation Ordnung in ein Chaos gebracht werde, das man jetzt nur deshalb ertrage, weil man daran gewöhnt sei. Wenn die Zentralisation vorgenommen werde, könne man sich nach einigen Jahren den früheren Zustand nicht mehr vorstellen.

Am 27. Juni 1848 war der Entwurf der Bundesverfassung durchberaten und wurde mit einer Mehrheit von dreizehn Stimmen angenommen.¹ Die *endgültige Fassung* von Art. 33, der das Postwesen als Bundessache erklärte, lautete folgendermaßen:

Art. 33. 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.

¹ Eidgenössische Abschiede 1847, IV. Teil, § 8, S. 261, STAF Nr. 3 82 68.

2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden näheren 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 Kantonsgebiete bezogen haben. Wenn jedoch der reine Ertrag, welchen der Bund vom Postwesen bezieht, für Bestreitung dieser Entschädigung nicht hinreicht, so wird den Kantonen das Mangelnde nach Verhältnis der festgesetzten Durchschnittssumme in Abzug gebracht.
 - b. Wenn ein Kanton vom Postwesen unmittelbar noch gar nichts oder infolge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrags bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete 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 Private abgetreten worden ist, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung.
 - d. Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit dasselbe zum Gebrauche tauglich und erforderlich ist, gegen eine den Eigentümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen.
 - e. Die eidgenössische Verwaltung ist berechtigt, die gegenwärtig für das Postwesen bestimmten Gebälichkeiten gegen Entschädigung oder aber nur mietweise zur Benützung zu übernehmen.

Die von der Tagsatzung bereinigte Bundesverfassung wurde nun den Kantonen zur Durchführung der Volksabstimmung bis Ende August 1848 vorgelegt. Fünfzehn ganze und ein Halbkanton erklärten sich für Annahme, sechs ganze und ein Halbkanton waren dagegen. Von den 437 103 stimmfähigen Schweizerbürgern stimmten 169 743 Ja und 71 899 Nein.¹ Im Thurgau erfolgte die Annahme mit der überwältigenden Mehrheit von 13 384 Ja gegenüber nur 2054 Nein.²

Mit der am 12. September 1848 feierlich verkündeten Annahme der Bundesverfassung hat das Schweizervolk den Bundesstaat geschaffen. Gleichzeitig sind damit jahrelange Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Postwesens in der Schweiz in Erfüllung gegangen. Achtzehn einzelne Postverwaltungen in den Kantonen Aargau, Baselstadt, Baselland, Bern, Freiburg, Genf, Glarus, Graubünden, Luzern, Neuenburg, St. Gallen (mit Schwyz), Solothurn, Tessin, Uri, Waadt, Wallis, Zürich (mit Thurgau, Zug, Obwalden, Nidwalden) sowie die Thurn und Taxische Post für den Kanton Schaffhausen verschwanden nunmehr. In den beiden Halbkantonen Appenzell IRh. und ARh. war bis anhin das Post- und Botenwesen vollständig den einzelnen Gemeinden überlassen worden. Appenzell

¹ Eidgenössische Abschiede 1848, II. Teil § 15, S. 65 f.

² Thurgauer Zeitung 1848, Nr. 207.

war der einzige Kanton, der das Postwesen nicht als Regal behandelt und keine Einnahmen aus diesem Verkehrszweig bezogen hatte.

Mit der Auflösung der kantonalen Postwesen und deren Übernahme durch den Bund wurde eine einheitliche Ordnung in das bisherige Chaos der Posttaxen gebracht. So traten an Stelle der für die Postbenützer nicht leicht verständlichen kantonalen Brieftaxen, die sogar in vielen Fällen für den Hinweg und den Rückweg verschieden waren, einheitlich für die ganze Schweiz geltende Ansätze. Diese wurden mit Bundesgesetz vom 8. Juni 1849 im Innern der Schweiz nach der Entfernung und nach dem Gewicht bestimmt.¹ Für die Entfernung galten vier Briefkreise bis 10 Wegstunden, 10 bis 25, 25 bis 40 und über 40 Wegstunden. Für die Briefe bestanden acht Gewichtsstufen bis $\frac{1}{2}$ Loth, $\frac{1}{2}$ bis 1 Loth, 1 bis $1\frac{1}{2}$ Loth, $1\frac{1}{2}$ bis 2 Loth, 2 bis 4 Loth, 4 bis 8 Loth, 8 bis 16 Loth und 16 Loth bis 1 Pfund. Ein Loth war 15,6 g nach heutigem Gewicht.

Die Taxe für Briefe im einfachen Gewicht bis $\frac{1}{2}$ Loth betrug für die vier Briefkreise 5 Rp., 10 Rp., 15 Rp. und 20 Rp. Der Bundesrat wurde sodann ermächtigt, für große Orte mit bedeutendem Briefverkehr eine Ortspost zu bewilligen. Diese Briefe mußten frankiert werden bis 2 Loth mit $2\frac{1}{2}$ Rp., für 2 bis 4 Loth mit 5 Rp. und für 4 bis 8 Loth mit 10 Rp. Wurden sie der Post unfrankiert übergeben, dann galten die gleichen Taxen. Eine erste Vereinfachung dieses immerhin noch schwerfälligen Brieftarifs erfolgte bereits drei Jahre später.

Gemäß Beschuß der ersten Bundesversammlung vom 28. November 1848 wurden mit dem 1. Januar 1849 sämtliche Postadministrationen auf eidgenössische Rechnung übernommen, in der Meinung jedoch, daß die bisherigen Einrichtungen und Verwaltungen vorläufig unter Aufsicht des Bundesrats als Vollzugsbehörde noch fortdauern sollten.

3. *Schlußwort*

Die Schaffung eines eidgenössischen Postwesens auf 1. Januar 1849 war eine glückliche Tat, die in der Folge reiche Früchte trug. Mit viel Umsicht und mit Weitblick machten sich die neu gewählten Bundesbehörden an die Beratung und an den Erlaß der postalischen Gesetze und Vorschriften, wie das Gesetz betreffend die Postorganisation, das Postregal und das Posttaxengesetz. Hundert Jahre sind seither verflossen. Stets war die Postverwaltung bestrebt, den Postdienst auszubauen und den immer wechselnden Verkehrsbedürfnissen anzupassen. Als erste

¹ Schweizerisches Bundesblatt Nr. 31 vom 15. Juni 1849, S. 115ff.

wichtige Neuerung ist die Einführung der eidgenössischen Briefmarke im Jahr 1850 zu nennen, als Ersatz für die kantonalen Marken, wo solche früher im Gebrauche standen. Weitere Neuerungen von großer Bedeutung sind der Postanweisungsdienst (1862), die Eilzustellung (1868), die Einführung der Postkarte (1870), der Einzugsmandatdienst (1875) und der Postcheck- und Girodienst (1906).

Mit dem Aufkommen der Bahnen verlor die Post nach und nach die wichtigsten und rentablen Postkurse, auf die das reisende Publikum vorher im Landesinnern ausschließlich angewiesen war. Der ganze Postkursbetrieb in der Schweiz mußte den neuen Verhältnissen angepaßt werden. Anderseits wurde 1857 als wichtige Neuerung der Bahnpostdienst eingeführt, das heißt, in gewissen Bahnzügen wurden Bahnpostwagen mit Postpersonal, das sind fahrende Postbureaux, mitgeführt zur Verarbeitung und Sortierung der Postsachen während der Fahrt. Auf diese Weise konnten die Postsachen viel rascher an ihre Bestimmung geleitet werden. Eine nochmalige große Wandlung erlitt der ganze Postkursbetrieb zu Anfang dieses Jahrhunderts mit der Benützung des Autos zur Personenbeförderung. Zu den ersten Versuchen mit diesem neuen Verkehrsmittel ist der im Jahr 1904 durch private Initiative eingerichtete Autokurs zwischen Frauenfeld und Steckborn zu zählen, der jedoch bereits 1906, weil unrentabel, wieder eingestellt werden mußte. Auch die 1905 eingeführten privaten Autokurse Sirnach - Fischingen und Eschlikon - Turbenthal hatten nur eine ganz kurze Lebensdauer. Schon im folgenden Jahre mußten die aufgehobenen Pferdeposten wieder eingesetzt werden. Es vergingen eine Reihe von Jahren, bis 1916 zwischen Sirnach und Fischingen neuerdings ein privater Autokurs eingerichtet wurde. Voller Erfolg war dagegen der Postverwaltung beschieden, als sie nach Ende des ersten Weltkrieges dazu überging, die Pferdeposten nach und nach durch das flinkere Postauto zu ersetzen, erstmals im Thurgau im Jahr 1920 von Frauenfeld nach Stammheim. Weitere Umwandlungen von Pferdeposten in Postautokurse folgten bereits 1921 und in den folgenden Jahren. Heute stellen in unserm Kanton eine stattliche Anzahl gut organisierter Postautokurse nebst einigen Privatkursen die Verbindung zwischen Stadt und Land, zwischen abgelegenen Gegenden und den Bahnhöfen her.

Nicht unerwähnt möchten wir lassen, daß die schweizerische Postverwaltung von Anfang an immer das möglichste unternommen hat, um gute Postverbindungen mit dem Ausland zu unterhalten und damit dem Postbenutzer ebenfalls zu dienen.

Alles in allem darf gesagt werden, daß wir heute in der Schweiz ein wohlgeordnetes Postwesen besitzen, das auch im Ausland ein hohes Ansehen genießt. Ein großes Netz von Poststellen steht den Postbenutzern zur Verfügung, und die

entlegensten Täler und Bergdörfer werden nach allgemein einheitlichen Grundsätzen und Taxen bedient.

Der Verfasser muß sich mit diesen wenigen Angaben begnügen und sich versagen, auf die Organisation des Postdienstes und dessen sprunghafte Entwicklung seit 1849 bis heute näher einzutreten. Es würde dies über das gesteckte Ziel hinausgehen.

Anhang

1. Poststellen im Kanton Thurgau von 1807 bis 1848¹

Ort	Stelleninhaber ²	Dienstantritt
Frauenfeld ³	Anderwert Joh. Jakob ⁴	1. Juli 1807
	Wiest Joh. Jakob ⁵	9. Januar 1817
Arbon	Sauter J. M., Zolleinnehmer	1. Juli 1807
Bischofszell	Ott Joh. Kaspar, Sekretär des Gemeinderates	1. Juli 1807
	Ott Franz Theodor	?
	Schlatter Friedrich, Pferdehalter	?
Dießenhofen	Wepfer J. K., zum Löwen	1. Juli 1807
Steckborn	Guhl Joh. Hch., Hauptmann	1. Juli 1807
	Labhart Melchior	?
Tägerwilen	Riby, Zolleinnehmer	1. Juli 1807
	Riethmann J. Jakob	1. Januar 1836
Weinfelden	Reinhard Jakob	1. Juli 1807
	Brenner Paul	1. Oktober 1811
Münchwilen	Steger, zum Engel, alt Pferdehalter	1. September 1826
Müllheim	Schlatter	1. Januar 1836
	Wepf	1. Januar 1846
	Pfister Wilhelm	1. Januar 1847
Uttwil	Eggmann	1. April 1838
	Diethelm Johann Ulrich	1. April 1839
Kreuzlingen	Morell	1. Juli 1840
	Wild	1. Januar 1841
	Weidele Johann	1. Oktober 1841
Islikon	Greuter B.	?
		1838

¹ STAF, Kassabuch des Zentralpostamts Frauenfeld.

² Name der Stelleninhaber, soweit nachweisbar.

³ Der Postverwalter in Frauenfeld war zugleich Leiter des thurgauischen Postwesens.

⁴ Gestorben 5. November 1816.

⁵ Rücktritt 1849.

Ort	Stelleninhaber	Dienstantritt
Aadorf	Kesselring Michael, Wirt	?
	Kesselring Michael (Sohn?), Wirt	1. Juli
Hauptwil	Gut	1. März
	Gonzenbach	1. Oktober
	Huber Joh. Jakob	1. Juli
Sulgen	Krapf	1. März
	Zingg	1. Dezember
Köpplishaus ¹	Schadegg Johann	1. Januar
Romanshorn	Allispach J. J.	1. Juli
Erlen	Huber J.	1. April
Neukirch (Egnach)	Straub K.	1. Januar
Wängi	Stierlin	1. April
Amriswil	Berkmüller Alfons	1. Juli
	Keller Joachim, Lehrer	?
Affeltrangen	Nägeli J. J.	1. Oktober
	Hug	1. Januar
	Rieser	1. Oktober
Pfyn	Schmid	1. Oktober
	Hüblin	1. Oktober
	Altenburger Melchior	1. Januar
Altnau	Schwank Gg.	1. Januar
Ermatingen	Ammann Elias	1. Januar
Berlingen	Geiger Gottfried, Lehrer	1. Oktober
	Maron	1. Januar
Keßwil	Kern Leonhard	1. Januar
Güttingen	Baer David	1. Januar
	Müller	1. Januar
Scherzingen	Vogt	1. Oktober
Bottighofen	Rutishauser Johann	1. Januar
Kurzrickenbach	Müller Jakob	1. Januar
	Olbrecht	1. Januar
Sitterdorf	Allenspach Johann	?
	Gonzenbach	1. Januar
	Stark	1. Oktober
	Müller Jakob	1. April

¹ Poststelle aufgehoben 1855.

Ort	Stelleninhaber	Dienstantritt
Horn	Rorschach	1. Januar 1845
Eschenz	Keller	1. Januar 1845
	Widmer	1. Juli 1847
Wagenhausen	Guhl Daniel	1. Januar 1845
Mammern	Sigwart	1. Januar 1845
	Bach	1. April 1846
	Haeberlin	1. April 1848
Mannenbach	Dietzi	1. Januar 1845
	Fehr Jakob	1. Oktober 1849
Rickenbach	Wigert	1. Januar 1845
Wäldi	Siegrist	1. Oktober 1845
	Ammann J. C.	1. Oktober 1847
Schlattingen	Gut Jakob	1. Oktober 1845
Guntershausen (Sulgen)	Altwegg	1. Oktober 1845
Alterswilen	Weber Ulrich, Gemeinderat	1. Oktober 1845
Lippoldswilen	Keller Johann	1. Oktober 1845
Weerswilen	Brauchli	1. Oktober 1845
	Fritz Johann	1. Oktober 1847
Zezikon	Kesselring Conrad	1. Oktober 1845
Bießenhofen	Forster	1. Oktober 1845
Berg	Renhart	1. Oktober 1845
	Rubischum	1. Januar 1848
Mauren	Rügger Johann	1. Oktober 1845
Kehlhof	Altwegg	1. Oktober 1845
Andwil	Gimmi J. Conrad	1. Oktober 1845
Unterneuwilen	Oberhänsli	1. Oktober 1845
Mattwil	Bischoff Jakob, Gemeindeammann	1. Oktober 1845
Altishausen	Oßwald Johannes	1. Oktober 1845
Dotnacht	Heer Jakob	1. Oktober 1845
Oberbußnang	Kesselring J.	1. Oktober 1845
Happerswil	Nater Konrad	1. Oktober 1845
Ellighausen	Ludwig Jakob	1. Oktober 1845
Bänikon	Ringold Konrad	1. Oktober 1845
Lommis	Froelich	1. Oktober 1845
	Schwager Joseph	1. Juli 1848
Weingarten (Märwil)	Bühler Jakob	1. Oktober 1845
Neukirch a.d.Thur	Schweizer J. J.	1. Oktober 1846

Ort	Stelleninhaber	Dienstantritt
Üßlingen	Sauter	1. Oktober 1846
	Diebold Wwe.	1. Oktober 1848
Matzingen	Hanhart	1. Oktober 1846
	Gubler Jakob	1. Juli 1847
Buch (Schmidshof)	Oettli Conrad	1. Oktober 1846
Märwil	Früh Jakob	1. Oktober 1846
Oppikon	Oettli Johann	1. Oktober 1846
Hüttwilen	Hagen A.	1. Oktober 1846
	Wattinger Christ.	?
Dozwil	Schoop Konrad, Lehrer	1. Oktober 1846
Tobel	Ruckstuhl	1. Oktober 1846
Wuppenau	Meienhofer P.	1. Oktober 1846
Hörhausen	Schaefli Karl	1. Januar 1847
Herdern	Lüthi Th., Wwe.	1. Januar 1847
Roggwil	Ackermann Ulrich	1. Januar 1847
Sirnach	Osterwalder Johann	1. Januar 1847
Gerlikon	Müller Jakob	1. Oktober 1847
Oftershausen	Meyer Johann	1. Oktober 1847
Weingarten-Kalthäusern	Heuer	1. Oktober 1847
Rothenhausen	Oetli Johann Jakob	1. Oktober 1847
Boltshausen	Schnellberg	1. Oktober 1847
Schneckenberg ¹	Siegrist Caspar	1. Oktober 1847
Weiningen	Huber Conrad	1. Oktober 1847
Bürglen	Schönholzer	1. Januar 1848
Riedt	Eglof Johann Jakob	1. Juli 1848
Tannegg	Hubmann Jakob	1. Oktober 1848
Maltbach ²	Oberhängli Jakob	1. Oktober 1848
Frittschen	Bartholdi Jakob	1. Oktober 1848
Erzenholz	Greuter	1. Oktober 1848

¹ Schreibweise änderte in Schneggenburg bei Weinfelden, Poststelle Ende März 1856 aufgehoben.

² Maltbach, Ortsgemeinde Zuzikon.

2. *Verzeichnis der Botenkurse im Kanton Thurgau mit Angabe der Postbureaux, der Botenkreise und Kursierungszeiten.¹ Stand vom 20. August 1844*

Frauenfeld. Di. Do. Sa. Gachnang Kefikon Ellikon Straß Stegen Bewangen Rosenhuben Messenriet Niederwil Bettelhausen.

Hüttwilen Steinegg Seeben Horben Kalchrain Nergeten Warth Ittingen.

Herdern Liebenfels Wilen Weckingen Weiningen Rohr.

Nußbaumen Buch Ürschhausen Trüttlikon Iselisberg Üßlingen Horgenbach Erzenholz Osterhalden.

Oberneunforn Langmühle Entenschieß Fahrhof Münchhof Niederneunforn Wilen Dietingen.

Tuttwil Heiterschen Scheurle² Anetswil Eggetsbühl Schönenberg Lachen Wilhof Wittenwil Weiern Hunzikon.

Täglich Bißegg Leutmerken Griesenberg Fimmelsberg Holzhof Hofen Hub Strohwilen Wolfikon Bietenhard³ Aufhofen Lustdorf Thundorf Kirchberg Köll Halingen Sonnenberg Dingenhart Bühl Obholz Wüsthäusle⁴ Huben.

Di. Do. Sa. Guntershausen Ettenhausen Maischhausen Iffwil Balterswil Bichelsee Itaslen Tänikon Aadorf Aawangen Häuslenen Hagenbuch Hutzenwil Hungerbühl Espi.

Mo. Do. Sa. Mettlen Stehrenberg Niederhof Lanterswil Toos Weingarten Märwil Langnau Friltschen Buch Rüti Zezikon Bollsteg Affeltrangen Tobel Lommis Weingarten Kalthäusern Stettfurt.

Dießenhofen. Mo. Mi. Fr. Willisdorf Schlatt Basadingen.

Steckborn. Täglich Ermatingen Wolfsberg Arenenberg Fruthwilen Salenstein Mannenbach Berlingen Steckborn Reckenwil Hörstetten Pfyn Frauenfeld.

Mi. Fr. So. Dettighofen Lanzenneunforn Gündelhart Hörhausen Burg.

Di. Do. Sa. Eschenz Bornhausen Windhausen Freudenfels Klingenzell Eppenberg.

Wagenhausen Kaltenbach Bleuelhausen Etzwilen.

Müllheim. Di. Do. Sa. Homburg Spottenberg⁵ Eugerswil Klingenberg Langenhart Salen Reutenen.

Raperswilen Büren Fischbach Mühlberg Illhart Lamperswil.

Hefenhausen Schmidholz Lipperswilen Hattenhausen Gonterswil Helsighausen Wagerswil.

¹ STAF, VI. 130.1.

² Schürli, Gemeinde Anetswil.

³ Bietenhard, abgegangen, Gem. Lustdorf.

⁴ Jetzt Neuhausen bei Frauenfeld.

⁵ Jetzt Unterkappel bei Homburg.

Tägerwilen. Di. Do. Sa. Illighausen Städeli Oberhofen Lengwil Dettighofen Liebburg Geißberg Kreuzlingen.

Täglich Altnau Herrenhof Langrickenbach Zuben Schönenbaumgarten.

Di. Do. Sa. Wäldi Engwilen Schmeckwies.

Weinfelden. Mo. Do. Sa. Schlatt Aufhäusern Hugelhofen Mannenmühle Lippoldswil Neuwilen Ellighausen Kemmersmühle Dietschmühle¹ Neumühle Dotnacht Alterswilen Siegershausen Altishausen Graltshausen Engelswil Weierswil² Weinfelden.

Wald³ Altenburg Utwilen Altenklingen Entenmoos Riet Neuburg Ruberbaum Ottenberg Halden Schnellberg Bolzhausen Bachtobel.

Täglich Mattwil Birwinken Berg Kehlhof Mauren Burg Hard Gontershofen.

Mo. Do. Sa. Andhausen Gontershausen Klarsreute Happerswilen Andwil Ammenhofen⁴.

Bürglen Istighofen Moos Ritzisbuhwil Scherrersbuhwil⁵ Anstettenbuhwil⁶ Hausschmiedenbuhwil⁷.

Rothenhausen Bußnang Oberbußnang Thurrain Oppikon Pupikon Reute Schmiedhof Buch Atzenwilen Bohl Holzhäusern Hünikon.

Mo. Do. Sa. Braunau Hittingen Oberhausen Karlshub Tobel Affeltrangen Bollsteg Kaltenbrunn Maltbach Bänikon Junkholz Amlikon Schachen⁸.

Mo. Di. Do. Sa. Boltshausen Ottenberg Märstetten Engwang Wigoltingen Tangwang Gilhof Bonau Gehrau Häusern.

Sulgen. Mo. Do. Sa. Götighofen Heldswil Oettlishausen Hohentannen Kradolf Bleichen Gubertshausen.

Täglich Donzhausen.

Mo. Mi. Do. Sa. Leimbach Opfershofen Hessenreuti Uhrenbohl Krumbach.

Erlen. Mo. Do. Sa. Riedt Ennetach Guggenbühl Engishofen Kümmertshausen Buch Leuenhaus Rutishausen Neuhaus Dünnershaus Waldhof.

Buchackern Oberegg Hüttenschwil Bernhausen.

Köpplishaus. Täglich Schocherswil Zihlschlacht Sitterdorf Bischofszell.

Schrofen Oberaach Niederaach Sommeri Hefenhofen Reuti Bießenhofen.

Amriswil Hatswil Auenhofen.

¹ Jetzt Dutschenmühle bei Dotnacht.

² Weerswilen.

³ Wald bei Ottoberg.

⁴ Heimenhofen.

⁵ Jetzt Oberdorf.

⁶ Jetzt Unterdorf.

⁷ Bei Pupikofer, Gemälde, S. 251: Hansschmiedenbuhwil, Mun.-Gem. Schönholzerswilen. Der Name ist heute verschollen. Nach Mitteilung der Ortsvorsteuerschaft Buhwil wohnte vor langer Zeit beim Unterdorf östlich des Baches eine Familie, die «'s Hansschmiede» genannt wurde.

⁸ Schachen, abgegangen, Gem. Weinfelden.

Brüschwil Dozwil Katzenreute Kressibuch Uttwil.

Mo. Do. Sa. Almensberg Räuchlisberg Hagenwil.

Bischofszell So. Di. Mi. Fr. Mettlen Hagenbuch Wartenwil Remensberg Hagenwil Secki Wuppenau Welfensberg Hosenruck Rudenwil Heiligkreuz Bruggen Kenzenau Schweizersholz Enzetschwil Muggensturm Neukirch Schönholzerswilen Weiblingen Wertbühl Metzgersbuhwil.

Täglich Hauptwil.

Di. Do. Sa. Wilen Gemeinde Gottshaus.

Neukirch im Egnach Di. Do. Sa. Stäubishub Täschliberg Kügeliswinden Erdhausen Gaishäusern Luxburg und Nebenorte.

Arbon Di. Do. Sa. Roggwil Stachen Feilen und umliegende Orte.

Täglich Horn und Rorschach.

So. Di. Fr. Frasnacht Kratzern Wiedehorn Buch Egnach Neuhaus Haslen Salmsach Romanshorn Reckholdern Holzenstein Tobelmühle Riedern Uttwil.

Täglich St. Gallen.

Münchwilen. So. Di. Do. Fr. Münchwilen Sirnach Oberhofen Eschlikon Büffelden Hurnen Wiezikon Wallenwil Oberwangen Dußnang Schurten Hattenschwil Fischingen Au Murg.

Mo. Mi. Sa. Rickenbach Wilen Bußwil Littenheid Gloten.

Tobel. So. Di. Fr. Affeltrangen Zezikon Warenberg Eutenberg Buch Isenegg Tobel Tägerschen Sedel Anet St. Margarethen Bettwiesen Münchwilen.

*3. Verzeichnis der Botenkurse im Kanton Thurgau mit Angabe der Postbureaux, der Botenkreise und Kursierungszeiten. Stand am 1. Oktober 1846*¹

(Den Adressaten und Abonnenten sind sämtliche Postgegenstände und die bei der Post bestellten Zeitschriften an den hier bezeichneten Botentagen beförderlich und ohne eine besondere Bestellgebühr zuzustellen)

Arbon. Täglich Roggwil Stachen Feilen und umliegende Orte St. Gallen Horn Rorschach.

Bischofszell. Montag bis Samstag Muggensturm Hagberen Schweizersholz Kenzenau Buhreuti Neukirch Heiligkreuz Gabris Oberheimen Rudenwil Hosenruck Wuppenau Schönholzerswilen Hagenwil Wartenwil Hagenbuch Rohren Mettlen.

Di. Do. Sa. Stehrenberg Niederhof Lanterswil Häusern Toos Habisreuti.

¹ STAF, VI. 130.1 (Fischingen ist in diesem Verzeichnis nicht aufgeführt).

Metzgersbuhwil Ritzisbuhwil Anstettenbuhwil Scherrersbuhwil Hard Moos Istighofen Wertbühl.

Wilen Gemeinde Gottshaus.

Dießenhofen. Mo. Do. Sa. Willisdorf Schlatt Basadingen.

Erlen. Mo. Do. Sa. Riedt Ennetach Guggenbühl Engishofen Kümmertshausen Buch Leuenhaus Rutishausen Neuhaus Dünnershaus Waldhof Bießenhofen.

Ermatingen. Täglich Fruthwilen Salenstein Mannenbach Berlingen Steckborn Pfyn.

Frauenfeld. Täglich Huben Wüsthäusli Obholz Bühl Dingenhart Kirchberg Aufhofen Lustdorf Wolfikon Burg Griesenberg Strohwilen Hub Holzhof Fimmelsberg Leutmerken Bißegg Halingen Köll Sonnenberg.

Di. Do. Sa. Espi Aumühle Moos Häuslenen Burg Aawangen Hagenbuch Aadorf Ettenhausen Tänikon Guntershausen Maischhausen Ifwil Balterswil Bichelsee Loh Niederwies Steig Sattellegi Wittenhausen Haselberg Weiern Itaslen.

Kefikon Straß Bewangen Rosenhuben Mesenried.

Rohr Warth.

Kreuzlingen. Mo. Do. Sa. Geißberg Liebburg Dettighofen Lengwil Oberhofen Städeli Illighausen.

Köpplishaus. Täglich Amriswil Moos Hatswil Kressibuch Katzenreuti Kappenhäusern Dauhub¹ Holzli Auenhofen Sonnenberg Brüschwil Hamisfeld Dozwil Uttwil.

Schrofen Oberaach Hüsli Sommeri.

Di. Do. Sa. Niederaach Hefenhofen Reuti Räuchlisberg Egg Hagenwil Hemmerswil Gitzenhaus.

Täglich Zihlschlacht Sitterdorf Bischofszell mit umliegenden Orten.

Matzingen. Di. Do. Sa. Stettfurt. Kalthäusern.

Münchwilen. Montag bis Samstag St. Margarethen Thurn Sedel Tägerschen Tobel Lommis.

Di. Do. Sa. Bettwiesen Oberhofen Braunau Bekingen Hittingen Weingarten Eutenberg Warenberg Zenzikon Anet Rickenbach Wilen Bußwil Littenheid Gloten.

Mo. Di. Do. Sa. Murg Au Hatterschwil Schurten Dußnang Oberwangen Wallenwil Wiezikon Hurnen Eschlikon Oberhofen Sirnach.

Müllheim. Di. Do. Sa. Langenhart Klingenberg Eugerswil Homburg Spottenberg Raperswilen Büren Fischbach Mühlberg Illhart Lamperswil Reutenen Salen.

¹ Tonhub, Gem. Hefenhofen.

Hefenhausen Schmidholz Lipperswil Hattenhausen Gonterswil Helsighausen Wagerswil.

Wäldi Engwilen Schmeckwies.

Neukirch. Di. Do. Sa. Staubishub Kügeliswinden Erdhausen Gaishäusern Frasnacht Kretzern Wiedehorn Buch Egnach Almensberg Neuhaus Haslen Steineloh.

Pfyn. Di. Do. Sa. Herdern Wilen Weiningen Weckingen Kalchrain Horben Nergeten Seeben Hüttwilen Nußbaumen.

Dettighofen Lanzenneunforn Gündelhart Hörhausen Burg Reckenwil Hörstetten.

Sulgen. So. Mo. Di. Do. Fr. Sa. Hessenreuti Donzhausen Leimbach.

Mo. Do. Sa. Götighofen Heldswil Oettlishausen Hohentannen Kradolf Bleichen Gubertshausen Uhrenbohl Opfershofen.

Tägerwilen. Täglich Altnau Herrenhof Kurzrickenbach Zuben Schönenbaumgarten.

Üßlingen. Di. Do. Sa. Dietingen Niederneunforn Fahrhof Münchhof Langmühle Entenschieß Oberneunforn Wilen Trüttlikon Ürschhausen Buch Iselisberg.

Weinfelden. Mo. Di. Mi. Do. Fr. Sa. Boltshausen Märstetten Wigoltingen.

Mo. Do. Sa. Bonau Gehrau Tangwang Häusern Engwang Gilhof Ottenberg Uetwilen Altenklingen Ruberbaum Halden Schnellberg Bachtobel.

Thurraint Rothenhausen Oberbußnang Unterbußnang Friltschen Weingarten Wahr¹ Bommelisegg Himmelreich Märwil Buch Langnau Affeltrangen Kaltenbrunnen Schlatt Maltbach Reuti Schmidshof Atzenwilen Bohl Holzhäusern Bänikon Bißegg Junkholz Amlikon.

Burg Weerswilen Berg Heimenlachen Graltshausen Lanzendorn Altishausen Siegershausen Alterswilen Ellighausen Neuwilen Stöcken Lippoldswilen Mannenmühle Hugelshofen Schlatt Dotnacht Engelwilen Stelzenhof Scheurli Strausberg Schlipfenberg Schwaderloh Geboltshausen Aufhäusern Scheidbach Holzmannshaus Oftershausen.

Täglich Mattwil Birwinken Kehlhof Mauren Burg Hard Gontershofen.

Wängi. Di. Do. Sa. Tuttwil Heiterschen Scheurle Anetswil Eggetsbühl Schönenberg Lachen Wilhof Wittenwil Hunzikon.

¹ Warth bei Friltschen.