

Die Zentralisation der kantonalen Posten

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn**

Band (Jahr): **12 (1925)**

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

VIERTER TEIL.

Die Zentralisation der kantonalen Posten.

SIEBENTES KAPITEL.

Die Organisation des solothurnischen Postwesens nach der Übernahme durch den Bund.

Wohl zeigt die Postgeschichte aller Kantone im 19. Jahrhundert eine steigende Entwicklung dieses Verkehrsmittels. Aber mit ihr traten die Mängel des dezentralisierten Verwaltungssystems immer deutlicher hervor. Wie sollte es auch möglich sein, den Postdienst überall mit gleicher Zuverlässigkeit und Vollkommenheit durchzuführen, wenn nach wenigen Stunden schon eine neue Organisation zu gebieten hat. „Auf eine Erdscholle läßt sich nicht einzwängen, was in einem Reich gedeihen kann.“¹⁾ Eine Zusammenfassung der einzelnen Postanstalten bedeutet zugleich eine große Verbilligung und es kann ein wirtschaftlicher Betrieb beginnen.

Bis jetzt wirkte aber die Zersplitterung weiteren Verkehrsverbesserungen hemmend entgegen. Nicht nur die Brief- und Passagiertaxen und die Bestimmungen über den Transit, sondern auch die Anwendung und Ausdehnung des Postregals waren von Kanton zu Kanton verschieden. In einigen fiel nur der Transport der Briefe, Pakete und Gelder unter das Regal, in andern auch die periodische Beförderung der Reisenden, so hatte z. B. Appenzell kein Monopol, das Post- und Botenwesen war Sache der Gemeinden. Auch die Tarifgesetzgebung entbehrte jeder Übereinstimmung. Die Passagiertaxen schwankten zwischen 4 und 5 Bz. per Stunde, wobei sich erst noch lange Zeit Abweichungen im Stundenmaß ergaben. Die Portoverhältnisse wiesen keine Gleichförmigkeit auf, sodaß nicht selten für dieselben Entfernungen verschiedene Tarifsätze zur Anwendung kamen. Vor allem gab auch der Brieftransit zu zahlreichen Betriebsstörungen Anlaß. Die oft kleinlichen Reibungen, welche sich unter den verschiedenen Postadministrationen erhoben, legten deutlich die Nachteile des bisherigen Systems dar.

Da unter solchen Umständen eine rasche Abwicklung des interkantonalen Verkehrs beeinträchtigt wurde, bemühten sich fortschrittlich gesinnte Stände, im Postwesen einheitlichere Zustände herzustellen. Obschon die erste Tagsatzung nach der Helvetik eine Übereinstimmung der Taxen durchzuführen versuchte, fielen solche

¹⁾ Ausspruch von Staatsrat Klüber, zitiert in der offiziellen Darstellung der Unterhandlungen zwischen dem waadtländischen und bernischen Postamt. P. A. Bd. I.

Bestrebungen auf unfruchtbaren Boden. Nachdem 1808 der Vorschlag Solothurns abgelehnt wurde, durch ein Konkordat den Postverkehr einfacher und zweckmäßiger zu gestalten, die Kosten wesentlich zu vermindern und mit dem Ausland bessere Verhältnisse zu erzielen, konnte 1818 durch eine Übereinkunft der Vereinheitlichungsgedanke wieder aufgenommen werden. Dieses Konkordat genehmigten zahlreiche Kantone, worunter Solothurn, andere aber machten Vorbehalte oder lehnten es ab. Die beitretenden Stände anerkannten das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone, verpflichteten sich aber, hinsichtlich der Taxen die Angehörigen der andern Kantone gleich ihren eigenen zu behandeln, sich gegenseitig das Postgeheimnis zu garantieren und erklärten alle Postbureaux für den Wert des ihnen Anvertrauten verantwortlich unter Gewährleistung des betreffenden Kantons, jedoch mit Vorbehalt der Übermacht und Gottes Gewalt; bei Beschwerden über die Post sollte in jedem Kanton, dem Fremden wie dem Einheimischen, unentgeltlich und summarisch Recht gesprochen werden.¹⁾ Auch vereinbarten die gleichen Stände, daß es bei dem früher angenommenen Grundsatz der Unzulässigkeit irgend einer Erhöhung der Taxen oder Veränderung der Routen, zum Nachteil anderer Kantone verbleibe.²⁾

Zu weitem bedeutenderen Reformversuchen kam es erst wieder als 1832 der Entwurf einer neuen Verfassung den Gedanken einer Zentralisation mit folgender Bestimmung auszuführen versuchte:

„Art. 26. Das Postwesen im Umfang der ganzen Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen, unter folgenden Vorschriften:

- a) Die Postverbindungen dürfen in keinem Kanton im allgemeinen unter den jetzigen Bestand herabsinken.
- b) Es soll die Unverletzbarkeit 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 drei Viertel des reinen Ertrages der Postbedienung im Umfang ihres Gebietes.
 2. Die Privaten, welche Posteigentümer sind, erhalten aus der Bundeskasse ebenfalls drei Viertel des reinen Ertrages. Für weitere Forderungen steht ihnen, wo es der Fall sein sollte, der Rekurs gegen die Betreffenden zu.
 3. Bei allen nach Ziff. 1 und 2 aus der Bundeskasse zu leistenden Entschädigungen werden die Ergebnisse der Verwaltung des Jahres 1832 als Maßstab angenommen.

¹⁾ Repertorium der eidgenössischen Abschiede (1814—1848) I, pag. 1129 bis 1131.

²⁾ Ebenda.

4. Die Entschädigung geschieht durch jährliche Leistung der nach vorstehenden Bestimmungen schuldigen Summe, die jedoch mittelst des fünfundzwanzigfachen Betrages in teilweisen Raten oder in einer Zahlung losgekauft werden kann.
 5. Die in Ziff. 2 bezeichneten Privaten haben das Recht auf Tilgung in vier Jahresraten.
- e) Die allfällige Übernahme von vorhandenem Material und die Benutzung von Gebäulichkeiten ist Sache gütlichen Einverständnisses zwischen der eidgenössischen Postverwaltung und den Eigentümern.“

Die Tagsatzung gewährte aber dem Bund ein bloßes Aufsichtsrecht über das kantonale Postwesen.

Auf der Tagsatzung von 1834 verlangte St. Gallen die konkordatsweise Behandlung nachstehenden Gegenstandes: „damit im Postverkehr eine gewisse Erleichterung eintreten könne, möge der freie Transit der Briefpostgegenstände in dem Sinne gegenseitig gewährt werden, daß jeder Kanton verpflichtet sei, dem andern sogenannte Amtspakete für weitliegende Kantone abzunehmen und dieselben gegen billige Vergütung transitieren zu lassen.“¹⁾ Um diesen Vorschlag näher zu beraten, wurde eine Kommission eingesetzt; sie arbeitete einen Bericht aus, der mit 13½ Stimmen, worunter Solothurn, ad instruendum in den Abschied auf die ordentliche Tagsatzung von 1835 gelegt wurde. In der folgenden Versammlung fand sich aber weder zur Annahme noch zur Verwerfung die ordentliche Mehrheit.

Ein weiterer Versuch zur Änderung der nach und nach unhaltbar werdenden Zustände ging von der Postverwaltung Zürichs aus, welche 1843 sämtliche Regierungen zu einer gemeinsamen Postkonferenz einberief. Das Resultat der Besprechung bildeten 9 Übereinkommen und 7 Beschlüsse. Sie betrafen die Regelung der Brief- und Passagiertaxen, den Transit geschlossener Korrespondenzpakete, die Porti und Gewichtsnormen für Schriften und Muster sendungen, Druckschriften und Zeitungen, sowie die einläßlichen Vorschriften über die Behandlung der Transitsendungen.²⁾ Diese Bestrebungen zur Verbesserung des schweizerischen Postwesens verloren aber bald ihren unmittelbar praktischen Wert. Einmal blieb Bern den Zürcher-Beratungen fern und lud seinerseits die Stände zu einer Gegenkonferenz nach Bern ein, um eine Zentralisation oder ihm nachteilige Reglemente zu verhindern. Zum andern nahmen nur wenige Stände die Vorschläge bedingungslos an, unter ihnen Solothurn, verschiedene versagten die Zustimmung oder machten sie von der Klausel abhängig, daß alle oder gewisse Kan-

¹⁾ Repertorium der eidgenössischen Abschiede 1818—1848.

²⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Zürich, Konferenzprotokoll. Im übrigen vergleiche Spielmann, Das Postwesen der Schweiz, pag. 122 ff., sowie Buser, Geschichte der schweizerischen Posttaxengesetzgebung, pag. 24 ff.

tone den Konkordaten beitreten sollten. Wenn nun auch der augenblickliche Erfolg fraglich war, so darf man den Einfluß dieser Besprechungen auf den Abschluß kantonaler Verträge nach 1844 nicht außer Acht lassen. In diesem Sinne berichtete die solothurnische Regierung an den Kantonsrat: „Die frühere Postkonferenz von Zürich hat zwar bei den widerstrebenden verschiedenen Interessen bezüglich auf allgemeine Regelung der innern Postangelegenheiten ihren Zweck noch nicht erreichen können, indessen immerhin großartigere und für das Gesamtpublikum erspriessendere Ansichten aufgestellt, die sich bei den verschiedenen Spezialverträgen wohl immer mehr Bahn brechen werden.“¹⁾

Zu einer allmählichen Vereinheitlichung des schweizerischen Postwesens wäre man in der Folge vielleicht auch gelangt durch die gemeinsam mit dem Ausland unterhandelten Verträge und die daraus entstandene Notwendigkeit, eine gleichmäßige Teilung der festen internationalen Taxen vornehmen zu müssen. Schon 1844 betonte der französische Minister des Auswärtigen die Dringlichkeit eines Zusammenschlusses der Schweiz auf verkehrspolitischem Gebiet. Anlässlich der Erneuerung eines Postvertrages zwischen Genf und Frankreich schrieb Guizot dem schweizerischen Geschäftsträger: „. . . Il est douteux, que l'Office Britannique acceptât cet arrangement. s'il ne lui était proposé que pour un seul canton, ou même pour deux ou trois cantons, et qu'il ne préférât attendre que tous les cantons suisses se fussent concertés entre eux et entendus avec le Gouvernement du Roi pour faire d'un semblable arrangement une mesure générale et arriver à un prix uniforme. Je crois donc en définitive, Monsieur, qu'il serait opportun et qu'il y aurait avantage pour la régularité et la facilité des relations postales de la France avec les cantons suisses, que les conventions que règlent ses rapports fussent renouvelées simultanément, afin d'en faire disparaître les différences et les inégalités qui entâchent.“²⁾

Eine allgemeine Aktion aller schweizerischen Stände konnte zum ersten Mal während des Abschlusses einer Postübereinkunft mit Österreich erzielt werden. Nachdem zwar die verschiedenen kantonalen Verwaltungen besondere und einander oft entgegengesetzte Wünsche vorbrachten, erreichte man erst in Wien ein einheitliches Vorgehen. Es war Österreich, welches wiederholt dar-

¹⁾ 12. R. B., pag. 172. Die Postkonferenz von Zürich behandelte auch die Frage, wie weit der Begriff des Regals aufzufassen sei. Man kam aber zu keiner Einigung, da es einige Kantone nur auf die Brief- und Geldbeförderung, andere auch auf den Reisendentransport ausdehnen wollten. Die Regierung von Solothurn erließ 1844 unter dem Einfluß dieser stattgefundenen Tagungen ein Gesetz, worin sie die Brief- und Geldübermittlung als regalpflichtig erklärte. Sie vergaß aber den Personenverkehr zu erwähnen, der damals gerade in voller Entwicklung begriffen war. Durch einen spätern Erlaß wurde diese Lücke ausgefüllt. Im übrigen brachte dieses Gesetz nichts neues; denn seit der Mediation fielen diese drei Geschäftszweige allein der Post zu. Siehe Beilage 11.

²⁾ Pasteur, Das Postwesen und die Tagsatzung, pag. 16.

auf hinwies, daß es ihm unmöglich sei, mit jedem Kanton einzeln zu unterhandeln und einem schweizerischen Vertreter beantragte, die Ansichten sämtlicher Stände über die neu zu treffenden Bestimmungen in einen einzigen Vorschlag zu verschmelzen. Als dadurch ein günstigeres Resultat als bei der frühern Zerfahrenheit zustande kam, wies Staatsrat Pioda bei der Berichterstattung an die Regierungen in Bern auf die besondere Bedeutung dieses Erfolges hin. Er sagte: „Que le succès nous engage à perseverer, car tout n'est pas fini, tandis que les négociations étrangères sont menées à bonne fin, les négociations intérieures ont besoin d'être reprises, il faut surtout que la base des améliorations internationales, le principe du libre transit en paquets clos, soit accepté et proclamé. Cette base établie, l'édifice des réformes en matières postales s'élèvera avec rapidité, aucun obstacle sérieux n'en arrêtera plus le développement et la Suisse sera bientôt à la hauteur des exigences du temps dans cette branche si importante pour l'économie des Etats.“¹⁾ Man merkt hier zum erstenmal, daß die glückliche gemeinschaftliche Unterhandlung der Stände mit einer fremden Macht den Anlaß zur Neuaufnahme zentralistischer Reformen im Inland bilden könnte. Als dann Basel dafür eintrat, den eben angenommenen Grundsatz des freien Transits mit geschlossenen Paketen auch auf den internationalen Korrespondenzverkehr auszudehnen, erachteten die andern Kantone, unter ihnen Solothurn, diese Anregung von so allgemeinem Interesse, daß sie vor eine schweizerische Postkonferenz gehöre, mit deren Einberufung man Bern betraute.

Allein bevor Bern seinen Aufgaben nachkommen konnte, lösten die politischen Ereignisse des Jahres 1848 die ihm gestellten Aufgaben in einfacherer und rascherer Weise. Durch den Sonderbundskrieg fiel die bisherige staatsrechtliche Grundlage der Eidgenossenschaft, die bis jetzt eine zielbewußte, starke Zentralgewalt nicht erlaubte. Anstelle des lockern Staatenbundes trat durch die Verfassung vom 12. September 1848 der Bundesstaat, welcher mit der staatlichen Einigung die Zersplitterung der Verkehrs- und Wirtschaftspolitik beseitigte. Neben dem Maß-, Münz- und Zollwesen wurde auch die Post zentralisiert.

Die von der Tagsatzung eingesetzte Revisionskommission befürwortete eine Vereinheitlichung der Post aus nationalpolitischen, administrativen und finanziellen Gründen. Sie nahm zu diesen drei Punkten folgendermaßen Stellung:²⁾ „Das Postwesen, so wurde bemerkt, habe wie wenige Zweige der Verwaltung binnen kurzer Zeit und nachdem das Wesen des Objektes genauer erfaßt worden

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten Band Zürich 1847, Bericht von La Roche-Stähelin und Protokoll der Berner Konferenz vom 15. Juli 1847.

²⁾ Abschied 1847, IV. Teil. Protokoll über die Verhandlungen der am 16. August 1847 durch die hohe Eidg. Tagsatzung mit der Revision beauftragten Kommission, pag. 61—66.

sei, mannigfaltige Umgestaltungen erlebt und zu den überraschendsten Resultate geführt. Während noch vor kaum einem Menschenalter im Kanton Glarus eine reformierte und katholische Post bestanden — während anderwärts dieser Verwaltungszweig einzelnen Familien als Sinekure zur Ausbeutung erlassen worden sei — wären die Kantone in der neuen Zeit zu der Einsicht gelangt, daß theils im Interesse des Publikums, theils zum Vortheile des Staatsärars die Verwaltung des Postwesens durch die Kantonalregierungen übernommen werden müsse, und unter Obsorge des Staates habe dieser Verwaltungszweig in jeder Beziehung überraschende Fortschritte gemacht.

Wenn auch der Vorteil bei einer Zentralisation in Zweifel gezogen werden könne, sofern nur die ökonomische Seite berücksichtigt werde, so müsse der Grundsatz um dessentwillen festgehalten werden, weil er geeignet sei, zur Hebung des nationalen Elementes ein ebenfalls nicht unwichtiges Moment abzugeben. Noch die jüngste Zeit habe die diesfallsige Zersplitterung der schweizerischen Kantone in ihrer ganzen Blöße zur Schau gestellt und nirgends habe sich die lose Verbindung äußerlich in einem höhern Grade geoffenbart, als gerade in diesem Zweige, welcher die Bestimmung haben könnte, wesentlich zur Hebung der Nationalität wie des allgemeinen Wohlstandes beizutragen Durch ein Institut, wie die Post, welche tagtäglich dem Bürger an jedem Orte die Einheit der Eidgenossenschaft vor Augen führe, müsse das Gefühl der Zusammengehörigkeit offenbar an Lebendigkeit gewinnen.

Gegen die Einwürfe (daß eine Zentralpostverwaltung nicht im Stande sein werde, den Bedürfnissen ebensogut zu genügen, wie es den einzelnen Kantonsadministrationen gelungen sei und daß ein Bedürfnis zur Zentralisation schwerlich vorhanden sei) wurde jedoch erinnert, daß die besondern Interessen, welche einzelne industrielle Kantone vor den agrarischen haben müßten, sich ohne Zweifel leicht werden Anerkennung verschaffen können und wenn der bisherige Stand der Posten ungefähr der gleiche bleibe, wenn die Tarife namentlich eine Ermäßigung finden, so würde die Sollicitation um neue oder veränderte Routen, oder auch in anderer Beziehung so erheblich nicht werden. Offenbar aber müsse eine Zentraladministration bedeutende Vorzüge haben vor den 12 oder 15 einzelnen Postverwaltungen und ein wesentliches Gewicht müsse auf den Umstand fallen, daß alsdann günstigere Verträge mit dem Auslande geschlossen werden könnten, welches die lose Verbindung und die Sonderinteressen der Kantone klug dazu ausgebeutet habe, sein Felleisen wohlfeiler durch die Schweiz zu spedieren.

In Beziehung auf den finanziellen Punkt wurde wesentlich folgendes hervorgehoben: Eine tüchtige zentrale Verwaltung werde auch im Stande sein, der Ökonomie nicht unerhebliche Vortheile zuzuwenden. Gerade die beständigen zwischen den einzelnen Kantonsverwaltungen stattfindenden Reibungen wären Ursache gewesen an mancher Einbuße, welche statt Gewinns die Kantone

hätten erfahren müssen. . . . Wenn andere Kantone für den Fiskus einen verhältnismäßig sehr bedeutenden Überschuß zu erzielen vermocht hätten, so wirken die hohen Postansätze auf den Handel verderblich ein, wenn z. B. ein Brief von Genf nach der östlichen Schweiz beinahe ebensoviel koste, wie ein Brief von Konstantinopel nach ebendahin. Die Administration durch eine Zentralbehörde müsse schon deshalb wohlfeiler zu stehen kommen, weil dann die verschiedenen einzelnen Postkommissionen und Postdirektionen, sowie die Auslagen, welche infolge der Verschiedenheit der Kantonalinteressen die notwendigen Postkonferenzen verursachen, wegfallen müssen. Ferner könnte auch dadurch ein wesentliches Ersparnis eintreten, daß viele Doppelkurse, welche bei der gegenwärtigen Organisation die einzelnen Kantone einzurichten und zu unterhalten hätten, unterbleiben und zu Hauptkursen vereinigt werden könnten.“

Die Revisionskommission legte den weitem Besprechungen Art. 26 des Entwurfes von 1832 zu Grunde. In den Beratungen drehte sich die Hauptfrage namentlich um das Maß der Entschädigung an die Kantone, wenn die postulierte Zentralisation verwirklicht werden sollte. Währenddem namentlich die katholischen Orte eine vollständige Entschädigung verlangten, befürworteten Bern, Zürich, Solothurn und St. Gallen mehr oder weniger bestimmt eine Vereinheitlichung der Post ohne den Kantonen die Abtretung des Regals zu vergüten. Der Abgeordnete Solothurns mußte nach seiner Instruktion den Grundsatz vertreten, daß der ganze Ertrag des Postwesens in die Bundeskasse fallen solle. Würde aber der Gedanke der Ablösung durchdringen, dann hätte er den Antrag zu unterstützen, „daß nie mehr Entschädigung bezahlt werden soll, als die reine Einnahme beträgt.“¹⁾ Man strebte also in Solothurn nicht darnach, vom Bund viel Geld zu erhalten, sondern ihm die Möglichkeit zu belassen, die Post den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen entsprechend zu verwalten.

Allein die Ansicht der Entschädigung überwog und man einigte sich zunächst darauf, daß bei der Berechnung der zu leistenden Summe von den fünf letzten Jahren das höchste und das niedrigste Ergebnis abgezogen werden solle. Da die Kommission aber später fand, daß dieser Beschluß ungerecht sei und mit der offen ausgesprochenen Anschauung im Widerspruch stehe, indem man ursprünglich die Kantone in ihrem Finanzhaushalt nicht beeinträchtigen wollte, so empfahl sie mit einer Mehrheit von 10 Stimmen, daß der Durchschnittsertrag der letzten vier Jahre mit Abzug des niedrigsten Ergebnisses angenommen werde. Nachdem sich für die Zentralisation eine Mehrheit von 14 Stimmen ausgesprochen hatte, bildete der durch die Revisionskommission modifizierte Art. 26 des Entwurfes von 1832 den Ausgangspunkt für die Diskussionen in der Tagsatzung.²⁾

¹⁾ Abschied 1847, IV. Teil, Beilage Lit. e (Instruktionen), pag. 12—13.

²⁾ Protokoll der Revisionskommission, pag. 62—66.

Dabei erhob sich zunächst die grundsätzliche Frage: soll zentralisiert werden oder nicht und wenn ja, nach welchem Maß haben die Kantone entschädigt zu werden? Einzig Basel-Stadt focht die geplante Vereinheitlichung an. Es bezweifelte, ob die Verwaltung durch die vorgeschlagene Neuorganisation in dem Maße gewinnen werde, wie man anzunehmen geneigt sei. Gegenüber dem Auslande werde die Eidgenossenschaft allerdings eine bessere Stellung einnehmen, allein im Innern ließen sich gegen eine zentralisierte Administration nicht unwesentliche Bedenken anführen:¹⁾ „Die Postverwaltung, wolle sie anders ihrem Begriffe entsprechen, müsse die eigentlichen Lokalbedürfnisse und Verhältnisse berücksichtigen, und es sei dies eben nur insofern möglich, als die Handelswelt einen unmittelbaren Einfluß auf die Administration und die zunächst beteiligte Klasse der Bevölkerung auch ein Wort mitzusprechen habe. Es lasse sich ferner nicht leugnen, daß die Beamten der Eidgenossenschaft in viel unabhängigeren Verhältnissen sich befinden und unter keiner so genauen Kontrolle stehen werden, als die gegenwärtigen Beamten, welche von den Behörden speziell beaufsichtigt werden könnten. Es werde nach und nach ein Polizeibeamtenstaat sich entwickeln, welcher weniger die Befriedigung des Publikums, als die Hebung seiner Standesinteressen im Auge haben dürfte. Eine solche Bureaukratie widerspreche aber den Ansichten und Neigungen unseres Volkes, welches einen Werth darauf lege, einen direkten Einfluß auf solche Zweige der Verwaltung auszuüben, bei denen es ebenfalls unmittelbar beteiligt erscheine.“ Anstelle der beabsichtigten Zentralisation schlug Baselstadt dagegen vor, in Übereinstimmung mit Art. 20 von 1832 den Artikel so zu fassen: „Dem Bunde 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 Auslande, soll auf dem Wege des Konkordates das Weitere eingeleitet werden.“²⁾ Diesen Antrag unterstützten jedoch neben Basel nur drei Kantone, nämlich Graubünden, Tessin und Genf. Neuenburg behielt sich das Protokoll offen.

Man war doch allgemein auf eine Zentralisation gefaßt und suchte nur bei der Entschädigungsfrage für seinen Kanton möglichst viel zu erhalten. Bei der Behandlung dieser Angelegenheit setzte denn auch die Diskussion weit kräftiger ein. Namentlich für die Wahl der Jahre als Grundlage der Ablösungsberechnung brachten die Stände die verschiedensten Möglichkeiten vor. Im Vordergrund standen die Vorschläge von Freiburg, den Durchschnittsertrag von 1841 bis 1846 zu nehmen, Zürich die Jahre 1845, 1846 und 1847 zu wählen, jedoch in der Meinung, daß diejenigen Kantone, welche sich im letzten Jahr in einer ungünstigen Lage

¹⁾ Abschied 1847, Bd. IV, pag. 232.

²⁾ Abschied 1847, Bd. IV, pag. 230.

befanden, statt 1847 das Jahr 1844 anrechnen können; Baselstadt beantragte den Kantonen die jährliche Durchschnittssumme des Reinertrages zu geben; während Aargau befürwortete, den Ständen aus dem Reinertrag die Durchschnittssumme des Gewinnes zu verabfolgen, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen bezogen hatten. „Sollten die Einnahmen dazu nicht reichen, so werden sie nach dem Verhältnis dieser Durchschnittssumme unter den Kantonen verteilt. Ein Überschuß fällt in die Bundeskasse.“¹⁾ Uri regte an, die Entschädigung für das Postregal in einer einmaligen Aversalsumme den Kantonen auszubezahlen.²⁾ Solothurn stellte in den Beratungen nie einen besondern Antrag, stimmte aber stets gegen die Versuche, auch das ungünstige Jahr 1847 als Durchschnittsjahr anzunehmen.

Im weitem verbreitete sich die Diskussion über die Frage, wie die Kantone, welche die Post verpachtet, oder vom Postwesen noch nichts bezogen hatten, zu behandeln seien, und ob der Bund das kantonale Postmaterial zu übernehmen habe. Die diesen Problemen gegebene Lösung ergibt sich aus Art. 33 der neuen Verfassung, der in der Schlußabstimmung von 15 Ständen, worunter auch Solothurn, angenommen wurde:³⁾

„Art. 33. Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen 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 3 Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen auf ihrem Kantonalgebiete bezogen haben. Wenn jedoch der reine Ertrag, welchen der Bund vom Postwesen bezieht, für Bestreitung dieser Entschädigung nicht hinreicht, so wird den Kantonen das Mangelnde nach Verhältnis der festgesetzten Durchschnittssumme in Abzug gebracht.
 - b) Wenn ein Kanton unmittelbar vom Postwesen noch gar nichts oder infolge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrages bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete demjenigen Kanton, der dasselbe gepachtet hatte, erweislicher-

¹⁾ Abschied 1847, Bd. IV, pag. 230.

²⁾ Abschied 1847, Bd. IV, pag. 235.

³⁾ Burckhardt, Kommentar der Schweiz. Bundesverfassung, pag. 338.

maßen rein ertragen hat, so sollen solche Verhältnisse bei der 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 Gebäulichkeiten gegen Entschädigung entweder als Eigentum oder aber nur mietweise zur Benutzung zu übernehmen.“

Zur Ausführung dieses Artikels setzte die Bundesversammlung am 28. November 1848 die Übergangsbestimmungen fest,¹⁾ wonach die Post vom 1. Januar 1849 an auf Rechnung der Eidgenossenschaft übernommen werden und die in den Kantonen bestehenden gesetzlichen und üblichen Einrichtungen bis zu ihrer definitiven Regelung in Kraft bleiben sollten. Die Behörden und Beamten hatten die gleichen Rechte auszuüben und zu erfüllen, die ihnen von Kantons wegen übertragen worden waren.

Vom 4. Juni 1849 datiert das Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung,²⁾ welche die Schweiz in elf Postkreise gliedert. Solothurn teilte man dem 5. Kreis Basel zu, mit Ausnahme der auf dem rechten Aareufer liegenden Gemeinden des Bezirkes Olten, die dem 6. Kreis Aarau zugewiesen wurden. Das Gesetz vom 4. Juni betreffend das Postregal³⁾ überträgt dieser Anstalt als ihr allein zustehende Geschäfte: die regelmäßige Beförderung von Personen, Briefen, Paketen und Geld. Also das, was in Solothurn bereits seit der Mediation in den Bereich der Postverwaltung fiel. Am 8. Juni erfolgte die Veröffentlichung des neuen Taxgesetzes.⁴⁾ Es stellte die Tarife nach dem Gewicht und der Entfernung auf. Letztere mußte nach der kürzesten Poststraße, die vom Aufgabebis zum Empfangsbureau führt, bemessen werden, was unter den kantonalen Verwaltungen recht

¹⁾ Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849, pag. 143 und 243—252.

²⁾ Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849. Beilage zu Nr. 5, pag. 5—11 (Entwurf); Beilage zu Nr. 12, nach pag. 1—14 (Botschaft); Bundesblatt 1849, Band II, pag. 109 ff. (Gesetz).

³⁾ Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849. Beilage zu Nr. 5, nach pag. 150 (Entwurf); Beilage zu Nr. 7, nach pag. 174 (Botschaft); Bundesblatt 1849, Band II, pag. 102 ff. (Gesetz).

⁴⁾ Schweiz. Bundesblatt 1848 bis 1849. Beilage zu Nr. 13, nach pag. 258 (Entwurf); Beilage zu Nr. 13, pag. 7, nach pag. 258 (Botschaft); Bundesblatt 1849, Band II, pag. 115—122 (Gesetz).

Dieses Gesetz brachte für den interkantonalen Verkehr ganz bedeutende Taxverbilligungen. Die solothurnischen Verhältnisse ergeben

oft nicht geschah. Für die Briefe waren 4 Entfernungsstufen vorgesehen, wovon die erste bis 10 Stunden, die letzte über 40 Stunden reichte.

Um die Liquidation der kantonalen Postverwaltungen durchzuführen, wurde eine Kommission bestellt, welche mit den Bundesbehörden die Ablösungssummen und den Wert des zu übernehmenden Postmaterials zu ermitteln hatte. Durch Kreisschreiben vom 23. Dezember 1848 lud der Bundesrat das solothurnische Finanzdepartement ein, die Berechnung des Durchschnittsertrages nebst den geltenden Gesetzen und Verordnungen einzusenden. Der betreffende Teil der Erwiderung lautet:¹⁾ „Wir geben uns die Ehre Ihnen hiemit die Generalrechnungen unserer Postverwaltung nach unsern hierseits eingeführten Rechnungsjahren, die im allgemeinen von April zu April gehen, zu übermachen, und zwar von den Jahren:

1844/45	mit einem Reinertrag von Fr.	9'210.34
1845/46	„ „ „ „ „	7'987.06
1846/47	„ „ „ „ „	5'548.15 ²⁾

Total Fr. 22'745.55

sich aus der beiliegenden Tabelle. (Zusammengestellt nach der Tabelle I im Bundesblatt 1849, Band II.)

Von Solothurn nach:	Taxe vor 1849 in Rp.	Taxe nach 1849 in Rp.	Von Solothurn nach:	Taxe vor 1849 in Rp.	Taxe nach 1849 in Rp.
Aarau	10	5	Herisau	25	15
Altdorf	15	10	Lausanne	20	10
Appenzell	30	15	Liestal	10	10
Baden	15	10	Luzern	10	10
Basel	10	10	Neuenburg	10	10
Bellinzona	30	15	Schaffhausen . . .	15	10
Bern	5	5	Schwyz	15	10
Burgdorf	5	5	Sitten	20—30	15
Chur	25	15	Stans	15	10
Frauenfeld	20—22 ^{1/2}	10	Thun	10	10
Freiburg	10	10	Vevey	15—20	10
St. Gallen	25	15	Winterthur	20	15
Genf	25—27 ^{1/2}	15	Zug	15	10
Glarus	25	15	Zürich	20	15

Trotzdem Solothurn in den letzten Jahren des Staatsbetriebes einen billigen Tarif hatte, konnten jetzt doch wesentliche Herabsetzungen erzielt werden, was sich namentlich aus dem Wegfall der verschiedenen Transitgebühren und einer nach gleichen Grundsätzen aufgestellten Berechnung erklärt.

¹⁾ Bundesarchiv Bern, Aktenband: Übernahme der Posten durch den Bund.

²⁾ Diese Abnahme des Reinertrages wurde durch die Einführung von Verkehrsverbesserungen (namentlich des Fußbotenverkehrs) verursacht.

Durchschnittsertrag Fr. 7'581.85, ferner ein Verzeichnis der Postbeamten unseres Kantons mit Angabe ihres jährlichen Gehaltes von zusammen Fr. 14'000.—, worunter jedoch die Besoldung des Postkontrolleurs Herrn Wirz mit Fr. 1'100.— nicht mitgerechnet ist, da derselbe als erster Departementssekretär seinen Gehalt bis dahin direkte aus der Staatskasse zu beziehen hatte.“ Somit betrug der Durchschnittsertrag für die Berechnung der Entschädigung Fr. 7'581.85. Mit Schreiben vom 19. Juli 1849 zog jedoch der Bundesrat Fr. 529.89 ab, als Betrag der Porti, die in den solothurnischen Rechnungen, weil vom Staat getragen, als Einnahmen gebucht wurden. Solothurn wandte gegen diese Reduktion nichts ein, vorausgesetzt, daß bei allen Kantonen auf gleiche Art vorgegangen werde.¹⁾ Später verlangte das Postdepartement, um die Rechnungen mit den übrigen Kantonen gleichzustellen, daß noch ein billiger Mietzins für die Postgebäude ausgemittelt und vom Reinertrag abgezogen werde. Infolge nachträglicher Berechnungen und Verminderungen betrug die erste entrichtete Entschädigung nach dem Rechenschaftsbericht 1850 bloß Fr. 5'024.18 (Budget Fr. 6'300.—). Er erblickt den Grund dieser Abweichung darin, daß einerseits in der Durchschnittsberechnung die Mietpreise der Postlokale und die vom Staat getragenen Porti nicht abgezogen waren, und sich andererseits das finanzielle Ergebnis der schweizerischen Postverwaltung viel ungünstiger gestaltete, als die nach der Bundesverfassung ausgemittelte Skala der Anteilsumme der Kantone auswies. Als 1851 nur Fr. 5'644.89 ausbezahlt werden konnten, wurde die Regierung durch den Kantonsrat eingeladen: „die Durchschnittsberechnung über Postentschädigung zu untersuchen und nach Erfinden der betreffenden Bundesbehörde geeignete Reklamationen einzureichen und dem Kantonsrat in nächster Sitzung darüber Bericht zu erstatten.“²⁾ Auf den Vorschlag des Finanzdepartementes schrieb man an den Bundesrat:³⁾ „Durch Beschluß des Kantonsrates vom 30. Dezember allhier sind wir veranlaßt worden die Berechnung über die von der Eidgenossenschaft an unsern Kanton zu leistenden Entschädigungen einer nochmaligen Prüfung zu unterwerfen. Wir nehmen die Freiheit Ihnen das Ergebnis der von unserm Finanzdepartement vorgenommenen Untersuchungen mitzuteilen. Nach unserer Ansicht beträgt die für Abtretung des Postregals an uns jährlich zu leistende Summe in alter Währung Fr. 7'343.65, also Fr. 335.43 mehr als die bisherige Berechnung. Wir ersuchen Sie, Sie möchten auch Ihrerseits die Sache nochmals untersuchen, und wenn Sie, wie wir hoffen, unsere Bemerkungen richtig finden, uns die richtige Summe zugut schreiben, umsomehr, da seinerzeit die Berichtigung allfälliger Differenzen, die sich aus der Verschiedenheit der Rechnungsepochen ergeben könnten, von uns vorbehalten und uns von

¹⁾ R. M. 1849, pag. 692.

²⁾ Protokoll des Kantonsrates 1851, pag. 312.

³⁾ R. M. 1852, pag. 497.

Ihnen zugestanden worden sind.“ Die endgültige Regelung der Ablösungssumme traf der Bundesrat durch den Entschädigungsvertrag vom 24. Juli 1852, wodurch die an Solothurn zu leistende Vergütung auf Fr. 10'490.93 neuer Währung festgesetzt wurde.¹⁾ Reichte aber einmal der Reinertrag der schweizerischen Postverwaltung nicht aus, dann mußte man sich einen Abzug gefallen lassen. Der Bundesbeschluß vom 20. Januar 1860 machte es jedoch zur Regel, daß die frühern unzureichenden Jahresergebnisse durch spätere Überschüsse ausgeglichen wurden. So führen die solothurnischen Staatsrechnungen von 1855 eine Abfindung von Fr. 8'530.14 an; 1858: Fr. 9'462.27; 1860 zahlte der Bund samt den Restbeträgen Fr. 16'744.50 aus. Die Entschädigungspflicht fiel bei der Totalrevision der Verfassung von 1874 weg. Es war dies eine Folge des neuen Finanzausgleichs zwischen Bund und Kantonen, der ihnen die materiellen Lasten des Militärwesens abnahm.²⁾

Am 19. Januar 1849 übermittelte das Finanzdepartement der Generalpostdirektion das Inventar³⁾ über das abzutretende Material, das nach unparteiischer Schätzung einen Wert von 18'117.48 Franken hatte. Sie verweigerte jedoch die Abnahme einiger älterer Mobilien und Bureaugerätschaften. Infolge stattgefunderer Unterhandlungen — wobei namentlich der Preis der Postwagen heruntersgesetzt wurde, — stellte sich die zu entrichtende Entschädigung auf:

Mobilien und Gerätschaften	Fr. 5'725.29
Fuhrwerke	„ 8'608.43
	Fr. 14'333.72

Der Bund übernahm auch provisorisch die bisher kantonalen Beamten in seine Dienste. Mit Schreiben vom 7. Dezember 1848⁴⁾ ersuchte er den Regierungsrat „allen Postbeamten und Angestellten anzuzeigen, daß sie vom 1. Januar 1849 an provisorisch im Dienste der Eidgenossenschaft stehen und daß die Zentralbehörden freie Hand sich vorbehalten, sowohl bei Einführung der neuen Organisation das Personal nach Gutfinden zu bestellen, als auch in der Zwischenzeit bis dahin beliebige Änderungen eintreten zu lassen. Ferner ist auch sämtlichen dortigen Bürgen anzuzeigen, daß ihre Sicherheitsleistung von dem Kanton auf die Eidgenossenschaft übergehe und zu Gunsten derselben als fortbestehend betrachtet werde.“ Dasselbe galt ebenfalls für alle diejenigen, welche mit der bisherigen kantonalen Postverwaltung im Vertragsverhältnis standen.

Am 24. Februar 1849 erkundigte sich das Postdepartement über die Gebäulichkeiten, welche bis dahin dem Postdienst zur Verfügung standen und verlangte namentlich Auskunft, ob sie

¹⁾ R. M. 1852, pag. 755 und 762, Staatsrechnung von 1852.

²⁾ Fleiner, Das Bundesstaatsrecht der Schweiz, pag. 500. Burckhardt, op. cit., pag. 339.

³⁾ R. B. 1849, pag. 197.

⁴⁾ P. A. Bd. V.

im Staats- oder Privatbesitz seien und ob man sie weiter verwenden könne. Im Kanton Solothurn gab es aber außer dem Zentralbureau und der Wagenremise keine andern der Verwaltung gehörenden Lokale; denn die Verwalter mußten selber für geeignete Bureaux besorgt sein. Trotzdem der Regierungsrat bereit war, der eidgenössischen Post sein altes Posthaus gegen billige Miete zu überlassen, zog sie es vor, „statt der gegenwärtigen auf einer Nebengasse von jedem Gasthofe entfernten Lokalität, zu der man nur mit Verspätung und der steilen Gassen wegen, mit Mühe fahren könne“ in der Hauptgasse ein neues zu mieten.¹⁾

Untersuchen wir den Einfluß der Zentralisation auf den solothurnischen Postverkehr: Für die Verteilung der Korrespondenzen im Innern des Kantons brachte sie zunächst im wesentlichen keine Besserung. Ja, das Postdepartement hob sogar, in Verkennung der örtlichen Verhältnisse, die direkte Verbindung der Amtei Dorneck-Thierstein mit Basel und die Ablage in Egerkingen auf. Die energische Einsprache der betreffenden Gemeinden, unterstützt vom Regierungsrat bewirkte aber, daß diese Verfügungen wieder rückgängig gemacht wurden.²⁾ In der Folgezeit begnügte sich dann die schweizerische Postverwaltung damit, den Fußbotendienst auf Grund der kantonalen Verordnung vom 5. April 1848 zu erweitern, wenn derartige Gesuche an sie gelangten. Zu Beginn der Fünfzigerjahre reichten zahlreiche Ortschaften beim Bundesrat Petitionen ein, damit die zweimal wöchentliche Briefvertragung vermehrt würde. Das Finanzdepartement empfahl jeweils solche Wünsche mit dem Hinweis³⁾ „als wir durch unsere Verordnung vom 5. April 1848 einen allgemeinen Botendienst anordneten, sahen wir wohl voraus, daß eine zweimalige Verbindung in der Woche nicht überall genügen werde, wesmaßen auch in § 1 gesagt wird, es soll wenigstens eine zweimalige Verbindung eingeführt werden. Da aber das Institut in seiner jetzigen Institution neu war, so zogen wir vor, gleichsam probeweise, nur wenige Tage zu bestimmen, und je nach Umständen und Bedürfnis später eine Vermehrung eintreten zu lassen. Wir ersuchen Sie, Sie möchten, von gleichen Ansichten ausgehend den gestellten Begehren entsprechen.“ So erhielten denn allmählich die Dörfer in den Bezirken Bucheggberg, Kriegstetten und Thierstein wöchentlich dreimalige Botenverbindungen.⁴⁾

Im übrigen aber bestand in diesem Verteilungsdienst ein gesetzwidriger Zustand. Der Bundesrat führte in seiner Botschaft an die Bundesversammlung über das Posttaxengesetz⁵⁾ aus „gegen Entrichtung dieser Taxe wird jedem Adressaten der Brief in seine Wohnung gebracht und eine besondere Bestellgebühr darf nicht

1) P. A. Bd. V.

2) R. B. 1849, pag. 197.

3) R. M. 1850, pag. 851 und 852.

4) R. M. 1851, pag. 71, 494 und 1001, R. M. 1852, pag. 175.

5) Bundesblatt 1848 bis 1849, I. Beilage zu Nr. 13, nach pag. 258, pag. 12.

bezogen werden.“ Diese Anordnung wurde in Solothurn jahrelang nicht erfüllt. Nach § 5 der erwähnten Verordnung mußten nämlich die Dörfer für die Vertragung der Korrespondenzen selber sorgen. Jene stellten auf Kosten der Gemeindegasse einen Briefträger an, oder wo sie dessen Lohn nicht tragen wollten, durfte er sich für seine Mühe durch Bezug einer Extrabestellgebühr indirekt schadlos halten. Auch unter der eidgenössischen Post dauerten diese Verhältnisse fort, wodurch sich das Porto entgegen den Bestimmungen des Bundesgesetzes erhöhte. Erst mit dem 1. November 1854 entschloß sie sich, den Bestelldienst auf ihre Kosten zu übernehmen, sodaß von nun an die Briefe zu der vom Absender entrichteten Taxe ins Haus geliefert wurden.¹⁾ In den folgenden Jahrzehnten war die Postverwaltung bestrebt, die Briefvertragung den stets wachsenden Verkehrsbedürfnissen anzupassen, die Speditionsverhältnisse der einzelnen Poststellen zu verbessern, und die Zahl der letztern zu erhöhen, wenn dazu Anregungen gemacht wurden.

Was das Kurswesen anbelangt, so lud die Generaldirektion das Finanzdepartement ein, hinsichtlich der neuen Einrichtungen allfällige Wünsche für Verbesserungen mitzuteilen. Am 2. Januar 1849 stellte es nachstehendes Verkehrsprogramm auf:²⁾

- „1. Direkte Verbindung von Solothurn über Basel statt über Aarau für Briefe, Pakete und Valoren nach und von Baden, Württemberg usw.
2. Instration nach der kürzesten Linie wenigstens eines der Bern-Zürcher-Wagen über die ebene Straße von Aarburg, Olten und Schönenwerd, statt über die Kreuzstraße, den Strigelberg und Entfelden nach Aarau.
3. Hienach wenigstens zweispänniger Kurierdienst statt des bisher nur einspännigen zwischen Solothurn und Olten, dann aber in Coinzidenz mit dem Zürcher und Luzerner Tagwagen.
4. Fortsetzung des Solothurn-Aarau-Wagens bis Neuenburg ohne Wagenwechsel und mit Coinzidenz in Neuenburg mit dem Wagen von und nach Yverdon und Lausanne.
5. Nachtwagendienst zwischen Bern und Basel über Solothurn statt über Herzogenbuchsee und somit Aufhebung des kleinen Nachtdienstes zwischen Solothurn und Dürrmühle.
6. Postwagen zwischen Solothurn und Biel in Verbindung mit dem Dampfschiff, statt des bisherigen Omnibus und zu allfälliger Benutzung des Nachtwagens nach Basel.
7. Direkte Verbindung zwischen Solothurn und Freiburg über Büren, Aarberg und Murten, und somit Aufhebung des kleinen Dienstes zwischen Solothurn und Büren.“

Die Postverwaltung entsprach der ersten Anregung ohne weiteres, sodaß die Briefe aus Süddeutschland, deren Vermittlung

¹⁾ Maurer, 60 Jahre Schweizerischen Postdienstes, pag. 44 und 45.

²⁾ R. B. 1849, pag. 197 und 198.

sich Aargau bei der Auflösung der Betriebsgemeinschaft auszubedingen wußte, rascher bezogen werden konnten. Dem zweiten Begehren kam sie insofern entgegen, als mit Anfang Februar 1850 der Olten=Aarau-Kurs so eingerichtet wurde, daß er in Aarau Anschluß an den Zürcher und Berner Tagwagen hatte, was Aarau früher stets verweigerte.¹⁾ Eine direkte Verbindung mit Freiburg konnte nicht durchgesetzt werden, immerhin entschloß sich das Postdepartement, den Verkehr zwischen Freiburg und Solothurn so zu erleichtern, daß der bisherige Kurs nach Aarberg bis Murten ausgedehnt und dort ein sofortiger Anschluß hergestellt wurde.²⁾ Den andern Anregungen gegenüber verhielt es sich trotz wiederholter Ermahnungen von Seiten des Finanzdepartementes ablehnend. Dagegen berücksichtigte die Postverwaltung ein Gesuch der Talgemeinden vom Januar 1852 dahingehend, daß zwischen Münster und Balsthal ein Postkurs geschaffen werde:³⁾ „die häufigen Verbindungen, die zwischen Münster und den umliegenden Orten einerseits und Balsthal und Önsingen anderseits stattfinden, und dann vorzüglich der Umstand, daß die zusammengehörenden Eisenwerke in der Klus und jene von Choindez sozusagen in täglichem Verkehr sind, berechtigen zu der Erwartung, daß die Kosten durch die Einnahmen nahezu gedeckt werden könnten.“ Dem Begehren wurde durch Einrichtung eines einspännigen Wagens entsprochen.⁴⁾ Im übrigen verkehrten die großen Diligencenkurse, deren Organisation wir unter dem kantonalen Staatsbetrieb besprochen haben, unverändert weiter.

Eine einschneidende Umwälzung für den Postverkehr brachte der Eisenbahnbau. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts begann man sich in der Schweiz eifrig mit dieser Angelegenheit zu befassen, und es währte nicht allzulange, bis zwischen wichtigen Verkehrsknotenpunkten Schienenstränge gelegt wurden. Auch in Solothurn begünstigte man den Bau des neuen Beförderungsmittels. Am 1. Juni 1857 eröffnete die schweizerische Zentralbahn den Betrieb auf der Strecke Herzogenbuchsee=Solothurn=Biel. In Herzogenbuchsee hatte man Anschluß an die Linie Bern=Olten=Aarau. Zwischen Basel=Olten=Luzern baute man ebenfalls eine Eisenbahn. Am 19. Dezember 1854 wurde die Linie Basel=Liestal vollendet, am 1. Juni 1855 Liestal=Sissach und am 1. Mai 1857 Sissach=Läufelfingen. Von da beförderte man die Reisenden bis zur Vollendung des Tunnels per Omnibus über den untern Hauenstein nach Olten, von wo die Fahrt mit der Eisenbahn vorläufig bis Emmenbrücke fortgesetzt werden konnte. Um in die Stadt Luzern zu gelangen, mußte man wieder einen Omnibus benützen.⁵⁾

¹⁾ R. M. 1850, pag. 482.

²⁾ R. M. 1850, pag. 252 und David Bürkli, Der Reisebegleiter für die Schweiz 1857, pag. 29.

³⁾ R. M. 1852, pag. 48/49.

⁴⁾ R. M. 1852, pag. 279.

⁵⁾ David Bürkli, Reisebegleiter für die Schweiz 1857/1858.

Dieser Eisenbahnbau hatte für den solothurnischen Postwagenverkehr die nachteiligsten Folgen. Er bereitete den großen Durchgangsposten ein Ende, ohne daß man dabei für die lokalen Anforderungen genügende Fahrgelegenheiten geschaffen hätte. Mit der Eröffnung der Linie Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel mußte der Diligencenkurs Solothurn-Biel-Neuenburg eingestellt und die Postsachen der Bahn anvertraut werden. Als die Zentralbahnstrecke Basel-Liestal-Sissach dem Betrieb übergeben wurde, hob man den Bern Basel-Kurs über Balsthal auf und ersetzte ihn durch einen Wagen von Solothurn nach Liestal mit Anschluß an die Eisenbahn. Auch die Solothurn-Olten-Aarau-Post verkehrte nur noch bis Olten. Um den Verkehr mit Bern aufrecht zu erhalten, richtete man einen Postwagen nach den Bahnstellen Burgdorf und Schönbühl ein.

Wenn auch diese Verbindung der Postkurse mit den Eisenbahnen für den Transit eine befriedigende war, so brachte sie doch für den innern Verkehr empfindliche Nachteile. Die Abgangs- und Ankunftszeiten¹⁾ — namentlich der Balsthaler- und Oltenerpost — waren dermaßen ungünstig festgesetzt — sie verließen nämlich die Stadt Solothurn am Abend und kamen am Morgen früh wieder zurück, — daß sie die Leute aus Solothurn und den obern Amteien zu ihren Reisen ins Tal und Gäu nicht benützen konnten. Ausgenommen wenn sie des Abends hin- und entweder am andern Morgen zurückreisten oder die Heimkehr um 24 Stunden verschoben. Da sich aber von allen Seiten gegen diesen mißlichen Fahrplan Klagen erhoben, stellte die Regierung beim Bundesrat neuerdings das Gesuch:²⁾ „Es möchte ihm gefallen, den innern Verkehr dadurch besser zu berücksichtigen, daß er für eine tägliche zweimalige Verbindung zwischen Solothurn und Balsthal und Solothurn-Gäu-Olten Sorge trage. Es wurde dieses unseres Erachtens billige Begehren durch Hinweisung auf die vor Übergang der Posten an den Bund in fraglichen Richtungen bestandenen zweimaligen Kursverbindungen, sowie mit Hinweisung auf Art. 33 der Bundesfassung und Art. 4 des Bundesgesetzes vom 29. Mai 1849 begründet. Der Regierungsrat war dabei weit entfernt, kostspielige Kurseinrichtungen zu verlangen, zumal er die bestimmte Erklärung abgab, daß die Regierung für einstweilen sich mit einer zweiten einspännigen Kurseinrichtung begnügen würde, wenn damit die Beiwagenpflicht verbunden sei.“ Der Bundesrat wies jedoch das Begehren aus finanziellen Gründen ab. Das Finanzdepartement

¹⁾ Von Solothurn nach: Aarberg 6.30—9.40 v. R. 3.20—6.30 n. Balsthal 8.20—10.30 n. R. 3.55—5.55 v. Burgdorf 6.10—9 v. R. 5.15—8.05 n. Murten 6.30—11.45 v. R. 1.15—6.30 n. Olten 3.45—7.15 n. R. 5.30—8.40 v. Schönbühl 6.40—9.15 v. R. 4.55—7.20 n. Die Zahl vor einem Strichchen (—) bezeichnet den Abgang von Solothurn nach der betreffenden Station. (v. = vormittags; n. = nachmittags). Die Zahl nach dem Strichchen die Ankunft am Verbindungsort. (R. = retour.) David Bürkli, Der Reisebegleiter 1857, pag. 29 und 1858, pag. 30.

²⁾ R. B. 1857, pag. 36 und 37.

ließ es aber nicht bei diesem Entscheide bewenden, sondern erneuerte sein Anliegen mit der Erklärung, daß Solothurn, falls demselben nicht entsprochen würde, es in seiner Pflicht erachte, die Frage über den Umfang der Verpflichtungen des Bundes durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen. Doch wünsche man, ehe die Regierung zu diesem äußersten Mittel Zuflucht zu nehmen gezwungen wäre, die Sache an einer Konferenz zu besprechen. Sie wurde bewilligt und zwischen dem Vorsteher des schweizerischen Post- und Baudepartementes und dem Leiter des solothurnischen Finanzdepartementes abgehalten, ohne daß jedoch zwischen ihnen eine Verständigung zustande kam.¹⁾

Trotzdem die Regierung infolgedessen die frühern Gesuche zur Errichtung innerer Fahrpostverbindungen erneuerte, trat der Bundesrat auf solche Reklamationen nicht ein. Verschiedene Beschwerden, die von Solothurn, aus dem Gäu und der Amtei Dorneck-Thierstein an die Regierung gelangten, zeigten deutlich, daß die Bevölkerung derartige, den Verkehr hemmende, Übelstände tief empfand. Die Ursachen, welche der Bundesrat für seinen abschlägigen Bescheid anführte, lagen in der zu geringen Rentabilität der Post im allgemeinen, speziell aber in dem unbedeutenden Ertrag der solothurnischen Fahrpostkurse und in dem mutmaßlich weitem Ausfall, den der Fiskus durch die verlangte Verbesserung erleiden würde. Diese Begründung zur Abweisung des gestellten Begehrens erachtete der Regierungsrat als unzureichend. Denn der Bund habe mit der Zentralisation der Post auch gleichzeitig die Verpflichtung übernommen, mittelst seiner Einrichtungen dem Verkehr wenigstens in dem Maße zu genügen, in welchem die Kantone zur Zeit der Abtretung des Regals dem Publikum die Mittel zum Personen- und Warentransport darboten. Man erinnerte sich, daß in den letzten Jahren der kantonalen Verwaltung eine tägliche doppelte Fahrpost zwischen Solothurn-Gäu-Olten bestand, währenddem sie jetzt so ungünstig eingerichtet war, daß, wer sie nicht notgedrungen benützen mußte, sich andere Fahrgelegenheiten suchte. In der mangelhaften Organisation lag der Grund, weshalb die solothurnischen Kurse einen unbedeutenden Ertrag abwarfen. Um indessen den Bund, mit so geringen Opfern als möglich zu belasten, erklärte die Regierung von Solothurn neuerdings ausdrücklich, sie begnüge sich vorderhand mit einer zweimal täglichen Verbindung, sofern die Pflicht zur Lieferung von Beiwagen für Personen und Waren auf allen Poststationen anerkannt werde. Jedoch auch dieses Entgegenkommen vermochte nicht, die Haltung des Bundesrates zu ändern. Daß Solothurn noch nicht auf bundesgerichtliche Erledigung drang, erklärt sich aus den inzwischen eingetretenen politischen Zeitverhältnissen.²⁾

¹⁾ R. B. 1857, pag. 37.

²⁾ R. B. 1858, pag. 70/71.

Durch Beschluß vom 20. Dezember 1858 beauftragte der Kantonsrat die Regierung: „Keine Schritte beim h. Bundesrat zur Erlangung zweckmäßigerer Posteinrichtungen im Kanton unversucht zu lassen, und, wenn dem Begehren nicht sonst entsprochen würde, die Frage über den Umfang der Verpflichtungen des Bundes in dieser Angelegenheit schließlich durch das Bundesgericht entscheiden zu lassen.“¹⁾

Die Regierung kam dieser Aufforderung nach und erneuerte beim Bundesrat nochmals die frühern Beschwerden. Über den Erfolg der unternommenen Schritte und die weitere Entwicklung der Angelegenheit schreibt der Rechenschaftsbericht von 1859 folgendes:²⁾ „Wie diese Reklamationen vom h. Bundesrat aufgenommen wurden, ist uns offiziell zwar nicht bekannt, da uns weder von diesem, noch vom Schweizerischen Postdepartement ein darauf bezüglicher Entscheid zugekommen ist, indessen haben wir die Befriedigung, Ihnen mitteilen zu können, daß seit her wesentliche Verbesserungen in unseren Posteinrichtungen eingetreten sind. Es wurden nämlich die bisherigen Kurseinrichtungen vermehrt: durch einen neuen täglichen Einspännerkurs von Laufen nach Liestal über Nunningen und Büren; durch einen Zweispännerkurs — jetzt wieder Einspänner — von Dürrenmühle nach Olten. Ferner erlitten die bereits bestandenen Kurse diejenigen Umänderungen, nach welchen das verkehrsbedürftige Publikum schon längstens gerufen hatte.

Es hat der Kanton Solothurn nach dieser Reorganisation fünf tägliche einmalige Kurse:

Solothurn-Schönbühl; Solothurn-Murten; Balsthal-Liestal; Balsthal-Münster und Laufen-Nunningen-Liestal.

Die Organisation derselben ist folgende:

I. Tägliche Doppelkurse:

a) Morgenkurse:

Ein einspänniger Wagen fährt jeden Morgen von Solothurn nach Olten. Derselbe gibt in Önsingen die Reisenden, welche nach Münster oder über Waldenburg nach Liestal fahren wollen, ab; der Kurier, welcher nach Münster fährt, hat dieselben nach Balsthal zu bringen, wo sie sofort in der einen und andern Richtung weiterbefördert werden.

Morgens um die gleiche Stunde wie in Solothurn, geht je ein zweispänniger Wagen von Mümliswil und ein Einspännerkurs von Olten nach Dürrenmühle ab, dort nimmt der Wagen, welcher von Mümliswil kömmt, die Reisenden von Gäu-Olten auf und bringt sie nach Solothurn.

b) Abendkurse:

Ein zweispänniger Wagen fährt abends von Solothurn nach Mümliswil, gibt die Reisenden für Gäu-Olten in Dürren-

¹⁾ Protokoll des Kantonsrates 1858.

²⁾ R. B. 1859, pag. 184, 185 und 186.

mühle ab, wo sie mit einem Einspannerwagen nach ihrer Bestimmung befördert werden. Ein einspänniger Wagen geht abends von Olten nach Solothurn, der in Önsingen die Reisenden, welche von Münster oder vom Waldenburger-tale herkommen, aufnimmt.

II. Täglich einmalige Kurse:

- a) Jeden Morgen fährt von Solothurn über Utzistorf nach Schönbühl und von Solothurn über Büren und Aarberg nach Murten je ein Einspannerkurs und kehrt des Abends nach Solothurn zurück.
- b) Ein Zweispännerwagen geht jeden Morgen von Balsthal nach Liestal, ein Einspannerwagen fährt von Balsthal nach Önsingen und kehrt nach Balsthal zurück, von wo er nach Münster fährt. Beide Kurse langen des Abends wieder in Balsthal an, von wo derjenige von Münster die Reisenden, Briefe und Valoren nach Önsingen zu bringen hat.
- c) Jeden Morgen fährt ein Einspannerwagen von Laufen über Zwingen, Büsserach, Nunningen und Büren nach Liestal, von wo er des Abends nach Laufen zurückkehrt.

Die sämtlichen Kurse sind so eingerichtet, daß sie auf ihren Endpunkten sich an die Eisenbahnzüge oder an die Posten anschließen. Auch ist für alle Kurse die Beiwagenpflicht anerkannt.

Wir erachteten, daß diese Einrichtungen für dermalen den solothurnischen Verkehrsbedürfnissen genügen dürften, weshalb wir auch uns verpflichtet hielten, dem h. Bundesrat über die getroffenen Einrichtungen unsere Zufriedenheit auszusprechen.“

Als 1861 die Ablösungssumme nicht voll ausbezahlt werden konnte, berichtete die Regierung dem Kantonsrat, daß sich der Ausfall in ihren Augen umso leichter verschmerzen lasse,¹⁾ „als wir bei der schweizerischen Postverwaltung das fortgesetzte Streben erblicken, durch Erstellung der erforderlichen Fahrposteinrichtungen den Verkehrsbedürfnissen zu genügen, wobei wir mit Vergnügen wahrnehmen, daß sie in neuerer Zeit auch dem Lokalverkehr ihre besondere Aufmerksamkeit geschenkt hat. So hat namentlich in letzter Zeit nebst den bestandenen Kursen nach Solothurn eine Fahrposteinrichtung zwischen Solothurn und Schnottwil, eine zweite zwischen Flüe und Basel und eine dritte zwischen Laufen und Basel über Dornachbrugg erhalten, welche Einrichtungen einem schon längst gefühlten Bedürfnisse Abhilfe leisteten. Wenn wir diesem Streben der schweizerischen Postverwaltung unsere vollste Billigung zollen, so geschieht es mit der vollen Überzeugung, daß nebst der sorgsamen Pflege der Briefposteinrichtungen nur die Begünstigung des Lokalverkehrs eines der wesentlichsten Mittel sei, die Ausfälle zu decken, welche die Erstellung des Schienenverkehrs dem schweizerischen Postregal

¹⁾ R. B. 1861, pag. 11.

verursacht hat. Hierbei muß aber unserer Ansicht nach für Erstellung der erforderlichen Lokalkurse gesorgt und es müssen die größeren Fahrposteinrichtungen auf das eigentliche Maß des Bedürfnisses reduziert werden.“

Solothurn hatte das erhalten, was es erstrebte. Dem durchgehenden Transit dienten die Eisenbahnen mit den günstigen Postwagenanschlüssen; für den Lokalverkehr mußten geeignete Dilingenverbindungen geschaffen werden. Diese gewannen mit der Ausdehnung des Schienennetzes immer mehr an Bedeutung. Als im Dezember 1876 die Gäubahn eröffnet wurde, die Posten von Solothurn nach Liestal und Olten verschwanden und die letzten Wagen auf dieser Strecke bekränzt und schwarz beflaggt fuhren, war es Sache der Postverwaltung, von den wichtigeren Gemeinden nach den Bahnstationen lokale Anschlußkurse zu organisieren.

So mußte sich die Post bestreben — anstatt wie früher selbst den Großteil des Reisendentransportes zu bewältigen — zwischen dem neuen Verkehrsmittel und den bedeutenderen abgelegenen Ortschaften zweckmäßige Verbindungen herzustellen. Diese Aufgabe hat sie denn auch restlos zu erfüllen vermocht.¹⁾

Die Übernahme der Post durch den Bund förderte die Weiterentwicklung dieses Transportmittels ungemein. Er allein erwies sich den Problemen gewachsen, die sich mit dem steigenden Verkehr immer mehr aufdrängten. Trotzdem die Stände an zahllosen Konferenzen dieselben Fragen behandelten, konnten sie infolge des engherzigen Geistes die Lösung nicht finden. Dem Bundesstaat blieb es vorbehalten, in die Postgesetzgebung und Verwaltung die notwendige Einheit zu bringen. Zwar kamen zu Beginn seiner Tätigkeit noch etliche Mißgriffe vor, die sich aus der Verkenning der lokalen Bedürfnisse erklären lassen. Doch konnte den Wünschen der betroffenen Kantone meistens entsprochen werden, sodaß sich nach und nach allen die Vorteile der Zentralisation zeigten. Unter der Leitung des Bundes ist die Post „seine populärste Einrichtung geworden, die in ihrer schlichten Geschäftsbesorgung bis in die abgelegensten Täler und höchsten Alphütten hinauf den Segen der Bundesverwaltung den Bürgern in Erinnerung bringt.“²⁾

¹⁾ Nach dem Schweizerischen Postkursbuch 1893/1894 (pag. 30/31) verkehrten in Solothurn folgende Fahrposten: Solothurn-Oberdorf; Solothurn-Niederbipp; Solothurn-Küttigkofen-Messen und Küttigkofen-Schnottwil; Solothurn-Goßliwil; Önsingen-Balsthal; Balsthal-Langenbruck; Balsthal-Mümliswil; Balsthal-Crémines; Egerkingen-Langenbruck; Olten-Lostorf. Mit der Eröffnung der Bahn Solothurn-Burgdorf am 26. Mai 1875 fiel natürlich auch die Post nach Schönbühl weg.

²⁾ Fleiner, Das Bundesstaatsrecht der Schweiz, pag. 500.

