

Olten als Verkehrsknotenpunkt in postalischer Sicht

Autor(en): **Rickli, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **16 (1958)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-658596>

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.

Olten als Verkehrsknotenpunkt in postalischer Sicht

von Ernst Rickli

Werfen wir einen Blick auf die Karte der Schweiz, so erscheint Olten als der natürliche Schnittpunkt der beiden großen transversalen Verkehrsverbindungen; der Verkehr Nord–Süd und umgekehrt überschneidet hier denjenigen auf der Längsachse West–Ost. Diese günstige Lage brachte Olten schon früh regen Transitverkehr. Um so mehr mag es überraschen, daß die Stadt als postalischer Verkehrsknotenpunkt erst verhältnismäßig spät Bedeutung erlangte.

Das hatte verschiedene Ursachen. Einmal müssen wir uns daran erinnern, daß die Post kein Verkehrsmittel ist, sondern eine Verkehrsanstalt, die stets auf die verschiedensten Beförderungsmittel und damit auf den Weg angewiesen war, den diese wegen der technischen Gegebenheiten, aber auch aus verkehrspolitischen Gründen usw. wählten. Das sehen wir heute z. B. recht eindrücklich beim Luftverkehr. Für die Stadt Olten wirkten sich zudem die verschiedenartigen Interessenkämpfe, die sich auch im Postwesen geltend machten, meistens nachteilig aus.

Die Anfänge des Postwesens gehen auf die Standesläufer zurück. Fast jeder eidgenössische Stand hatte seine amtlichen Boten, Läufer, die, wie heute noch die Weibel, ein Amtskleid in den Farben ihrer Stadt trugen und besonderen Schutz genossen. Die Zahl der Botengänge hing namentlich stark ab von der politischen Lage und war deshalb sehr ungleich. 1446 z. B. verzeichnete Solothurn 93 ankommende und abgehende Boten, 1465 waren es 223. In diesem Jahr erhielt ein Läufer von Solothurn nach Olten 8 Batzen als Botenlohn. Da Bern, Basel und Zürich schon im 15. Jahrhundert politische und wirtschaftliche Schwerpunkte bildeten, war zwischen diesen drei Städten der Botenverkehr entsprechend rege. Dabei suchten diese «laufenden Boten» den kürzesten Weg, der genügend Sicherheit bot. Zwischen Bern und Basel verkehrten sie über Balsthal und den Obern Hauenstein. Von Bern und Zürich gingen die Boten über Zofingen–Aarau–Lenzburg und blieben so bis in die Nähe von Zürich unter dem Schutze Berns. Zwischen Basel und Zürich verkehrten sie in der Regel über das Fricktal und den Bötzenberg, und die Basler Läufer, die über den Gotthard mußten, wählten vorzugsweise die Route über Brugg Richtung Zugersee. Olten lag also in einem Dreieck der wichtigsten Botenläufe, das seine Mauern nicht berührte. In die Stadt kamen daher vornehmlich die Boten von und nach Basel und Luzern sowie jene, die dem Jurafuß folgten.

Die erste organisierte Handelspost und öffentliche Postanstalt der Schweiz, das Lyoner Ordinarium der St. Galler Kaufleute, das von 1575 an regelmäßige Fußboten-Verbindung zwischen St. Gallen und der Messestadt Lyon herstellte, benützte die Route über Aarau–Aarburg–Solothurn. Wurde Olten selbst auch nicht berührt, so ging nun doch eine wichtige Postverbindung in unmittelbarer Nähe der Stadt vorbei und bot Anschlußmöglichkeiten, die in Aarburg hergestellt wurden.

Eine postalische Wende bedeutete das Jahr 1675, als Bern seinem Säckelmeister Beat Fischer das Postwesen in Pacht gab. Diese schloß auch den 1415 von den Bernern eroberten Aargau mit ein. Für Olten wirkte sich das ungünstig aus, weil Fischer seine Posten auf bernischem Gebiet verkehren ließ, um das Postregal möglichst weit auszudehnen und im Schutze der bernischen Obrigkeit zu bleiben. Für Basel zog er ebenfalls den Weg über Balsthal vor, und Richtung Zürich blieben seine Posten auf der alten Botenroute über Zofingen. Das änderte nicht, nachdem er 1691 zur bernischen auch noch die solothurnische Post in Pacht erhalten hatte. Sehr bald gingen die Fischer daran, das Postregal auf ihrem ganzen Gebiet durchzusetzen und sich

eine Monopolstellung zu sichern. Sie ließen die Boten der andern Stände wiederholt anhalten und ihre Briefsäcke beschlagnahmen; auf diese Weise störten sie die Botenläufe von St. Gallen, Zürich, Luzern und Basel empfindlich, obschon sie z. B. in einem Vertrag von 1677 den Zürichern und St. Gallern den Botenkurs Bern–Solothurn–Aarburg–Aarau–Lenzburg und weiter überlassen hatten. Gegen das Vorgehen der Fischer konnte nicht einmal die Tagsatzung etwas ausrichten. Die Folge war, daß die Boten der andern Städte immer mehr aus den bernischen Gebieten verdrängt wurden. St. Gallen und Zürich leiteten ihre Genfer und französische Post von 1702 bis 1708 sogar über das Fricktal–Basel–Pontarlier nach Genf, statt über Aarau–Solothurn wie vorher. Im sogenannten Hornusser-Traktat von 1703 zwischen Basel, Bern und Zürich einigte man sich, daß Basel die für die Gotthardroute bestimmten Sendungen über das Fricktal nach Zürich bringen ließ; das dauerte bis zur Helvetik, da das Traktat bei seinem Ablauf jeweilen erneuert und der Gotthardkurs von Zürich und Basel gemeinsam betrieben wurde. Als die Fischer 1713 Luzern einen Botengang nach Aarburg zusagten, wurde diesem Boten auf Grund des Hornusser-Traktates die Mitnahme der italienischen Post verboten. So hatte Olten über 80 Jahre an diesem wichtigen postalischen Transit keinen Anteil und auch keinen wesentlichen Postumschlag auf andere Routen. Diese Rolle fiel Aarburg zu.

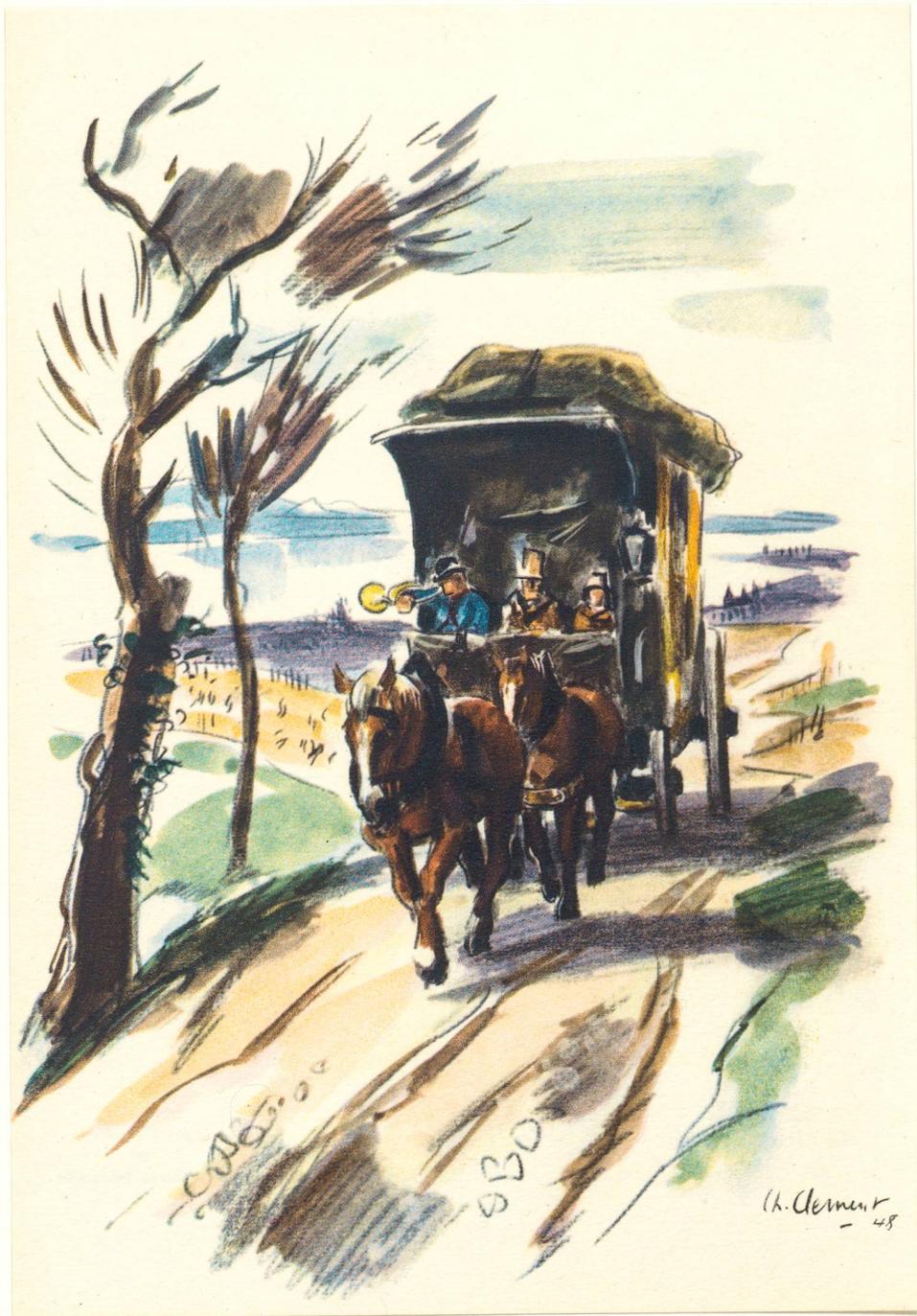
Aarburg war unmittelbar an der Grenze des bernischen Hoheitsgebietes und an einem wichtigen Übergang über die Aare, wo die Posten von Basel, Solothurn, Luzern, Aarau und Bern zusammentreffen konnten und wo leicht Anschluß an die beiden Kurse über die Kreuzstraße und Zofingen hergestellt werden konnte. Für die Fischer war das ein überaus günstig gelegener Auswechslungsort. Aarburg ist denn auch bereits im bernischen Postreglement von 1718 als Briefftaxpunkt erwähnt; ein Brief von Bern nach Aarburg kostete 4 Kreuzer, ein solcher nach Olten aber schon das Doppelte. Aarburg hatte also spätestens 1718 ein Postbureau. 1778 versah dort ein Aerni den Postdienst; zur gleichen Zeit finden wir in Zofingen einen Salchli und in Lenzburg einen Strauß als Postbesorger. Die Taxeinnahmen dieses Auswechslungsbureaus waren, wie schon angedeutet, Transitgebühren, die wohl zum größten Teil aus dem Verkehr von Solothurn her zuflossen. 1764 lieferte das Bureau Aarburg einen Einnahmenüberschuß von 391 Franken an das Hauptpostamt in Bern ab (Zofingen 1322, Aarau 3091 und Lenzburg 1187 Franken), 1780 verbuchte es 1183 Franken an Einnahmen und 427 Franken an Ausgaben, 1790 noch 842 bzw. 372 Franken. 1793 passierte zweimal wöchentlich ein Kurier, d. h. Reitbote, von Brugg nach Balsthal und kam, ebenfalls zweimal in der Woche, ein Bote von Basel nach Aarburg; einmal in der Woche ging sodann je ein Fußbote nach Lenzburg und Brugg. In den Gegenrichtungen bestand eine gleiche Anzahl von Kursen.

Die Helvetik war zu kurz, um wesentliche Änderungen zu verwirklichen. Olten hatte insofern Gelegenheit, seine Interessen besser zu verfechten, als der Stadtbürger und Arzt Josef Cartier, Mitglied des helvetischen Großen Rates, in die Kommission für das Regiegesetz gewählt worden war. Während die helvetische Regierung ihren Sitz in Aarau hatte, schickte sich diese Stadt an, zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt am Jurafuß zu werden. Olten rückte jetzt immerhin in den Bereich der verbesserten Posten, die Aarau über Solothurn mit der Westschweiz verbanden. Auch die Konkurrenz der Berner Postpächter mit den Gotthardkursen fiel weg.

Nach dem Zusammenbruch des helvetischen Einheitsstaates übernahm der neue Kanton Aargau das Postwesen in eigener Regie. Damit war die Postroute von Olten nach Luzern dem Einfluß der Fischerschen Postunternehmung in Bern endgültig entzogen, aber noch 1807 stellten die Boten von Basel und Luzern die Anschlüsse nach Zürich, Aarau und Bern nicht in Olten sondern in Aarburg her. Von 1818 bis 1827 verkehrte die Diligence Bern–Basel, im Zusammenhang mit dem Gotthardkurs, über die Oltener Route. Nachher wurde wieder der Obere Hauenstein bevorzugt. Im Jahr 1836 nahm die Post von Basel nach Italien, wie fast im ganzen 18. Jahrhundert, neuerdings den Weg über Zürich, nachdem kurz vorher wegen den Wirren im Baselland der Gotthardkurs über aargauisches Gebiet geleitet worden war. Erst 1842 kam zwischen den interessierten Kantonen ein Abkommen über den Gotthardkurs zustande, womit die Route über Olten endlich gesichert blieb. Aber auch dem Jurafuß entlang waren noch keine

Die Entwicklung zum postalischen Verkehrsknotenpunkt belegen auch folgende Zahlen: 1870 wurden in Olten 383 200 Sendungen aufgegeben. Bei einem Personalbestand von 9 Personen (1 Verwalter, 2 Beamte, 6 Uniformierte) entfielen vom Ortsverkehr, rein arithmetisch, 42 585 Sendungen auf eine Arbeitskraft. Im Jahre 1901 sank dieser Durchschnitt bei 1 253 000 Sendungen und 54 Arbeitskräften auf 23 204, d. h. der Anteil des Transits hatte ganz erheblich rascher zugenommen als der Ortsverkehr. Heute ist allein bei den Paketen das Verhältnis der in Olten aufgelieferten und der im Umlad manipulierten Sendungen schätzungsweise 1 : 10. Wieviele von den 2,3 Milliarden Sendungen und Aufträgen, welche die schweizerische Post 1956 bewältigte, überhaupt hier passierten, ist unbekannt. Es muß ein beträchtlicher Teil sein, denn es rollte Tag und Nacht im Durchschnitt ungefähr alle vier Minuten ein Posttransport auf den Schienen des Bahnhofes. Da war es vor hundert Jahren geruhsamer, als bloß alle 33 Minuten Post ankam oder wegfuhr.

1956 wurden in Olten rund 30,7 Millionen Sendungen zur Post gegeben, das sind ungefähr gleichviel wie die im Jahr 1853 in der ganzen Schweiz aufgelieferten Inlandsendungen, die zirka 30 Millionen erreichten. Dem Amt waren im letzten Jahr 187^{1/2} Arbeitskräfte zugeteilt, also bloß 15 Leute weniger als der ganze Postkreis Basel im Jahr 1852 beschäftigte. Olten hat sogar die Kantonshauptstadt Solothurn verkehrs- und personalmäßig bereits überholt und ist zu einem der wichtigsten Kreuzungspunkte des Postverkehrs unseres Landes geworden, derweil andere Orte, die früher eine Rolle spielten, fast in Vergessenheit zurückgedrängt worden sind.



H. Clermont
- 48

Diligencen-Idyll