

Die Postgemeinschaft mit dem Kanton Aargau

Objektyp: **Chapter**

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

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

PDF erstellt am: **14.08.2024**

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.

ZWEITER TEIL.

Die Postgemeinschaft mit dem
Kanton Aargau.

VIERTES KAPITEL.

Die Unterhandlungen mit den Nachbarständen und die Postgemeinschaft mit Aargau.

1833—1836.

Als bekannt wurde, daß Bern seine Posten in eigene Regie übernehmen wolle, mußten die Kantone, welche dieses Verkehrsmittel ebenfalls der Familie Fischer verpachtet hatten, darauf bedacht sein, daß nach der Verwirklichung jener Absicht, ihr Postbetrieb nicht unterbrochen oder gestört werde. War es doch einleuchtend, daß die Pächter mit der Auflösung des bernischen Arrondissements ihren Aufgaben kaum mehr wie bis dahin nachkommen konnten, namentlich wenn Bern noch versuchen sollte, den Verkehr zwischen den durch sein Gebiet getrennten Kantonen durch die Verweigerung des freien Transits zu erschweren. In dieser Situation boten sich neben einer weitem Verleihung des Regals zwei Möglichkeiten: Man verband sich mit einem Kanton, der bereits eine gut organisierte Post eingerichtet hatte, um die eigene gemeinschaftlich mit ihm zu verwalten, oder schritt zum reinen Staatsbetrieb über. Je nach der Bedeutung der Post und der Einsicht der Behörden in das Verkehrswesen wurde der eine oder andere Weg gewählt.

Was für Solothurn als das beste gewesen wäre, ergibt sich, wenn wir kurz dessen Stellung als Durchgangspunkt, seine sozialen und kulturellen Zustände in den dreißiger Jahren des 19. Jahrhunderts streifen.

Die geographische Lage des Kantons könnte auf den ersten Blick kaum günstiger gestaltet sein. Da stellt einmal der untere Hauenstein die natürliche Fortsetzung der Gotthardroute dar, welche, das Mittelland durchziehend, über solothurnisches Gebiet Basel zustrebt. In derselben Richtung verläuft der obere Hauenstein, der die Stände Bern und Basel auf dem kürzesten Weg verbindet. Für den Verkehr von der Ost- nach der Westschweiz fällt, dem Jura folgend, auf einer ziemlich langen Strecke solothurnischer Boden in Betracht. Aber die Tatsache, daß die wichtigsten Straßen über sein Territorium führen, darf nicht zu hoch eingeschätzt werden. Man muß nicht vergessen, daß jeder dieser Wege seinen Konkurrenten hatte; infolgedessen konnte Solothurn stets umgangen werden. Und darin liegen bedenkliche Nachteile.

Dem untern Hauenstein ist das Fricktal, dem obern das Münster- und Delsbergertal ein unerwünschter Rivale. Auch der westöstlichen Route kann jederzeit ausgewichen werden. Da sie durch das bernische Bipperamt getrennt wird, war Bern stets in der Lage, den weitem Transit zu unterbinden, oder es hatte die andere Möglichkeit, den durchgehenden Verkehr durch Gewährung von Vorteilen und raschen Transportes von der Strecke Aarau-Olten-Solothurn auf die ihm günstigere Murgenthal-Burgdorf-Bern abzulenken.¹⁾ Solange die Kantone, durch welche diese Verbindungen führten, unter derselben Postadministration standen, machte sich eine Konkurrenz der erwähnten Wege selten bemerkbar. Die Verwaltung hatte in der Regel alles Interesse, die kürzesten und direkten Routen zu gebrauchen. So finden wir denn über den obern Hauenstein stets einen regen Postverkehr, auch der untere wurde zeitweise stark befahren, währenddem die Richtung Solothurn-Olten-Aarau bloß durch einen Reitbotenkurs ausgenützt wurde; die günstige Wasserstraße genügte für den Verkehr in dieser Richtung. Die Behörden, die sich meistens wenig um wirtschaftliche und verkehrspolitische Fragen kümmerten, gaben sich zufrieden, wenn die Korrespondenzen in den wichtigeren Städten regelmäßig ankamen, von einem Ausbau des innern Postdienstes war keine Rede. Löste sich aber einmal die Verpachtungsgemeinschaft auf, dann mußte der Interessengegensatz klar hervortreten; denn von diesem Zeitpunkt an war jeder Kanton bestrebt, allen Verkehr über sein Gebiet zu leiten, um einen möglichst hohen Reinertrag erzielen zu können.

In politischer und wirtschaftlicher Hinsicht gingen in Solothurn in den dreißiger Jahren bedeutungsvolle Umwälzungen vor sich. Die Folgen des Balsthaler Volkstages vom 22. Dezember 1830 machten sich in der Ablösung der konservativen durch eine liberale Regierung geltend. Sie setzte sich zum Ziel, die bisherige Gleichgültigkeit durch eine Politik zu ersetzen, deren Zweck die Hebung der geistigen und materiellen Wohlfahrt des Volkes und des Landes war.

Wirtschaftlich charakterisiert sich diese Zeit durch den Übergang vom Agrar- zum Industriekanton. Wenn zwar der Biograph

¹⁾ Dies ist auch tatsächlich geschehen und hat den heftigsten Protest Solothurns hervorgerufen. An der Konferenz von St. Niklaus 1716, beschwerte es sich über Bern wegen der neuen, durch das Suhrtal nach Aarburg angelegten Kunststraße, die seinen uralten Land- und Reichsstraßen, Zollstätten und Gerechtigkeiten nachteilig sei und dem 1477 und 1499 ergangenen freiburgischen Rechtssprüche zuwiderhandle. Bern erklärte diese Straße als eine schon alte, welche es nur verbessert habe. Nachdem aber die eingeführten Landkutschen und deren „Paniers“, nach Deutschland bestimmte Handelsgüter spedierte, wodurch die solothurnischen Zölle wiederum benachteiligt wurden, führte es am 16. Mai 1770 zu Langenthal nochmalige Beschwerde über den Berner Straßenbau, worauf Bern erwiderte, es werde niemand gezwungen, diese Straße zu befahren und sich auf seine Erklärung in St. Niklaus berief. (Bavier, Die Straßen der Schweiz, pag. 43, 44. Vergleiche auch unsere Ausführungen in Kapitel I.)

Karl von Bonnstettens¹⁾ die kulturellen Zustände in Solothurn beschrieb: „Schon strenger waren die Zügel in Solothurn angezogen, wo außerdem die ständige Residenz des französischen Gesandten, des Hauptgabenspenders der vom Auslande herströmenden Einnahmen mithalf, Solothurn zu einem Sitze höfisch-vornehmen Faulenzertums zu machen. Die nämliche Situation herrschte auch bei der übrigen nicht regimentsfähigen Bürgerschaft, die noch in trostloseren Formen auftrat, weil sie nicht mit dem äußern Glanz patrizischen Lebens überfirnist werden konnte. Der sogenannte mindere Bürger hielt es ebenfalls unter seiner Würde, sich durch fleißige Arbeit eine behagliche, selbständige Existenz zu gründen, schon frühe des Nachmittags verließ er seine Werkstätte oder seinen Laden, um in den Leist zu gehen;“ so hatte sich dieses Bild seit dem ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts wesentlich geändert. Anstelle des Müßiganges trat eine intensivere gewerbliche Tätigkeit. Da entstanden Wollmanufakturen, die in Olten allein 1000 Arbeiter beschäftigten, in Schönenwerd gab das Etablissement von Peter Bally bereits 450 Personen Arbeit. Im Oberamt Balsthal waren die von Roll'schen Eisenwerke von größter Bedeutung. Ihre vier Hammer- und Walzwerke brauchten im Sommer 500—600 Arbeiter. Zahlreiche Gemeinden besaßen Kappen-, Strumpf-, Geschirr- und Papierfabriken; in den übrigen Ortschaften verdienten die Leute neben der Landwirtschaft ihren Unterhalt als Heimarbeiter.

So zeigt sich uns das soziale Leben in steigender Entwicklung. Es ist ja einleuchtend, daß, wenn die Regierung, die ihre Hauptaufgabe im Erhalten des Bestehenden erblickte, durch eine solche ersetzt wurde, welche mittelst Bildung und fortschrittlicher Gesetzgebung die Masse zu heben suchte, Kultur und Wirtschaft gefördert werden mußten. Da nun die Staatsaufgaben eine gewissenhaftere Erfüllung fanden, wäre anzunehmen, daß auch dem Postwesen erhöhte Aufmerksamkeit geschenkt würde. Zwei Probleme harrten ihrer Lösung: Einmal sollte der Versuch gemacht werden, den bedeutenden Transitverkehr, mit der Einrichtung selbständiger Postverwaltungen in den Nachbarständen, dem eigenen Kanton nicht nur zu erhalten, sondern entsprechend der geographischen Lage noch zu vermehren, und zum andern, die Einrichtung eines Verteilungsdienstes in die von den Poststraßen abgelegenen Ortschaften. An die Verwirklichung dieser Ziele konnte erst mit Ablauf des Pachtvertrages gedacht werden. Dann erhob sich die Frage, ob man den bisherigen Verwaltungszustand weiter beibehalten wolle und wenn ja, so mußte man die nötigen Vorschriften und Bedingungen in das neue Übereinkommen aufnehmen. Nach den im Laufe der Jahrzehnte gemachten Erfahrungen war es aber offenbar, daß die Familie Fischer weitgehende Verkehrsverbesserungen kaum zugestehen würde. Daher boten

¹⁾ Karl Morell, Karl von Bonnstetten (Volk und Staat im 18. Jahrhundert).

sich nur zwei Auswege: die Betriebsgemeinschaft mit einem andern Kanton oder der Übergang zur Staatsverwaltung. Für letztere waren die Bedingungen in Solothurn vollauf vorhanden. In seiner Bevölkerung, die sich mehr und mehr industrieller Tätigkeit widmete, machte sich das Bedürfnis nach einem ausgedehnteren Verkehrsnetz geltend. Da gab es zahlreiche Dörfer, welche abseits der Poststraßen lagen, und die nur mit Mühe und Verspätungen Gelegenheit hatten, ihre Korrespondenzen von den vier kantonalen Postbureaux zu beziehen. Andererseits stellt Solothurn im Verkehr mit den Nachbarkantonen ein wichtiges Verbindungsglied dar. Die Berechtigung derartiger Forderungen anerkannten die Behörden ohne weiteres, nur waren sie über das zu wählende Verwaltungssystem nicht im klaren. Am geeignetsten wäre nach Ablauf des Pachtvertrages der unmittelbare Übergang zum Staatsbetrieb gewesen, um unabhängig von andern Einflüssen das Postwesen den Wünschen und Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend einzurichten. Aber man argumentierte etwa folgendermaßen: Der Staat sei mit einer gut organisierten Verwaltung noch nicht vertraut, es mangeln ihm die nötigen praktischen Erfahrungen. Seit ungefähr 150 Jahren verpachtete er stets die Post und versuchte bloß durch Intervention die eingerissenen Mißstände zu beheben, sonst befaßte er sich jedoch nicht eingehender mit verkehrspolitischen Fragen. Dann aber fehlten vor allem die finanziellen Mittel. Bei der Regie hätte das gesamte Betriebsmaterial neu angeschafft werden müssen. Diesem bedeutenden Kostenaufwand würde nach den Berechnungen des Finanzsekretärs der materielle Erfolg nicht entsprechen. Noch erblickte der Staat den Hauptzweck der Postverwaltung in der Gewinnung eines möglichst hohen Reinertrages; sie war — wie sich ein Einsender im Schweizerboten ausdrückt — eine der einträglichsten indirekten Besteuerungen.¹⁾ Man glaubte nämlich, daß bei der Eigenregie der kantonalen Post der Transit entzogen würde, wodurch bereits eine der wichtigsten Einnahmequellen außer Betracht fiel, und mit den im Betrieb erfahrenen Organisationen zu konkurrieren, wurde als zu gewagt erachtet. Der Ertrag des innern Korrespondenzverkehrs hätte die Kosten der Verwaltung und des Transportes kaum überstiegen.

Diesen Überlegungen ist aber entgegen zu halten, daß, wenn die Erfahrung für die Einrichtung einer selbständigen Post fehlte, dem leicht abzuhelfen gewesen wäre, indem dies unter Anleitung eines höhern Beamten einer andern kantonalen Postanstalt hätte vorgenommen werden können. Was das finanzielle Resultat anbelangt, so ist nicht zu vergessen, daß es nicht die Aufgabe des Staates ist, aus dem Verkehrswesen große Einnahmen zu erzielen, sondern der Gesamtheit durch einen billigen und ausgedehnten Transport zu dienen. Durch die größtmögliche Verbreitung des

¹⁾ Schweizerbote 1833, Nr. 16

Nutzeffektes der Post gewinnt der Staat schon unendlich viel. Und wenn auch der materielle Erfolg die entscheidende Aufgabe des Gemeinwesens wäre, dann hätte er ebenfalls in Solothurn erreicht werden können. Es ist eine verfehlte Berechnung, wenn man gleich die schlechtesten Verhältnisse annimmt; bei einer so günstigen geographischen Lage und einer gut organisierten Post, wäre auf keinen Fall der gesamte Transit abgelenkt worden. Auch wären bei der Ausdehnung des Verkehrsnetzes im Kantonsinnern der Post bedeutend mehr Korrespondenzen zugeflossen; denn wie wenige Gemeinden wurden von ihr bedient und wie viele mußten ihre Briefe durch besondere Boten vertragen lassen.

Schien somit eine weitere Verpachtung wegen der Nichtgewährung von Verbesserungen und der Übergang zum Staatsbetrieb infolge des finanziellen Risikos als ausgeschlossen, so verblieb noch der letzte Ausweg, nämlich die Verwaltungsgemeinschaft mit einem andern Kanton. In Betracht fielen die Nachbarstände Bern, Basel und Aargau. Am natürlichsten wäre es gewesen, wenn ersteres, dessen Postpächter dieses Amt auch in Solothurn versahen, nun die solothurnischen Posten gemeinsam mit den seinigigen verwaltet hätte. Jedoch zwei Gründe schlossen dies aus. Einmal war Bern mit der Übernahme in die eigene Regie und der Neuorganisation vollauf beschäftigt, sodaß es kaum Zeit finden konnte, sich mit den Angelegenheiten eines andern Kantons zu befassen. Zum andern verunmöglichte seine Verkehrspolitik eine derartige Verbindung. Berns Absicht war, daß der durchgehende Verkehr seine Straßen benutzen mußte. Die beiden wichtigsten waren die Routen Bern-Burgdorf-Murgenthal-Aarau mit Fortsetzung nach Zürich und Bern-Biel-Delsberg-Basel. Jede hatte einen Rivalen, nämlich erstere in der Strecke Bern-Solothurn-Oltner-Aarau und die letztere im obern Hauenstein. Trat es nun auf die Anregung Solothurns ein, dann mußte es auf diesen beiden Wegen Postkurse einrichten, die seine eigenen über Delsberg und Murgenthal beeinträchtigten, abgesehen davon, daß es noch den Ertrag mit Solothurn teilen sollte. blieb es aber selbständig, so war ihm immer noch die Möglichkeit gegeben, dem Hauenstein- und Oltnerkurs mit Transport- und Tarifvorteilen Konkurrenz zu machen, oder sich mit andern Ständen zu Ungunsten Solothurns zu verbinden.

Eine Postgemeinschaft zwischen Solothurn und Basel hätte beiden Kantonen zum Vorteil gereicht. Letzteres besaß eine gut verwaltete Post und durch die Verbindung mit Solothurn würde sich sein Wirkungskreis bedeutend ausgedehnt haben, hätte es doch die beiden wichtigen Hauensteinpässe in seine Hände bekommen. Auch wäre ihm daraus ein finanzieller Gewinn erwachsen, indem ihm je nach den Vertragsabmachungen eine bestimmte Quote vom solothurnischen Postertrag zugeflossen wäre. Allein die revolutionären Vorgänge in der Landschaft, die schließlich zur Trennung von der Stadt führten, vereitelten diesen Plan. Denn

es war wahrscheinlich, daß mit der Verselbständigung der Landschaft deren Regierung auch das Postwesen in eigene Verwaltung nehmen würde und wie sollten räumlich getrennte Kantone einen gemeinschaftlichen Postbetrieb aufrecht erhalten können? So mußte Basel das Interesse am Hauenstein verlieren und sich für den Verkehr mit Bern mehr dem Delsberger Kurs zuwenden, der eine unmittelbare Verbindung gewährleistet.

Auch Aargau unterhielt eine gut ausgebaute Postverwaltung. Nachdem er sich in der Mediation vom Fischer'schen Verpachtungsverband getrennt hatte, bestrebte er sich, den Verkehr zwischen den Gemeinden und den Nachbarkantonen stets zu fördern. Dabei kam ihm seine geographische Lage zu Hilfe. Wichtige Straßen führen durch sein Gebiet, so verbindet er Bern mit Zürich; Bötzingen und Fricktal sichern einen Ausweg nach Basel und über Olten-Solothurn wird der Verkehr mit Neuenburg ermöglicht. Unter solchen Umständen konnte es begreiflich erscheinen, wenn sich Solothurn für nähere postalische Beziehungen mit Aargau interessierte. Aber wie bei Bern, so ist auch hier zwischen beiden Kantonen ein Interessengegensatz festzustellen. Wollte Aargau durch das Fricktal eine direkte Verbindung mit Basel herstellen und eventuell noch nach Luzern fortsetzen, dann bereitete er dem untern Hauenstein bedenkliche Konkurrenz; ferner konnte Aargau auch dem Kurs Olten-Solothurn-Bern Schaden zufügen, wenn er nämlich für den Verkehr mit Bern die Route über Murgenthal vorziehen sollte, was Bern durch geeignete Kompensationen sehr wohl erreichen konnte. Im übrigen ermöglichte eine solche Postgemeinschaft Aargau, seinen Verkehr auf Kosten des Nachbarkantons zu heben und erst noch einen Anteil an dessen Ertrag zu erhalten. Gemeinsames Interesse hatten die beiden Stände bloß an der Juralinie.

Die 1822 erneuerte Pachtübereinkunft verlor nach zehn Jahren ihre Rechtskraft. Ende März 1832 erschienen bei der solothurnischen Regierung zwei Abgeordnete der Fischer, um eine Erneuerung des auslaufenden Vertragsverhältnisses anzutragen und auf die Folgen aufmerksam zu machen, die aus einer durch Versäumnis herbeigeführten Unterbrechung des Postverkehrs entstehen würden. Ja, sie erklärten sogar, daß, wenn sie durch eine allzugroße Verzögerung verhindert werden sollten, ihre Verbindungen mit fremden Postämtern zu erneuern oder zu gehöriger Zeit aufzukündigen, sie sich für berechtigt glauben, Solothurn um eine angemessene Entschädigung anzusprechen. Da aber der Finanzrat hinsichtlich dieser Dinge ganz unvorbereitet war und gerade der Große Rat tagte, verschob man die weitem Verhandlungen auf einen gegebenen Moment. Nachdem der Kleine Rat durch wiederholte Zuschriften der Fischer und der Finanzkommission darauf aufmerksam gemacht wurde, daß der Pachtvertrag sein Ende nehme, erachtete er es als notwendig, zur Festsetzung neuer Bestimmungen über die Verwaltung des Postwesens, wodurch für

den Staatshaushalt und das Publikum größere Vorteile erzielt werden können, eine besondere, aus fünf Mitgliedern bestehende, Postkommission zu bilden.¹⁾

Zugleich setzte man sich mit den andern interessierten Ständen in Verbindung, um ihre Absichten über die weitem Postangelegenheiten bei deren Übernahme durch Bern zu erfahren. Anlässlich einer im Januar stattgefundenen Münzkonferenz und auf der Tagatzung, wurden die solothurnischen Abgeordneten beauftragt, mit den Gesandtschaften von Bern, Freiburg und Genf, deren Posten die Fischer ebenfalls verwalteten, Rücksprache zu nehmen und zu erfahren, was ihre Regierungen im Postwesen vorzunehmen gedächten. Bei dieser Gelegenheit regte der Deputierte Staub für Bern und Solothurn eine gemeinschaftliche Postadministration an.²⁾

Unterdessen begann die ernannte Kommission mit ihren Arbeiten. Sie befaßte sich zunächst mit dem Fall, daß die Pacht mit der Familie Fischer auf längere Zeit wieder erneuert werden könnte und schlug die notwendigen Verbesserungen zu einem direktern und schnellern Postenlauf und eine billigere, auf vier Rayons von sechs Stunden Distanz berechnete Taxation der Briefe und Wertgegenstände vor. Um sich auch über eine gute Postorganisation zu unterrichten, wurde ein Mitglied der Kommission ersucht, bei der Postdirektion in Aarau Erkundigungen über die dortige Verwaltung einzuziehen. Man erhielt die gewünschten Aufschlüsse und Aargau deutete an, daß er im Fall der Nichterneuerung der Pacht bereit wäre, mit Solothurn in nähere Verbindung zu treten. Auch in Basel hielt es Nachforschungen, ob man dort nicht geneigt wäre eine Postgemeinschaft einzugehen. Allein die politischen Verhältnisse in der Landschaft bedingten die Antwort, daß man wohl zu jedem guten Rat und allen Aufschlüssen bereit sei, sich aber in etwas weiteres nicht einlassen könne.³⁾ Als der Kleine Rat diesen Sachverhalt vernahm, beauftragte er die Spezialkommission zu untersuchen, was nun vorzukehren sei. Die besondere Aufmerksamkeit sei darauf zu richten, daß nach dem 1. Juli keine Unterbrechung in den Postkursen eintrete, denn die angeregte Verbindung mit Bern hätte erst vom 1. August an beginnen können. Nach einläßlicher Beratung fand sie folgende Möglichkeiten:⁴⁾

1. Selbstverwaltung der Post.
2. Verpachtung:
 - a) An die Familie Fischer unter Aufstellung besonderer der neuen Zeit entsprechenden Bedingungen;
 - b) An die Postadministration von Aarau;
 - c) An einen Beständer in öffentlicher Steigerung.
3. Administration im Verein mit einem Nachbarstande, der eine eigene Postregie hat.

¹⁾ R. M. 1832, pag. 469.

²⁾ K. B. 1832, pag. 146.

³⁾ R. M. 1832, pag. 1647 ff.

⁴⁾ R. M. 1832, pag. 1647 ff.

4. Verlängerung des gegenwärtig mit den Fischer bestehenden, auf den 1. Juli 1832 zu Ende gehenden Vertrages bis zum 1. Januar 1833.

Da mit Bern noch alles in größter Ungewißheit war, mußte vor allem darnach getrachtet werden, für die stattzufindenden Unterhandlungen Zeit zu gewinnen. Besonders weil die Pacht am 30. Juni ablief, sah der Kleine Rat keine bessere Maßnahme, als den Postbestehern den Antrag zu stellen, den rechtsgültigen Vertrag bis zum 31. Dezember zu verlängern.¹⁾ Sollten sie dazu aber nicht geneigt sein, dann erst würden es die Umstände erheischen, sich zu einem der oben angeführten Auswege zu entschließen. Die Pächter nahmen ihn aber gerne an, begünstigte er doch ihre Stellung gegenüber Bern. Bei den gepflogenen Unterhandlungen befürchtete zwar die Postkommission, daß, wenn ihnen die Pacht für Bern entzogen werden sollte, sie kaum imstande wären, die Posten des Kantons Solothurn zu bedienen; aber Fischer-Graffenried erwiderte, daß seine Familie auf alle Fälle in der Lage sein werde, die Posten Solothurns verbunden oder getrennt mit jenen von Bern aufs beste zu versehen. Man solle sich nur auf sie verlassen und wenn sie einer Verbindlichkeit nicht Genüge leisten würden, so möge man sie dafür belangen. Auch werde man das bisher genossene Zutrauen und die zu gewährende Verlängerung allzusehr zu schätzen wissen, um nicht alles anzuwenden, damit das ihnen anvertraute Regal mit aller Umsicht verwaltet werde.²⁾ Aus den Besprechungen ging am 12. Mai in einem besondern Abkommen die Verlängerung des alten Vertrages hervor, mit folgendem Wortlaut:³⁾ „Die löbliche Postkommission der Republik Solothurn, namens ihrer Kommittenten und Herrn Ludwig Fischer-Graffenried von Bern, namens der bisherigen Postbestehere. Nachdem bereits Ende März des laufenden Jahres sich die Herren Fischer bei den Behörden der Republik Solothurn gemeldet hatten, um auf den Ablauf der bestehenden Postpacht aufmerksam zu machen und darauf sie vor einigen Tagen die Postkommission der Republik Solothurn in Rücksicht auf die Kürze der Zeit und die obschwebenden andern Geschäfte den Wunsch geäußert hatte, daß der bestehende Vertrag um einige Monate verlängert werden möchte, sind unter Vorbehalt der Ratifikation ihrer resp. Comitenten wie folgt übereingekommen:

Der den 11. Mai 1822 zwischen dem löblichen Finanzrat der Republik Solothurn und den Herren Fischern abgeschlossene Postpachtvertrag, welcher mit dem 30. Juni 1832 sein Ende erreichen sollte, wird hiermit unter den gleichen Bedingungen bis und mit dem 31. Christmonat 1832 verlängert mit dem Vorbehalt jedoch, daß von den Behörden der Republik Solothurn längstens

¹⁾ R. M. 1832, pag. 763.

²⁾ R. M. 1832, pag. 948.

³⁾ R. M. 1832, pag. 763, 876.

bis den 31. Heumonat 1832 ein bestimmter Entscheid in Rücksicht auf eine künftige Verpachtung ihres Postregals zur Kenntnis der Postbestehrer erfolgt sein solle.“

Die Ratifikation wurde beidseitig erteilt. Der Kleine Rat wünschte jedoch, daß der Entscheid über eine künftige Verpachtung erst auf den 31. August erfolgen müsse.¹⁾ Der Abschluß dieses Übereinkommens wurde auch in Bern bekannt und sofort schickte es einen Abgeordneten nach Solothurn, um bestimmte Erkundigungen einzuziehen, in welchem Verhältnis gegenwärtig die Postbestehrer zu der dortigen Verwaltung stünden und welche Bestimmungen der abgeschlossene Vertrag enthalte. Da derselbe ein Kreditiv seiner Regierung besaß, vermittelte ihm der Kleine Rat ohne Bedenken eine Abschrift des Verkommnisses.²⁾

Am 13. Juli teilte dann Bern mit, daß es zufolge Beschluß des Großen Rates vom 1. August an die Post in eigene Regie übernehmen werde und bemerkte zugleich zum Erstaunen der Postkommission von Solothurn, daß an dem bisher bestandenen Postenlauf, der abwechselnd über Solothurn und Wangen stattfinde, nichts abgeändert werde.³⁾ Damit wurde das Anerbieten verbunden, über die künftige Administration der solothurnischen Posten vom 1. Januar 1833 an, entweder unter den Bedingungen der Postpächter oder unter andern später zu vereinbarenden Bestimmungen Verträge abzuschließen. Auf diese Anregung antwortete der Kleine Rat:⁴⁾ „Mit Schreiben vom 13. Juli übermachtet Ihr uns die Anzeige, daß zufolge Großem Ratsbeschluß Ihr durch eine eigene Regie die Posten besorgen lassen werdet und es demnach in Eueren sowohl in unserm Interesse stehe, daß an dem hiesigen bestandenen Postenlauf, welcher abwechselnd über Solothurn und Wangen stattfinde, nichts geändert werde. Damit verbindet Ihr das Anerbieten über die künftige Administration der Posten in unserm Kanton vom 1. Januar 1833 an sei es unter den Bedingungen der dermaligen Postferme oder anderer zu konvenierenden Bedingungen Verträge abzuschließen. Was Eure Bemerkung in betreff der Diligencen betrifft, so haben wir keine Kenntnis, daß deren Lauf abwechselnd über Wangen, wohl aber regelmäßig über Solothurn nach Balsthal stattfinde, von welcher Einrichtung wir nicht abweichen wollen. Es ist uns auf indirektem Wege zu vernehmen gekommen, es sollte ein Postenlauf oder Diligence über

¹⁾ R. M. 1832, pag. 949.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1300 und 1301.

³⁾ Wenn Bern von diesem Basler Kurs schreibt, daß er abwechselnd über Solothurn und Wangen führe, könnte man ihm die Absicht unterschieben, als wolle es ihn zum Nachteil Solothurns auf die Route Burgdorf-Murgenthal verlegen. Dadurch hätte Bern natürlich eine Betriebsvereinfachung erreichen können, indem die Aarauer und Basler Post bis Herzogenbuchsee gemeinsam geführt werden könnten. Auch hätte sie zu einem größern Teil bernischen Boden benützen müssen, als wenn sie über Solothurn geleitet worden wäre. Tatsächlich nahm sie aber bis jetzt stets diesen Weg.

⁴⁾ K. B. 1832, pag. 538. R. M. 1832, pag. 1382.

Herzogenbuchsee und Wangen nach Balsthal eingerichtet werden, wenn solches auch nur provisorisch wäre, müßte doch das Interesse unseres Kantons gefährdet werden. Wir können aber dieser Nachricht umsoweniger Glauben beimessen, da wir in Euer freundschaftlichen Gesinnung das volle Vertrauen haben, daß Ihr eine solche Einrichtung nicht zulassen würdet, da dieselbe unsern gegenwärtig noch bestehenden Postverträgen entgegen wäre, und Ihr selbst verlangt, daß an dem bisherigen Postenlauf nichts geändert werde. Es freut uns von Euch die Äußerung Eurer Geneigtheit in betreff der Einrichtung eines Postvertrages erhalten zu haben. Wir müssen Euch aber bemerken, daß die Absichten unserer obersten Landesbehörde allvorderst dahingehen einen Anteil an der Postadministration zu haben und bei einem neuen Traktat dasjenige zu erzwecken, was zum Vorteile des Standes und des Publikums gereiche. Es wird uns freuen, diese Absicht mit Euch erreichen zu können und werden gerne die nähern Entwicklungen Euer Gesinnung über diesen Gegenstand vernehmen.“ Allein diese Erwiderung blieb ohne jede Antwort. Nun frugen auch die Herren Fischer an, ob der Kleine Rat die Post nach 1833 weiterhin zu verpachten gedenke, doch er teilte ihnen mit, daß jetzt keine Gründe mehr bestünden, dieses System weiter fortzusetzen. Man hatte sich zu einem Anteil an der Verwaltung entschlossen und hätte es gerne gesehen, wenn Bern dieser Anregung entsprochen hätte.¹⁾

Unterdessen suchte Bern die künftigen Postverhältnisse mit den Nachbarkantonen vertraglich zu regeln. Durch Vermittlung von Abgeordneten und der Postdirektoren von Waadt und Aargau wurde am 26. Juli zwischen der Postkommission Bern und den Fischer als Postpächter von Freiburg und Solothurn ein Verkommnis abgeschlossen, wodurch der Dienst vom 1. August bis 31. Dezember geregelt wurde. Darin anerkannte man auch die Poststraße von Aarau über Solothurn und Aarberg nach Murten.²⁾ Es sollte am 1. August in Wirksamkeit treten und wurde von beiden Parteien genehmigt. Tags darauf schloß Seckelmeister Savary von Freiburg mit derselben Kommission unter Ratifikationsvorbehalt eine Übereinkunft über die gegenseitigen Postverhältnisse nach dem 31. Dezember 1832 ab, weil er die Möglichkeit voraussah, daß noch allerlei Verwicklungen eintreten könnten. Durch sie stellte man die Grundlagen zu einem definitiven Vertrag auf über den Postbetrieb vom 1. Januar 1833 an. Auch in ihr ist die Poststraße von Aarau über Solothurn für die Hauptkorrespondenz anerkannt, aber von Seite Berns wurde die unmittelbare Verbindung mit Aarau über Murgenthal und Kreuzstraße vorbehalten.³⁾ Der Beitritt So

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1608.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1471.

³⁾ Wir bemerken hier deutlich die Tendenz Berns für den Verkehr mit Aarau, unter Umgehung Solothurns, die direkte Straße über Murgenthal zu benützen, währenddem sich Solothurn bemüht, die Hauptkorrespondenzen über seine Poststrouten zu leiten.

lothurns ist förmlich ausbedungen worden. Ein finanzrätlicher Bericht erwähnt beim Abschluß dieses Verkommnisses noch einige Begebenheiten, welche für die nachfolgenden Ereignisse charakteristisch sind. Nach den mündlichen Aussagen eines freiburgischen Abgeordneten wurden die Paragraphen gegenseitig debattiert und niedergeschrieben und zwar ohne den Vorbehalt zwischen Aarau und Bern. Der Präsident der bernischen Postkommission, Regierungsrat von Jenner, war aber damit nicht einverstanden und verweigerte seine Unterschrift. Die übrigen Mitglieder begaben sich zu den andern Regierungsräten, legten ihnen die Übereinkunft vor und erhielten nicht nur Vollmacht, diese abzuschließen, sondern der Präsident wurde beauftragt, namens der Postkommission zu unterzeichnen. Er unterzog sich diesem Auftrag, fügte aber den Vorbehalt wegen der Kreuzstraße bei.¹⁾ So lag also die Absicht klar zu Tage, Solothurns Gebiet bei der künftigen Ausgestaltung der Postkurse, wenn möglich in den wichtigsten Linien zu umgehen. Freiburg ratifizierte am 30. Juli das Abkommen und da seine Interessen in Postangelegenheiten mit denen Solothurns identisch waren, teilte es ihm das Resultat der Unterhandlungen mit.²⁾ Der Kleine Rat genehmigte den Traktat vom 26. Juli ohne weiteres, brachte er doch Vorteile, deren Solothurn sich bis anhin nicht rühmen konnte. Was aber den Entwurf des zweiten Vertrages anbelangte, erachtete er die darin aufgestellten Grundsätze von solcher Beschaffenheit, daß dieselben einer näheren Prüfung unterworfen werden mußten, womit die Postkommission beauftragt wurde.

Inzwischen aber dauerten die Unterhandlungen zwischen der bernischen Regierung und der Familie Fischer fort. Am 31. Juli, dem Termin der Übernahme, entschlossen sie sich, dem Stand Bern nicht nur seine Postpacht, sondern auch jene der andern Kantone in dem Sinne zu überlassen, daß die Postkommission von Bern in den betreffenden Fällen mit der Prokura der Fischer versehen werden solle, um in deren Namen handeln zu können. Für diese Abtretung mitsamt dem Material, dem Personal und den Verträgen mit fremden Staaten, erhielten sie die Summe von 120'000 Franken, behielten sich aber ihr Recht auf weitere Entschädigungen wegen Aufhebung der verlängerten Pacht, sowie die Genehmigung von Freiburg und Solothurn vor. Am 1. August trat dann die bernische Regie die Ausübung der Postverwaltung an, ohne je nur eine amtliche Anzeige zu machen. Hingegen teilten die Pächter diese Veränderung zu gegebener Zeit dem solothurnischen Finanzrat folgendermaßen mit:³⁾ „Indem man auf der Grundlage einer Trennung der Posten von Freiburg und Solothurn von derjenigen von Bern arbeitete, zeigte sich die Frage der Anwendung der verschiedenen durch unsere Vermittlung abgeschlossenen Traktate

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1643 ff.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1471 und K. B. 1832, pag. 581.

³⁾ R. M. 1832, pag. 1471, 1648 und P. A. Bd. III.

mit vielen Schwierigkeiten verbunden. Die Regierung von Bern hatte sich nämlich bei den mehrsten schweizerischen und ausländischen Postämtern, mit denen wir in Verträgen standen, der Übertragung derselben auf sie selbst versichert und die Abgeordneten der Postämter von Waadt und Aargau, von der hiesigen Regierung nach Bern berufen, waren Zeugen von allen Schwierigkeiten, die entstanden sind und sahen mit Besorgnis dem Augenblick entgegen, wo Unordnung in dem öffentlichen Dienst entstehen würde. Ein einziges Mittel bot sich nur dar, um bei der statthabenden Überstürzung in der Mitte aller entstandenen Schwierigkeiten und Unordnungen im Dienste vorzubeugen und den geregelten Fortgang aller Verbindungen zu sichern und dazu unsere Zustimmung zu erteilen, daß der Dienst während der Dauer der fünf nächsten Monate in der gleichen Hand vereinigt werde. Indem wir der Regierung von Bern erklärten, daß, nachdem sie uns die Mittel, die regelmäßige Fortdauer des Dienstes zu sichern, entzogen hatte, wir eine solche Aushilfe zugeben mußten, behielten wir Ihre Zustimmung vor, überzeugt, daß nach den festgesetzten Grundlagen zur förmlichen Aufrechterhaltung der Regalmacht von Solothurn und Freiburg eine solche einstweilige Verabredung derselben keinen Nachteil bringen könnte.“ Der Finanzrat lud die Herren Fischer auf den 8. August nach Solothurn ein, um über diese Anzeige nähere Auskunft zu erhalten. Es lag ihm daran, die Übereinkunft mit Bern genau zu kennen, gebührende Mitteilung der mit fremden Postämtern abgeschlossenen und an Bern abgetretenen Verträge und über das mit den frühern Äußerungen in Widerspruch stehende Benehmen Aufschluß zu erhalten. Fischer-Graffenried erschien, versprach die Mitteilung der verlangten Aktenstücke, allein so sehr man in den gepflogenen Verhandlungen ihm seine frühern Äußerungen und den jetzigen Erfolg vorhielt, waren doch befriedigende Aufschlüsse keineswegs zu erhalten und der eingetretene Zustand mußte bis Jahresende fortauern.¹⁾

Da durch dieses Verhalten der Postpächter die Regale von Solothurn und Freiburg dem Kanton Bern überliefert worden waren, die bisher günstige Stellung sich gänzlich geändert hat, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Zögerung Berns, die in dem Verkommnis vom 27. Juli verabredeten Grundlagen zu ratifizieren, zu dem Schlusse berechtigten, daß er von demselben zurückzutreten wünsche, suchten die beiden Stände zur bessern Wahrung ihrer Interessen miteinander in nähere Verbindung zu treten. Zu diesem Zwecke beantragte Savary von Freiburg auf einer Konferenz in Aarberg mit Solothurn über die künftige Verwaltung der Posten und die Stellungnahme gegenüber Bern zu beraten.²⁾ Solothurn zögerte nicht zu antworten:³⁾ „Soeben hat

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1648.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1488 und 1508.

³⁾ K. B. 1832, pag. 581 und 595.

uns unsere Postkommission einberichtet, daß ihr von Seite Eures Delegierten Savary der Antrag zu diesem Zusammentritt in Aarberg für gegenseitige Besprechung der Postangelegenheiten eröffnet wurde. Mit Freuden haben wie hierzu unsere Beistimmung erteilt, da die Sache sehr dringend ist und es uns sehr daran liegt Eure Ansichten des nähern zu vernehmen, nur müssen wir wünschen, daß diese Konferenz statt zu Aarberg in Murten stattfinden möchte. Wenn es Euch gefällig, so würde die hierseitige Abordnung Sonntag abend den 11. August am Konferenzort eintreffen.“ Den Deputierten, Ratsherrn Scherer und Staatskassaverwalter Staub, wurde keine spezielle, sondern nur die allgemeine Instruktion erteilt, sich über die Interessen beider Kantone in betreff der Posten zu verständigen, sich an die im Traktat vom 27. Juli aufgestellten Grundsätze und Bestimmungen zu halten und die Grundbasis zu einem Vertrag für die künftigen Postverhältnisse beider Kantone zu entwerfen.¹⁾ Bereits aus vorherigen Mitteilungen von freiburgischen Staatsmännern war die Neigung zu einer gegenseitigen Postverbindung, sogar einer gemeinsamen Administration zu entnehmen, worauf der Finanzrat die Abgeordneten noch besonders aufmerksam machte. Allein schon in den ersten Besprechungen zu Murten zeigte es sich, daß der Gedanke einer gemeinschaftlichen Verwaltung bei Freiburg ganz in den Hintergrund getreten war. Die Schwierigkeiten einer solchen Verbindung mußten bei der gänzlichen Trennung der Gebiete und ihrer verschiedenen Lokalinteressen doch in die Augen fallen. Andererseits aber betonte man die Notwendigkeit eines gemeinsamen Handelns gegen die Nachbarstände und hegte auch die Überzeugung, daß jeder der beiden Kantone dem andern durch seine geographische Lage eine wichtige Unterstützung gewähren könne.²⁾ Wenn Freiburg auch weniger die Umgehung des Transites befürchten mußte, so bedurfte es doch für die kürzeste Verbindung mit der Ostschweiz der Mitwirkung Solothurns. Bevor jedoch ein Vertrag abgeschlossen werden konnte, fand man es für nötig, sich nach Bern zu begeben, um bestimmt zu erfahren, ob es das Verkommnis vom 27. Juli genehmigen werde, weil im Falle der Ablehnung die Haltung geändert werden müßte.³⁾

Ein Bericht des Staatskassiers Staub führt über seine Mission in Bern aus, daß der bisherige Präsident der dortigen Postkommission, Regierungsrat von Jenner, der das fragliche Verkommnis entgegen seiner Ansicht zu unterzeichnen beauftragt war, sich von dieser Stelle zurückgezogen habe. Als Ursache gab man seine starke Inanspruchnahme als Präsident des Finanzdepartementes an, allein, so fragt sich Staub, muß nicht erachtet werden, daß ihm daran lag, seine obwohl gezwungen gegebene Unterschrift für

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1505.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1654.

³⁾ R. M. 1832, pag. 1654.

den Vertrag vom 27. Juli nicht selbst entwerfen zu müssen.¹⁾ In der ersten Zusammenkunft entschuldigte sich die Postkommission teils wegen Zeitmangels, teils mit dem Wechsel der Präsidentenstelle, sowie damit, daß dieselbe erst Montags in der Person des Herrn Ganguillet besetzt worden sei und versprach das Abkommen dem Regierungsrat am folgenden Tag vorzulegen. Dies geschah auch wirklich, aber die Regierung suchte den Entscheid zu verzögern und beauftragte die Postkommission von den Beamten und Angestellten darüber ein Gutachten einzuholen.²⁾ Mittlerweile stellte sich Fischer wieder ein und bewarb sich während des Aufenthaltes der Abgeordneten um die Weiterverwaltung des Postregals in Solothurn mit zwei oder drei andern Verwandten, wenn er zugleich dasjenige von Freiburg in Pacht erhalten könnte. Dazu trug er einen jährlichen Zins von 6000 Franken an und anerbote sich, die zu hohen Posttaxen herabzusetzen, die Buchhaltung und Verträge den Behörden zur Einsicht vorzulegen und den Verkehr auf der Route von Aarau über Solothurn nach Aarberg und Murten einzurichten. Freiburg, das wie Solothurn in letzter Zeit einen Pachtzins von 4000 Franken bezog, hatte er aber im geheimen 12'000 Franken versprochen.³⁾ Die solothurnischen Delegierten erwiderten, daß von einer Verpachtung vorderhand keine Rede sein könne, wenn er jedoch gesinnt wäre bei den Posten interessiert zu sein, so möchte er seine Vorschläge auf einen „compte de participation“ gesetzt einreichen, auf was er jedoch nicht einzutreten wollte.⁴⁾

Nachdem die bernische Postbehörde die Übereinkunft ihren Angestellten vorgelegt hatte, las jene deren Bemerkungen den Abgeordneten von Solothurn und Freiburg vor. Der einzig wichtige Widerspruch erhob sich gegen die Poststraße von Aarau über Solothurn nach Aarberg und setzte daran nicht das Prinzip an sich aus, sondern nur den Umstand, daß Bern dadurch zu großen Kosten veranlaßt würde, weil es in Aarberg ein eigenes Bureau errichten müßte und daß die Reisenden diese kürzere Straße zum Nachteil derjenigen über Bern vorziehen würden. In denselben Unterredungen ließen die Mitglieder der Postkommission durchblicken, daß der Abschluß des streitigen Übereinkommens vom 27. Juli überstürzt worden wäre. In der kurzen gedrängten Erwiderung dieser Erörterungen wurde die Postkommission teils auf die in jeder Hinsicht untadelige Weise der Vertragsunterhandlung verwiesen, teils auf die Folgen aufmerksam gemacht, welche im Fall der Verwerfung des Verkommnisses aus einem Streit unter den drei Ständen entstehen müßten, während die gemeinschaftliche Handhabung und Verteidigung des Transites gegen die übrigen Kantone nur Vorteile gewähren könne. Am Ende wurde

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1654.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1655.

³⁾ R. M. 1832, pag. 1657.

⁴⁾ R. M. 1832, pag. 1658.

versprochen, daß die Angelegenheit am 17. August dem Regierungsrat zum endgültigen Entscheid unterbreitet werden solle.¹⁾ Allein schon in einer gesellschaftlichen Unterhaltung am gleichen Abend, an der auch Mitglieder der Postkommission teilnahmen, ging aus Andeutungen hervor, daß wahrscheinlich die Ratifikation nicht erfolgen werde.²⁾ Man trachtete nämlich in den maßgebenden Kreisen dahin, das Interesse Freiburgs von demjenigen Solothurns zu trennen, indem ersterem gewisse Kompensationen zugestanden werden sollten. Es wurde bemerkt, daß es ja leicht zu machen sei, daß Freiburg, wie es schon lange wünschte, seine französische Korrespondenz direkt von Aarberg aus erhalten könne. Als der Zeitpunkt der Erklärung gekommen war, suchte man sie durch weitere Ausreden hinauszuschieben. Der Regierungspräsident teilte den beiden Abordnungen mit, daß an diesem Morgen der eine Tagsatzungsgesandte, Regierungsrat Schnell, erschienen sei und die ganze Zeit der Behörde für die Berichterstattungen in Anspruch genommen werde und daher könne das Ratifikationsgeschäft an diesem Tag nicht behandelt werden. Doch versprach er für die ersten Tage der folgenden Woche eine bestimmte und deutliche Antwort. Jedoch auch sie erfolgte nicht.³⁾

So lag die Absicht Berns klar zutage. Das Abkommen, nach welchem der Hauptverkehr eine diesem Kanton ungünstige Straße benützen sollte, durfte niemals genehmigt werden. Auf den Antrag Solothurns zu einer gemeinsamen Postadministration wurde nichts erwidert. Für Solothurn selbst erschien eine Postgemeinschaft mit Freiburg als unmöglich, waren doch ihre Gebiete getrennt und Bern hätte die Errichtung von Postkursen über Aarberg keineswegs gestattet; denn dadurch wäre seinem Regal ein zu großer finanzieller Schaden entstanden. Basel wiederum hatte vollauf mit seinen politischen Angelegenheiten zu tun, um auf den erwähnten Vorschlag eintreten zu können. Unter solchen Umständen empfand man es in Solothurn als hochwillkommen, als, während die Abgeordneten in Bern hingehalten wurden, Aargau anzeigte, daß er geneigt wäre, sich mit ihm in Postsachen näher zu verbinden.⁴⁾ Es kamen die solothurnischen Deputierten mit jenen von Freiburg überein, ein Mitglied der Postkommission nach Aarau zu schicken, um die Absichten der dortigen Behörde kennen zu lernen. Die Finanzkommission billigte das Vorhaben und beauftragte Staatskassaverwalter Staub mit der Ausführung dieser Aufgabe. Man gab ihm weder Instruktion noch Vollmacht, da er nur die Vorschläge der aargauischen Oberpostdirektion entgegennehmen sollte. Dadurch fanden ebenfalls die Konferenz von Murten und die Sendung nach Bern ihr resultatloses Ende. Immerhin war wenigstens die Notwendigkeit einer Kursorganisation

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1656.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1656.

³⁾ R. M. 1832, pag. 1656.

⁴⁾ R. M. 1832, pag. 1647 und 1658.

zwischen Solothurn und Freiburg eingesehen worden und der Kleine Rat beauftragte auch die Finanzkommission, die angeknüpften Verbindungen mit Freiburg stets im Auge zu behalten und die dortigen Postbehörden auf vertraulichem Wege von allem Vorgehen zu benachrichtigen.¹⁾

Die Besprechung in Aarau hatte den Erfolg, daß dem Abgeordneten einige Grundideen über eine gemeinschaftliche Verwaltung des solothurnischen Regals entwickelt wurden. Bei dieser Gelegenheit äußerte die Oberpostdirektion auch den Wunsch, daß bis zum endgültigen Entscheid die Sache mit größter Diskretion behandelt werde und daß der Entschluß, ob Solothurn mit Aarau in nähere Unterhandlungen treten wolle, so rasch als möglich erfolgen müsse, weil der Zeitpunkt bis zum 31. Dezember 1832, wo die neue Verwaltung zu beginnen hätte, für die erforderlichen Einrichtungen sonst kaum hinreichen könnte. Sollten aber weitere Besprechungen erwünscht sein, so würden aargauische Gesandte in Solothurn ohne Säumnis eintreffen.²⁾

Nachdem Staub dieses Ergebnis dem Kleinen Rat übermittelt hatte, gab letzterer der Finanzkommission die Weisung, daß er statt einer Verpachtung oder eigenen Verwaltung des Postregals es vorziehe, sich in dieser Angelegenheit mit einem benachbarten Kanton zu verbinden, daß dabei nebst der gemeinschaftlichen Administration auch das Hoheitsrecht des Kantons und der Transit durch denselben gesichert werde. Zugleich ermächtigte er sie mit der Oberpostdirektion von Aargau in Unterhandlungen zu treten. Diesen Antrag teilte der solothurnische Landespräsident dem Landesstatthalter Hürner am 30. August mit folgenden Worten mit:³⁾ ... „Unter heutigem Tag hat nun hierseitige Finanzkommission über diese gehaltene Rücksprache dem Kleinen Rat Bericht erstattet und mit Freuden habe ich daraus ersehen, daß hierseits alle Bereitwilligkeit an Tag gegeben wurde in dieser Angelegenheit in gemeinschaftlichem Interesse zu handeln, nähere Verbindungen in diesem Bezug mit Ihrer hohen Regierung anzuknüpfen und so die schon lange bestehenden freundschaftlichen Verhältnisse der Stände Aargau und Solothurn einem noch engeren Bunde entgegenzuführen. Diese Angelegenheit diesem gewiß auch der Regierung des hiesigen Standes erwünschten Ziele nahe zu bringen, glaube ich auch, daß eine freundschaftliche Besprechung auf einer Konferenz der Sache nach ganz angemessen sein werde. Ich bin auch gänzlich davon überzeugt, daß sobald die hohe Regierung des hohen Standes Aargau derjenigen des Standes Solothurn einen diesfälligen Antrag eröffnen wird, ihr ein solches Anerbieten ganz erwünscht und angemessen sein werde. In dieser richtigen Voraussetzung mag Ihre hohe Regierung nur Zeit und Ort eines solchen Zusammentrittes bestimmen und die hierseitige wird nicht an-

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1664.

²⁾ R. M. 1832, pag. 1658.

³⁾ K. B. 1832, pag. 643.

stehen, ihre Abgeordneten auf den beliebigen Tag und Ort abzusenden.“

Auf diese Mitteilung hin regte Aargau sofort eine Konferenz zwischen den beiden Regierungen an. Nachdem Solothurn eingewilligt hatte, tagten am 12. September 1832 in Balsthal die Deputierten der beiden Stände und nach eingehenden Beratungen konnten die Vertragsgrundlagen zu aller Zufriedenheit unterzeichnet werden.¹⁾ Dadurch verbanden sich die beiden Behörden zu einer gemeinschaftlichen Aufsicht und Leitung des solothurnischen Postregals. Der Ertrag desselben sollte nach Begleichung der Kosten gleichmäßig verteilt werden. Um über die Einnahmen und Ausgaben der Verwaltung stets auf dem Laufenden zu sein, erachtete man es für notwendig, eine eigene getrennte Buchhaltung im Zentralbureau in Aarau zu errichten. Vorzüglich kam es darauf an, daß nur ein Bürger aus Solothurn als Rechnungsführer angestellt, die Einnahmen und Ausgaben der nicht gemeinschaftlichen Postverwaltung gesondert gebucht würden und die Abrechnung vierteljährlich zu erfolgen habe, wobei der Saldo in Solothurn abzuliefern sei. Die Wahl der Beamten hatte auf Vorschlag der beiden Postkommissionen durch den Kleinen Rat zu erfolgen, während die Angestellten von Aarau allein ernannt wurden. Der neue Vertrag sicherte Solothurn auch zum ersten Mal ein größeres Mitspracherecht bei den Unterhandlungen mit den andern Ständen zu, indem sich die beiden Kommissionen über alle das gemeinsame Interesse berührenden Fragen in Verbindung zu setzen hatten. Insbesondere wurde ausbedungen, daß die Abkommen mit den Nachbarständen gemeinschaftlich beraten und abgeschlossen werden mußten. Für die Ausgestaltung des Kurs- und Tarifwesens war der Grundsatz aufgestellt, daß sie sowohl im Innern des Kantons, als auch mit den angrenzenden Gebieten zeitgemäß organisiert und verbessert werde. Die übrigen Artikel des Vertrages trennen die Kompetenzen zwischen den beiden Postbehörden und regeln noch die Schlichtung der entstehenden Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht. Die Übereinkunft begann mit dem 1. Januar 1833 und dauerte sechs Jahre.²⁾ Sie wurde von Aargau am 9. November ratifiziert, der solothurnische Große Rat genehmigte sie in der Sitzung vom 20. Oktober.³⁾

Kaum war aus den Beratungen der Vertrag hervorgegangen, da traf endlich am 6. Oktober ein Schreiben von Bern ein, des Inhaltes, daß es Regierungsrat Ganguillet beauftragt habe, sich nach Solothurn zu begeben, um mit den Delegierten, die noch zu ernennen wären, zu beidseitiger Zufriedenheit unter Ratifikationsvorbehalt ein angemessenes Resultat zu erzielen. Diese Einladung wurde

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1887. Die Ausführungen bei Spielmann op. cit., pag. 95/96, über die Regelung der finanziellen Verhältnisse der beiden Postverwaltungen sind ungenau.

²⁾ Solothurner Kantonsblatt 1832. Siehe Beilage 5.

³⁾ Großen Ratsprotokoll 1832, pag. 520 und R. M. 1832, pag. 2218.

an die Postkommission gewiesen, um Bern mitzuteilen, daß man die Anträge der Abgeordneten gerne gewärtigen werde, doch wünsche man, daß dieselben so gestellt seien, daß man sie annehmen könne, obgleich das seinerseits beobachtete Stillschweigen über die Postorganisation äußerst befremdend gewirkt habe.¹⁾ Es fand auch am 29. November in Langenthal und dann später in Herzogenbuchsee, zwischen den drei benachbarten Ständen wegen der neu zu regelnden Postverhältnisse eine Konferenz statt.²⁾ Das Resultat der Besprechungen wurde aber von Aargau nicht genehmigt und der dortige Kleine Rat beauftragte die Oberpostdirektion „mit bestmöglicher Wahrung hierseitiger Interessen und unter Ratifikationsvorbehalt mit der Oberpostdirektion von Bern in neue Unterhandlungen zu treten.“³⁾

Damit im folgenden Jahr der Betrieb ohne Störungen übernommen werden konnte, trafen aargauische Beamte in Solothurn ein, um bei der erforderlichen Neuorganisation der Post mitzuwirken. Bei dieser Gelegenheit wurden sie auf Staatskosten festlich bewirtet.⁴⁾

Ein erstes der aargauischen Verwaltung war die Neuwahl der Beamten. Sie übernahm sie nicht ohne weiteres von den Postpächtern, sondern schrieb die Stellen in den wenigen Tageszeitungen zum freien Bewerb aus. Das Solothurner Blatt⁵⁾ führt folgende an:

Ein Buchhalter der Postverwaltung des Kantons Solothurn mit einem jährlichen Gehalt von 800 bis 1000 Franken.

Dessen Adjunkt mit einem jährlichen Gehalt von 300 bis 400 Franken.

Ein Postverwalter in Balsthal mit einem jährlichen Gehalt von 240 Franken.

Ein Postverwalter in Olten mit einem jährlichen Gehalt von 450 Franken.

Ein Postverwalter in Schönenwerd mit einem jährlichen Gehalt von 160 Franken.

Die Gewählten mußten in Anbetracht der Wichtigkeit ihres Dienstes gehörige Bürgschaft leisten und man nahm die neuen Angestellten unverzüglich in Eidespflicht. Der Buchhalter⁶⁾ amtete auf Kosten Solothurns in Aarau und hatte die Abrechnungen zu besorgen. Daneben war er auch noch verpflichtet, dem Kleinen Rat alle Pläne und Absichten, die man dort über das solothurnische Postwesen hatte, genau mitzuteilen. Dadurch kam er gegenüber dem Postdirektor oft in eine etwas unangenehme Stellung,

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1918.

²⁾ R. M. 1832, pag. 2389.

³⁾ Staatsarchiv Aarau, R. M. 1833, pag. 87, 202 und 215.

⁴⁾ R. M. 1832, pag. 2271.

⁵⁾ Solothurner Blatt 1832, Nr. 46 und 47.

⁶⁾ Der Buchhalter wurde in Aarau eingesetzt und nicht in Solothurn, wie Spielmann op. cit., pag. 96, Zeile 4, annimmt.

sodaß ihm der Vorwurf eines Spions nicht erspart blieb. Wer sollte ihn beeidigen? Das gab zu einem Kompetenzzweifel Anlaß, indem ihn jeder Kanton besonders den Treueid leisten lassen wollte. Man einigte sich jedoch bald auf eine gemeinschaftliche Formel, fand es doch Ratsherr Scherer „in Hinsicht der Beeidigung des Buchhalters für vorteilhafter, denselben in gemeinschaftliche Beeidigung zu nehmen, und zwar aus den von Euch angebrachten Gründen, um den zu beeidigenden einerseits einer fast nicht unvermeidlichen Kollision seiner Pflichten bloßzustellen, andererseits aber um die von den beiden Ständen beabsichtigten Zwecke besser erreichen zu können.¹⁾ Der Eid lautete:²⁾ „Es schwört der solothurnische Buchhalter im Postbureau zu Aarau den Kantonen Solothurn und Aargau, der Postkommission von Solothurn und seinen Obern Treue und Wahrheit zu leisten; soviel in seinem Vermögen liegt, beider Kantone Nutzen zu fördern und Schaden zu wenden, den ihm zu erteilenden Instruktionen in betreff seiner Geschäftsführung und übrigen Obliegenheiten pünktlich nachzukommen und darauf zu halten, daß die Bestimmungen der Übereinkunft vom 12. September 1832 sowohl als alle spätern Verabredungen zwischen den beiden Ständen in Postsachen genau erfüllt werden und wenn Abweichungen geschehen sollten, die beidseitigen Behörden darauf aufmerksam zu machen, das Postgeheimnis unter allen Umständen treu zu bewahren, die Einnahmen und Ausgaben treu zu verrechnen und richtige Buchhaltung zu führen und von dem ihm seines Amtes wegen anvertrauten Geldes nichts in seinem Nutzen zu wenden, alle Verschlagnisse und Beeinträchtigungen des Postregals, die ihm bekannt werden möchten, sogleich und ohne Ansehen der Person bei der Behörde anzuzeigen, weder Miet noch Gabe anzunehmen, und überhaupt den Verrichtungen seines Amtes so obliegen, daß er es vor Gott und den beiden Regierungen verantworten möge.“

Unter der neuen Verwaltung gewann das Bureau in Solothurn erheblich an Bedeutung, indem es seit der Vereinigung zu einem Grenzbureau gegen Bern und die westliche Schweiz wurde, was die Anstellung von zwei Postbeamten notwendig machte. Das Postbureau in Olten erfuhr insofern eine Verkehrsverbesserung, als Amanz Frei 1833 einen Briefträger verlangte, um die in der Umgebung sich befindenden Ortschaften besser bedienen zu können. Bisher besorgten es gewöhnlich überall die Landjäger, welche für den Brief zwei bis fünf Kreuzer Trägerlohn beziehen durften.³⁾ Dem Gesuch wurde — wie aus einer spätern Lohnbewegung hervorgeht⁴⁾ — entsprochen, doch mußte der Verwalter den Briefträger zum Teil

¹⁾ K. B. 1832, pag. 744.

²⁾ Solothurner Kantonsblatt 1832. Denselben Eid legten auch alle andern Angestellten ab.

³⁾ P. A. Bd. IV.

⁴⁾ R. M. 1836, pag. 2034.

selber bezahlen. Ein Jahr später verlangte Frei eine Erhöhung seines Salärs und nachdem die Postkommission „die beschwerlichen und vielseitigen Bemühungen, welchen die Verwaltung in Olten unterworfen ist“ in Berücksichtigung gezogen hatte, erhöhte sie dessen Gehalt auf 600 Franken.¹⁾ Zugleich errichtete man in Schönenwerd eine eigene Postablage, was sehr notwendig war, da sich in der dortigen Gegend allmählich die Industrie zu entwickeln begann. Lange Jahre vermittelte ein Bote den Korrespondenzverkehr, der vom Kleinen Rat und zuletzt von den Fischer allein besoldet wurde, doch war ein zweckmäßiger Verkehr ein unumgängliches Erfordernis geworden.

Neben der Organisation der Hauptablagen gestaltete sich auch der Botendienst etwas besser.

Der Bote in Önsingen ging alle Tage nach Balsthal, er überbrachte dem dortigen Bureau die für jenseits der Klus bestimmten Briefe und Effekten und hatte die andern nach Önsingen zu tragen. Jetzt erhielt er einen Taglohn von vier Batzen, davon mußte er noch einem Landjäger 20 Franken im Jahr vergüten, der die Postsachen für die weiter zurückliegenden Ortschaften besorgte. Der Dienst des Boten war sehr beschwerlich. Schon morgens zwei Uhr mußte er der ankommenden Post die Gegenstände abnehmen, mittags machte er den Weg nach Balsthal und vertrug die Briefe, dabei blieb ihm kaum mehr Zeit zu einem Nebenverdienst und so bat er bald um eine bessere Bezahlung. Bei dieser Gelegenheit suchte die Postkommission die Vertragung noch rascher einzurichten, von nun an mußte sie täglich zweimal besorgt werden, wofür aber sein Entgelt auf 350 Franken festgesetzt wurde.²⁾ Eine zweite Nebenverbindung errichtete man in Egerkingen, von wo die Postsachen für das Gäu wöchentlich zweimal abgegeben und andere aufgenommen wurden. Der Posthalter war der dortige Ammann von Arx, der für seine Verrichtungen 100 Franken bezog, nicht gerechnet die Extraporti, welche er für Briefe erhielt, die den andern Gemeinden zugetragen werden mußten.³⁾ Den Boten nach St. Niklaus erachtete man als überflüssig. Er erhielt von der bernischen Postdirektion seine Entlassung aus dem während 40 Jahren versehenen Fußbotendienst ohne irgend eine Entschädigung. Daher gelangte er an die Finanzkommission und bat bei seiner bedrängten Lage um eine Unterstützung. Sie gewährte ihm eine einmalige Hilfe von 150 Franken.⁴⁾

Wesentlich erleichtert wurde auch der Verkehr in der Amtei Dorneck-Thierstein. Nachdem die Beschwerden der Bevölkerung nichts nützten, fand endlich eine Klage des Großrates Jos. Chernot besseres Gehör. Er konnte an einer einberufenen Versammlung der Wahlbehörde lediglich aus dem Grund nicht teilnehmen, weil

¹⁾ R. M. 1834, pag. 193.

²⁾ P. A. Bd. IV.

³⁾ P. A. Bd. IV.

⁴⁾ R. M. 1833, pag. 537.

ihm die Einladung der Staatskanzlei erst am Wahltage selbst durch den Dornacher Boten überbracht wurde. Bei diesem Anlaß machte er darauf aufmerksam, daß wegen der schlechten Posteinrichtung oft solche verspätete Briefabgaben erfolgten. Ähnliche Reklamationen würden tagtäglich geführt und namentlich deshalb, weil der erwähnte Bote die Postsachen nur zweimal in der Woche in Balsthal abholen könne, wo sie dann etliche Zeit liegen blieben. Daraufhin sah sich die Postkommission veranlaßt, solchen Übelständen abzuweichen. Bisher ging er wöchentlich zweimal nach Basel und Balsthal, holte und brachte die Briefe und leichten Pakete. Da nun aber diese Verbindung ziemlich schlecht war, erteilte die Postverwaltung dem solothurnischen Bureau den Auftrag, daß an den Abenden vor den bestimmten Ankunftstagen des Boten in Balsthal die Sachen für diese Amteien nach Balsthal, alle übrigen Tage aber über Olten nach Basel zu befördern seien. Machte man so auch einen großen Umweg, so kamen die Korrespondenzen von Solothurn jetzt für Dorneck doch wöchentlich viermal an.¹⁾

Durch die neue Postorganisation verlor dieser Bote seine unmittelbare Staatsstellung und kam in den Dienst des Aargaus. Doch wurde ihm das jedenfalls nicht genau bekannt gemacht; denn 1834 gelangte er mit der Petition an den Finanzrat, um eine angemessene Entschädigung für getane obrigkeitliche Fuhrleistungen zu erhalten. Vor 1833 mußte er neben dem Postamt alle drei Monate mit Pferd und Wagen die Gelder der Salzfactoren und Fruchtschaffner der Amtei Dorneck-Thierstein nebst andern schweren, an die Behörde zu versendenden Gegenständen nach Solothurn oder von da zurück führen, wofür er jedesmal 16 Franken aus der Staatskasse erhielt. Seit 1833 aber stand er nun ebenfalls unter der aargauischen Verwaltung, die ihm auf Ansuchen der Finanzkommission zur Pflicht machte, wöchentlich zweimal nach Basel und Balsthal zu gehen, um als Fußbote die Briefe, kleinern Wertsachen und leichten Gegenstände auf Rechnung der Post in ihren Bureaux sowohl, als auch unterwegs aufzunehmen und abzugeben. Zur Aufnahme von beträchtlichen Valoren und schweren Gegenständen war er keineswegs verpflichtet, doch besorgte er nichtsdestoweniger den gewohnten obrigkeitlichen Fuhrdienst, ohne aber entschädigt zu werden. Auf sein eingereichtes Gesuch hin beschloß der Kleine Rat:²⁾

- „1. Dem Dornacher Boten solle von nun an für Fuhrleistungen von Seite des Staates keine Vergütung mehr gegeben werden. Dafür ist er aber nicht dafür gehalten Gelder und schwere Gegenstände zu übernehmen.
2. Die Verwalter von obrigkeitlichen Geldern sind angewiesen, die in den Amteien Dorneck und Thierstein zu versendenden

¹⁾ R. M. 1833, pag. 2218 und R. B. 1833.

²⁾ R. M. 1834, pag. 691 ff.

Gelder und schweren Gegenstände, der Diligence von hier über Olten nach Basel und solche aus diesen Amteien an hierseitige Behörden abzuliefernden Gelder und Gegenstände der Diligence von Basel zu übergeben.

3. Dieser Beschluß wird der Fruchtkommission, dem Staatskassaverwalter, dem Obergrenzaufseher, dem Salzkassier, sowie dem Oberamtman von Dorneck und Thierstein zum Verhalte bekannt gemacht. Dieser letztere wird denselben den in seiner Amtei befindlichen untergeordneten obrigkeitlichen Rechnungsgebern mitteilen.
4. Der Salzkassaverwalter ist beauftragt, dem Kleinen Rat einzuberichten, ob und welche Entschädigung der Dornacher Bote für getane Fuhrleistungen seit dem 1. Jänner zu reklamieren habe.“

Am 18. April berichtete der Staatskassaverwalter, daß der Bote für seine Geldfuhren, die er dem Staate geleistet habe, bis 1833 vollständig entschädigt worden sei. Von diesem Zeitpunkt an habe er keine Gelder mehr gebracht mit Ausnahme der Receßzahlungen des Altfruchtschaffners Doppler, deren Porto jedoch nicht aufgezeichnet sei.¹⁾ Da es sich nicht ergab, wieviel Geld er überbracht hatte und ob er dafür entschädigt wurde, erhielt der Staatskassier den Auftrag, die Regierungsbeamten und den Boten zu vernehmen, inwiefern die Reklamationen desselben berechtigt seien.²⁾ Nachdem die Angelegenheit weiter untersucht worden war, stellte der Kleine Rat am 29. Dezember über die Bezahlung des Transportes obrigkeitlicher Gelder und Effekten folgenden abgeänderten Beschluß auf:³⁾

- „1. Jede monatliche Geldfuhr, welche der Dornacher Bote Häner seit dem 1. Januar 1833 mit obrigkeitlichen Wertgegenständen bis den 31. Dezember 1834 von Dorneck bis Solothurn und zurück geleitet hat, soll demselben mit 12 Franken vergütet werden.
2. Vom 1. Januar 1835 an und solange die Posteinrichtungen des Kantons keine direkte Gelegenheit für Geldsendungen aus und nach dem Oberamt Dorneck und Thierstein gewähren, soll der Dornacher Bote anfangs jeden Monats eine Fuhr von Dorneck nach Solothurn und zurück vornehmen um die obrigkeitlichen Gelder und Effekten zu überbringen. Sollte sich aber in der Folge erzeigen, daß mit einer zweimonatlichen Fuhr genügen könnte, so ist die Finanzkommission ermächtigt, diese Abänderung von sich aus vornehmen zu können.
3. Für jede geleistete Fuhr wird ihm eine Entschädigung von 12 Franken verabfolgt.
4. Für die ihm anvertrauten Gelder hat er Bürgschaft zu leisten.

¹⁾ R. M. 1834, pag. 807.

²⁾ R. M. 1834, pag. 808.

³⁾ R. M. 1834, pag. 2689.

5. Wenn derselbe bei solchen Fuhren, Briefe, Pakete und Valoren von Partikularen mitnimmt, so ist er verpflichtet dieselben zum Bezug der tarifmäßigen Taxen an das Postbureau von Balsthal oder Solothurn zu übergeben. Jedes Vergehen gegen diese Vorschrift hat nicht nur zur Folge, daß der gegenwärtige Beschluß ipso facto sein Ende erreicht, sondern auch, daß der Bote in seinen Verpflichtungen in betreff des Postverkehrs zwischen Balsthal und Dorneck enthoben ist.“

Durch diese Anordnungen waren die Beamten, Bureaux und Botendienste eingerichtet. Wie einleitend betont wurde, wäre die zu lösende Aufgabe gewesen, eine regelmäßige Vertragung der Postsachen in alle Gemeinden zu organisieren. Aber das kam auch unter der aargauischen Verwaltung nicht zustande. Denn die wenigen Verbesserungen, welche Balsthal, Egerkingen, Schönenwerd und der Amtei Dorneck-Thierstein zugute kamen, gewährten noch lange nicht die Möglichkeit, daß die Korrespondenzen in sämtliche Dörfer verteilt werden konnten. Noch jetzt wurden nur diejenigen Ortschaften bedient, welche am Durchgang der Diligencen lagen, die andern mußten nach wie vor, unter denselben mühevollen Umständen, ihre Briefe zu bestellen versuchen.

Weiter erwartete man von der Betriebsgemeinschaft eine Vermehrung des Postwagenverkehrs, welcher der geographischen Lage des Kantons entsprechend, für die Verbindungen zwischen der Ost- und Westschweiz, Bern und Basel, solothurnisches Gebiet hätte benützen sollen. Die Diligencenurse gewannen nunmehr an Wichtigkeit, da sie einen aufblühenden Reiseverkehr zu bewältigen hatten. Während im 18. Jahrhundert eine bedeutende Entwicklung derselben durch den mangelhaften Unterhalt der Straßen und die schlechte Konstruktion der Kutschen gehemmt wurde, erfuhren jetzt Fahrbahn und Postwagen grundlegende Verbesserungen. Es beginnt das Zeitalter der vielbesungenen Postillonspoesie.

Im Balsthaler Übereinkommen sahen die vertragschließenden Parteien zwei wichtige Transitprojekte vor; einmal die direkte Verbindung Freiburgs mit Aarau über Solothurn-Olten einerseits und Berns mit Basel über den obern Hauenstein andererseits. Nun war es aber offenbar, daß diese beiden geplanten Kurse den Widerspruch Berns hervorrufen mußten, hätten doch dadurch seinen Einrichtungen Konkurrenten entstehen müssen, die geeignet gewesen wären, einen großen Teil des Transits dem bernischen Gebiet zu entziehen. Wie verhielt sich nun Bern den solothurnischen Absichten gegenüber? Die Lösung dieser Frage beantwortet zugleich die andere, nämlich, ob das Balsthaler Verkehrsprogramm überhaupt verwirklicht werden konnte.

Als Bern von der solothurnisch-aargauischen Postgemeinschaft Kenntnis erhielt, traf es zur Sicherung der eigenen Einrichtungen die nötigen Maßnahmen. Auf der genannten Konferenz von Herzogenbuchsee setzte es sich zur Aufgabe, die über den obern Hauen-

stein bestehende Messagerie abzuschaffen. Es begründete diese Forderung damit, daß, weil von nun an eine Diligence täglich zwischen Bern und Solothurn verkehren sollte, die andere Fahrpost überflüssig sei. Sein Begehren fand bei Aargau und Solothurn keinen allzugroßen Widerspruch. Zugleich schloß Bern am 19. Dezember 1832 mit Basel eine Übereinkunft ab, als Anhang zu dem zwischen den beiden Ständen geltenden Vertrag vom 23. Februar 1830.¹⁾

Sein Inhalt ist nachfolgender:

1. Da infolge der Postgemeinschaft zwischen Solothurn und Aargau und der sich daraus ergebenden Änderungen das Fortbestehen der dreimal wöchentlichen Messagerieverbindung zwischen Bern und Basel auf dem bisherigen Fuß nicht mehr zulässig ist und auf den 1. Januar 1833 aufhören wird, ist es dem Willen der drei beteiligten Verwaltungen überlassen, solche in beliebiger Form ganz oder teilweise wiederherzustellen. Vom 1. Januar an sollen die zwischen Bern und Basel auszuwechselnden Postwagenstücke, die weiterherkommenden inbegriffen, einander gegenseitig durch die über Delsberg gehende Diligence zugesandt werden. Auf die geltenden Taxverhältnisse soll dieser Umweg keinen Einfluß ausüben. Die täglich stattfindende Messagerieverbindung erfolgt wie bisher auf Kosten Berns.
2. Die bernische Postverwaltung wird die erforderlichen Anordnungen treffen, daß zur Erzielung des Anschlusses an die deutschen Posten die Ankunft der Delsberger Diligence in Basel mit den Reisenden und Depeschen spätestens 4 Uhr morgens zu erfolgen habe.

Gleichzeitig stellte Bern der aargauischen Postverwaltung den Transit der Postsachen, welche aus dem Großherzogtum Baden kamen, in Aussicht. Basel zeigte sich höchst erstaunt, daß diese Korrespondenzen nicht den Weg über sein Territorium nehmen sollten, schrieb dann aber dieses Versprechen „einzig dem guten Einverständnis der Herren von Stöcklern und Dolder zuliebe, dem der beabsichtigte Vorzug zugewendet werden sollte.“²⁾ Zweifellos tat dies Bern nur aus dem Grunde, damit Aargau gegen die getroffenen Änderungen nicht Einspruch erhebe.

Am 27. Dezember teilte Rats herr Scherer den Behörden die stattgefundene Kursaufhebung mit, mit der Begründung, daß die politischen Umstände in der Landschaft dessen Fortsetzung verunmöglichten. Da aber gerade die Straße über den obern Hauenstein unter großem Kostenaufwand neu erstellt wurde, erschien ein solches Vorgehen dem Kleinen Rat etwas bedenklich. Er beauftragte die Postkommission, sich mit aller Energie für die Beibehaltung dieser Fahrpost zu verwenden, die wenigstens mit einer zweispännigen Chaise unterhalten werden könnte.³⁾ Die Kommis-

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1832.

²⁾ Ebenda.

³⁾ R. M. 1832, pag. 2616.

sion leitete die nötigen Besprechungen ein, aus denen am 22. Februar 1833 ein Projektverkommenis hervorging. Demzufolge sollte wöchentlich zweimal ein Kurs, mit einem schönen fünfplätzigem Wagen, von Basel nach Langenbruck und Solothurn-Balsthal-Langenbruck stattfinden und am 1. März nach folgendem Fahrplan in Betrieb gesetzt werden:¹⁾

Abgang von Solothurn, Sonntag und Donnerstag	morgens um 7 Uhr.
Ankunft in Langenbruck	mittags um 12 Uhr.
Abgang von Langenbruck	mittags um 2 Uhr.

Zu gleicher Zeit sollte die Post von Basel ankommen, um die Reisenden aufzunehmen. Der Preis der Plätze betrug:

Von Basel nach Langenbruck	Fr. 3.50.
Von Langenbruck nach Solothurn	Fr. 2.50.
Von Basel nach Solothurn	Fr. 6.—.

In Solothurn war dann gerade Anschluß nach Bern, was noch Fr. 3.— kostete. Die aargauische Verwaltung versuchte wiederholt, mit Basel den Preis nach Langenbruck etwas herunterzusetzen, allein jenes trat nicht darauf ein, da es stets der Ansicht war, daß der Passagierertrag gegenüber den Auslagen verhältnismäßig gering sein werde.²⁾ Als ein besonderes Verkehrshindernis wurde der hohe Zoll am obern Hauenstein empfunden, der für die Posten und Diligencen den Satz von 4 Bz. für das Pferd aufwies.³⁾ Um die Kosten mehr zu reduzieren, schlug man vor, den Kurs nach Langenbruck nur einspännig zu organisieren, wodurch die Zoll- und Pferdeauslagen bedeutend ermäßigt worden wären. Allein Basel lehnte ab; denn es fand, daß die Diligencen nach Delsberg und Olten den Bedürfnissen vollständig genügten, zumal die Bedingungen, welche diese geplante Einrichtung begünstigten, durch die politischen Ereignisse sich wesentlich geändert hätten. Aus einer Unterredung zwischen den Postdirektoren Dolder und Bernouilli ergab sich, daß, wenn die Verhältnisse mit der Landschaft geregelt seien, man gerne zu einer direkten Verbindung über Balsthal Hand bieten werde.⁴⁾ Die aargauische Verwaltung machte dieses Ergebnis mit dem Trost in Solothurn bekannt, „Bernouilli bemerkte ferner vertraulich, die Route über Delsberg sei auch nicht die natürliche und die befriedigendste für Basel. Vielleicht lassen sich, wenn dieser Zeitpunkt erscheint, für die französischen Korrespondenzen Anordnungen damit verbinden und wir müssen in Geduld diesen ersehnten Zeitpunkt besserer Zeiten abwarten.“⁵⁾ Basel entschloß sich, auf Ende 1833 die Langenbrucker Diligence einzustellen. Die geringe Benutzung, welche nach seiner Ansicht den Betriebskosten nicht entsprach, begünstigte diese Maßnahme.

¹⁾ P. A. Bd. IV.

²⁾ P. A. Bd. IV.

³⁾ Solothurner Blatt 1832.

⁴⁾ P. A. Bd. IV.

⁵⁾ P. A. Bd. IV.

Da nunmehr in Langenbruck kein Anschluß war, hob Aarau den Kursdienst von Solothurn dorthin auf und leitete den lokalen Brief- und Reiseverkehr über Olten. Daraus ergab sich das eigenartige Resultat, daß die Korrespondenzen, welche von Balsthal nach Langenbruck durch die Post befördert werden sollten, den Umweg über den untern Hauenstein nach Liestal machen mußten. Diese Anordnungen gewannen im Publikum der neuen Postgemeinschaft wenig Sympathien.

Trotzdem der obere Hauenstein die natürlichste Verbindung darstellt, mußte er im Verkehr mit Basel der Delsberger Route weichen; denn Bern wußte die Zeitumstände auszunützen, um seine eigenen Einrichtungen zu fördern. Nun verblieb Solothurn noch die eine Chance, daß die Reisenden dem weitem Weg durchs Münstertal, die Fahrt über Solothurn und Olten vorzögen. Diese Möglichkeit schien sich anfänglich erfolgreich zu gestalten. Bald organisierte Basel über den untern Hauenstein eine täglich kursierende, neunplätzig, mit Coupés versehene Diligence, die sich eines guten Besuches erfreute. In Olten war sofortiger Anschluß an die Luzerner- und Solothurn-Aarau-Post. Am 1. Januar 1833 wurde nämlich die Strecke Solothurn-Olten-Aarau mittelst eines täglich verkehrenden Postwagens in Betrieb gesetzt. Die Betriebskraft stellte die Verwaltung nicht selbst, sondern besorgte sie sich auf dem Submissionswege, um so billiger zu den notwendigen Pferden zu kommen. Der Unternehmer hatte nach den abgeschlossenen Verträgen die Pferde, Postillone und etwaigen Beiwägen gegen eine bestimmte Pachtsumme zu stellen. Die Route Solothurn-Aarau zerfiel in drei Stationen: Aarau-Olten, Olten-Önsingen, Önsingen-Solothurn. Für die einzelnen Stationen waren drei Pferde und ein Postillon erforderlich. Jeder Vorspann, durch welche Umstände er auch bedingt wurde, fiel zu Lasten des Unternehmers. Wenn der Andrang in die Diligence zu groß war, mußte er für weitere Reisende noch ein geeignetes Fuhrwerk bereit halten. Für diese Leistungen bezahlte die Postadministration eine nach den Angeboten sich ändernde Summe. 1833 betrug sie nach einer im Gasthaus zur Krone in Olten stattgefundenen Steigerung 5800 Franken.¹⁾ Die Postverwaltung lieferte und unterhielt nur die Wagen und stellte die Kondukteure an. Der Unternehmer hatte natürlich die Abgangszeit nach dem vorgeschriebenen Fahrplan zu richten. In Solothurn fuhr man nach Ankunft der Berner Post nachmittags 4 Uhr ab, von Aarau zurück nach Fütterung der Pferde um 10 Uhr abends und nach Bern um 4 Uhr morgens.

Aarau selbst war zuerst bestrebt, diesem Jurakurs Verkehr zuzuführen. In diesem Sinne schrieb es an Bern:²⁾ „Wir erwarten indessen, daß Ihre Postdiligence täglich in Solothurn um vier Uhr

¹⁾ Solothurner Blatt 1833, Nr. 49.

²⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Aarau, 1832.

nachmittags pünktlich eintreffe, um jede Versäumnis zur Influenz nach Olten und auf den Zentralpunkt Aarau zu verhindern. Sie werden hoffentlich, hochgeachtete Herren, gerne Hand dazu bieten, da nicht nur Ihre Bureaux hierseits Bern für Basel dabei beteiligt, sondern es Ihnen selbst daran liegen muß, die Diligence über Solothurn bestmöglichst zu alimentieren, und vorzugsweise allfällige Reisende dahin zu leiten, als sie durch Beiwägen, wobei Sie keinen pekuniären Vorteil haben, über Morgenthal weiterzuschaffen. Der Preis des Platzes im Postwagen von Bern nach Solothurn kommt zu sechs Stunden auf 3 Franken, von Solothurn nach Olten auf 3 Franken, und von Olten nach Aarau auf 15 Batzen, also im ganzen auf 7 Franken 5 Batzen gleich wie über Morgenthal zu stehen; und da der Platz von Olten nach Basel 4 Franken 2 Batzen kostet, so bezahlt der Reisende, der über Solothurn und Olten nach Basel gehen will, 10 Franken 2 Batzen. In Olten soll gesorgt werden, daß die überzähligen Reisenden nach Basel durch Beiwägen weiter befördert werden.“ Bern war aber keineswegs gewillt, diesen Forderungen zu entsprechen. Nach wie vor leitete es den gesamten Verkehr nach Basel über Delsberg. Kamen Reisende von Basel über Solothurn, so beschwerte es sich bei der dortigen Postdirektion und überhäufte sie mit Vorwürfen, daß sie seinen Interessen entgegenarbeite und die Bestimmungen der geltenden Verträge willkürlich verletze. Auf solche Entstellungen der tatsächlichen Verhältnisse erwiderte Basel einmal:¹⁾ „Wir müssen auf die darin enthaltene, etwas unerwartete Rüge die Ehre haben zu bemerken, daß Sie, hochgeachtete Herren, unrichtig berichtet worden; indem, wie die diesseitigen Stundenpässe es ausweisen, immerfort Reisende von Hier nach Bern über Delsberg instradiert werden, und es auch jedem Reisenden ganz freigestellt ist, nach Belieben, die Straße über Delsberg oder über Olten einzuschlagen. Von jeher benutzten Reisende nach Bern absichtlich und vorzugsweise diese letztere, sei es wegen öfteren Unfällen, die auf ersterer Straße sich ereignet, oder aus andern Gründen, und wenn dies jetzo neuerlich seitdem der Abgang unsrer Oltner Diligence auf 5 Uhr abends festgesetzt ist, vielleicht etwas öfter als früher stattfindet, so geschieht das ohne unser Zutun, und wir haben dem betreffenden Bureau neuerdings Weisung erteilen lassen, sich jedes etwaigen Einflusses auf die Reisenden hinsichtlich der Wahl der einzuschlagenden Straße nach Bern gänzlich zu enthalten.

Andererseits jedoch erlauben wir uns zu bemerken, daß wohl keinerlei Vertragsbestimmungen noch sonstige Gründe bestehen, nach welchen wir zur ausschließlichen Instradierung der Reisenden über Delsberg uns veranlaßt oder sogar verpflichtet haben sollten, sodaß wir auch nicht einsehen können, inwiefern deshalb die bestehenden Vertragsverhältnisse als erloschen betrachtet werden könnten.“

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1835.

Allein die Konkurrenz zwischen dem untern Hauenstein und dem Delsberger Tal blieb nicht von allzulanger Dauer. Als nämlich Bern einen Eilwagen über Herzogenbuchsee-Murgenthal nach Aarau einrichtete, da begannen sich die Verhältnisse zu ändern. Vorher kursierte auf dieser Route nur ein zweispänniger Wagen mit einem Kondukteur. Bei Platzmangel wurden die übrigen Reisenden in Beiwägen weiterbefördert, wodurch aber Verspätungen entstanden, sodaß oft die Anschlüsse verfehlt wurden. Infolge wiederholter Anregungen von Seiten Aaraus gelang es, Bern zu bewegen, die bestehende Diligence durch eine mit drei Pferden bespannte und mindestens sechs enthaltende Plätze zu ersetzen. Später erreichte es noch, daß man bis Aarau fahren konnte, ohne in Murgenthal umsteigen zu müssen.¹⁾ Dieser geräumigen Postkutsche, welche sich durch rasche Fahrt auszeichnete, gelang es, die solothurnischen Kurse schwer zu schädigen, zumal noch Aargau mit Basel erfolgreich durch das Fricktal in Verbindung trat. Ermahnte ersterer die bernische Postdirektion noch vor etwa Jahresfrist, der Linie Solothurn-Olten Reisende zuzuhalten, so hatte er nunmehr ein Interesse daran, daß der Hauptverkehr wozu möglich die Route über Murgenthal nehme, damit in Aarau für die Weiterreise nach Basel und Zürich seine Posten in Betracht fielen. Eine derartige Politik hob natürlich auch das finanzielle Ergebnis. Da der Verkehr die eigenen Einrichtungen benutzte, mußte der Ertrag nicht mit einem andern Kanton geteilt werden.

Diesen Umgehungstendenzen sah jedoch Solothurn keineswegs müßig zu. An einer Konferenz, welche am 17. Juli 1834 in Solothurn stattfand, um resultatlos die Besprechungen von Herzogenbuchsee fortzusetzen, instruierte der Kleine Rat seine Abgeordneten:²⁾

- „1. dahin (zu) trachten von dem Transit von Aarau nach Solothurn nach der laut Vertrag mit dem Stande Aargau von letzterem eingegangenen Verpflichtung, auch etwas zu erhalten, damit man nicht früher oder später zurückzutreten genötigt werde.
2. Werden sie den Stand Aargau dazu bewegen suchen, einen gehörigen Teil der Reisenden über Solothurn statt über Murgenthal zu schicken, was in letzter Zeit nicht mehr geschah, da Bern seit dem Vertrag mit Aargau gegen Solothurn einen neuen Vorteil sich dadurch verschaffte, indem es eine geräumigere Diligence nach Murgenthal schickt, wodurch keine Reisenden nach Solothurn zu kommen pflegen.“

Dieser Protest blieb fruchtlos. Auch der Versuch, den Verkehr durch Tarifvergünstigungen anzuziehen, mißlang. Wie Solothurn auf der Strecke Olten-Solothurn die Taxe von fünf Batzen auf vier per Stunde herabsetzte, wurde der Fahrpreis von Basel

¹⁾ Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1832, 1833, P. A. Aarau, 1832, 1833.

²⁾ R. M. 1834, pag. 1493.

nach Olten, unter aargauischem Einfluß, von 44 Batzen auf 45 erhöht, damit die Reisenden die Fricktaler Post benützen würden. Nach wie vor ging der Haupttransit über aargauisch-bernisches Gebiet. Sogar die Passagiere, welche aus der Ostschweiz nach der Stadt Solothurn reisen wollten, zogen die raschern Kurse den holprigen Diligencen vor und fuhren bis Herzogenbuchsee, von wo aus sie für die Weiterreise irgend ein Gelegenheitsfuhrwerk mieteten. Daneben kam es aber auch vor, daß man in Aarau Reisenden, die ausdrücklich mit der solothurnischen Post zu fahren beabsichtigten, das Einsteigen in dieselbe verweigerte.¹⁾

Um dem Berner Kurs den Umweg von Murgenthal über Aarburg zu ersparen, suchte die aargauische Verwaltung in Solothurn um die Erlaubnis nach, ob vom 1. Oktober 1834 an eine tägliche Nebenverbindung von Kreuzstraße nach Aarburg-Olten eingerichtet werden könne. Diese hätte mittelst einer zweiplätzigcn Chaise für den Transport von Posteffekten in Kurs zu treten. Die Genehmigung wurde auf unbestimmte Zeit erteilt, jedoch mit der Einschränkung, daß sie zurückgezogen würde, wenn sich für das solothurnische Regal irgendwelche Nachteile zeigen sollten.²⁾ Durch diese Vergünstigung verringerte sich die Fahrzeit und allfällige Reisende, die von Basel über Olten kamen, konnten immer noch den Weg über Herzogenbuchsee nehmen.

So scheiterte auch der Versuch, nach der Einstellung des Postbetriebes über den obern Hauenstein, den Verkehr auf den untern zu lenken. Nicht besser erging es dem zweiten Kursprojekt, das eine direkte Verbindung zwischen Aarau und Freiburg über Solothurn herstellen wollte. Die Anregungen dazu gingen auf die Konferenzen von Murten und Bern zurück. Nachdem bereits die Diligence auf der Strecke Aarau-Solothurn kursierte, beabsichtigte man über Aarberg nach Freiburg einen Eilwagen einzurichten. Von Anfang an war man sich jedoch bewußt, daß der geplanten Fortsetzung Schwierigkeiten bereitet würden, weil die beiden Kantone durch bernisches Gebiet getrennt sind. Gleich bei der ersten Anregung stellte Bern diesem Vorhaben, in richtiger Erkenntnis der Gefahren für sein Regal, alle erdenklichen Hindernisse in den Weg, um dadurch nicht einen wichtigen Anteil am Transit zu verlieren. Es mußte denn auch Freiburg nach Solothurn berichten:³⁾ „Nous avons épuisé tous les moyens qui étaient en notre pouvoir pour amener l'administration générale des postes de Berne à établir pour son compte, ou à compte à demi, ou enfin nous abandonner la facilité d'établir pour notre compte un service pour les voyageurs entre Fribourg et Soleure par Aarberg. Tous nos efforts ayant échoués et cette administration s'étant prononcée d'une manière très positive, qu'elle n'y consentira jamais“

¹⁾ R. M. 1835, pag. 2134.

²⁾ P. A. Bd. IV und R. M. 1834, pag. 1494.

³⁾ P. A. Bd. IV.

Freiburg gab jedoch die Hoffnung nicht auf; 1835 regte es noch einmal die Errichtung eines Kurses an. Die solothurnische Postkommission wandte sich auch an Direktor Dolder, um seine Ansichten darüber zu erfahren. Er war aber aus dem Grunde für eine solche Idee nicht zu haben, weil zweckmäßige Anschlüsse von Freiburg aus auf der Rückfahrt nach der östlichen Schweiz durchwegs fehlten. Dagegen erachtete Dolder eine Verbindung mit Neuenburg als vorteilhaft. Allein Solothurn trat auf diese Anregung nicht näher ein, offenbar war es sich bewußt, daß Bern diesem Plan denselben entschlossenen Widerstand entgegensetzen werde. Weitere Unterhandlungen wurden fallen gelassen; das finanzpolitische Interesse Berns konnte wiederum eine volkswirtschaftlich notwendige Verbindung durchkreuzen.

Weder die Organisation des Botendienstes, noch die Entwicklung des Postwagenverkehrs fanden unter der Betriebsgemeinschaft eine befriedigende Lösung. Während auf der Route Delsberg und Murgenthal große Eilwagen in rascher Fahrt einen bedeutenden Reisendentransport bewältigten, kursierten auf solothurnischem Gebiet zwei schwache, holpernde Diligencen, die bloß dem Lokalverkehr genügen konnten. Unter solchen Umständen blieben Reisefrequenz und Reinertrag stets gering und standen in keinem Verhältnis zu dem, was infolge der geographischen Lage des Kantons hätte erreicht werden können. So wurden z. B. im Jahr 1835 die Postwagen in der Richtung Aarau, Basel, Luzern, nur von annähernd 1000 Personen benutzt, was einen Reinertrag von 1248 Franken abwarf.¹⁾

Neben den Postverbindungen war noch die Tarifgesetzgebung von besonderer Wichtigkeit. Im wesentlichen erfuhr sie unter der Betriebsgemeinschaft keine Abänderungen; denn auch Aargau suchte durch die Postverwaltung einen größtmöglichen Ertrag zu erzielen. Sie war bloß Mittel zum Zweck. Unter der gemeinsamen Administration nahm Solothurn die Grundsätze des aargauischen Tarifs an, der selber auf der Fischerschen Taxenberechnung aufgebaut wurde.²⁾ Der Tarif hatte zwei Zonen; im Innern des Kantons kostete der einfache Brief bis auf fünf Stunden Entfernung zwei Kreuzer, der doppelte vier; alle Korrespondenzen nach Entfernungen von mehr als fünf Stunden im Kanton bezahlten das Doppelte.³⁾ Einige Modifikationen wären durch die Zerstückelung

¹⁾ Die Post beförderte nämlich in diesem Jahre 256 Passagiere nach Aarau, 482 nach Olten, 115 nach Önsingen, 14 nach Egerkingen, 5 nach Hägendorf, 10 nach Buchsiten, 28 nach Wiedlisbach und 25 nach Schönenwerd. P. A. Bd. IV. Wie gering der Passagierverkehr war, erhellt schon daraus, wenn man denjenigen zwischen Solothurn und Bern vergleicht. 1834 warf er nämlich einen Gesamtertrag von nur Fr. 4527.16 ab, während dem derjenige von Bern nach Aarau Fr. 27'004.17 und nach Basel-Belfort Fr. 56'380.06 eintrug. (Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Bern, 1835.) Vergleiche die Verkehrsstatistik im 6. Kapitel, pag. 239.

²⁾ Buser, Schweizerische Posttaxengesetzgebung, pag. 38.

³⁾ Buser, Schweizerische Posttaxengesetzgebung, pag. 38.

des bernischen Postarrondissements verursacht worden, indem die neu entstandenen Verwaltungen am Transitertrag hätten höhere Ansprüche stellen können. Der Rechenschaftsbericht des Kleinen Rates von 1833 schreibt aber, daß die Brieftaxen aus Frankreich, der Westschweiz und dem Kanton Bern unverändert blieben, nur die Zeitungen aus diesen Gebieten stiegen erheblich.¹⁾ Es sollen die Taxen in der westlichen Schweiz dermaßen verteuert worden sein, daß die Zeitschriften von Lausanne allein jährlich 30 Batzen höher zu stehen kamen.²⁾ Dagegen wurden die durch den Aargau gelieferten Korrespondenzen aus Deutschland und Italien, sowie die Tagesblätter der Ostschweiz etwas herabgesetzt. Für den Reiseverkehr galt der Grundsatz, daß die Stunde mit 5 Batzen bezahlt werden solle. Die Preise für Solothurn ergeben sich aus nachfolgender Übersicht:³⁾

Von Aarau nach Solothurn	4 Fr. 5 Bz.
„ „ „ Bern über Solothurn	7 Fr. 5 Bz.
„ „ „ Basel, Olten oder Rheinfelden	7 Fr. 2 Bz.
„ Solothurn nach Bern	Fr. 3.—.
„ „ „ Lausanne über Bern	Fr. 13.—.
„ „ „ Genf „ „	Fr. 17.—.
„ „ „ Neuenburg	Fr. 8.—.
„ „ „ Freiburg	Fr. 5.50.
„ „ „ Zürich	Fr. 9.—.
„ „ „ St. Gallen	Fr. 17.—.
„ „ „ Schaffhausen	Fr. 10.50.
„ „ „ Luzern über Olten	8 Fr. 1 Bz.
„ „ „ Basel „ „	7 Fr. 2 Bz.

Dabei konnte der Reisende 30 Pfund Freigepäck mitnehmen, währenddem das Übergewicht vom Pfund zu einem Rappen per Stunde oder auf einen Franken des Passagierpreises zu 2 Rappen taxiert wurde.

Wie unter der Fischer'schen Periode, so hatte auch jetzt der Finanzrat die Portofreiheit der Obrigkeit ausbedungen. Da aber vorher dieser Begriff von beiden Seiten anders aufgefaßt wurde und zu vielen Auseinandersetzungen Veranlassung gab, übermachte die aargauische Postdirektion demselben ihr Verzeichnis der Behörden und Beamten, welche für die Korrespondenz die Portofreiheit genießen sollten, mit dem Wunsch ein gleiches auszuarbeiten, um so den Postverkehr erheblich zu erleichtern. Die Staatskanzlei legte dem Kleinen Rat bald ein solches Reglement vor. Nach dessen Genehmigung gewährte man im Kanton Solothurn neunundsechzig Beamten die Portofreiheit.⁴⁾

¹⁾ R. B. 1833.

²⁾ R. M. 1832, pag. 2616.

³⁾ Staatsarchiv Aarau, Aufrichtiger und wohlerfahrener Schweizerbote 1833, Nr. 3.

⁴⁾ R. M. 1833, pag. 1862. Siehe Beilage 6, pag. 277.

Da für das Publikum unter der neuen Verwaltung nicht in alle Gegenden eine raschere und billigere Korrespondenzbeförderung und keine Gelegenheit eines ausgedehnten Reiseverkehrs über solothurnisches Gebiet geschaffen wurde, verhielt es sich den Einrichtungen der aargauischen Postdirektion kritisch gegenüber. Ein Korrespondent im „Solothurner Blatt“¹⁾ rügt deren Maßnahmen in nachstehendem Artikel folgendermaßen: „Die durch den Oberpostdirektor der Kantone Aargau und Solothurn publizierte Bekanntmachung in betreff der neuen Posteinrichtungen geben mir Anlaß zu folgenden Bemerkungen, welche die solothurnische Postkommission im Interesse der Einwohner des Kantons umsoweniger unberücksichtigt lassen wird, da das Publikum mit Recht eine Erleichterung sowohl in betreff der Preise als auch der nähern und schnellern Kommunikation erwartete, und andererseits zu hoffen war, es würde in den neuen Einrichtungen die so sehnlichst gewünschte und allein ersprießliche Zentralisation des schweizerischen Postwesens wenigstens angebahnt werden, damit nicht erst bei der endlichen Einführung dieses vaterländischen Projekts alles neu gestaltet werden muß. Aus dieser Bekanntmachung ist zu vernehmen, daß ungeachtet der seit dem 1. Jänner getroffenen Abänderungen noch keine direkte Verbindung mit dem Waadtland, Genf, Neuenburg etc. getroffen ist und somit jeder von Solothurn nach oben genannten Bestimmungen reisende Passagier, er mag wollen oder nicht, seinen Weg über Bern nehmen und dort zwei bis drei Stunden verweilen muß. Dieser Zeitverlust in Bern nebst der viereinzwanzig Stunden längern Wegesstrecke machen einen Unterschied von sechs bis sieben Stunden aus, welche durch eine direkte Verbindung mit Aarberg und der westlichen Schweiz gewonnen würden.

Ferner würde statt wie die Bekanntmachung der löblichen Postdirektion von Aarau anzeigt, Franken 13.— für zwanzig Stunden, nur Franken 11.— für zweiundzwanzig Stunden nach Lausanne, statt Franken 8.— nach Neuenburg nur 6.— bezahlt werden, wenn nämlich die Taxe von 5 Bz. per Stunde festbleiben soll. Wahrscheinlich würde aber das Postinteresse mehr gefördert, wenn von der Stunde nur 4 Bz. gefordert würden, wovon man sich durch das Beispiel der Luzerner Posten überzeugen kann. Man wird freilich einwenden, der Unterhalt von Kutschen und Pferden für eine Verbindung mit Aarberg veranlasse bedeutenden Kostenaufwand und Bern werde seine Zustimmung versagen. Was die Auslagen betrifft, würden selbe durch häufige Passagiere, die von der östlichen nach der westlichen Schweiz die kürzeste Wegesstrecke vorziehen, gewiß hinlänglich gedeckt; 1460 Passagiere, welches ungefähr vier auf den Tag trifft, würde die Auslage von 5300 L., die Briefe und Pakete nicht mitgerechnet, gewiß wieder einbringen. Dann wird wohl das hochherzige Bern dies Unterneh-

¹⁾ Solothurner Blatt 1833, Nr. 5.

men auch nicht verhindern wollen, indem es ja bereits seine Diligence sowohl von Bern als Biel nach Solothurn ausgedehnt, und übrigens nach der betretenen Bahn gewiß auch jene Kantönlis-Selbstsucht von Bern verschwunden ist, die seine Nachbarkantone früher tief gefühlt.

In der Bekanntmachung von Aarau heißt es ferner: „Diligence über Olten nach Basel.“ Ist das wohl der kürzeste Weg? Oder ist etwa die treffliche neue Straße über den obern Hauenstein, die mit so großen Unkosten angelegt wurde, unpraktisch zu befahren, oder eine andere Frage, ist es der Postadministration ersprißlicher, statt für 12 Stunden 60 Bz., für 14 Stunden 72 Bz. in Empfang zu nehmen? Das Gerücht geht hier, Basellandschaft fordere ein zu hohes Regal. Wenn es dem also ist, so wird am Ende doch die Regierung von Basellandschaft lieber ihre Forderungen mäßigen, als die Postkommunikation mit seinen eigenen Landesteilen einbüßen. Es geht aber noch ein anderes Gerücht, daß nämlich die Regierungen von Bern und Basel-Stadt ein Verkommnis getroffen, dessen Zweck wäre, alle Vorteile der Postbedienung sich gegenseitig dadurch zuzusichern, daß sie alle Briefe und Valoren von Basel über Delsberg nach Bern und umgekehrt gehen lassen, um stets auf eigenem Territorium zu fahren. Wenn dies mehr als Gerücht ist, so wäre es doch etwas auffallend, daß zwei Regierungen, die im politischen ein ganz entgegengesetztes System befolgen, dagegen zu Ausbeutung ökonomischer Vorteile sich brüderlich die Hand reichen.

Aber nicht nur der Reisende, sondern auch die Korrespondenz würde eine schnellere Beförderung genießen, was gewiß für Handel und Industrie von den wichtigsten Folgen ist. Auch Balsthal fordert mit Recht die Fortsetzung einer Verbindung, die seit Jahrhunderten besteht, die allein natürlich und die nun seit dem 1. Jänner gänzlich abgeschnitten ist. Man denke sich die wirklichen Übelstände für Balsthal, Mümliswil und die umliegenden Ortschaften, deren einige bedeutenden Gewerbe treiben. Wenn sie Briefe z. B. nach dem zwei Stunden entlegenen Langenbruck versenden wollen, so müssen diese nach Önsingen gebracht werden, von da gehen sie mit der Post nach Olten, über den untern Hauenstein nach Liestal, von Liestal werden sie dann wieder aufwärts nach Langenbruck durch einen zweispännigen Postwagen spediert, den N. B. nicht die Landschaft, sondern die Stadt Basel führt. Ist das nicht ein Unwesen? Und muß nicht der Reisende ebenfalls dringend die Herstellung dieser natürlichen Kommunikation zwischen Basel und Bern wünschen, da er gewiß lieber nur 18 Stunden über Solothurn zurücklegt als 22 bis 23 Stunden mit einer bedeutenden Mehrausgabe durch das Münstertal.

Noch ein Übelstand der neuen Einrichtungen, welche der Förderung hemmend entgegentritt, ist die lästige und aufs neue erhöhte Taxation der Zeitungsposti. (Dieses soll nur bei jenen Zeitungen der Fall sein, die von der westlichen Schweiz her ein-

treffen. Anmerk. d Red.) Die französischen Zeitungen früher mit L 18.25 jährlich taxiert, bezahlen nun L 36.50, das gleiche Verhältnis hat bei den inländischen Zeitungen statt. Der Staat, dem die moralische Entwicklung seines Volkes am Herzen liegt, wird dem geistigen Verkehr nicht solche Hemmschuhe anlegen. Man werfe einen Blick auf das benachbarte Frankreich, wo alle Blätter literarischen und politischen Inhalts nur einer äusserst billigen Taxe unterworfen sind. Einsender hofft mit vielen seiner Mitbürger diese auffallenden Mängel der neuen Postorganisation werden bald verschwinden und Solothurn von seiner günstigen geographischen Lage einigen Nutzen ziehen; doch das allgemeine Heil im Postwesen, die möglichst schnelle Bedienung des Publikums ohne bedeutende Schmälerung des allgemeinen Postregals erwartet er nur von einer Zentralisation des Postwesens, wodurch allein erreicht wird, daß die kürzesten Straßenstrecken eingeschlagen und die Administrationskosten im allgemeinen viel geringer werden und wo auch der einzelne Kanton dann aufhören muß sein Posteinkommen auf Kosten anderer zu vermehren.“

Diese für den Kanton Solothurn nicht vorteilhafte Verkehrsentwicklung übte natürlich auf das finanzielle Ergebnis seiner Posten einen ungünstigen Einfluß aus. Auch jetzt noch sah man diesen Verkehrszweig als Mittel zur Erzielung eines größtmöglichen Reinertrages an. Zwar entwickelte Staatskassier Staub anlässlich der Beratung über die Art und Weise der Verteilung des Gewinnes unter die beiden Stände den Grundsatz „... Solothurn bringt für die Verbindung das Kapital seines Postregals, welches à 4% zinsbar nach dem bisherigen Postpachtzins 4000 Franken für die Summe von 100'000 und von demjenigen, den Fischer-Graffenried für die Zukunft für 6000 Franken antrug, für 150'000 Franken angeschlagen werden kann. Der anteilnehmende Stand bringt dagegen theoretische und praktische Kenntnisse, Erfahrungen und die Mühe der Leitung in die Verbindung. Wenn demnach der Stand Solothurn zu Ausgleichung dieses gegenseitigen Einbringens nicht auf dem vollen Zins seines Kapitals beharrt und ihn zum Beispiel auf 2 oder 1½% herabsetzt, der ihm zum voraus zukommen soll, so dürfte ein solches Verfahren der Billigkeit angemessen sein.“¹⁾

Allein diese Anschauung war nicht die vorherrschende und oft vernehmen wir, daß die Finanzkommission das Postregal „sowohl in Hinsicht auf das Staatsärarium als auch in Bezug auf das Publikum“²⁾ beaufsichtigen solle. Der Kleine Rat erwartete nun bestimmt, daß sich unter der Betriebsgemeinschaft mit der Verkehrszunahme ebenfalls der Gewinn erhöhen werde. Den gehegten Hoffnungen entsprachen aber die tatsächlichen Verhältnisse keineswegs. Allerdings rechnete man im ersten Betriebsjahr in

¹⁾ R. M. 1832, pag. 1643. — Das betreffende Zitat bei Spielmann, op. cit., pag. 96, Zeile 6 und ff., ist natürlich in diesem Sinne zu berichtigen.

²⁾ R. M. 1832, pag. 469.

folge zahlreicher Neuanschaffungen kaum auf einen großen Überschuß. Als dann aber bei den spätern Rechnungsabschlüssen nicht einmal der Pachtzins erreicht wurde, sah sich Solothurn im höchsten Grade enttäuscht und der Große Rat beauftragte die Finanzkommission unverzüglich die Ursachen dieses geringen Ergebnisses zu untersuchen.¹⁾ Die alleinige Schuld an diesem materiellen Mißerfolg schoben die Behörden auf den Aargau, der nach ihrer Ansicht in allem stets den Interessen Solothurns zuwiderhandelte.

Das finanzielle Resultat bedeutet einen bedenklichen Rückschritt, konnte doch erst im zweiten Jahr der Postgemeinschaft der Pachtzins von 1804 erreicht werden; das folgende Jahr brachte dann den Ertrag, welchen der Staat bereits 1823 von den Fischer enthielt.²⁾

Im übrigen fällt bei diesen Rechnungen vor allem auf, daß die Ergebnisse der Zeitungen und Postscheine unregelmäßig angeführt werden. Doch erklärt sich das aus dem Unfug, den man damals mit dem Zeitungswesen trieb. Bei den Postbureaux ergaben sich für die Schweizer Blätter äußerst wenige Abonnenten, obwohl allgemein bekannt war, daß eine große Anzahl gehalten wurde; so bezog man in den Amteien Solothurn und Lebern, Bucheggberg und Kriegstetten nur acht Exemplare des Schweizer Boten, während dem einige Hundert nach Solothurn kamen. Der Verleger schickte dieselben in geschlossenen Paketen an Buchhändler und Buchbinder, welche sie vertrugen, wodurch der Postverwaltung bedeutende Porti entzogen wurden. Aber sie taten es nicht nur um ihren Gewinn zu erhöhen, sondern ein anderer Umstand erklärt diese Maßnahme näher. In jener Zeit erfaßten die Parteiümtriebe noch das Berufsleben. Auch die Postangestellten konnten sich dem einsetzenden Kampf zwischen Liberalen und Konservativen nicht entziehen, und sie suchten während ihres Dienstes ebenfalls für die gute politische Sache zu wirken. Da die Zeitungen das Propagandamittel ihres Parteiprogrammes waren, glaubten sie dessen Verbreitung, wenn es nicht ihrer Anschauung entsprach, verhindern zu müssen. Das ultramontane „Erneuertes Solothurner Wochenblatt“³⁾ beklagt sich, daß untergeordnete Postoffizianten seinen Abonnenten Hindernisse in den Weg legten und Abonnements gar nicht mehr annehmen wollten, was nach zuverlässigen Berichten schon öfters vorgekommen sei. Daher bittet es seine Freunde, von den fehlbaren Beamten einen Verweigerungsschein zu fordern und denselben der Expedition zu übersenden behufs Übermittlung an die Postdirektion; dadurch würden solche „übermütige Paschas“ rasch zur Ruhe zu bringen sein. Erfolgt solch eine Verweigerung zweifellos von liberaler Seite, dann trieben es die „Schwarzen“ womög-

¹⁾ R. M. 1835, pag. 72, 548 und 553.

²⁾ Siehe Beilage 7, pag. 278.

³⁾ Erneueretes Solothurner Wochenblatt 1836, Nr. 1 und Baumann, Beitrag zur Geschichte des solothurnischen Zeitungswesen, pag. 97.

lich noch bunter. So reklamiert das „Solothurner Blatt“:¹⁾ „Die Redaktion des Solothurner Blattes ist schon mehrmals aufmerksam gemacht worden, daß bei Verteilung ihrer Blätter in einigen Aemtern ein schändlicher Unterschleif getrieben werde. So wurde uns vor einiger Zeit von Lostorf aus berichtet, daß unsere Umschläge statt mit unserm Blatt, mit Möffelblättern angefüllt, angelangt seien. Diese Klage über Unterschleif ist auch schon von jeher von vielen Abonnenten im Schwarzbubenlande geführt worden, während unsere Expedition seit Jahren mit der genauesten Kontrolle besorgt wird. Eine solche Schändung des Postverkehrs, wobei die Sicherheit des Eigentums nicht mehr gewährleistet wird, dürfte man in keinem Kanton der Schweiz, in keinem zivilisierten Staat, sondern höchstens bei den Hottentotten antreffen.“ Aus diesem Grunde erschien dann die Versendung in geschlossenen Paketen sicherer, wenn auch dabei das Postregal zu kurz kam.²⁾

Waren solche Schädigungen zum Teil durch die Angestellten veranlaßt, so suchte die aargauische Verwaltung selber durch weitere Maßnahmen ihren finanziellen Ertrag auf Kosten Solothurns zu erhöhen. Dazu bot die Verrechnung der Postscheine zwei Jahre lang günstige Gelegenheit. Es mußte nämlich jeder, der einen chargierten Brief oder Wertgegenstand empfing, eine Quittung ausstellen und für deren Auslagen fünf Rappen bezahlen; da aber die Druckkosten nicht so hoch waren, ergab sich ein beträchtlicher Überschuß, von dem für Solothurn gar nichts verrechnet wurde. Erst auf wiederholte Vorstellungen hin erhielt es seinen Anteil, nachdem ihm jährlich 500—600 Franken entgangen waren. Auch bei den Reparatur- und Unterhaltungskosten der beiden Wagen verlangte die Postdirektion stets zu viel. In den ersten fünf Quartalen, wo sie durch den Gebrauch, trotz ihrer schwachen Konstruktion, nicht soviel gelitten hatten, betrug die Reparaturen über 2000 Franken. Darauf verlangte die Finanzkommission, daß sie künftig in Solothurn vorgenommen werden sollten; und wirklich sanken in den zwei folgenden Quartalen die Auslagen auf nur 300 Franken. Aber ebenfalls im Transitverkehr erstrebte der Aargau stets seinen eigenen Vorteil. In dieser Hinsicht warf ihm Solothurn vor, daß er früher die Korrespondenz nach Basel durch die hiesigen Anstalten transitieren ließ, ohne eine Taxe zu verrechnen. Als man deshalb Reklamationen erhob, schlug er unverzüglich einen andern Weg ein. Dasselbe ergab sich mit den Briefschaften der östlichen Schweiz und dem bernischen Amtspaket, die alle ohne die geringste Vergütung durch solothurnisches Gebiet nach Basel gingen. Die aargauische Verwaltung scheute sich nicht, sogar den Grundvertrag von Balsthal zu verletzen. Nach ihm sollten die für Solothurn bestimmten Postsachen, neben den reinen Auslagen, nur noch das tarifmäßige Transitporto tragen; nun wurde dasselbe

¹⁾ Solothurner Blatt 1836, Nr. 48.

²⁾ R. M. 1835, pag. 1510.

jedoch für den einzelnen Brief zu sechs und vier Kreuzer berechnet, währenddem man Bern und andern Postämtern für die Unze bloß sechs Kreuzer verlangte. Da eine solche gewöhnlich fünf Briefe enthielt, ergab sich eine offenbare Hintansetzung des beteiligten Standes.¹⁾

Derartige Hintergehungen ließen in Solothurn, das sich durch den Entzug des Transits und den unbedeutenden Ertrag für überverteilt hielt, gegen seinen Mitinteressenten eine immer wachsende Mißstimmung entstehen. Und es brauchte nur geringfügiger Anlässe, um bei ihm den Wunsch zu erwecken, von der bestehenden Verwaltungsgemeinschaft loszukommen. Den Grund für ihre Auflösung bildeten zwei Vertragsbrüche.

Paragraph 12 des Balsthaler Abkommens bestimmte wörtlich „mit den Nachbarständen Basel, Bern, Freiburg, Neuenburg, Waadt und Luzern werden alle auf die Postverhältnisse des Kantons Solothurn Bezug habenden Verträge und Verabredungen von der Oberpostdirektion des Kantons Aargau und der Postkommission des Kantons Solothurn gemeinschaftlich unterhandelt und abgeschlossen.“ Diesem Artikel wurde von Seiten Aargaus wiederholt entgegengehandelt.

Zum ersten Mal geschah es durch den mit Basel und Luzern unterhandelten Vertrag vom 14. Februar 1835, wodurch ein Stafetenkurs über Olten nach Italien eingeführt und der Diligencenlauf willkürlich abgeändert wurde. Durch die getroffene Übereinkunft sollte die italienische Korrespondenz wöchentlich dreimal von Basel über Olten nach Luzern durch eine Stafette gebracht werden. Zugleich war eine Verspätung in der Ankunft der Basler Post in Olten vorgesehen, wodurch aber die gewohnten Anschlüsse verfehlt wurden; denn die Diligence von Solothurn fuhr vor der Ankunft derjenigen von Basel in Olten ab, was eine weitere Abnahme der Passagiere und Verspätung der Korrespondenz bedeutete. Zweifellos hätten nun noch mehr Reisende von Basel die Eilwagen durch das Fricktal benützt, infolgedessen wären dem solothurnischen Postwesen wegen des Entzuges von Gebühren neue Nachteile entstanden. Dieser Vertrag, welcher nicht nur ohne Mitwirkung der solothurnischen Postkommission, sondern ohne ihr Wissen abgeschlossen wurde und von dem sie erst Kenntnis erhielt, als schon ein Teil seiner Verfügungen vollzogen war, entzog Solothurn Vorteile und legte ihm nur Lasten auf. Wohl mutete man ihm einen Kostenbeitrag zu, allein an einem allfälligen Gewinn hätte es nicht teilnehmen dürfen.²⁾ Von solchen Erwägungen ausgehend, drückte der Kleine Rat bei der Bekanntmachung dieses Abkommens, Aargau sein höchstes Befremden über ein derartiges geheimes Vorgehen aus und verweigerte die Ratifikation.

¹⁾ P. A. Bd. IV und R. M. 1835, pag. 2130 ff.

²⁾ Staatsarchiv Aarau, R. M. 1835, pag. 138, 143, 182 und 186 und Archiv der Oberpostdirektion, Postakten, Band Aarau, 1835.

Darauf erschien bei der Finanzkommission Oberpostdirektor Dolder, um die etwas gespannten Beziehungen und die entstandenen Zweifel zu beheben. Am Schluß der Verhandlungen versprach er, die strittigen Punkte möglichst zu beseitigen. Als solche galten neben dem italienischen Stafettenkurier, die angesetzte Verspätung der Basler Post, die Entziehung der Zürcher und Basler Briefschaft wegen des zu bezahlenden Transites. Da diese Besorgnisse durch ein ausführliches Schreiben der Postdirektion zum Teil behoben wurden, beschloß der Kleine Rat am 15. März 1835 „dem fraglichen Traktat kann von Seiten des Standes Solothurn die Genehmigung dermalen noch nicht erteilt werden, einstweilen will der Kleine Rat aber den getroffenen Estafettalposteinrichtungen kein Hindernis in den Weg legen.“¹⁾ Dem Posthalter in Olten erteilte die Finanzkommission den Auftrag, den neu errichteten Kurs, — der zwar bald wieder abgeschafft wurde — nicht anzuerkennen. Von dieser Verfügung erhielt der Oberpostdirektor erst später Kenntnis, was daraus hervorgeht, daß er am 28. Oktober, als er Amanz Frei das Aufhören dieser Einrichtung auf den 8. November anzeigte, demselben Vorwürfe machte, dieser Stafette keine Sendungen übergeben zu haben und dann schließt: „infolgedessen fordern wir Sie auf, die Weisung der Regierung entweder im Original oder in Abschrift uns einzusenden und künftighin dergleichen Zumutungen, welche Nichtbefolgung von Aufträgen, welche Sie von Ihrer Oberbehörde in Dienstsachen der Post erhalten haben, betreffend abzuweisen.“ Dies ist zweifellos ein sonderbarer Befehl in den gegebenen Verhältnissen, wo Solothurn den Vertrag nicht anerkannte.

Die Eintracht war jedoch von kurzer Dauer. Ein zweiter Vertragsbruch erfolgte, als am 6. November 1835 zwischen den Oberpostdirektoren der Stände Aargau und Bern die Protokollverhandlung abgeschlossen wurde, ohne daß Solothurn von den Besprechungen in Kenntnis gesetzt worden wäre. Da die stattgefundenen Konferenzen zwischen den interessierten Behörden kein annehmbares Resultat erzielten, und die Verträge nicht ratifiziert wurden, erachtete es Dolder für angemessener, wenn möglich allein die gegenseitigen Angelegenheiten zu regeln. Zwar meldete er noch im Laufe des Sommers 1835, daß er im Namen des Standes Aargau mit Bern über den Abschluß einer Postübereinkunft zu unterhandeln habe und lud die Finanzkommission ein, diesen Anlaß zu benützen, um auch in betreff der solothurnischen Postverbindungen mit Bern endlich einen Vertrag abzuschließen; sei es, daß man ihm Deputierte beigebe oder ihm selbst die erforderlichen Instruktionen erteile. Die Kommission stattete dem Kleinen Rat darüber Bericht ab, doch er trat auf denselben nicht ein und so konnte sie mit Bern keine neue Unterhandlung einleiten. Im Kleinen Rat fiel bei dieser Gelegenheit die Bemerkung, daß es

¹⁾ R. M. 1835, pag. 889.

notwendig wäre, nicht nur die Gesinnung der Postverwaltungen von Bern und Basel zu kennen, sondern auch zu bewirken, daß dieselben mit Aargau keine den solothurnischen Verhältnissen nachteiligen Verabredungen treffen möchten. Aus diesem Grunde ersuchte die Finanzkommission Ratsherrn Scherer, mit den Behörden von Basel in Verbindung zu treten und Großrat Fröhlicher-Glutz sich nach Bern zu begeben. Die Folgen dieser Maßregeln waren, daß wenigstens in Bern Direktor Dolder, dem bei seiner Durchreise der Beschluß des Kleinen Rates bekannt gegeben worden war, damals zu keinem Abschluß gelangte.¹⁾ Während dessen wurde die Korrespondenz wegen der übrigen bekannten Rechnungsdifferenzen und der Anstände mit dem Stafettenkurs fortgesetzt, als am 11. November 1835 ein Schreiben von Aarau mit der Abschrift der Protokollverhandlung eintraf, welche die Postverhältnisse mit dem Kanton Solothurn regelte. Es war nämlich Dolder gelungen, durch neue geheime Besprechungen in Bern, am 6. November zwei Abkommen abzuschließen. Das eine war eine Postübereinkunft zwischen beiden Verwaltungen, das andere enthielt die rechtlichen Grundlagen für einen mit Solothurn später einzuzugehenden Vertrag.²⁾ An den stattgefundenen Beratungen hatten die solothurnischen Behörden nicht nur keinen Anteil genommen, sondern sie blieben ihnen bis zu deren Mitteilung unbekannt. Die Finanzkommission nahm zu diesem Aktenstück in einem Bericht an den Kleinen Rat folgendermaßen Stellung:³⁾ „... Merkwürdig ist der Schluß dieser Verhandlung, welcher lautet: Gegenwärtige Protokollverhandlung, wodurch die Vertragsverhältnisse mit dem Kanton Solothurn geregelt und welches Fundament der Definitivvertrag abgeschlossen werden soll, wird der Genehmigung der tit. Oberpostbehörden der Kantone Bern und Aargau unterstellt, sowie auch der solothurnischen Postkommission Mitteilung davon zu geben ist, ward aufgenommen etc.“ Also ohne Wissen und Einwilligung der hiesigen Behörden werden die Postverbindungen mit Bern geregelt; auf diese Regulierung muß als dessen Fundament der Definitivvertrag abgeschlossen werden, wenn auch die hiesigen Behörden nicht dazu stimmen und dessen ungeachtet wird diese Verhandlung nur der Ratifikation der bernischen und aargauischen Postbehörden unterstellt, indem der hiesigen Postkommission als der eigentlich beteiligten Behörde nur Mitteilung gemacht werden soll. In diesem Benehmen Aargaus, welches nicht nur die Interessen des Kantons Solothurn im höchsten Grad, sondern auch alle Achtung gegen einen in Postsachen verbündeten Mitstand verletzt, findet die Finanzkommission nebst einem argen Mißbrauch der bestehenden Vertragsverhältnisse auch einen offenen Bruch des Vertrags selber.

¹⁾ R. M. 1835, pag. 2131 ff.

²⁾ Staatsarchiv Aarau, R. M. 1835, pag. 613.

³⁾ R. M. 1835, pag. 2131 ff.

Wenn nun schon die Formalitäten dieser Protokollsverhandlung so erniedrigend für den Kanton Solothurn, so sind nicht weniger dessen Interessen dabei gefährdet; denn:

1. Ist eine neue Verständigung wegen des Durchpasses der Diligence durch das Bipperamt vorbehalten worden.
2. Die direkte Verbindung der Postbureaux Balsthal und Schönenwerd mit jenen des Kantons Bern ist aufgehoben und daher für diese Ortschaften eine Verspätung der Korrespondenz von 24 Stunden bewirkt.
3. Die unmittelbare Verbindung mit Aarburg ist bestätigt.
4. Für den Transit der von und nach den bernischen Bureaux: Langenthal, Burgdorf und Herzogenbuchsee, Kirchberg etc. bestimmten Briefe ist nur eine Aversalsumme von 200 Franken jährlich bestimmt, welche wenigstens auf 400 hätte gesetzt werden sollen.
5. Endlich ist der Art. 7 über diese Aversalsumme so abgefaßt, daß dadurch eine Verbindung der bernischen Diligence über Aarburg und Olten nach Basel zum Nachteil der hierseitigen Anstalten begründet werden könnte.

Ist nun durch diese Darstellung dargetan, daß einerseits der Vertrag vom 12. Heumonats 1832 § 12 gröblich verletzt und andererseits noch überdies die Interessen der hierseitigen Postangelegenheiten bedeutend hintangesetzt worden sind, so zeigt sich das Bedürfnis und der Wunsch, eine Verbindung aufheben zu können, die täglich mehr zu neuen schwierigen und unangenehmen Kollisionen führt und endlich bei längerem Zuwarten eine gänzliche Umgarnung des hiesigen Kantons befürchten läßt.“

Für den Beginn von Auflösungsverhandlungen bot sich sogleich Gelegenheit, da Direktor Dolder in seinem Schreiben, welches die Protokollverhandlung begleitete, den Antrag stellte, für die drei Jahre, während welchen der Verband mit dem Kanton Aargau noch bestehe, sich gegen eine jährliche Entschädigungssumme unter angemessenen Abänderungen des geltenden Abkommens mit dem Kanton Aargau abzufinden, oder Solothurn die Übernahme der Postfuhrwerke und der Pferdeunternehmung gegen Überlassung der Passagiertaxen und der Transportgebühren von Waren anheimzustellen. Dies war der gegebene Anlaß, um eine künftige Aufhebung des Postverbandes mit Aargau anzuregen, unter der Begründung, daß sich die gegenseitigen Interessen zu sehr im Widerspruch befänden. Auf diese Ansicht erwiderte Dolder aber am 5. Dezember¹⁾ „Eine gänzliche Trennung des gegenwärtigen Postverbandes, wie man es zu wünschen scheine, scheint mir weder tunlich noch ratsam, allein es könnte eine Übereinkunft getroffen werden, ohne den Hauptbestandteilen des Vertrages zu nahe zu treten, wodurch Solothurn in eine unabhängigere Stellung versetzt und dessen Interesse besonders angemessen sein dürfte und wobei alle Kollisionen

¹⁾ P. A. Bd. IV.

unter den beiden Ständen vermieden werden würden.“ Zugleich legte er einen Entwurf zu einer neuen Postübereinkunft vor und regte zu dessen Besprechung eine Konferenz an. Der Vorschlag lautete:¹⁾

- „1. Die Paragraphen 1 und 2 des Hauptvertrages von 1832 bleiben als Grundlagen bestehen und die Buchhaltung über das gemeinschaftliche Postwesen in Abänderung des § 3 wird in Solothurn geführt, sodaß der angestellte Buchhalter, der zugleich Vorstand des dortigen Bureau sein soll, auf gemeinschaftliche Unkosten fällt.
2. Die Abrechnungen mit den Postämtern und die Hauptrechnungen werden in Solothurn nach den aufzustellenden Formularen abgeschlossen und ausgefertigt.
3. Alle Verträge, welche das solothurnische Postwesen beschlagen, mit den angrenzenden Postverwaltungen von Bern, Basel und Luzern werden in Gemeinschaft abgeschlossen und unterzeichnet.
4. Die Verbindungen nach und von der ganzen östlichen Schweiz, den deutschen und nordischen Staaten, dem österreichischen Kaiserreich, Rußland, Türkei, Holland, Belgien, England und den überseeischen Staaten und Kolonien, sowohl für Korrespondenzen als Geldsendungen, Valoren und Frachtsätzen geschehen durch die aargauischen Posten, und zwar in dem Sinne, daß denselben alles überliefert und von Aargau ausschließlich empfangen werden soll.
5. Für die Korrespondenzen werden Taxen und Frankaturtarife aufgestellt.
6. In Abänderung des § 4 und 6 des Hauptvertrages, welche ihre Anwendung in dem vorgesehenen Maße nicht haben können, wird angenommen: Als Hauptpostverbindungen zwischen beiden Kantonen in Verbindung mit den Kantonen Bern, Basel und Luzern soll eine tägliche Postdiligence zu 2, 3 und 4 Pferden je nach Erfordernis der Umstände und in demselben Verstand aufgestellt werden, daß dieselbe von Aarau bis Olten und vice-versa dem Kanton Aargau, von Olten bis Solothurn und vice-versa dem Kanton Solothurn zur Last fallen. Nach allgemeinen angenommenen Grundsätzen gehört der Ertrag von Reisenden, welche durch diese Anstalten gehen, jedem Teil ausschließlich, soweit die Unternehmung von Pferd und Wagen auf seinen Kosten läuft. Die Kondukteursbesoldung und ihre Uniformierung geschieht auf gemeinschaftliche Rechnung. Der innere Botenverkehr des Kantons Solothurn fällt diesem Stand anheim, sowie, die Aufstellung und Besoldung der benötigten Boten demselben zur Last fällt.
7. Der § 7 des Grundvertrages findet keine Anwendung mehr, da die Postadministration von Bern, welche den Kanton Solo

¹⁾ P. A. Bd. IV.

thurn von allen Seiten umgrenzt, den Grundsatz des freien und unmittelbaren Transitpaketschlusses für die Korrespondenz nicht anerkennt und selbst die südwestlichen Kantone keinen Wert darauf legen.

8. Da der Stand Solothurn, sowie der Stand Aargau nach Ausweis Art. 6 die Postfuhrwerke auf eigene Kosten zu bestellen und zu unterhalten haben, so wird man sich über die Übernahme der gegenwärtigen gemeinschaftlichen Fuhrwerke freundschaftlich verständigen.

Die übrigen Paragraphen des Hauptvertrages von 1832 bleiben unverändert.“

Die Finanzkommission ließ das Projekt durch die Postkommission mit Zuzug des Postbuchhalters Wirz und Verwalters Frei aus Olten untersuchen. Das Ergebnis der Besprechung legte sie dem Kleinen Rat in einem Bericht vom 14. Dezember vor. Allein derselbe stellte die Beratung darüber ein, ohne einen bestimmten Entschluß zu fassen oder eine Weisung zu erteilen. Da aber am 1. Januar 1836 die Protokollverhandlung in Kraft treten sollte, durfte nicht mehr lange zugewartet werden und die Finanzkommission reichte am 27. Dezember noch einmal einen Rapport über die mit Aarau entstandenen Uneinigkeiten ein.¹⁾ Derselbe enthält auch die Stellung zu dem vorgelegten Projekt und die Pläne für eine zweckmäßigere Verwaltung des solothurnischen Regals. Dieser Teil hat folgenden Wortlaut:²⁾ ... „Im Eingang des gegenwärtigen Berichts hat sich die Finanzkommission angelegen sein lassen, die mit der Oberpostdirektion des Standes Aargau obwaltenden Anstände möglichst zu entwickeln und machte es sich hiemit zur Pflicht, die Gründe vorzutragen, welche eine Unterhandlung auf das Projektfundament mißraten und zwar:

1. Weil der Paragraph 3 bindend fordert, daß die Korrespondenzen, Valoren und Frachtstücke aus der östlichen Schweiz, Deutschland, Österreich den aargauischen Posten und zwar in dem Sinne übergeben werden, daß denselben alles überliefert und von Aargau ausschließlich empfangen werden solle. Durch Annehmen dieses Paragraphen würde Solothurn zu sehr an Aargau gebunden und doch wäre den Beschwerden wegen dem erhöhten Transitporto nicht abgeholfen.
2. Weil laut Paragraph 6 angetragen ist, daß Solothurn die Fahrten zwischen Solothurn und Olten, Aargau aber jene zwischen Olten und Aarau übernehmen solle. Die Annahme dieser Trennung läßt zwei Nachteile für Solothurn befürchten, und zwar einerseits, daß dem Stand Aargau noch besser die Türe geöffnet wäre, das Transitregal Solothurns, sowohl von Aargau, als von den Kantonen Bern und Luzern aus nach dem Kanton Basel sicherer als bisher zu umgehen und andererseits, daß der

¹⁾ R. M. 1835, pag. 2130 ff.

²⁾ R. M. 1835, pag. 2143.

Herr Oberpostdirektor Dolder veranlaßt werden würde, die Baselschen Postbehörden zu vermögen, ihre Diligence nach Olten mit Reisenden nach dem Aargau so zu füllen, daß für dergleichen nach Solothurn kein oder wenig Platz noch übrig bleiben würde.

3. Weil nach gleichem § 6 dem Stande Solothurn auch der Lohn des Boten von Dorneck mit 600 Franken und jener des Önsingerboten mit 80 Franken und aller noch ferner anzustellenden Boten zur Last fallen sollte, dagegen laut § 1 der Stand Aargau nur eine Lastvermehrung von 500 Franken wegen Verlegung des Buchhalters nach Solothurn erleiden würde, welche Vermehrung man schon ohne neuen Akkord nach dem Balsthaler Vertrag hätte verlangen können.
4. Weil überhaupt durch dieses Projekt den obwaltenden Anständen noch nicht abgeholfen wäre. In den Bemerkungen der Postkommission sind zwar auch in dieser Rücksicht die erforderlichen Data aufgenommen, damit wann eine Unterhandlung auf dieses Projektfundament beliebt werden sollte auch dafür Vorsehung getroffen sei.“

Hingegen glaubte die Postkommission und übereinstimmend mit ihr die Finanzkommission über die Postverbindung mit Aargau einen doppelten Antrag zu stellen, nämlich:

- „a) Zu trachten den Vertrag mit dem Stand Aargau auf freundschaftlichem Weg oder wenn dieses nicht geschehen kann, durch direkte Aufkündigung gestützt auf den zweimaligen Bruch desselben ab Seite des Standes Aargau so aufzuheben, daß die Trennung mit dem 1. April 1836 eintreten könnte.
Oder:
- b) Den Postbuchhalter nach Solothurn zu verlegen und die Diligence von Solothurn bis Aarau ganz allein auf Rechnung des hiesigen Standes zu übernehmen, wobei an Kosten lediglich die Beständnis des Postpferdunternehmers, die Reparaturen der Diligence, der Ankauf und die Besorgung der Wagen dem Stand Solothurn zur Last fallen würden, dagegen derselbe die Passagiertaxen und die Übergewichtstaxen der Effekten und der Reisenden zu beziehen hätte.

Allein bei Annahme dieses zweiten Alternativs müßten dann auch die übrigen Anstände (Nichtverrechnung der Postscheine etc.) in Unterhandlungen gebracht werden und möglichst vorteilhaft zu beseitigen gesucht werden.

Wird der erste dieser Anträge angenommen, so wären die Kollisionen mit den Postbehörden Aargaus größtenteils abgeschnitten und die Finanzkommission zweifelt so wenig als die Postkommission, daß man im Stande sei, den Postertrag zu vermehren, selbst auch, wenn man dem Stand Aargau während den $2\frac{3}{4}$ Jahren noch eine Abfindungssumme jährlich entrichten müßte.

Die in den daherigen drei Lehrjahren gemachten Erfahrungen lassen hoffen, den Postgeschäften nun ziemlich gewachsen zu sein.

Sollte jedoch der Kleine Rat finden, daß der Vertrag von 1832 noch nicht aufgehoben werden könne, so muß die Finanzkommission mit der Postkommission darauf antragen dem zweiten Alternativ die Guttheißung zu schenken, welches zwar die Möglichkeit von fernern Kollisionen mit dem Stand Aargau nicht beseitigt, aber doch in pekuniärer Rücksicht einigen Vorteil darbieten würde. Denn nach den angestellten Berechnungen kann die Passagiertaxe allein per Jahr für den Betrag von 10'130 Franken angeschlagen werden, davon sind abzuziehen:

Die Pferdbeständnis per	6'400 Fr.	
Der jährliche Abgang an den Wägen	1'000 Fr.	
Die Reparaturen, Lichter etc.	1'000 Fr.	10'130 Fr.
	<u>8'400 Fr.</u>	<u>8'400 Fr.</u>
und es erzeugt sich ein Vorschuß von		1'730 Fr.
Dazu die Hälfte des dem Stand Solothurn abzunehmenden Gehaltes des nach Solothurn zu verlegenden Buchhalters von		<u>500 Fr.</u>
Die Vermehrung des Ertrages würde betragen jährlich		2'230 Fr.

In der Hoffnung, durch diese Darstellung den Kleinen Rat in den Stand gesetzt zu haben, die Postverbindung mit Aargau möglichst genau beurteilen zu können und in der Erwartung, in deren Betreff eine bestimmte zur Richtschnur dienende Weisung baldst erhalten zu können, hat die Finanzkommission noch beizufügen, daß sie außer Stande ist, bei den Postverwaltungen von Bern und Basel irgend einen direkten oder indirekten Schritt zu tun, bevor die Stellung entschieden ist, welche dabei beobachtet werden muß und die Verhältnisse überblickt werden können, welche erzielt werden sollen.“

Nachdem der Kleine Rat durch den Bericht der Finanzkommission über die Postverhältnisse einläßlich unterrichtet wurde, beschloß er in der Sitzung vom 27. Dezember 1835, den Vertrag vom 12. Heumonath 1832 entweder freundschaftlich oder durch Kündigung aufzuheben.¹⁾ Die Angelegenheit solle so rasch als möglich erledigt werden und die Finanzkommission wurde ermächtigt „alle diejenigen Einleitungen in dieser Angelegenheit zu treffen, welche sie als die ersprießlichsten für das Staatsärarium und den Kanton erachtet; in den Unterhandlungen mit dem Stand Aargau keine Unterbrechungen eintreten zu lassen, um rasch ein Resultat zu erzielen.“²⁾

Zu diesem Zwecke legte die Finanzkommission in einem Schreiben vom 9. Januar 1836 der aargauischen Oberpostdirektion

¹⁾ R. M. 1835, pag. 2147.

²⁾ R. M. 1835, pag. 2147 und R. M. 1836, pag. 139.

die gegen sie entstandenen Beschwerden dar, sowie den Wunsch, den Vertrag von 1832 aufzuheben, damit die Verwaltung der solothurnischen Posten vom 1. April an einzig auf Rechnung des Staates erfolgen könne. Am 11. Februar erwiderte Dolder, daß er unter Ratifikationsvorbehalt zu Auflösungsunterhandlungen bevollmächtigt sei, daß jedoch die gegen fremde und benachbarte Administrationen eingegangenen Verbindlichkeiten berücksichtigt werden müssen. Nachdem in der nächsten Sitzung der Finanzkommission die Anstände noch einmal durchbesprochen worden waren, arbeitete diese Behörde ein technisches und juristisches Gutachten aus. Gestützt darauf beschloß der Kleine Rat, das fragliche Abkommen in dem Sinne zu kündigen, daß seine Verbindlichkeit mit dem 30. Juni aufhöre und Solothurn die Verwaltung seiner Posten vom 1. Juli an in eigene Regie übernehme, dagegen aber bereit sei, die Rechnungsdifferenzen je nach dem Verlangen Aargaus entweder an einer Konferenz in gegenseitigem Einverständnis zu erledigen, oder sich dem Entscheid eines Schiedsgerichtes zu unterwerfen.¹⁾ Als nach erfolgter Aufkündigung Aargau erwiderte, daß er, obwohl er dafür halte, daß von seiner Seite der Vertrag in keinem Falle verletzt worden sei, sich dennoch gütlich zur Lostrennung bereit erkläre, wurden von Solothurn Abgeordnete nach Aarau geschickt, um sich über den Abschluß eines neuen Vertrages, sowie über den Ausgleich der Rechnungsdifferenzen zu verständigen. Ihre Arbeiten hatten vollen Erfolg; schon am 3. Juni war eine neue Übereinkunft zustande gekommen, welche die postalischen Verhältnisse der beiden Kantone regelte.

Ihr zufolge wird die Postgemeinschaft aufgehoben und Solothurn übt mit dem 1. Juli 1836 sein Regal in selbständiger Verwaltung aus. Zugleich übernimmt es sämtliches Material des bisher gemeinsamen Postdienstes, leistet dafür aber eine Entschädigungssumme von 1000 Franken, wodurch alle Rechnungsdifferenzen ausgeglichen und abgetan sein sollen. Ebenso verpflichtet es sich, die zwischen den beiden Ständen mit andern Verwaltungen abgeschlossenen Abkommen anzuerkennen und zu erfüllen. Infolgedessen gilt:

- a) In Bezug auf die Ostschweiz, den deutschen und nordischen Staaten, dem österreichischen Kaiserreich, Rußland, Türkei, Holland, Belgien, Großbritannien und den überseeischen Kolonien, hatte die neue Administration alle Korrespondenzen, Geldsendungen, Wert- und Frachtstücke ausschließlich den aargauischen Posten zu überliefern und von ihnen zu empfangen, wobei Aargau nur die wahren Auslagen und das zwischen den beiden Kantonen geltende Transitporto berechnen durfte.
- b) Hinsichtlich der Kantone Basel und Luzern sollte die Diligenceeinrichtung zwischen Luzern und Basel mit Verbindung nach Aarau infolge Aufhebung des italienischen Stafettenkurses zu

¹⁾ R. M. 1836, pag. 498 und K. B. 1836, pag. 112.

folgenden Bestimmungen fortbestehen: Der Abgang in Luzern wurde an den drei italienischen Posttagen Montag, Mittwoch und Samstag auf 2 Uhr nachmittags und an den andern vier Tagen auf 4 Uhr nachmittags festgesetzt, wobei die Wegstrecke bis Olten in sechs Stunden zurückgelegt werden mußte. Die Rückfahrt von Olten nach Luzern erfolgte an den italienischen Posttagen um 9½ Uhr abends und an den andern vier um 12 Uhr nachts und mußte ebenfalls in sechs Stunden gemacht werden. Der Abgang von Basel war an den italienischen Posttagen auf 4 Uhr und an den andern auf 5 Uhr nachmittags bestimmt, währenddem Olten stets um 12 Uhr nachts verlassen wurde. Die Fahrt hatte im Hin- und Herwege in fünf Stunden stattzufinden. Für die Strecke zwischen Luzern und Olten lieferte die luzernische Administration laut Vertrag mit Aargau einen Wagen zu sechs Plätzen; für diejenige zwischen Basel und Olten dagegen die Postverwaltung von Basel einen solchen von wenigstens neun Plätzen. Über die Rangordnung der Plätze wurde bestimmt, daß Basel für Luzern vier zu vergeben hat, die andern vier sind für die Strecke nach und über Solothurn und Bern reserviert. Luzern durfte vier Plätze nach Basel vergeben. Der Passagierpreis betrug, die üblichen Postillonstrinkgelder inbegriffen:

Von Basel nach Olten und vice-versa	4 Fr. 5 Bz.
„ „ „ Aarburg und vice-versa	4 Fr. 9 Bz. 5 Rp.
„ „ „ Kreuzstraße und vice-versa	5 Fr. 2 Bz.
„ „ „ Zofingen und vice-versa	5 Fr. 4 Bz.
„ „ „ Sursee und vice-versa	7 Fr. 3 Bz.
„ „ „ Luzern und vice-versa	9 Fr. 1 Bz.
„ „ „ Solothurn und vice-versa	7 Fr. 3 Bz.
„ „ „ Bern und vice-versa	10 Fr. 6 Bz.
„ Luzern nach Olten und vice-versa	4 Fr. 6 Bz.
„ „ „ Solothurn und vice-versa	7 Fr. 4 Bz.

Während Solothurn an diese Postkurse gebunden war, betrieb es mit Beginn des Vertrages die Diligence von Olten nach Aarau allein. Die Fahrt hatte in einem zweispännigen mit den neusten Einrichtungen versehenen Wagen zu erfolgen. Bei einer allfälligen Überfüllung mußte für das Fortkommen der Reisenden durch Beiwagen gesorgt werden. Für diese Leistung bezog es auf der ganzen Route alle Reisegebühren.

Da der Verkehr zwischen den benachbarten Postbureaux zu einer Benachteiligung Solothurns geführt hatte, so war man genötigt, darüber besondere Bestimmungen aufzustellen. Von nun an sollte der Transit der Briefsäcke zwischen beiden Basel und den aargauischen Bureaux Aarburg, Kreuzstraße und Zofingen über solothurnisches Gebiet als Kompensation des Transits der Sendungen zwischen den solothurnischen Bureaux und den bernischen von Burgdorf, Kirchberg, Langenthal, Herzogenbuchsee

und Murgenthal, welche durch aargauische Postanstalten von Olten nach Murgenthal und zurück transportiert werden, angenommen, und daher weder von der einen noch von der andern Seite eine Vergütung verlangt werden können. Für den Transit der Postsachen zwischen Aarau und Liestal und den Transport von Aarau nach Olten und umgekehrt wurde dagegen vom Aargau an Solothurn eine jährliche Vergütung von 100 Franken geleistet.¹⁾

Somit waren die Differenzen zwischen den beiden Postverwaltungen bereinigt. An Stelle des alten Vertrages trat ein neuer, der am 1. Juli beginnen und bis 1838 dauern sollte. Allein zu seiner Rechtskraft fehlte noch die Genehmigung der gesetzgebenden Behörden. Da nach § 16 der solothurnischen Staatsverfassung alle Verträge mit andern Regierungen vor dem Großen Rat behandelt werden mußten, so war man verpflichtet, mit der Ratifikation noch bis zur nächsten Session des Großen Rates, die Mitte Juni stattfand, zu warten. Er genehmigte ihn denn auch ohne weiteres.²⁾ Schwierigkeiten erhoben sich nachträglich von aargauischer Seite. Am 24. Juni meldete nämlich die dortige Regierung:³⁾ „daß man sich nicht in der Stellung befinde die endliche Ratifikation zu erteilen, daß diese dem Großen Rat zustehe, welche Behörde nun aber nicht versammelt sei und daß man darauf bestehen müsse, daß die bisherigen Verhältnisse, die nach dem neuen Vertrag mit dem 1. Juli nächsthin ihre Endschaft erreichen sollten, noch bis zum nächsten Zusammentritt des Großen Rates fort-dauern; wie man nun hier wieder aber auch bereit sei dem all-fälligen Wunsche Solothurns die obwaltenden Rechnungsdifferenzen und Anstände durch ein Schiedsgericht erörtern zu lassen, zu entsprechen.“ Wenn auch diese unerwartete Haltung die Übernahme der Posten in eigene Verwaltung keineswegs auf die Dauer verhindern konnte, so bedeutete sie immerhin eine unliebsame Verzögerung. Eine solche wollte aber Solothurn nicht mehr eintreten lassen, sondern der Kleine Rat ordnete die Ratsmitglieder Glutz-Blotzheim und Gugger nach Aarau ab, um mit den dortigen Behörden einen Modus vivendi ohne Ratifikationsvorbehalt abzuschließen. Nach der stattgefundenen Aussprache faßte man einen dahinlautenden Beschluß:⁴⁾ „Auf den von den Herren Landesstatthalter Bohnenblust und Regierungsrat Hürner erstatteten Bericht über die gestern mit den löblichen Deputierten des hohen Standes Solothurn gepflogene Konferenz in Postangelegenheiten und auf das vorgelegte Protokoll hat der Kleine Rat beschlossen: Es soll die Übernahme der solothurnischen Posten und die Vollziehung des übrigen Teiles des Vertrages vom 3. Juni 1836 auf solange als provisorischen Modus vivendi erklärt werden, bis der

1) Protokoll des Großen Rates von Solothurn 1836, pag. 246 bis 261. Siehe Beilage 8, pag. 279.

2) R. M. 1836, pag. 992 und 1013.

3) Staatsarchiv Aarau R. M. 1836, pag. 298.

4) R. M. 1836, pag. 1080, 1095 und 1110.

tit. Große Rat des Kantons Aargau sich über die Ratifikation oder die Verwerfung des genannten Vertrages wird ausgesprochen haben; im ersteren Fall trete derselbe in volle Rechtskraft und Wirksamkeit, im letztern Falle werde das oben erwähnte vertragsmäßige Schiedsgericht über sämtliche Anstände zwischen beiden Kantonen in Postangelegenheiten entscheiden, bis zu welchem Ende über den Ertrag und die Kosten der solothurnischen Posten von der dortigen Verwaltung getreue und sorgfältige Rechnung werde geführt werden; unter Vorbehalt aller Rechte des Kantons Aargau zu genehmigen.“

Am 30. Dezember stimmte der Große Rat der Übereinkunft zu, gestützt auf die vom Kleinen Rat ausgesprochene Überzeugung, „daß unter den gegenwärtigen Umständen der mit Solothurn abgeschlossene Postvertrag für den hiesigen Stand die größten Vorteile darbiete, die später nicht mehr erhältlich gewesen wären und erachtet sich hiemit über die Handlungsweise gerechtfertigt.“¹⁾ Immerhin hatte diese Ratifikation in dortigen Regierungskreisen noch ein Nachspiel, indem sich Regierungsrat Dorer, ein Mitglied der Postkommission, dadurch gekränkt fühlte und seine Entlassung und Befreiung von der fernern Teilnahme an den Regierungs- und Kommissionsgeschäften verlangte.²⁾

Zusammenfassend stellt sich die Postgemeinschaft mit dem Aargau als ein Interessengegensatz dar, welcher seine tiefere Begründung in der geographischen Lage und den Aspirationen der Nachbar Kantone findet. In den ersten Jahren der Regeneration herrschte noch jener engherzige Geist vor, dessen Tendenz dahin ging, nur dem eigenen Kanton möglichst viele Vorteile zuzuwenden, auch wenn sie zum Schaden anderer errungen werden sollten. Ein Politiker charakterisierte diese Zeit mit den Worten: „wir suchen seit langem eine Schweiz, wir verhehlen es nicht, und finden sie nicht, wir suchen einen staatsrechtlichen Verband und sehen Glieder ohne eine nationale Seele, einzeln zitternd in ohnmächtigen Bewegungen, hier den kräftigen Muskel ohne Sinn, da das helle Auge ohne Arm, weiter den faulen Bauch ohne Herz, dort das warme Herz ohne Nahrung.“³⁾ Dieser Eigennutz und Mangel an nationaler Gesinnung trat ebenfalls in der Postverwaltung klar zutage. Jede suchte sich auf Kosten der andern zu bereichern und für sich Vorteile zu erschleichen. Die Einsicht, daß auch im Verkehrswesen die lokale Zersplitterung durch eine nationale Zusammengehörigkeit ersetzt werden sollte, war nur selten vorhanden.

Eine derartige Auffassung von den Aufgaben des Verkehrs hatte für das solothurnische Postwesen höchst nachteilige Einwirkungen. Beabsichtigten die anderen Stände schon lange, den Transit auf ihr Gebiet zu lenken, so mußte diese Tendenz umso

¹⁾ Staatsarchiv Aarau, R. M. 1836, pag. 434 und 435.

²⁾ Staatsarchiv Aarau, R. M. 1836, pag. 316 ff.

³⁾ Solothurner Blatt 1833, Nr. 49.

mehr Erfolg haben, wenn sich Solothurn nach Ablauf des Pachtvertrages dazu entschloß, seine Posten einem andern Kanton anzuvertrauen, dessen Interessen den seinigen entgegengesetzt waren. Vermittelst einer gemeinsamen Postverwaltung wollte Solothurn eine vorteilhaftere Verkehrsentwicklung erreichen und namentlich verhindern, daß ihm der interkantonale Korrespondenz- und Reisendentransport entzogen werde. Durch den Abschluß der Betriebsgemeinschaft mit Aargau trat aber gerade das Gegenteil ein; war er doch in verschiedenen Punkten ein direkter Konkurrent der solothurnischen Routen. Hatte Bern ein Interesse, dem obern Hauenstein den Verkehr zugunsten des Delsberger Tales zu entziehen, so war Aargau bestrebt, dem Fricktal und der Murgenthaler Route allen Transit zuzuführen. Bern gelang es, durch Versprechungen an Aargau und den Abschluß eines Übereinkommens mit Basel, den Postbetrieb über den obern Hauenstein lahm zu legen. Aargau hingegen schien anfänglich die Strecke Solothurn-Olten-Aarau zu begünstigen. Als dann jedoch Bern über Herzogenbuchsee einen Eilwagen organisierte, hatte Aarau alles Interesse daran, den gesamten Transitverkehr dieser Einrichtung zuzuwenden, um einerseits den Ertrag nicht mit einem andern Kanton teilen zu müssen und um andererseits die Passagiere von und nach Basel mit seinen Posten befördern zu können. Waren die Interessen Solothurns und Aargaus einmal die gleichen, nämlich bei der Fortsetzung des Jurakurses nach Freiburg und Neuenburg, so wußte Bern die Verwirklichung solcher Absichten durch die hartnäckige Verweigerung des freien Transits zu durchkreuzen.

Auf diese Weise scheiterten die Versuche, den solothurnischen Posten einen Teil des interkantonalen Verkehrs zuzuführen. Immerhin brachte die aargauische Postadministration für Solothurn auch einige Vorteile, die in der Ausgestaltung von Diligencenkursen mit lokaler Bedeutung zu erblicken sind. 1825 verkehrte die Post zwischen Solothurn und Bern wöchentlich nur dreimal, acht Jahre später aber täglich; und wurde die Nachrichtenübermittlung während der Verpachtung zwischen Solothurn-Olten-Aarau mittelst eines zwei- bis dreimal kursierenden Boten bewältigt, so wurde sie nunmehr durch eine Kutsche täglich besorgt. Diese Postwagen fielen aber für einen bedeutenden Reisendentransport nicht in Betracht, da die Einrichtungen auf den Konkurrenzstraßen technisch viel besser organisiert waren. Eine weitere Begünstigung ergab sich für Solothurn insofern, daß es anlässlich der stattgefundenen Postkonferenzen mit den andern Ständen in Verbindung kam und bei den besprochenen Angelegenheiten beratend mitwirken konnte, wodurch es in die Behandlung interkantonalen Verkehrsfragen und Vertragsabschlüsse eingeführt wurde.

Diese wenigen Vorteile konnten jedoch keineswegs die überwiegenden Nachteile ausgleichen. Als sich der Interessengegensatz zwischen den beiden Kantonen zusehends verschärfte und

Aargau zum Abschluß von Verträgen schritt, von denen es wußte, daß sie dem ihm anvertrauten Regal nachteilig seien, war es für Solothurn der einzig richtige Ausweg, zur Vermeidung weiterer Kollisionen, die bestehende Betriebsgemeinschaft aufzulösen. Nun erst wurde es ihm ermöglicht, seine Posten, unabhängig von fremden Einflüssen, der wirtschaftlichen Notwendigkeit und den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechend einzurichten. Das zu erreichende Ziel war, das unter Aargau angefangene, aber gescheiterte Werk weiterzuführen und zu vollenden; also die Einrichtung eines ausgedehnten Botendienstes und der erneuerte Versuch, den Transitverkehr auf seine Poststraßen zu leiten. Dies war die Aufgabe des kommenden Staatsbetriebes.
