

Die Post in Aarau in der Übergangszeit vom kantonalen zum Bundesbetrieb

Autor(en): **Hemmeler, Wilhelm**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaarsblätter**

Band (Jahr): **16 (1942)**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-571239>

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.

Die Post in Aarau in der Übergangszeit vom kantonalen zum Bundesbetrieb

Der nachfolgende Abschnitt der Aarauer Postgeschichte bildet die Fortsetzung zu der Abhandlung „Die Post in Aarau unter dem kantonalen Betrieb“ in den Aarauer Neujahrsblättern von 1937. Die Bundesverfassung von 1848 hatte das gesamte Postwesen der Schweiz dem Bunde unterstellt. Die Übernahme der Posten durch den Bund fand auf den 1. Januar 1849 statt. Der Betrieb selbst wickelte sich für den Anfang noch so ziemlich im alten Rahmen ab. Durch Beschluß der Bundesversammlung vom 28. Wintermonat 1848 war festgesetzt worden, „daß bis zur definitiven Regulierung des Postwesens die Kantonal-Posteinrichtungen einstweilen noch in Kraft zu verbleiben haben“. Die Haupterlasse des Bundes über das Postwesen sind erst durch das Bundesgesetz über das Postregale vom 24. Mai und 2. Brachmonat 1849 und durch dasjenige über die Organisation der Postverwaltung vom 19. und 25. Mai 1849 erfolgt. Die Wahlen des nunmehrigen Bundespersonals der Post zogen sich ebenfalls hinaus bis in die zweite Hälfte des Jahres 1849 (der Direktor wurde im August mit Amtsantritt am 1. September, das übrige Personal in Aarau auf den 1. November 1849 gewählt).

Fast ohne Ausnahme, so auch in Aarau, wurde das bisherige Personal vom Bunde übernommen. So war es insbesondere auch gegeben, daß der bisherige Direktor des aarg. Postwesens, Alexander Steinhäuslin von Brugg, vom Bundesrat zum Direktor des 6. Postkreises (Aarau) ernannt wurde. In der Übergangszeit befand sich Steinhäuslin meistens in Bern als Mitglied der Expertenkommission, die die Vorschläge für die künftige Organisation des schweiz. Postwesens zu beraten hatte. Er blieb dann auch ohnehin dem Postkreis Aarau nicht mehr

lange erhalten. Schon auf den 1. Oktober 1851 wurde er vom Bundesrat zum Nachfolger des Generalpostdirektors La Roche-Stehelin berufen, welche Stelle er auf eigenen Wunsch unter dem bescheidenen Titel eines Oberpostsekretärs bis zu seinem Tode am 1. Februar 1875 bekleidete. Zur Charakterisierung seines bescheidenen Wesens schrieb sein Biograph im Sonntagsblatt des „Bund“ von 1875, wenn er ein Motto unter sein Bild zu setzen hätte, so wüßte er kein besseres, als das jenes Professors der Jurisprudenz, welcher unter sein Portrait schrieb: „Das beneidenswerteste Los eines Menschen ist das Glück, mit Ehren verborgen zu bleiben.“

An die Stelle Steinhäuslins als Postdirektor in Aarau trat Rudolf Lindenmann von Fahrwangen, früher staatlicher Kloster-gutsverwalter in Muri, dann von 1841 an Regierungsrat des Kantons Aargau bis zu seinem Übertritt zur Post. Die Oberbeamten neben dem Direktor in Aarau waren Heinrich Hasler, Adjunkt, Heinrich Schäfer, Kontrolleur, und Samuel Kiefer, Kassier.

Die Post in Aarau verblieb bis Mitte Oktober 1858 im bisherigen Gebäude Ecke Bahnhofstraße/Obere Vorstadt, das der Bund nebst der Remise auf dem Rathausplatz vom Kanton in Miete nahm, das Postgebäude für 600 Fr., die Remise für 250 Fr. alter Währung jährlichen Mietzins.

Das Inventar, so weit nötig und noch tauglich, wurde vom Bund zu einer angemessenen Entschädigung übernommen. Allerlei „Urväter-Hausrat“ wurde dabei ausgeschaut, u. a. auch eine Anzahl Rauchkästen zum Räuchern der Briefe, nebst Apparat, die früher in Pestzeiten allgemein bei den Postverwaltungen verwendet wurden, aber schon seit den Dreißigerjahren des vorigen Jahrhunderts außer Gebrauch gesetzt werden konnten, da die neuesten Sanitätspolizei-Vorschriften das Räuchern der Briefe und Zeitungen als wenig wirksames Mittel gegen Ansteckung nicht mehr verlangten. Mit der Schäkung des Bureau-

und Fuhrwesenmaterials befaßte sich damals das Mitglied der Postkommission Oberstlieutenant Adolf Fischer von Reinach, nachmaliger Regierungsrat. Das andere Mitglied der Postkommission neben dem Präsidenten Dr. J. F. Wieland, Joh. Herzog-Herosé (Vater des Generals Hans Herzog) war Mitglied der Expertenkommission für die neue Postorganisation. Seit 1841 in der ständigen aarg. Postkommission, befaßte er sich in hervorragendem Maße mit den Postgeschäften, war auch wiederholt Abgeordneter an Postkonferenzen und hat ohne Zweifel wesentlich dazu beigetragen, daß der Postkreis Aarau geschaffen und das bisherige aargauische Postgebiet nicht zerrissen wurde.

Noch in den ersten Jahren des Bundesbetriebs der Posten beherrschte die Postkutsche fast ganz die Straße. Von Aarau aus gingen nach einer Kurskarte von 1852:

- 2 Kurse nach Olten – Dürrmühle – Solothurn;
- 1 Kurs nach Kreuzstraße (via Distelberg – Striegel) – Murgental – Kirchberg – Bern;
- 1 Kurs nach Zofingen (via Distelberg – Striegel) – Langenthal – Burgdorf – Bern;
- 2 Kurse nach Brugg – Baden } mit Anschluß an die
- 3 Kurse nach Lenzburg – Baden } Spanischbrötlibahn;
- 1 Kurs Lenzburg – Dthmarsingen – Wohlen – Bremgarten – Muri – Sins – Honau (Gisikon), mit Abzweigungskurs Sins – Zug;
- 1 Kurs nach Brugg – Zurzach – Lauchringen – Schaffhausen;
- 1 Kurs nach Kirchleerau – Sursee;
- 1 Kurs nach Leimbach – Menziken – Hildisrieden – Luzern;
- 2 Kurse nach Frick – Rheinfelden – Basel;

Botenkurse täglich oder mehrmals wöchentlich nach Erlinsbach, nach Biberstein – Beltheim – Schinznach – Thalheim, nach Buchs – Rohr, nach Küttigen – Densbüren – Frick.

Im Anfang der Fünfzigerjahre, wo die Konkurrenz der Bahn dem Kursbetrieb der Post gegenüber noch fast von keinem Be-



In diesem Lokal (Parterre) befand sich die Postfiliale vom 17. Okt. 1859 bis 28. Febr. 1867

lang war, hatten die Aarauer Postpferdehalter gute Zeiten, besonders diejenigen, welche die Kurse auf den Hauptlinien führten. Sie mußten aber auch eine ansehnliche Zahl von Pferden zur Verfügung halten, oft 50 und mehr, diejenigen inbegriffen, die sie auf auswärtigen Pferdewechselstationen in Bereitschaft zu stellen hatten. Die Einrichtung der Eilwagen war die letzte Phase in der Entwicklung der Postkutsche. Sie wurden im Aargau seit 1835 auf den Linien Zürich – Basel und Zürich – Bern geführt. Der fünfspännige Eilwagen von Baden nach Bern hatte, wie auch derjenige in der Gegenrichtung, in Aarau um die Mittagszeit einen halbstündigen Aufenthalt, welcher den Reisenden ermöglichte, ein Mittagessen einzunehmen. Neben den Gasthöfen zum Löwen und Wildenmann hatte sich auch der Metzger und Speisewirt Ferd. Siebenmann oberhalb der Post (jetzt Ratskeller) zur Abgabe von Mittagessen an die Postreisenden eingerichtet und um dies den Reisenden bekannt zu geben, einen zweiten Wirtsschild angebracht mit einem Posthorn und der Inschrift „Diner pour les Voyageurs des Postes.“ Auf die Beschwerde der Kreispostdirektion gegen diesen Mißbrauch des Postzeichens wurde der genannte Wirt von der Regierung angewiesen, das Posthorn aus dem Schild zu entfernen. Im übrigen aber, äußerte sich der regierungsrätliche Entscheid, bestehe keine gesetzliche Vorschrift, die es Hrn. Siebenmann verwehre, eine Ankündigung anzubringen, daß auch dort für Postreisende ein Mittagessen zu haben sei, wie dies auch Hr. Biehli zum Löwen getan habe.

Die Eilwagen hatten es bis zuletzt zu einer bemerkenswerten Geschwindigkeit gebracht. Man stellte damals allerdings noch bescheidene Ansprüche an die Geschwindigkeiten und wohl kaum zum Nachteil des Lebensglückes der Menschen. Die Fahrt des Tageilwagens von Bern nach Baden via Burgdorf – Langenthal – Zofingen – Aarau – Lenzburg dauerte 11 Stunden 20 Minuten, diejenige des Nachteilwagens Bern – Baden über Kirch-



Wie die Wirthe in Aarau den ankommenden Fremden in Empfang nehmen und für ihre Bedürfnisse Sorge tragen.

berg — Herzogenbuchsee — Murgenthal — Kreuzstraße — Aarau — Lenzburg 10 Stunden 35 Min., die Aufenthaltszeiten auf den Stationen von in der Regel 5 Min. inbegriffen. Die erstere Strecke betrug zirka 110 km, die letztere zirka 103 km. In Aarau war jedesmal ein ungefähr $\frac{1}{2}$ stündiger Aufenthalt zur Einnahme einer Mahlzeit. Unter Berücksichtigung dieses verlängerten Aufenthalts in Aarau kommen wir für beide Routen auf eine Geschwindigkeit von annähernd 10 km in der Stunde. Nach Korzendorfer* „rasten“ die Eilposten der deutschen Postverwaltungen in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts mit einer Geschwindigkeit von 8—9 km in der Stunde durch die Lande. In dem Werke von H. Giehl, München „Der Feldherr Napoleon als Organisator“ lesen wir, daß von mehreren, zu verschiedenen Stunden aus dem Hauptquartier Napoleons an den Marschall Davout in Regensburg 1809 abgesandten gleichlautenden Befehlsausfertigungen die erste durch den Überbringer nach 19stündigem Ritt durch eine Strecke von 130 km dem Empfänger habe zugestellt werden können. Hier trifft es auf die Stunde 6,8 km, wobei allerdings in dem vorgenannten Werke nicht gesagt ist, ob und wie oft der Kurier Pferdewechsel hatte, was zur Beurteilung der Rittleistung von wesentlicher Bedeutung wäre. Die Fahrleistung des Eilwagens Bern — Baden von 10 km in der Stunde war nur möglich bei ziemlich häufigem Pferdewechsel, ungefähr nach drei Wegstunden.

Anno 1856, als allenthalben an neuen Bahnlinien gearbeitet wurde und die Ära der Bahn bereits in greifbarer Nähe vor der Türe stand, stellte man auch immer größere Anforderungen an die Postverwaltung in der Personenbeförderung, so daß Postdirektor Lindenmann über ein allzuweitgehendes Ansuchen verärgert an einer Stelle bemerkte: „Es ist nicht absolut notwendig, daß die Reisenden überall wie ein Pfeil durch das Land

* A. Korzendorfer „Von Postreutern und Postillionen“.

schießen. Viele beklagen sich, man lasse ihnen nicht einmal mehr Zeit zur Befriedigung der nötigen Bedürfnisse.“

Der Gedankengang des Postdirektors war einigermaßen verständlich. Eine Reise in der Schweiz mit den damals zur Verfügung stehenden Beförderungsmitteln konnte unter Umständen sehr abwechslungsreich und genussreich sein. Im gleichen Jahre, da jene Bemerkung gemacht wurde, erging eine Veröffentlichung, nach der die Bureaur Aarau und Baden Billets erhielten mit 3 Coupons: Dampfbot Midau – Yverdon, Westbahn Yverdon – Morges und Dampfbot auf dem Genfersee.

Der Reisende nach Genf hatte also die Möglichkeit, sich die Reise sehr abwechslungsreich zu gestalten und sich zu schützen gegen das allzustarke Durchrütteltwerden ob der langen Postwagenfahrt.

Die Postkutsche mußte aus letztem Grunde sich manche Kritik gefallen lassen, obschon es nicht ihre Schuld war, daß die Technik des Wagenbaus nur langsam fortschritt und daß die Straßen oft in bedenklichem Zustande waren. Sie kann sich trösten mit dem Urteil derer, die sie in schönen Gedichten verewigt haben, wie Goethe, Lenau und andere Dichter.

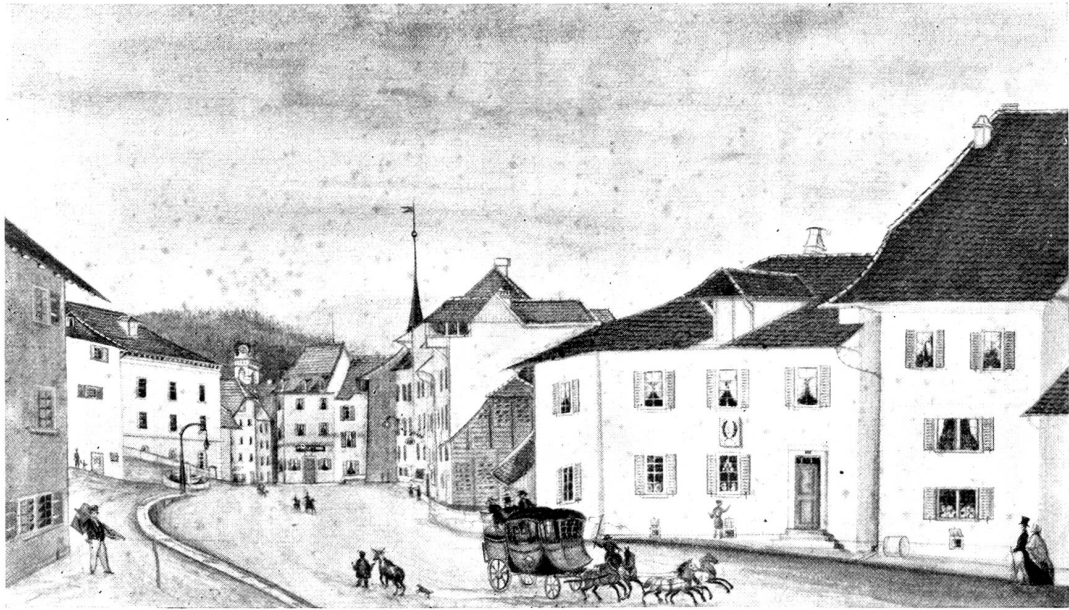
In der Poesie, die sich um die Postkutsche wob, spielt das Posthorn eine große Rolle und es ist nicht verwunderlich, daß auch die eidg. Postverwaltung es sich angelegen sein ließ, die Pflege des Posthorns bei den Postillonen zu fördern. Es wurden Prämien für gutes Blasen ausgerichtet, eine kleine Prämie zu 10 Fr. und eine große zu 20 Fr. Die Kreispostdirektion Aarau mußte allerdings 1854 bekennen: „Im Posthornblasen sind die herwärtigen Postillone noch nicht stark. Nur zwei können ordentlich blasen und werden zur Empfangnahme der kleinen Prämie empfohlen.“ Es heißt dann auch am Schlusse einer einschlägigen Instruktion:

„Die Postillone, welche nicht einige richtige Töne herausbringen, haben sich des Posthornblasens auf öffentlichen Straßen und Plätzen gänzlich zu enthalten.“

Auf den Hauptlinien schlug der Pferdekutsche bald das Sterbestündlein. Am 9. Juni 1856 fuhr der erste Centralbahnzug von Olten her in Aarau ein, d. h. er mußte vorerst noch auf dem Exercierplatz im Schachen vor dem Felsen der Schanz Halt machen, da der Tunnel noch nicht gebaut war. Ein provisorisches Bahnhofsgebäude war erstellt worden am Fuße des Schanzrains, das nachmals als Wirtschaft (zur Kantine) diente. Das Gebäude ist kürzlich teilweise abgebrochen worden, nur der hintere Teil ist stehen geblieben, der ehemalige Gepäckraum des Bahnhofs, der nun in gefälliger Weise mit der neuen Wirtschaft zum Schützengarten verbunden wurde. Hier im Schachen stiegen im Herbst 1856 die Aargauermilizen ein, die zur Bekämpfung des Aufstandes in Neuenburg aufgeboden worden waren. Die Postreisenden, die vor dem Posthaus in Aarau angekommen waren und gegen Olten weiterreisen wollten, mußten sich anfänglich meistens zu Fuß nach dem Schachen begeben; bald aber wurde zwischen der Post und der Bahn im Schachen eine Omnibusverbindung hergestellt.

Bahnhofsvorstand war K. Pfeiffer-Lüscher, Einnehmer J. J. Marti, oder Martin, wie die Familie sich heute schreibt, beide bisherige Postbeamte in Aarau, die diesen Stellenwechsel vornahmen, weil sie sich bei der Bahn besser stellten als bei der Post. Auch anderwärts kamen viele solche Stellenwechsel von der Post zur Bahn vor. Die Postbehörden waren von diesem Weggang tüchtiger Arbeitskräfte nicht sonderlich erbaut und auch die Postdirektion Aarau bemerkt an einer Stelle, einen Spruch Schillers variierend, es bestehe eine Mißstimmung bei den Postbeamten, die es vorzögen, zum Bahndienst überzutreten, so daß, wenn die Bahn noch mehr Stellen zu vergeben gehabt hätte, der Post nur noch die Nullen geblieben wären, d. h. das Phlegma, während die Bahn den Spiritus an sich gezogen hätte.

Von der Nordostbahnseite her rückte der Bahnbetrieb am



Photographie eines Aquarells, vermutlich von F. Wärtli, Aarau, den untern Teil der obern Vorstadt in Aarau darstellend. Das vordere der beiden Hübelhäuser, die bei Anlaß des Tunnelbaus abgebrochen worden sind, ist hier sichtbar. Der fünfspännige Postwagen mit dem Zürcherwappen ist der Tageilwagen „Baden—Bern“, der zirka 1 Uhr mittags die obere Vorstadt hinauffuhr, Richtung Distelberg—Zofingen. An der Stelle des heutigen Gasthofs zum Löwen war damals im nämlichen Gebäude das Restaurant zur Post. Das Originalbild befindet sich im Besitze des Herrn Dr. Max Hemmeler, Bankdirektor, in Leuzburg, der es uns in verdankenswerter Weise für unsern Zweck zur Verfügung gestellt hat.

1. Oktober 1856 von Baden bis Brugg vor, der Postwagenverkehr war nun auf der Linie Zürich—Olten auf die Strecke Brugg—Aarau beschränkt. Mittlerweile wurde am Tunnel in Aarau emsig gearbeitet. Wegen Gefährdung durch den Tunnelbau mußten in Aarau, nebenbei bemerkt, zwei Häuser abgerissen werden, die zwei sog. Hübelhäuser nordöstlich vom Grossratsgebäude, auf dem jetzigen Areal des Rathausgartens, das, umgeben von einer hohen Stützmauer, gegen die Obere Vorstadt vorspringt. Das eine dieser Häuser war eine Wirtschaft, zur Traube genannt. Karl Landolt, der Gründer der Farbfabrik, nennt sie in seiner von F. A. Stocker, von Frick, verfaßten Biographie „Traube von Kanaan“.

Im Frühjahr 1858 war der Tunnelbau vollendet, am 1. Mai 1858 konnte der erste Centralbahnzug in den heutigen Bahnhof einfahren. Auf den gleichen Zeitpunkt fand auch die Eröffnung der Nordostbahnstrecke Brugg—Aarau statt, so daß sich nun die N.O.B. und die S.C.B. im Bahnhof Aarau die Hand reichen konnten. Pfeiffer und Martin kamen nun in der gleichen Stellung, die sie im Schachenbahnhof bekleideten, auf den jetzigen Bahnhof.

Es zeigte sich bald für die Postverwaltung als wünschenswert, das Postbureau in die Nähe der Bahn zu verlegen. Am 17. Oktober 1859 siedelte dann die Post in den Bahnhof, Westflügel, um. Da diese Verlegung des Postbureaus für die Bewohner der innern Stadt allzu nachtheilig gewesen wäre, eröffnete die Postverwaltung auf den gleichen Zeitpunkt eine Ablage im Haus des Hrn. Schneidermeister J. Siebenmann, hinterm Platz, damalige Nummer 215; nun befindet sich in diesem Lokal der Laden des Sanitätsgeschäfts Höch-Widmer. Diese Ablage wurde in der ersten Zeit vom Postcommis J. J. Kiniker (v. Binsenhof) besorgt. Auf ihn folgte schon 1860 August Schlatter. Am 27. Februar 1860 konnte die von der N.O.B. auf dem Bahnareal in Aarau erstellte Remise von der Post

bezogen werden. Die Miete der Remise auf dem Rathausplatz durch die Postverwaltung lief gleichwohl noch Jahrzehnte weiter, indem darin Postwagen aller Art und Größe in Reserve gestellt wurden.

Am 1. Oktober 1849 trat das neue Posttarengesetz in Kraft. Die Taxen waren, wie man erwartete, im allgemeinen verbilligt, namentlich bei den Paketen, Valoren und Zeitungen. Für die Briefe war das Gebiet der Schweiz in vier Rayons eingeteilt. Die ersten Marken kamen 1850 heraus, Ortspost und Poste-locale, Rayon 1 und 2, 1852 folgte Rayon 3. Eine bereits auf den 1. Januar 1852 in Kraft getretene neue Taxordnung hatte den 4. Briefrayon fallen gelassen. Wer hätte nicht heute noch seine Freude an diesen ersten schönen Schweizermarken! Wie wurde in den Achtziger- und Neunzigerjahren von den Schulbuben mit Marken „gehändelt“! Ein „Ortspost“ zu ergattern, war schon ein Ereignis. Die noch rarer Marken einzelner Kantonalposten kamen für die Schulbuben schon gar nicht in Betracht. Noch in den Fünfzigerjahren überwog die Zahl der Portobriefe die der Frankobriefe und noch damals kam es vor, daß Empfänger von Frankobriefen dies als ein Mißtrauen gegen ihre Zahlungsfähigkeit empfanden. Erst von der Tarreform von 1862 an kehrte sich das Verhältnis um. Die ersten beliebten Schweizermarken, die sog. „ChrüzliSchwizli“, hatten keine lange Lebensdauer; sie wurden schon 1854 durch Marken mit dem Bild der sitzenden Helvetia ersetzt.

Die Bundesverfassung von 1848 brachte mit dem eidg. Postregal auch das Münzregal. Die Regelung dieses Zweiges der Bundesverwaltung beanspruchte noch mehr Zeit, als desjenigen der Post. Das erste eidg. Münzgesetz ist datiert vom 7. Mai 1850. Der Rückzug des alten Geldes, schweizerisches und ausländisches aller Art, fand in den Jahren 1850 und 1851 statt. Die Post hatte hier auch in weitgehendem Maße mitzuwirken und es erwuchs ihr hier, namentlich der Kreispostkasse, eine

große Arbeit. Die alten Posttaxen mußten in die neue Währung umgerechnet und in dieser entrichtet werden nach dem Verhältnis von 7 : 10. Das entsprach der Berechnung des neuen V-Fr.-Talers im öffentlichen Verkehr zu Fr. 3.50 alter Währung.

In diese Zeit der Neuerungen und Umwälzungen fällt auch das Auskommen des elektrischen Telegraphen. Einführungsbeschluß in der Schweiz 1851. Die Eröffnung der ersten Telegraphenbureau, darunter auch Aarau, fand am 5. Dezember 1852 statt. Die Gemeinden, die dieser neuen Einrichtung der Nachrichtenvermittlung teilhaftig zu werden wünschten, hatten einen Beitrag à fonds perdu zu leisten, den meistens die Handelswelt aufbrachte, ferner sich zu verpflichten, auf die Dauer von 10 Jahren für die Kosten des Lokals und dessen Beheizung aufzukommen.

In Aarau befand sich das Telegraphenbureau während diesen 10 Jahren in den Posträumen, aber unter besonderer Leitung. Die Stadt Aarau kam ihrer Beitragspflicht an das Lokal und dessen Beheizung in der Weise nach, daß sie der Postverwaltung jährlich bis 1858 6 Klafter tannenes und von 1859 bis 1862 4 Klafter buchenes Holz abgab, womit diese gut auf ihre Rechnung kam. Die Stelle des ersten Telegraphisten in Aarau bekleidete unter dem Titel eines Obertelegraphisten Johann Heinrich Fischer, der Vater des nachmaligen Postkontrolleurs Adolf Fischer.

Bis Ende Februar 1867 verblieb das Telegraphenbureau in den Posträumen. Am 1. März d. J. erfolgte der Umzug der Postfiliale vom Haus Siebenmann „Hinterm Platz“ in's städtische Kaufhaus, Ecke Metzgergasse — Laurententorgasse, Erdgeschoß rechts vom Hauseingang. Gleichzeitig zog auch das Telegraphenbureau ins Kaufhaus, zuerst ins Erdgeschoß links vom Hauseingang, später (1877) in den obern Stock. Der Betrieb des Telegraphenbureaus war nun gänzlich getrennt von der Post;



Altes Kaufhaus, Westseite. Im Erdgeschoß seit 1. März 1867 die Postfiliale
Telegraph und Telephon im 1. Stock (siehe Text)

immerhin blieben die gegenseitigen Beziehungen naturgemäß noch weiterhin ziemlich enge.

In der Zahl von 14 Mann, ohne die Kondukteure, trat das aarg. Postpersonal in Aarau in den Bundesbetrieb über. Infolge Todes, Austritts oder Vermehrung veränderte sich der Personaletat bald. Neue Namen tauchen im Verlaufe der Fünfzigerjahre auf, von denen verschiedene den ältern Aarauern noch wohlbekannt sind. Daniel Ehrsam, der spätere Filialchef, Joh. Kirchhofer (nachmaliger Kreispostkontrolleur), Theodor Mühlberg, nach Kirchhofer K.P.Kontrolleur, U. R. Fisch, der Vater der vor einigen Jahren verstorbenen Fräul. M. Fisch, Kleinkinderlehrerin, Heinrich Fischer, späterer Bureauchef, J. J. Amsler, gew. Gerichtsschreiber in Zofingen, K.P.Direktor seit 1. Mai 1858. Jakob Dambach, der nachmalige K.P.Direktor, und Gottl. Sutermeister waren die ersten Bahnpostbeamten in Aarau, die ausdrücklich als solche gewählt worden waren und, wie auch alle andern Bahnpostbeamten, dem Kreis Bern unterstanden. Das fahrende Bureau auf der Strecke Zürich—Aarau wurde bald nach dem Durchbruch des Tunnels in Aarau 1858 eröffnet. Weitere Namen von Beamten, die weniger ins Gedächtnis der spätern Generationen übergegangen sind, lassen wir raumeshalber weg. Es berührt uns heute, nachdem die Amtsbürgerschaft schon längst abgeschafft ist, seltsam, wenn wir aus den Postakten vernehmen, daß ein Beamter nach bereits erfolgter Wahl den Rücktritt nehmen mußte, weil er keine Bürgen finden konnte. Jeder Beamte und Angestellte mußte zwei habhafte Bürgen stellen, die für sie unbegrenzte Bürgschaft zu leisten hatten.

Von den beiden Briefträgern Gabriel Märk und Friedrich Hagenbuch, die noch aus dem kantonalen Dienst in den Bundesdienst übergetreten waren, trat der eine, Märk, im Jahr 1852 aus dem Postdienst aus und suchte sein Glück, einem Zug der Zeit folgend, in Amerika, der andere, Hagenbuch, wechselte seine

Zahlen der verkehrsreichsten Städte nach Aarau, nämlich Zofingen und Lenzburg.

	Fahrpoststücke 1851	Groups	Pakete
Aarau	15 531	29 731	
Zofingen . . .	8 380	17 860	
Lenzburg . . .	7 179	13 592	

Die Groups, die zu jener Zeit noch eine so große Rolle spielten im Postverkehr, sind nun fast verschwunden. Der Postcheckverkehr hat den Bargeldverkehr fast ganz ausgeschaltet.

Statistik vom Jahre 1853.

	Paket- versand im Inland, inkl. Groups	nach dem Ausland	Schrift- pakete	Druck- sachen	Muster
Aarau	49 085	399	8176	6004	3212
Zofingen	19 947	488	2860	7811	1460
Lenzburg	18 017	665	1080	7117	1460

Die Kategorie der Schriftpakete kennt man heute im Inlandsverkehr nicht mehr, nur im Auslandsverkehr unter dem Namen „Geschäftspapiere“. Es handelt sich um Schriften, die nicht den Charakter einer persönlichen Korrespondenz tragen.

Statistik der versandten Inlandsbriefe v. 1. bis 15. Okt. 1854.

	1. Briefkreis		2. Briefkreis		3. Briefkreis		Amtliche
	Porto	Franko	Porto	Franko	Porto	Franko	
Aarau	1326	799	4005	1494	2713	1298	1890
Zofingen	542	148	1190	495	1660	488	435
Lenzburg	235	186	2146	1830	1700	1435	185

Wilhelm Hemmeler.