

Die Post in Aarau unter Bundesbetrieb

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauer Neujaersblätter**

Band (Jahr): **20 (1946)**

PDF erstellt am: **18.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-571340>

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

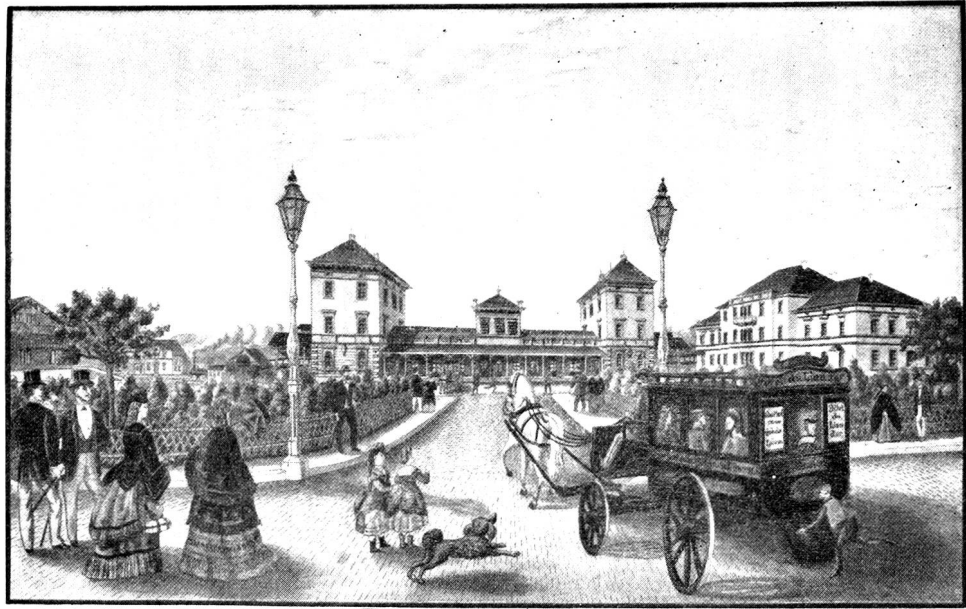
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Post in Aarau unter Bundesbetrieb

Über die ersten Jahre des Bundesbetriebes der Post haben wir bereits in dem Artikel „Die Post in Aarau in der Übergangszeit vom kantonalen zum Bundesbetrieb“ in den Aarauer Neujaresblättern von 1942 das Wichtigste veröffentlicht. Wir schließen hier an, wo wir damals aufgehört haben und wollen dabei so viel als möglich Wiederholungen vermeiden. Die erste Bahn, die Aarau berührte, sahen wir bereits im Betrieb, die Bahn Zürich—Olten, an der zwei Gesellschaften beteiligt waren, nämlich von Zürich bis Aarau die Nordostbahn (N. O. B.), von Aarau bis Olten die Centralbahn (S. C. B.). Anfänglich gab es nur drei Züge in jeder Richtung. Die Post war am 17. Oktober 1859 in den Bahnhof-Westflügel umgesiedelt, eine Filiale wurde auf den gleichen Zeitpunkt im Haus Nr. 215 hinterm Platz eröffnet. Beide Bureaux, die Hauptpost und die Filiale, blieben nur ungefähr zehn Jahre an ihrem neuen Ort. Die Filiale kam am 1. März 1867 ins alte Kaufhaus, Ecke Metzgergasse-Laurenzentorgasse, und die Hauptpost wurde am 1. Oktober 1869 in das von der Firma Näf & Zschokke neu erstellte Postgebäude (jetzt Aargauisches Elektrizitätswerk) verlegt. Hier, wie vorher im Westflügel des Bahnhofs, hatte der Postdirektor seine Wohnung. Die von der N. O. B. erstellte Remise für die Post auf dem Areal zwischen dem Güterschuppen und der Bahnhofstraße (vor dem Bahnbau Siedenstraße oder Siedenweg geheißen) konnte erst am 27. Februar 1860 bezogen werden. In einer Wagenremise im Bahnhofareal, die festlich geschmückt wurde, fand bei der Eröffnung des durchgehenden Bahnbetriebes eine Feier statt, an der Vertreter der N. O. B. und S. C. B. und

Im Westflügel des Bahnhofs war der Sitz der Hauptpost vom 17. Oktober 1859 bis Ende September 1869.

Im heutigen Gebäude des Aargauischen Elektrizitätswerks befand sich die Hauptpost vom 1. Oktober 1869 bis zum 14. Juli 1915



Bahnhof - Gebäude
in
AARAU.
Verbindungspunkt
mit
der Nordostbahn der Centralbahn.

Gezeichnet v. Fritz Wirth.

auch von politischen Behörden Reden hielten. Im Namen der aargauischen Regierung sprach der damalige Landammann Emil Welti, der nachmalige Bundesrat.

Im Amt des Postdirektors trat auf den 1. Mai 1858 ein Wechsel ein. An die Stelle von Rud. Lindenmann kam J. J. Amsler, Gerichtsschreiber in Zofingen, von Bözen gebürtig. Lindenmann war bei den Neuwahlen auf 1. April 1858 nicht wiedergewählt worden, da er sich mit dem Vorsteher des Post- und Baudepartements, Bundesrat Näf, überworfen hatte.

Nachdem die über Aarau führende Hauptlinie Zürich – Olten im Betrieb war, gab es für Aarau eine Pause von 16 Jahren, bis an neue Bahnbauten herangetreten wurde. 1874 wurde die Südbahn in Angriff genommen, und zwar erfolgte dieser Bahnbau in drei Etappen: Aarau – Wohlen, Wohlen – Muri und Muri – Rothkreuz. Diese Strecke wurde im Spätjahr 1881 vollendet und am 1. Dezember 1881 eröffnet. Die Eröffnung neuer Bahnen ergab für die Post naturgemäß große Umstellungen im Kurswesen, da die Postverbindungen der Bahn angepasst werden mußten.

Ein neuer Dienstzweig kam mit der Bahn in den Postbetrieb hinein, nämlich der Bahnpostdienst. Bald nach der Inbetriebsetzung der durchgehenden Bahn von Zürich nach Olten (1858) wurde der Bahnpostdienst auf der Strecke Aarau – Zürich eingerichtet. Die ersten Bahnpostbeamten in Aarau waren Jakob Dambach von Brugg, der nachmalige Postdirektor des Kreises Aarau, und G. Sutermeister von Zofingen. Sie wurden gewählt als Bahnpostbeamte, waren also beständig im Bahnpostdienst beschäftigt. Auch auf der Südbahnlinie wurde sofort der Bahnpostdienst eingerichtet.

Zur direkten Verbindung der Südbahnlinie mit der Gotthardbahn erfolgte in den 1890er Jahren der Bau – von Immensee bis Goldau bloß Ausbau – des Verbindungsstücks Rothkreuz – Goldau. Der Bahnpostdienst auf dieser Strecke wurde am 1. Mai

1897 in Betrieb gesetzt. Die zusammenhängende Bahnpostlinie Aarau – Goldau war damit zu Ende geführt, wie sie jetzt noch besteht.

Die Eröffnung der Nationalbahn von Winterthur bis Zofingen, die durch das Verbindungsstück Suhr – Aarau mit Aarau verbunden worden war, fand am 15. Oktober 1877 statt. Der Postdienst auf dieser Strecke beschränkte sich anfänglich auf den Begleit der Postsendungen im Bahngepäckwagen durch Postkondukteure. Erst 1898 konnte auf der Wettinger Linie in einzelnen Zügen ein Postwagen eingestellt und ein richtiger Bahnpostdienst eingerichtet werden.

Die Eröffnung der Bözbergbahn am 2. August 1875 hatte zur Folge, daß der Postkurs Aarau – Basel auf die Strecke Aarau – Frick beschränkt wurde.

Die elektrisch betriebenen Straßenbahnen Aarau – Schöftland, eröffnet 1901, und Aarau – Menziken, eröffnet 1903, brachten die Pferdewagen auf der Suhrental- und Wynentalroute zum Verschwinden. Nachdem namentlich durch die durchgehende Bahn Zürich – Olten, die den Reisendenverkehr der bisherigen großen Reiseposten von Zürich nach Bern und Neuenburg an sich gezogen hatte, der Betrieb vor dem Posthause in Aarau erheblich stiller geworden war, ging er noch weiter zurück mit dem Ausbleiben der Suhrentaler und Wynentaler Posten. Einzig die einmal täglich fahrende Fricker Post hielt die Erinnerung an die alte Postkutschzeit noch wach, bis auch sie im Jahre 1923 durch das Postauto ersetzt wurde. Die Posthornklänge, die immerhin etwas Heimeliges an sich hatten, sind nur noch der ältern Generation in Erinnerung. Auch diese hat die Glanzzeit der Postkutsche nicht mehr erlebt. Auf der Suhrental- und Wynentalbahn gab es bis zuletzt noch ab und zu posthornkundige Postillone.

Die Kreispostkasse besorgte zeitweise auch das Kassenwesen des Telegraphen. Von der Diensteröffnung des Telegraphen, Herbst



Die letzte Post vom Wönental 5. März 1904
Abfahrt beim Postbureau Mönziken

1852 bis Ende 1853, gehörten die Kantone Solothurn, Basel, Aargau, Luzern, Unterwalden und Schwyz zum 2. Kreis: Zofingen. Ende 1853 erfolgte die Verlegung der Inspektion von Zofingen nach Bern, wohin nun auch das Kassenwesen kam. Das Jahr 1866 brachte eine neue Kreiseinteilung des Telegraphen mit sechs Inspektionskreisen, wovon einer Olten war. Nun war wieder die Kreispostkasse Aarau zugleich Telegraphenkasse des Kreises Olten. Das brachte selbstverständlich auch der Post in Aarau, zuerst dem Briefbureau und später, als der Mandatdienst von diesem abgetrennt wurde, 1905, dem Mandatbureau, vermehrte Arbeit, denn alle Zahlungen, auch die Besoldungen an die Telegraphenämter und umgekehrt die Zahlungen der Telegraphenämter an die Kreistelegraphenkasse wurden mittelst Postanweisungen vollzogen.

Den Kreispostkassen, die bis Ende des 19. Jahrhunderts und noch im Anfang dieses Jahrhunderts eine wichtige Rolle im



Letzte Post Echöstland—Narau am 19. November 1901
Normalerweise wurde die Post von Narau ins Euhrental
zweispännig geführt, dreimal täglich

Postdienst spielten, wurde insbesondere durch den Postcheckverkehr, eingeführt im Jahre 1906, nach und nach der Lebensfaden abgeschnitten. In Narau wurde die Kasse Ende 1920 aufgehoben. Einen Teil ihrer Funktionen übernahm das Geldpostamt.

Bei Einführung des Postcheckdienstes bestand die Kontostelle in Narau aus bloß zwei Beamten, die neben dem Kontrolleur Fischer in dessen Dienstzimmer ihren Dienst verrichteten; heute benutzt die Kontostelle vier Lokale, in welchen im ganzen 38 Arbeitskräfte beschäftigt sind. So gewaltig hat sich dieser Dienst entwickelt.

Die starke Erweiterung des Postcheckamtes trug mit dazu bei, daß die Post in ein neues, größeres Gebäude verlegt werden mußte. Daneben war auch das Telegraphen- und Telephonbureau im Lokal in der Stadt allzusehr eingeengt, so daß es angezeigt war, daß auch Telegraph und Telephon in dem Neubau an der Bahnhofstraße ihre angemessene Arbeitsstätte fanden. Der Um-



Gricke Post, 1923 durch das Postauto ersetzt

zug vom alten ins neue Gebäude erfolgte in der Nacht vom 14./15. Juli 1915. Nach der Durchfahrt des Nachtzugs konnte das Briefamt erst die endgültige Räumung vornehmen.

Die schweizerische Postverwaltung hat von 1849 bis heute viele Fortschritte zu verzeichnen. Die einheitliche Organisation im ganzen Gebiet der Schweiz ermöglichte eine unbehinderte Entwicklung des Postwesens. Wir führen hier einige der wichtigsten Daten dieser Entwicklung an: 1850–54 die Einführung der ersten schweizerischen Frankomarken. 1862 die Tarreform, die dadurch, daß sie für unfrankierte Briefe eine höhere Tare festsetzte als für die frankierten, bewirkte, daß das Publikum immer mehr zur Frankierung der Korrespondenzen bei der Aufgabe überging. Die Kreispostdirektion konnte denn auch im Jahresbericht von 1862 feststellen, daß die Taxbriefe nicht mehr in sehr erheblicher Zahl vorkämen. Bekanntlich hatte im Publikum bis dahin ein Widerstand gegen die Vorausbezahlung der Taren bestanden; man hatte es vielfach übel empfunden, frankierte Kor-

respondenzen zu erhalten, gleichsam als ein Mißtrauen gegen die Zahlungsfähigkeit des Empfängers. Daß auch die 1851 in Kraft getretene Münzreform, die mit den zahlreichen einheimischen und fremden Münzsorten aufräumte, einen wohlthätigen Einfluß auf das ganze Verkehrsleben ausübte, liegt auf der Hand. 1862 wurden die Postanweisungen eingeführt; 1867 die Frankokwerts, 1870 die Postkarten, 1871 die Frankobänder, 1874 die Einzugsmandate und gerichtlichen Akten, 1878 die Taxmarken. Ins Jahr 1874 fällt auch die Gründung des Weltpostvereins in Bern, durch den im internationalen Postverkehr gewaltige Fortschritte erzielt wurden. 1892 kamen als neue Sendungsart die Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen.

Für den innern Betrieb ist als von ganz besonderer Bedeutung noch zu erwähnen die 1897 eingeführte Beförderung der nicht mit Wert deklarierten Pakete ohne Einschreibung auf der Route. Wer vom Postpersonal noch zurückdenkt an die Zeit, da jedes Paket ohne Wert auf jeder Umspeditionsstelle eingeschrieben werden mußte, der kann ermessen, welche große Erleichterung das neue Verfahren der Post gebracht hat. Unter dem alten Verfahren war der Paketverkehr über den Jahreswechsel oder über Ostern fast nicht mehr zu bewältigen.

Da in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts und auch noch im Anfang dieses Jahrhunderts die wirtschaftlichen Verhältnisse im großen und ganzen günstig waren, so mußte bei der Verbesserung der Verkehrsmittel der Verkehr selbst sich von Jahr zu Jahr steigern. Dies hatte zur Folge, daß auch das Personal der Verkehrsanstalten entsprechend vermehrt werden mußte. So zeigte sich auch auf der Post in Aarau ein ständiges Anwachsen der Zahl ihres Personals. Beim Übergang des kantonalen Postwesens an den Bund betrug der Bestand 25 Mann, im Jahre 1864 waren es 36 Mann, 1876: 45, 1921: 64, 1930: 110, 1943: 118, inbegriffen die weiblichen Dienstkräfte.

Bis anfangs 1872 war es mit den Arbeitsverhältnissen des

Postpersonals mißlich bestellt. Bis dahin wurde der Zustelldienst der Post am Sonntag wie am Werktag ausgeführt. Auch der Schalterdienst dauerte am Sonntag gleich lang wie am Werktag. Mit den Raftagen stand es beim Postpersonal bitterbö, nicht viel besser als unter der kantonalen Verwaltung, unter der die Postbeamten und Angestellten bis fast zuletzt sich sozusagen keines freien Sonntags zu erfreuen hatten. Man muß sich fragen, wie es die Leute von damals aushielten bei einer solchen unausgesetzten Anspannung im Amt. Allein es ist in Betracht zu ziehen, daß diese Arbeitsweise keineswegs etwas Außerordentliches war, man arbeitete allgemein lange und meistens ohne Ruhetage oder gar Ferien. Wessen Erinnerung nur bis in die achtziger Jahre zurückgeht, weiß, wie damals die meisten Verkaufsläden und Geschäfte am Sonntag bis gegen Abend offen waren und daß z. B. der Coiffeur bis um fünf Uhr abends zur Bedienung seiner Kundschaft zur Verfügung stand. Von jährlichen Ferien, wie sie heute fast jedermann zuteil werden, wußte man damals noch nichts.

So zogen sich die Verhältnisse auch bei der Postverwaltung fort, bis durch ein Postulat der Bundesversammlung vom 20. Juli 1872 der Bundesrat eingeladen wurde, „die ihm erforderlich scheinenden Abänderungen in der Organisation des Post- und Telegraphendienstes zu treffen, daß, immerhin ohne Beeinträchtigung des gewöhnlichen Dienstes, eine möglichst große Zahl von Postbeamten den Sonntag ganz oder teilweise frei habe.“

Es wurde nun eine Umfrage über die Arbeitszeit bei den größeren Postämtern durchgeführt. Postverwalter Isaaß Dambach in Brugg äußerte sich in seinem Bericht drastisch: „Schon Moses gebot: ‚Sechs Tage sollst du arbeiten und am siebenten ruhen.‘ Alle Kulturvölker haben diesen Ausspruch befolgt und dem armen Vieh und den Arbeitern zu lieb ist der Sonntag als Ruhetag bestimmt worden. Alle Schichten der Bevölkerung sollen dieser Wohlthat der Sonn- und Festtagsfeier teilhaftig sein, nur die



Photographische Aufnahme des Postpersonals vom Jahre 1897 im Hof
des alten Postgebäudes (jetzt Margauisches Elektrizitätswerk)

zwei- und vierbeinigen Postgäule nicht! In dieser Beziehung sind die Postangestellten außer das Gesetz des gemeinen Rechts und der Humanität gestellt.“

Durch das vorerwähnte Postulat der Bundesversammlung war die Bahn frei gemacht, um die Arbeitsverhältnisse des Postpersonals allmählich zu verbessern. Nach einer Bundesratsverordnung vom 27. Mai 1874 soll Sonntags von Mittag an keine Bestellung mehr vorgenommen werden, ebenso keine Briefkastenleerung. Das war ein Anfang. Weitere Erlasse, die dem Sinn und Geist jenes Postulats entgegenkamen, folgten nach und nach.

Der Beginn der siebziger Jahre war eine Zeit geistigen Umbruchs. Verfassungsfragen (Bundesverfassung von 1874) bewegten die Geister. Auch die Postverwaltung trat an Fragen heran, die bis dahin etwas nebensächlich behandelt worden waren. 1869/70 erfolgte die Neuordnung des Lehrlingswesens mit öffentlicher Ausschreibung und Patentprüfung nach vollendeter Lehrzeit.

Auch im Besoldungswesen sollte ein Schritt vorwärts getan werden, indem in der Sommeression der Bundesversammlung 1873 ein Besoldungsgesetz für das Post- und Telegraphenpersonal beraten wurde. Eine Feuerungswelle ging durch das Land; es war geboten, die Löhne des eidgenössischen Personals den veränderten Geldverhältnissen anzupassen. Während bis dahin die Besoldungen des Postpersonals alljährlich für jeden einzelnen Funktionär nach dem Ermessen der Oberbehörden festgesetzt worden waren, sah nun dieses Gesetz einen festen Rahmen vor.

Noch anfangs der neunziger Jahre waren unsere Nachbargemeinden Buchs, Rohr, Biberstein, Rombach, Küttigen und Erlinsbach ausschließlich durch Fußboten mit Aarau verbunden. Die Boten und Botinnen brachten ihre Postsachen morgens und mittags nach Aarau und nahmen ihre Sendungen zurück. Von und nach Buchs hörte dieser Botengang vom Winterfahrplan 1898/99 an auf, da infolge der Errichtung einer Haltestelle der

Bahn Subr – Narau die Sendungen durch diese vermittelt wurden. Zwischen Rohr und Narau nahm der Botendienst vom 1. Mai 1912 an ein Ende infolge Einführung eines Einspännerpostkurses. Viberstein wechselte seine Post seit 1. Juni 1899 in Rombach aus, in welchem Ort auf diesen Zeitpunkt eine rechnungspflichtige Ablage errichtet wurde. Vom 1. August 1906 an fiel der Botengang des Briefträgers von Rüttigen nach Narau infolge veränderter Kurseinrichtung weg. Von und nach Erlinsbach ging der Botenkurs 1901 ein, da auch hier ein einspänniger Postkurs eingeführt wurde. Vor der Einführung dieses Pferdekurses versahen die Brüder Hermann und Heinrich Schmid, Briefträger, den Botendienst zwischen Erlinsbach und Narau, abwechselungsweise der eine vormittags, der andere nachmittags. Zur Bedienung des Sanatoriums Barmelweid errichtete die Postverwaltung auf 1. Juli 1912 daselbst eine rechnungspflichtige Ablage, mit der der Verwalter Charles Käfer als Ablagehalter und Bote betraut wurde.

Die beiden Weltkriege, namentlich der erste, brachten in den Postverbindungen zwischen Narau und den vorerwähnten Nachbargemeinden manche Änderung als Kriegsmaßnahmen, auf die alle einzugehen zu weit führen würde. Heute werden diese Gemeinden ausschließlich durch Bahn und Postauto bedient. Der persönliche dienstliche Kontakt des Narauer Personals mit dem Personal der Nachbargemeinden hat nun endgültig aufgehört, was eigentlich zu bedauern ist.

Zu den zwei Poststellen in Narau kam 1915 eine dritte, die Umladestelle im Bahnhof, die sich neben dem Umladdienst im Bahnhof auch mit der Annahme von Paketen, namentlich von Massensendungen, befaßt. Vom Standpunkt des rationellen Dienstbetriebes war die Errichtung dieser Stelle eine Notwendigkeit.

Durch die Einrichtung zweier von Privaten bedienter Paketannahmestellen an der Gotthelfstraße und an der Tannerstraße

kam die Verwaltung dem Bedürfnis zweier etwas weit von der Post entfernter Quartiere entgegen. Sie sind seit dem 1. September 1943 in Betrieb. Die Pakete werden mehrmals täglich von Postangestellten abgeholt.

Den Zustelldienst erleichtern und beschleunigen seit 1931 zwei Zustellautos und daneben zwei Pferdefourgons.

Über die Zunahme des Verkehrs innert 62 Jahren mögen folgende Zahlen einigen Aufschluß geben:

1869

Hauptbureau

Aufgegeb. Briefe Porto	Aufgegeb. Briefe Franko	Aufgegeb. Drucksachen	Aufgegeb. Zeitungen	Aufgegebene Inlandspakete	Postanweisungen Einzabl. Auszahl.
56,000	191,940	65,998	938 150	42,641	2,692 10,654

Filiale

23,274	105,241	61,776	—	36,567	2,636 —
--------	---------	--------	---	--------	---------

1930

Hauptbureau

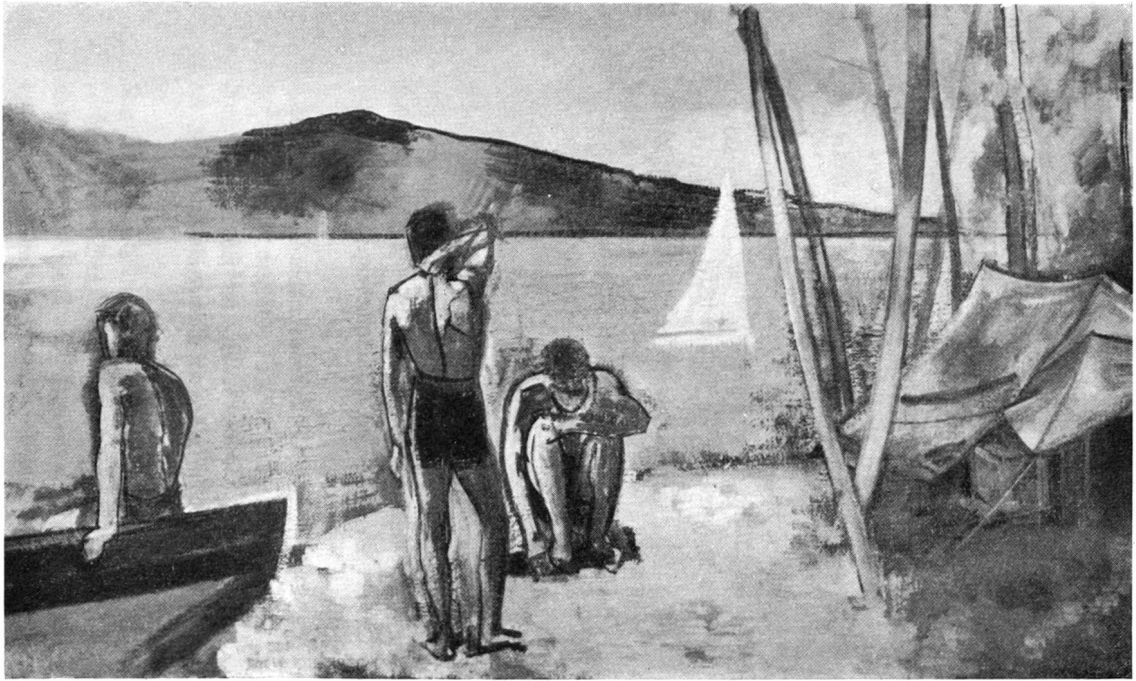
Kleinsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen)	Aufgegeb. Zeitungen	Aufgegebene Inlandspakete	Postanweisungen Einzabl. = Auszahl. scheine PA, ZA
4,377,500	6,679,563	290,336	137,498 56,014

Filiale

327,000	—	77,667	75,563 246
---------	---	--------	------------

Wir kommen zum Schluß. In vier Jahren kann die schweizerische Postverwaltung das hundertjährige Jubiläum ihres Bestehens feiern und damit auch unser Postkreis, den in dieser Zeitspanne acht Direktoren leiteten: Alexander Steinhäuslin von Brugg, Rudolf Lindenmann, von Fahrwangen, J. J. Amster, von Bözen, Jakob Dambach, von Brugg, Rudolf Brosy, von Mümliswil, Gottlieb Kielholz von Mettau, Jakob Riniker von Schinznach Dorf und Narau, Ernst Aeschbach von Leutwil und Narau.

W i l h e l m H e m m e l e r.



Eugen Maurer

Hallwilerseelandschaft