

# Die Post in Lenzburg bis 1848

Autor(en): **Hemmeler, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Lenzburger Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **15 (1944)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-917744>

## **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 LENZBURG BIS 1848

VON W. HEMMELER, ALT POSTVERWALTER, AARAU

von 1891 bis 1894 Postlehrling und Aspirant in Lenzburg

1. Teil

---

Die Lenzburger Neujahrsblätter von 1942 enthalten eine längere Abhandlung über die Entwicklung des Telegraphen- und Telephonwesens in Lenzburg 1853 bis 1941. Es war gegeben, daß darin wiederholt der Postdienst berührt wurde, mit dem Telegraph und Telephon anfänglich vereinigt waren. Vielleicht mag bei einem oder anderm der Leser bei der Lektüre jener Arbeit der Wunsch wach geworden sein, auch über den Postdienst in Lenzburg, seine Anfänge und seine Entwicklung, etwas Näheres zu vernehmen. In den nachfolgenden Ausführungen soll dem Wunsch so gut als möglich nachgekommen werden. Wir möchten dabei nicht bis in die graue Vorzeit zurückgehen, sondern setzen da ein, wo in unserer Gegend erst von einem richtig geregelten Postdienst die Rede sein kann, nämlich bei der Übernahme des Postwesens im alten Stande Bern durch den Bernburger Beat Fischer, Mitte 1675.

Vorher hatte die Stadt Bern ihre Postboten und Postläufer, die sich mit der Vermittlung ihrer Briefe zu befassen hatten. Auch einzelne der Landstädte im alten Bern erhielten ihre „fußposty“, damit nötigenfalls die Verbindung bis in die äußersten Gebiete gesichert war. Für die Verbindung mit den Landvogteien mußte ganz besonders gesorgt werden; so wurden nach einem Auszug der Berner Staatsrechnungen für die Fußposten nach und von Lenzburg 800 Pfund, Aarburg 500 Pfund, Wangen 400 Pfund usw. vor der Übernahme des Postwesens Berns durch Beat Fischer durchschnittlich jährlich verausgabt.

Schon im September 1675 war Beat Fischer in der Lage, der Burgerschaft von Bern einen Kursplan seiner neuen Post und Messagerie bekannt zu geben. Für unsere Gegend fallen folgende Kurse in Betracht:

Zwei Posten über Solothurn, Wangen, Aarwangen, Aarburg, Aarau, Lenzburg, Mellingen, Baden usw. nach Schaffhausen. Ein besonderer Bote wird von Mellingen nach Zürich gehen. Diese Posten befördern alle Briefe für Zürich, St. Gallen und besonders fürs Reich, wie Augsburg, Lindau usw.

Sonntag vormittag ab, Dienstag nachmittag an;

Donnerstag vormittag ab, Samstag nachmittag an.

Bei diesen Posten handelt es sich um berittene Boten. Neben diesen Posten wird noch ein Ordinaribote nach Schaffhausen und Genf angestellt, um wöchent-

lich einmal, und zwar in gewöhnlichen und bequemen Tagesreisen, Leute und schwerere Sachen mit sich zu führen (Messagerie).

Als Porto wird man wie bisher vom einfachen Brief (zirka 7,8 Gramm) von Zürich, Schaffhausen, Basel, Genf einen Batzen fordern.

Beim Tode Beat Fischers bestanden folgende Postkurse in unserer Gegend von Bern aus:

ein Kurs über Solothurn-Aarburg-Lenzburg-Baden-Zürich zweimal wöchentlich, ein Kurs über Balsthal-Aarau-Brugg nach Schaffhausen zweimal wöchentlich, sodann die Messagerie nach Schaffhausen und Genf für schwerere Sachen einmal wöchentlich.

In den dreißiger Jahren des achtzehnten Jahrhunderts wurden die wöchentlich kursierenden Landkutschen eingeführt. Sie waren ein etwas bequemeres Fuhrwerk als die zuerst in Betrieb gesetzten Postwagen von 1675. Jedoch hinsichtlich Schnelligkeit ließen auch sie noch viel zu wünschen übrig. So benötigte die vierplätzig-Zürcher Landkutsche, die am Freitag nachmittag in Bern abging, volle zwei Tage, bis sie über Lenzburg und Baden nachmittags zwei Uhr in Zürich anlangte. Zweimal, in Herzogenbuchsee und Aarau, hatte sie Nachtlager.

Man kann es deshalb verstehen, daß sich das reisende Publikum nach einem schnelleren Beförderungsmittel sehnte, und so erfolgte denn bereits 1778 die Einführung der Diligencen, die fünf Passagiere befördern konnten und hauptsächlich auch dem Transport der Briefpost dienten. Anfänglich kursierten sie auf der Strecke Zürich-Bern viermal wöchentlich, später nur noch zweimal, da die Reisendenfrequenz zur Deckung einer viermaligen Kursierung nicht hinreichte.

Die Einführung der Landkutschen war der Anlaß der Errichtung eines Postbureaus in Lenzburg. Im Messagerie- und Coche-Tarif<sup>1</sup> zwischen Zürich und Bern vom 2. August 1740 finden wir zum erstenmal in den Fischerschen Postverträgen Lenzburg in der Eigenschaft als Poststelle aufgeführt. Es heißt dort in bezug auf die Warentaxen:

„Zwischen löbl. Postämtern Zürich und Bern  
von Zürich bis Baden und Lenzburg  
das Pfund ein Lutzer-Schilling<sup>2</sup>  
bis Arau ingleichen ein Lutzer-Schilling.“

Das Jahr 1778 brachte dem Postbureau Lenzburg vermehrten Transit, indem unter Joseph II. das damals österreichische Fricktal für fremde Postboten und -fuhrwerke gesperrt worden war, wovon auch die Postverbindungen zwischen Basel-Schaffhausen und Basel-Zürich betroffen wurden. Das Fricktal mußte also auf

<sup>1</sup> Coche der französische Name für Landkutsche.

<sup>2</sup> Lutzer = Luzerner.

der Südgrenze umgangen oder umfahren werden. Der vermehrte Verkehr, der nun auf die Postlinien Baden-Lenzburg-Aarburg und Brugg-Aarau-Olten-Basel entfiel, bewältigten nun neben den bisherigen Postkursen die beiden neugeschaffenen Ordinari-Botenkurse Dienstag und Freitag in Bern und Basel nach Aarburg abgehend und von da durch einen Boten, der die beiden Beutel von Bern und Basel übernahm, nach Lenzburg und so fort mit Ablösung nach Brugg und Schaffhausen. Die Rückreise von Schaffhausen geschah am Sonntag und Donnerstag vormittag. Den Reisenden-transport zwischen Zürich und Basel übernahm ein von diesen beiden Verwaltungen unter Mitwirkung Berns neu ins Leben gerufener Wagenkurs von Zürich über Baden-Lenzburg-Aarau-Olten-Basel, welcher Kurs auch dem Transport von Paketen und Valoren diente. Dieser am 1. August 1778 in Betrieb gesetzte Wagenkurs war der Anfang des später unter dem Namen „gemeinschaftliche Diligence“ auf gemeinsame Rechnung der Postverwaltungen von Zürich, Basel und Bern (an dessen Stelle am 1. Oktober 1804 der Aargau trat) unterhaltenen bis in die zwanziger Jahre des neunzehnten Jahrhunderts dauernden Diligencenkurses.

Über das Personal in Lenzburg und die Dienstverhältnisse daselbst geben uns gegen dreißig Auszüge aus einem Manual, die uns Herr alt Burgerratspräsident F. von Fischer in Bern aus dem Fischerschen Postarchiv in entgegenkommender Weise zur Verfügung gestellt hat, einige Aufschlüsse. Dieses Manual geht aber nur bis 1773 zurück; die Auszüge umfassen den Zeitraum vom Januar 1773 bis zum Dezember 1803. Wir ersehen daraus, daß die Posthalterstelle in Lenzburg bis Ende 1797 die Familie Strauß inne hatte, von 1798 bis Mai 1801 Ulrich Hemmann, Scheller bis Ende September 1803, nachher wieder ein Strauß,<sup>3</sup> Markus Samuel, der auch noch die erste Zeit unter der Kantonalverwaltung diente. Die neuen Namen fallen auf die Zeit der Helvetik. Offenbar hielten die Strauß zur alten Ordnung, weshalb sie während der Helvetik Anhängern der neuen Richtung, sogenannten Unitariern oder Patrioten, Platz machten oder Platz machen mußten. Die Salarien und Gratifikationen spielen in den Manualauszügen eine große Rolle. Im April 1778 wird auf Ansuchen des Stelleninhabers hin

<sup>3</sup> Weitere Erhebungen, die wir in bezug auf die Postfamilie Strauß anstellten, ergaben, daß der erste Strauß, den das Fischersche Manual im Januar 1773, mit Inbegriff des Jahres 1772, erwähnt, den Vornamen Johann Jakob, 1726—1796, trug. Auf ihn folgte im Oktober 1792 sein Sohn Carolus (im Manual Charles). Bei beiden steht im Bürgerregister von Lenzburg die nähere Bezeichnung „Postherr“. Der erstere dieser Postherren war der Sohn des Johann Jakob Strauß, Lateinschulmeister in Lenzburg, später Pfarrer in Roggwil, geboren 1693.

dessen Besoldung auf 52 Pfund jährlich, oder ein Pfund per Woche, festgesetzt. Am Ende der Periode betrug die Besoldung 250 Pfund, die 1801 durch eine Zulage von 150 Pfund auf 400 Pfund erhöht wurde. Am 28. März 1795 wird dem Aarburger Boten seine Bezahlung von 14 auf 18 Batzen per Kurs erhöht. Am 15. Juni 1798 wird angeordnet, daß dieser Bote künftighin über Aarau zu gehen habe statt direkt von Aarburg nach Lenzburg. Am 13. Januar 1798 erhält der „Bott“ Hämmerli eine Gratifikation von 16 Pfund, am 22. Dezember 1803 der Aarburger Bote eine solche von 24 Pfund „à cause de ses longs services“.

Am 18. April 1781 teilt die Oberbehörde dem Posthalter Strauß mit, daß sich das Postamt Zürich beschwert habe, weil er auf Verlangen des H. Ehrengesandten von Bern den Zürcher Sack geöffnet habe, was nicht hätte geschehen sollen.

Manualeintrag vom 25. Dezember 1799: „Lenzburg Briefträger: In Betrachtung der ihm zugefallenen Mühewalt wegen Aufenthalt des französischen Generalquartiers zu Lenzburg und da man dem Thorwächter, weil das Thor immer offen blieb, die gewohnten L. 12 für das Jahr nicht zu geben braucht, so will man dem Briefträger daselbst eine Gratifikation von L. 12 ausrichten, jedoch ohne Consequenz für die Zukunft.“

Zu letzterem Eintrag ist zu bemerken, daß der Brauch, den Torwächtern eine Entschädigung auszurichten für den Durchlaß der Posten während der Nacht, auch noch unter dem Kanton bestand. Der Torschließer von Lenzburg erhielt von der kantonalen Postverwaltung jährlich 60 Batzen. Dies hörte aber bald auf. Nachdem es sich gezeigt hatte, daß man während der Anwesenheit fremden Militärs ohne Schließen der Tore auskommen konnte, so wurde bald ganz davon abgesehen.

Unter der Helvetik wurde das Postwesen der Schweiz durch Gesetz vom 3. September 1798 zentralisiert. Die gesetzgebenden Räte des helvetischen Staates hatten beschlossen, die Post in Regie zu betreiben; aber dieser Plan war in der damaligen Zeit undurchführbar. Man überließ letzten Endes die Verwaltung und den Betrieb des Staatszweiges der Post den bisherigen gut eingerichteten fünf Postorganisationen der Schweiz gegen eine bestimmte Pachtsumme. Für die Pacht ihres Postgebietes bezahlten die Postbesther Fischer die gleiche Summe, nämlich 75 000 alte Franken, an die helvetische Nationalkasse, wie vorher an Bern. Die Fischersche Postverwaltung konnte auch nicht dem von der Helvetik aufgestellten einheitlichen Posttarif unterstellt werden, weil die alte und weiterhin gültige Pachtsumme auf den alten Taxansätzen fußte.

Für unsere Gegend war also weiterhin der obrigkeitliche Berner

Tarif von 1793 im Taxwesen maßgebend. Dieser setzte die Taxe eines einfachen Briefes ( $\frac{1}{2}$  Loth = 7,81 Gramm) bis auf eine Entfernung von fünf Stunden auf zwei Kreuzer (= fünf Rappen) fest, über fünf Stunden auf vier Kreuzer (= zehn Rappen). Jeder weitere Gewichtssatz von einem halben Loth erhielt einen Zuschlag im Betrage der Einheitstaxe. Die Warentaxe betrug da, wo der einfache Brief zwei Kreuzer kostete, für jedes Pfund zwei Kreuzer, wo er vier Kreuzer kostete, vier Kreuzer per Pfund. Beim helvetischen Tarif betrug der Gewichtssatz bei der gleichen Grundtaxe dreiachtel Unzen oder dreiviertel Loth (= 11,7 Gramm); er war also für den Postbenützer günstiger als der Berner Tarif. Die Passagiertaxe beim Berner Tarif war auf acht Batzen je Wegstunde festgesetzt für die Fahrt mit der Diligence, die Taxe der Messagerie war etwas niedriger.

Zu den vorstehenden Taxen des Berner Tarifs kam für die aus dem Kanton hinausgehenden Sachen noch das Weiterporto dazu.

Das Kurswesen der helvetischen Post machte mancherlei Wandlungen durch. Schon der mehrmalige Wechsel des Vorortes brachte Veränderungen und Verschiebungen in den Kursen. Dann stellte auch die Anwesenheit der fremden Truppen mancherlei Anforderungen an den zivilen Postbetrieb. So wurde unter anderm im Mai 1800 ein Fußbotenkurs für die französische Militärkorrespondenz eingerichtet von Bern, wo sich damals die Helvetische Regierung befand, über Bützberg-Murgenthal-Olten-Aarau-Lenzburg nach Baden.

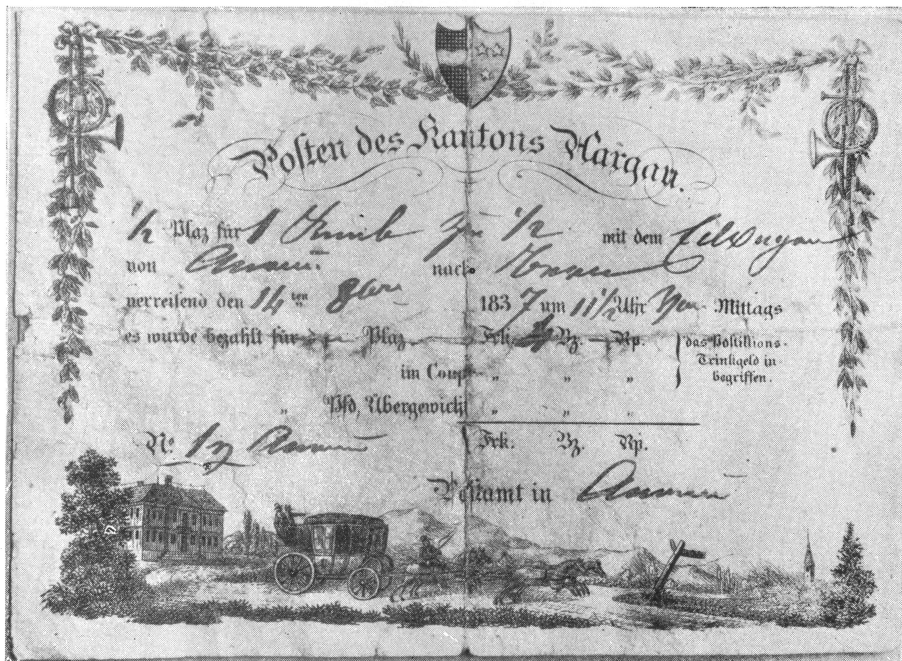
Nach einem Kursplan von 1799 ging Mittwoch und Samstag morgens zehn Uhr eine Diligence, die sogenannte Nationaldiligence, von Zürich über Baden, Lenzburg, Aarau nach Bern ab, und eine solche kam Sonntag und Donnerstag auf dem gleichen Weg um elf Uhr vormittags in Zürich an. Auf der gleichen Route kursierte eine Messagerie (Warenwagen mit Pasagieren), Ankunft in Zürich Sonntag abends fünf Uhr und Abgang in Zürich Dienstag morgens. Vom Hauptort der Republik aus gingen täglich Kuriere nach den Hauptlinien, daneben wurden für dringliche Staatssachen noch Expressen abgefertigt.

Wegen der damaligen Unsicherheit der Straßen erging eine Direktorialverfügung unterm 17. Juni 1799, daß die Kuriere zu Pferd und die Postwagen mit Säbeln und Pistolen, die Kuriere zu Fuß aber mit einer Lanze und einer Pistole bewaffnet sein sollen. Von den Waffen durfte beim ersten Angriff Gebrauch gemacht werden. Die fahrenden und reitenden Postillone mußten schon im Anfang des neuen Regimes ihre alte Ausrüstung, damit die neue Zeit bei der Post sich auch nach außen dokumentiere, gegen eine neue farbenprächtige Uniform, bei der die dreifarbige Kokarde nicht fehlen durfte, umtauschen.

Wir wenden uns ab von der Helvetik, die etwas weniger als



*Aargauischer Postläufer (rechts)*



Postfahrschein



fünf Jahre dauerte und in der letzten Zeit gekennzeichnet war durch heftige Parteikämpfe. Die Vermittlungsakte Bonapartes setzte diesen im Februar 1803 ein Ende, und es folgte nun eine Zeit der verhältnismäßigen Ruhe, die es dem neuen Kanton Aargau ermöglichte, sich zu organisieren und zu entwickeln.

Was das Postwesen betrifft, so wurde dieser Staatszweig durch die Mediationsverfassung nach der Zentralisation unter der Helvetik wieder wie vor der Helvetik in die Hände der Kantone oder Stände gelegt. Der Kanton Aargau übernahm das Postwesen vom 1. Oktober 1804 an in Regie und ernannte für die Leitung Daniel Dolder, einen Neffen des Präsidenten des Kleinen Rates, Johann Rudolf Dolder, zum Direktor.

Schon bevor der Kanton den Betrieb der Posten selbst übernommen hatte, gelangten Anregungen und Wünsche, das Postwesen betreffend, an die Regierung.

So legte ein ehemaliges Mitglied der Verwaltungskammer in Baden, Laubacher in Muri, der Regierung unterm 27. Mai 1803 das Projekt vor für Einführung eines Postwagen- oder Landkutschenkurses von Aarau über Lenzburg nach Muri und von da nach Luzern, wenigstens zweimal per Woche. Bis dahin gingen die Postsachen von Aarau in die Bezirke Bremgarten und Muri über Baden, von wo sie nur einmal in der Woche durch Boten vermittelt wurden. Die Regierung ging auf das Projekt nicht ein, sondern verordnete eine wöchentlich zweimalige Fußbotenverbindung zwischen Lenzburg und Bremgarten und Muri. Dieser Fußbotenkurs nahm seinen Anfang im Oktober 1803. Bis dahin, das heißt vom 6. Juli an, mußte ein Landjäger von Bremgarten diesen Dienst versehen.

Die aargauischen Städte Zofingen, Aarau, Lenzburg, Brugg, Baden, Laufenburg und Rheinfelden gelangten in einer Eingabe vom 24. November 1803, unterzeichnet von Frey, Ammann der Stadt Aarau, und Hünerwadel-Tobler, Ammann der Stadt Lenzburg, an die Regierung betreffend Einrichtung der Posten im Kanton. „In keinem Kanton“, heißt es darin, „ist das Postwesen wichtiger als eben in dem Kanton Aargau und weil in diesem die Handlung den vorzüglichsten Nahrungszweig bildet. Die letzten Jahre liefern einen traurigen Beweis, wie bym Stoken der Handlung und der fabriquen sogleich der öffentliche Wohlstand gelähmt ist und bey vielen hundert Familien die größte Armuth eintritt. Daher die Städte des Aargaus bey Ihnen Hochgeachte Herren ihre ehrerbietigen Vorstellungen über die künftigen Einrichtungen der Post einzureichen die Freyheit nehmen, so besorgen sie nicht allein ihr eigenes Interesse, sie drücken zugleich das Bedürfniß des ganzen Landes aus.“

Verlangt wird ein regelmäßiger und sicherer Gang der Posten in alle Teile des Kantons und namentlich auch eine Verbilligung

der Taxen. Kein Kanton, wie der hiesige, biete die Vorteile dar, im Postregal eine bedeutende Hilfsquelle des Staats zu finden, ohne daß die Bürger durch einen unverhältnismäßig starken „Tax“ gedrückt werden. Vermitteltst Verkommnissen mit den Postämtern von Zürich, Bern, Basel, Solothurn, Luzern und Schaffhausen dürften diese Wünsche von einer das allgemeine Beste des Kantons bezweckenden Administration nicht schwer zu erfüllen sein.

Die erste der vorerwähnten Eingaben an die Regierung, die die Errichtung des Botendienstes von Lenzburg nach Bremgarten und Muri zur Folge hatte, führt uns auf das Botenwesen. Dieser Botenkurs wurde noch von der Fischerschen Verwaltung auf Weisung der Regierung eingerichtet. Der Vorsteher des Postamts Lenzburg hat über die Einführung dieses Botenkurses dem Publikum im Aargauischen Kantonsblatt Nr. 21 von 1803 Mitteilung gemacht:

Publikation. Anmit werden ein E. Publikum überhaupt, als insbesondere die Bezirke Muri und Bremgarten benachrichtiget, daß auf Verfügung der Regierung von der General-Post-Direktion, zu Erleichterung der Postkommunikation mit obgenannten Bezirken die Anstalt getroffen worden ist, daß von nun an regelmäßig zweymal in der Woche, als Donstag und Sonntag, von hier aus ein Bote dahin abgehen wird; derselbe wird seine Niederlage an den Bezirks-Hauptorten haben, nemlich: in Bremgarten im Amtshaus, in Muri aber bey dem Adler. Wer von hier aus Briefe oder Valoren dahin senden will, muß solche Mittwoch und Samstag bis 8 Uhr Abends im hiesigen Bureau abgeben. In Bremgarten müssen die Briefe, Valoren etc. für hier und weiters Donstag und Sonntag bis vormittag 11 Uhr; in Muri aber Donstag und Sonntag bis Nachmittag 1 Uhr abgegeben werden.

Lenzburg, den 17. Weinmonat 1803.

Von Seite hiesigen Post-Amts, Markus Samuel Strauß.

M. S. Strauß führte unter den Postbestehern Fischer den Titel „Postcommis“. Die Aargauische Postverwaltung, die diesen Titel von der Fischerschen Verwaltung nicht übernommen hatte, nennt diese Beamtenkategorie Postoffizianten, wie sie im Etat der Staatsbeamten aufgeführt sind. Erst der Bund hat seit 1849 den Titel Postcommis wieder aufgenommen. Nun ist er auch nicht mehr im Gebrauch.

Um wieder zum Botenwesen zu kommen, so sind die diesen Dienstzweig betreffenden Verhältnisse in einem Schreiben der Postdirektion vom 6. Februar 1805 an ihre Oberbehörde, den Finanzrat, wie folgt dargestellt:

Diese Bötter, welche nun jetzt und mit 1. October von uns und auf Rechnung des Staats besoldet werden, sind:

- a) In Brugg ein Fußbott, welcher alle Wochen einmal Sonntagnachts mit einem Briefsack nach Basel auf Lenzburg kommt. Derselbe bezieht für jeden Lauf 12 Bz.
1. b) In Lenzburg ein Fußbott, welcher Sonntagnachts nach Arburg mit den

Depeschen von Brugg und Schaffhausen geht. Diesem wird per Lauf 18 Bz. bezahlt.

2. In Lenzburg ein Fußbott nach Bremgarten, Muri und Gegend, alle Wochen 2 mahl als Sonntags und Donnerstags. Dieser bezieht p. Lauf 20 Bz.
3. In Lenzburg ein Fußbott nach Brugg 2 mahl der Woche als an den Diens-  
tagen und Freytagen nachts mit Depeschen von Basel nach Schaffhausen,  
Deutschland usw. Dieser bezieht p. Lauf 10 Bz.
4. In Lenzburg ein Fußbott nach Seengen und die gantze Seegegend 4 mahl  
der Woche als Mittwoch, Donnerstag, Samstag und Sonntag. Diesem Botten  
wird für den Lauf 10 Bz. bezahlt.  
c) In Arburg ein Fußbott, welcher alle Wochen 2 mahl, als an den Diens-  
tagen und Freytagen nachts über Arau nach Lenzburg mit Basler De-  
peschen nach Schaffhausen und Deutschland, Zürich und Italien geht. Dem-  
selben wird für den Lauf 25 Bz. bezahlt.

Ein Kommentar zu diesen Botenkursen besagt, daß alle diese Kurse, mit Ausnahme desjenigen nach Bremgarten und Muri, dem „Postregale“ einträglich seien. Diejenigen, die fast ausschließlich zur Vermittlung von Transitsendungen dienten, machten sich der kantonalen Postverwaltung bezahlt durch die Transitgebühr, die die fremden Verwaltungen dafür zu entrichten hatten. Für die durch den Kanton transitierenden geschlossenen Beutel oder Amtspakete mußte pro Unze des Inhalts eine Gebühr von sechs Kreuzern bezahlt werden.

Hinsichtlich des Botenkurses ins Freiamt bemerkt die Postdirektion: „Der Fußbott von Lenzburg nach Bremgarten, Muri und die Gegend ist dem Staat von keinem Nutzen und dient hauptsächlich für die officiellen Briefe in diesen Theil des Kantons zu befördern, denn nicht nur ist wenig Handelschaft in dieser Gegend, sondern die Gemeinden Bremgarten, Muri u. s. w. haben ihren eigenen Botten nach Zürich, die ihnen ihre Briefschaften aus dem gantzen nördlichen Theil der Schweiz und Deutschland mitbringen.“

Es trat in den Verhältnissen dieser Landesgegend bald eine Änderung ein, als sich die Strohindustrie belebte, die diesem Kantonsteil rasch einen merklichen Aufschwung brachte.

Der Postoffiziant in Lenzburg, Markus Samuel Strauß, blieb nicht lange in der kantonalen Verwaltung. Schon am 5. Dezember 1804 reichte er seine Entlassung ein, die ihm auf Ende März 1805 bewilligt wurde. Offenbar zog sich sein Abgang noch etwas hinaus, indem die Wahl seines Nachfolgers vom Kleinen Rat erst am 2. Juli 1806 getroffen wurde. Der Nachfolger war Samuel Rohr, Geleitsherr von Lenzburg, auch Doktor der Medizin.

Bei der Spärlichkeit der Postverbindungen in der ersten Zeit der kantonalen Verwaltung war es nötig, daß das Räderwerk des Postenlaufs gehörig ineinander griff und auch der Betrieb der

Postämter damit im Einklang stand, wenn nicht bei der geringsten Störung oder Unterbrechung Verspätungen in der Beförderung der Postsachen von unter Umständen zwei oder mehr Tagen eintreten sollten. In Lenzburg gab es 1806 einen solchen Anstand, indem sich der dortige Stelleninhaber weigerte, am Abend nach Schalterschuß eingegangene Post bei Licht an die Empfänger herauszugeben, wodurch es diesen benommen war, die mit dieser Abendpost eingegangenen Briefe auf den Postabgang vom nächsten Morgen zu beantworten. Diesen Mißstand konnten die Handelsfirmen in Lenzburg nicht dulden, und sie wurden in der Sache direkt bei der Regierung vorstellig.

„Jedermann muß fühlen“, heißt es in der Eingabe, „daß es einem commercierenden Publico in allen Zeiten, vorzüglich aber in critischen Momenten, sehr viel muß daran gelegen seyn, seynen Briefwechsel mit der größtmöglichen Beschleunigung führen zu können, und auf diesen Vorteil ist der Postenlauf berechnet und weislich angeordnet. Das hiesige Publikum wird aber seit einigen Wochen dieses Vortheils beraubt, indem der hiesige Postcommis sich weigert, Briefe, welche nicht bey Tageshelle ankommen, herauszugeben, ohngeachtet mehrere von uns sich wiederholt bittend dieserhalben an ihn gewendet haben, und zwar bloß aus dem Grund — sein Einkommen seye zu gering, um noch Lichter daraus bezahlen zu können — Hochgeachte Herren! uns kommt es nicht zu, über den Werth dieses angebrachten Grundes zu urtheilen, aber es seye uns aber erlaubt, Hochdieselben auf die Nachtheile aufmerksam zu machen, welche daraus entspringen können und müssen. Sonntagabends kommt die Diligence von St. Gallen und Montag Morgen in aller Frühe geht sie wieder dahin ab, wenn nun die Briefe erst am Montag herausgegeben werden, so verlieren wir drei Tage Zeit zur Beantwortung, weil dann bis Donstag frühe keine Post mehr dahin abgeht. Donstag Abends kommen die Diligences von Brugg und St. Gallen und Freytag frühe gehen sie wieder durch, es verhält sich demnach auch wieder wie am Sonntag. Es geht demnach unsere ehrerbietige Bitte dahin, daß es Hochdieselben gefallen möge, die Verfügung treffen zu lassen, daß ein jeweiliger Postcommis allhier solle gehalten seyn, alle Briefe, welche vor 8 Uhr Abends in seinem Bureau ankommen, denjenigen, welche solche verlangen, herauszugeben.“

Lenzburg, 31. 8bris 1806.

Die Söhne von Gottl. Hünerwadel  
Gebrüder Meyer & Comp.  
Gebrüder Rohr & Comp.  
D. Salomon Meyer & Sohn  
Hemmann & Strauß

Bertschinger & Hemmann  
pr. H. Halder Sohn  
H. Zweifel  
Gebr. Hünerwadel.“

Der Postoffiziant von Lenzburg, Doktor Rohr, wurde nun verhalten, bis acht Uhr abends zur Herausgabe der Postsachen zur Verfügung zu stehen, wie dies anderwärts (in Aarau sogar bis neun Uhr) auch der Fall sei. Gegenüber seiner Einwendung, daß ihm bei seiner geringen Besoldung möglichste Sparsamkeit im Verbrauch von Licht zur Pflicht gemacht sei, wurde ihm in Aussicht gestellt, daß man einer „Gratifikation“ für diese Mehrarbeit nicht

abgeneigt sein werde. Er bezog damals eine Besoldung von 450 Franken.

In der ersten Zeit der Kantonalverwaltung mußten die Post-sachen im allgemeinen von den Empfängern auf der Poststelle abgeholt werden. Ein Anschlag gab dem Publikum den Zeitpunkt bekannt, von welchem an nach Ankunft der jeweiligen Posten dies geschehen konnte. Da der Schalterschuß allgemein auf sieben Uhr abends angesetzt war, mußten eben bei Abendeingängen auch über diese Zeit hinaus die Postbeamten nötigenfalls zur Herausgabe der angekommenen Sachen zur Verfügung stehen.

Im Jahre 1811 bestand der wöchentlich zweimalige Botengang von Aarburg nach Lenzburg zur Nachtzeit immer noch. Unterm 21. Juni 1811 richtete der damalige Bote dieses Kurses ein Bittgesuch an die Postdirektion, die diese mit folgenden Begleitworten an den Finanzrat weiterleitete:

„Wir haben die Ehre Hochdenenselben eine Bittschrift von dem durch Alter und Krankheit zu fernern Dienst untauglich gewordenen Jakob von Wartburg von Arburg zu überreichen. Wie Sie Hochgeachte, Hochgeehrte Herren! aus der Bittschrift selbst zu entnehmen belieben, zählt der Petent nun 24 Dienstjahre; während dieser ganzen Zeit hat er sich die Zufriedenheit seiner Obern erworben, nicht nur oft der schrecklichsten Witterung Trotz geboten, sondern ist mehrere Mahle sogar in Lebensgefahr gestanden. Würde er noch im Dienste der Hrn. Fischer gestanden seyn, bis ihm Alter und Krankheit die ferneren Dienstverrichtungen unmöglich gemacht hätten, so hätte er sich, wie jeder ihrer alten Diener, einer gewissen lebenslänglichen Pension zu erfreuen.

Um so eher dürfen wir an die von unserer Hohen Regierung so oft erprobten Wohlthätigkeit gegen Arme und Kranke appellieren, und den Bittsteller dahin zu empfehlen die Freyheit nehmen, daß Hochdieselben geruhen möchten, den Auftrag zu ertheilen, ihm bis zu seinem, allem nach nicht mehr weit entfernten Lebensende eine gutfindende wöchentliche Unterstützung zu reichen.“

Das Gesuch des Petenten, der im 63. Lebensjahre stand und noch unerzogene Kinder hatte, trägt am Schlusse eine Empfehlung des Postamts Aarburg (Schmid). Es handelt sich bei diesem Boten ohne Zweifel um den nämlichen, dem die Herren Fischer nach dem Manualauszug vom 22. Dezember 1803 durch das Postbureau Lenzburg seiner langen Dienste wegen eine Gratifikation von 24 L. ausrichten ließen.

Der Finanzrat bewilligte dann dem erkrankten Boten eine Unterstützung von fünfzig Franken, und als er im November gleichen Jahres gestorben war, auch der Witwe eine solche von fünfundzwanzig Franken mit dem Beifügen, daß, wenn diese noch weiterer Unterstützung bedürfe, sie sich durch Vermittlung des Bezirksarmeninspektors an die Armenkommission wenden solle. Von einer Alters- und Invalidenversicherung wußte man damals im

Staatsdienst noch nichts. Das konnte sich nur eine Privatgesellschaft leisten, wie die Fischersche, der die Hände weniger gebunden waren als dem Staat. Aber alle Achtung vor Postdirektor Dolder, der bei diesem Anlaß zeigte, daß er ein Herz hatte für seine Untergebenen.

Wenn auch durch die Mediation in den politischen Zuständen in der Schweiz einigermaßen Ruhe eingekehrt war, so lagen dagegen die wirtschaftlichen Verhältnisse bis nach der Mitte der zehner Jahre sehr im Argen. Konnte sich die Staatsrechnungskommission zur Postrechnung von 1806 noch milde äußern: „Über den Ertrag der Posten, so sich dieses Jahr auf L. 24 172 beläuft, ist zu bemerken, daß, da dieser Ertrag auf Handlung und Gewerbe beruht und dieselben nicht sonderlich florieren, so ist derselbe der Quelle ganz angemessen“, so heißt es dann bei der Rechnung von 1812: „Der Ertrag hat sich um 3100 Franken vermindert, als natürliche Folge der Stockung des Handels“, und bei der Rechnung von 1814 gar: „Verfall von Handlung und Gewerbe“. 1816 und 1817 folgten dann noch die Hungerjahre, die dem Handel und Gewerbe auch nicht förderlich waren! Unter diesen Verhältnissen ließen sich die Erwartungen der aargauischen Städte, die in deren Eingabe von 1803 zum Ausdruck kamen, nicht so rasch in die Tat umsetzen, und es mußten alle einschneidenderen Reformen im Verkehrswesen auf bessere Zeiten zurückgestellt werden.

Zur Zeit des Übergangs des aargauischen Postwesens 1804 an den Kanton bestanden zwei vierspännige Diligencenkurse, Sonntag und Donnerstag mittag in Zürich abgehend über Lenzburg nach Aarau und nach Mitternacht auf dem gleichen Wege zurück. Diese Kurse standen mit zwei ebenfalls vierspännigen Diligencenkursen Basel-Aarau in Verbindung, die ungefähr in der gleichen Zeitlage in Aarau eintrafen und ebenfalls in der Nacht wieder an ihren Ausgangsort zurückfuhren. Zwei einspännige Kurierchaisens trafen Mittwoch und Samstag von Zürich über Lenzburg um fünf Uhr nachmittags in Aarau ein und fuhren am andern Morgen früh wieder über Lenzburg nach Zürich zurück. Daneben bestanden zwei Diligencenkurse zwischen Aarau und Brugg über Lenzburg. Abgang des ersten Kurses in Aarau Sonntag nachts zwischen zehn und zwölf Uhr, Rückkunft von Brugg Montag abends acht Uhr. Der zweite Kurs ging von Brugg aus, Ankunft in Aarau Donnerstag abends um acht Uhr, Rückfahrt von Aarau Freitag früh zwischen drei und fünf Uhr. Neben diesen Wagenverbindungen kursierte noch zwischen Bern und Zürich einmal wöchentlich in jeder Richtung ein Warenwagen. Er traf Dienstag abends acht Uhr von Zürich über Lenzburg in Aarau ein und ging Mittwoch früh

nach Bern ab. Von Bern kam er Samstag abends zwischen vier und sechs Uhr in Aarau an und fuhr Sonntag früh um vier Uhr gegen Lenzburg nach Zürich.

Im Oktober 1822 stellte die aargauische Finanzkommission auf Anregung der Postdirektion beim Polizeidepartement das Gesuch, dem meistens mit großen Geldsummen beladenen Warenwagen Sonntag früh einen in Aarau stationierten Landjäger als Begleiter bis Lenzburg mitzugeben. Es wurde entsprochen. „Kosten ergeben sich eigentlich keine“, schrieb die Polizeidirektion, „doch dürfte wegen Wein oder Branntwein zu einem kleinen Frühstück hier und in Lenzburg 5 Btz. per Mal nicht zu viel seyn.“ Diese Vorsichtsmaßnahme war in jener Zeit keineswegs grundlos. In jenen kriegerischen Zeiten im Anfang des letzten Jahrhunderts kamen verschiedene Postberaubungen vor, so 1813 der Brugger Diligence zwischen Hunzenschwil und Buchs, 1814 der Zürcher Diligence in Wohlenschwil. Zwanzig Jahre später, 1834, wurde ein Raub beim Postwagen Aarau-Zürich in der Nähe von Lenzburg ohne Erfolg versucht.

Bis zum Jahre 1820 blieb sich die Kurseinrichtung auf der Strecke Zürich-Aarau im großen und ganzen gleich, wie sie beim Übergang an den Kanton bestand. Einzig im Jahre 1815 zeigte es sich als notwendig, die Brugger Diligence vom Sonntag auf den Montag von Aarau aus den Weg direkt über Rapperswil nehmen zu lassen, nicht aber, ohne daß man vorher die Kaufmannschaft von Lenzburg begrüßt hätte. Die Postdirektion bemerkte, Lenzburg habe Gelegenheit, am Sonntag abend seine Sachen für Brugg mit der Zürcher Diligence über Aarau zu leiten. Reisende ab Lenzburg gebe es mit diesem Kurse so viel als keine.