

Zeitschrift: Aarauer Neujahrsblätter
Herausgeber: Ortsbürgergemeinde Aarau
Band: 11 (1937)

Artikel: Die Post in Aarau unter dem kantonalen Betrieb
Autor: Hemmeler, Wilhelm
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-571281>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 26.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Post in Aarau unter dem kantonalen Betrieb

Wilhelm Hemmeler

Der bernische Aargau stand bis zur Helvetik unter dem Postregal von Bern und war in der Regalpostpacht der Familie Fischer, die sich auf das ganze Gebiet des alten Standes Bern erstreckte, inbegriffen. Aarau machte also die Entwicklung im Postwesen mit, die die Postbestehler Fischer als tüchtige Fachmänner ihrem Unternehmen angedeihen ließen. Diese hielten namentlich stets lebhaft ihr Augenmerk auf gute Postverbindungen mit dem Ausland, was auch dem Handel im Aargau zu statten kam. Es findet dies Bestätigung in einer Eingabe des Herrn Friedrich Frey, älter, in Aarau und mehrerer anderer Handelsherren an den Commerzienrat des Kantons Aargau vom November 1804, worin der Wunsch geäußert wird, es möchte dahin gewirkt werden, daß in den durch die französische Revolution und den nachfolgenden Krieg zerrütteten ausländischen Postenläufen bald wieder die alte Ordnung hergestellt werde.

Ende des siebenzehnten Jahrhunderts richtete der Begründer der Postfamilie Fischer, Beat Fischer von Reichenbach, in Aarau ein Postamt ein, das erste im bernischen Aargau, oder im Aargau überhaupt.

Vom Postcommis in Aarau erhalten wir Kenntnis aus einem Vertrag zwischen Zürich, St. Gallen und Bern vom 8. November 1708. Es heißt da, es seien die Kontrahenten übereingekommen „daß die löblichen Post-Ambter Zürich und St. Gallen alle in ihre Bureau fallende Brieffe bis nach Aarau führen, alldorten dem bernischen Post-Commis übergeben.“ (Es handelte sich um die schon auf das Jahr 1418 zurückgehende Botenverbindung St. Gallen-Lyon, das sog. Lyoner-

Ordinari.) Beat Fischer wahrte mit diesem Vertrag die Regalrechte Berns.

Eine Postverbindung, welche die Tatkraft Beat Fischers 1691 in's Leben gerufen hatte und die auch für den Aargau und Aarau insbesondere von Bedeutung war, darf hier noch erwähnt werden, nämlich der Botenkurs von Balsthal über Olten, Aarau, Brugg, Zurzach nach Schaffhausen, durch den sich die bernische Postverwaltung in direkte Verbindung mit dem Reichspostamt Schaffhausen setzte und in der Folge direkten Anschluß erhielt an die deutschen Posten und an den Norden und Osten Europas. Dieser Kurs wurde nach und nach ausgebaut, auch noch unter der aargauischen Postverwaltung. Das letzte Glied der Kette war der Eilwagenkurs Aarau-Schaffhausen, den erst die Bahn ablöste.

Die Verwaltung der Postbestehrer Fischer dauerte in ihrem bisherigen Kreis auch unter der Helvetik weiter, nur floß der Pachtzins in den helvetischen Zentralschatz, statt wie bis dahin in die bernische Staatskasse. Auch in dem durch die Mediationsverfassung 1803 neugeschaffenen Kanton Aargau besorgten sie das Postwesen weiter, bis durch den Großen Rat entschieden sei, in welcher Weise der Postbetrieb im Kanton fürderhin vor sich gehen sollte, ob durch Verpachtung oder durch Eigenbetrieb. Der Antrag des Kleinen Rates auf den Vorschlag der Finanzkommission, die mit dem Studium dieser Frage betraut worden war, lautete auf Verpachtung und zwar bis 1808, in welchem Jahre der Pachtvertrag ablief, den die ehemalige Bernerregierung 1793 mit den Postbestehern Fischer auf 15 Jahre abgeschlossen hatte. Der Große Rat jedoch beschloß in der Sitzung vom 16. Mai 1804 auf Antrag seiner Kommission (Präsident Stadtmann David Frey von Aarau) die Selbstverwaltung. Den Beginn des Eigenbetriebes setzte der Kleine Rat auf den 1. Oktober 1804 an.

Es folgten nun die Wahlen. Für die Leitung des gesamten

Postwesens des Kantons ernannte der Kleine Rat Daniel Dolder von Stein (Aargau), ursprünglich von Meilen, einen Neffen des Präsidenten des Kleinen Rates, Johann Rudolf Dolder, des gewesenen helvetischen Landammanns. In das zu errichtende Haupt- oder Zentralpostamt in Aarau wählte der Kleine Rat:

Anton Arny, von Aarburg, Kontrolleur,

Joh. Jak. Anderwert, von Münsterlingen, als Commis en Chef des Expeditionsbureau,

Joh. Schmutziger, von Aarau, 2. Commis des Expeditionsbureau,

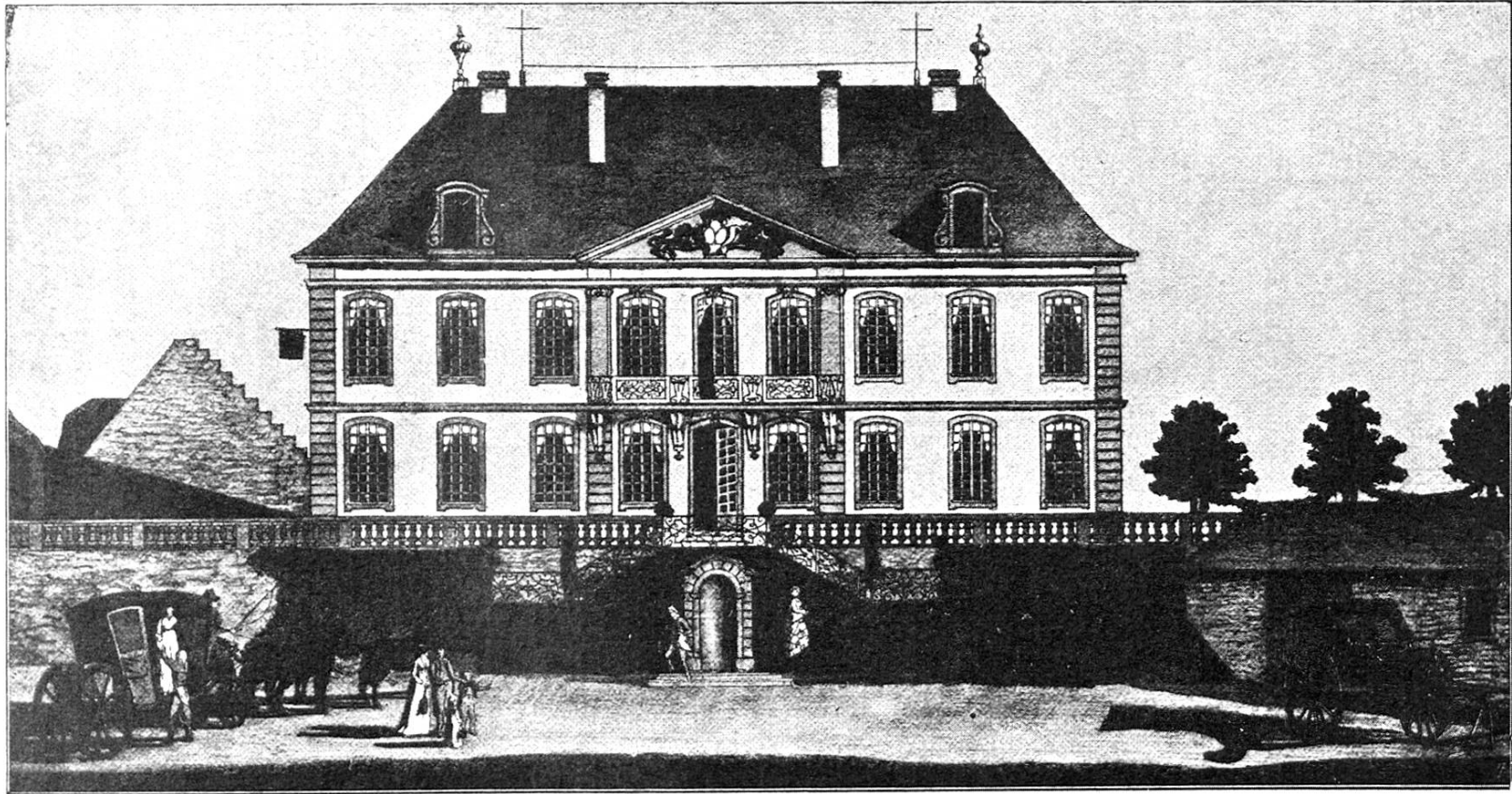
Samuel Fischer, von Aarau, Commis des Distributionsbureau,

Daniel Hässig, von Aarau, als Abwart.

Anderwert verließ schon 1807 Aarau, indem er von der General-Postdirektion Zürich zum Vorsteher des Zentralpostamtes Frauenfeld gewählt wurde. An seine Stelle kam Joh. Jak. Vöglin von Brugg.

Da für die erste Zeit kein anderes Lokal zur Verfügung stand, wurde vorderhand das bisherige im Gasthof zum Löwen, dem jetzigen Mittelbau des kantonalen Regierungsgebäudes, mit einigen Erweiterungen beibehalten, immerhin in der Meinung, daß alsbald nach einem andern Umschau gehalten werde. Man hielt es nicht für schicklich, daß sich das Hauptpostamt in einem Wirtshaus befinde. Der Mietzins betrug 23 Baken pro Tag. Herr Locher sei nicht zu bewegen gewesen, das Lokal zu dem gleich niedern Preis abzugeben, wie es der ehemalige Postcommis, Hr. Hemmeler, innegehabt habe, schrieb die Postdirektion an ihre Oberbehörde.

Genannter Hr. Hemmeler, Joh. Jak., ehemaliger Schweizergardist in Frankreich, einer der wenigen, die dem Blutbad vom Jahre 1792 in Paris entronnen waren, späterer helvetischer Großrat, war also der letzte Postcommis der Postbestcher Fischer



Der Gasthof zum Goldenen Löwen in Aarau

in Aarau. Er blieb noch einige Zeit im Amt, wollte sich aber nicht zum kantonalen Postcommis wählen lassen, da ihm die vielen Nacharbeiten bei seinem Alter zu beschwerlich seien. Es zog ihn wieder zu seinem alten Metier, dem Militärstand. Wir finden ihn laut Mannschaftsetat als Hauptmann und Auditor unter den Fahnen Napoleons I. in Spanien.

Schon am 1. Februar 1805 bezog dann die Post das neue Lokal im ehemaligen Geleitshaus, jetzt Haus Nr. 4 der Bahnhofstraße, Ecke Bahnhofstraße-Obere Vorstadt, wo das Postbureau bis 1859 verblieb. Das Haus war Eigentum des Kantons. Auf der beige gedruckten Photographie von 1890 zeigt es äußerlich noch das gleiche Bild, wie zur Zeit, da die Post darin Sitz hatte. Von der Seite der Bahnhofstraße führte eine Freitreppe zum Hauseingang und zum ziemlich geräumigen Hausflur, der der Post als Vorraum (Schalterraum) diente. Um diesen Vorraum gruppierten sich die verschiedenen Diensträume. Im ersten Stock befand sich das Archivzimmer und ein Sitzungszimmer, in welchem die Oberbehörde über das Postwesen ihre Beratungen hielt. Im zweiten Stock war eine Dreizimmerwohnung, die nacheinander die Kontrolleure Arny, Böglin und Funk innehatten. Nach dem Tode Funks 1841 mußte auch der zweite Stock für den Postdienst in Anspruch genommen werden. Dennoch genügten die Räumlichkeiten bei dem stetigen Anwachsen des Verkehrs auf die Dauer nicht. Man vermiste bei diesem Posthaus auch von Anfang an einen genügend großen, gedeckten, gegen außen gesicherten Vorplatz. Der Staat erwarb dann 1845 zwei Besitzungen in der Nähe des Regierungsgebäudes, nämlich des Leonhard Müller, „Gerwer“ und des Hieronymus Schmutziger, alt Stadtrat, und der Große Rat beschloß am 17. Christmonat d. J., daß der die fixe Summe von Franken 80 000. — übersteigende Postertrag pro 1845 und folgende Jahre für einen Postneubau mit Remise zu verwenden sei. Die unruhigen politischen Verhältnisse verzögerten dann die Aus-

führung des Baues und schließlich entthob die Übernahme der Posten durch den Bund auf 1. Januar 1849 den Kanton der



Post in Aarau von 1805—1859

Pflicht, ein neues Postgebäude zu erstellen. Nur der Bau der Remise kam 1847 zustande. Sie steht noch jetzt im Dienste des Verkehrs als Stationsgebäude der Aarau-Schöftlandbahn.

Es war ein dringendes Bedürfnis, daß die Post wenigstens eine eigene Remise erhielt, denn sie hatte des öftern mit Schwierigkeiten für die Unterbringung der Fuhrwerke zu kämpfen. Bis anfangs 1811 wurde die Löwenscheuer zu diesem Zwecke benutzt. Als diese auf diesen Zeitpunkt geräumt werden mußte, pachtete die Postverwaltung die Scheuer des Beat Siebenmann, Bier-

brauer, neben der alten Kaserne in der Vorstadt (hintere Vorstadt). Im Vertrag mußte vom Staat die Bedingung eingegangen werden, das baufällige „Brügglein“ über den Stadtbach neu zu erstellen und zu verbreitern. Bereits 1814 war auch hier für die Postfuhrwerke keines Bleibens mehr, da der Eigentümer, wie er schrieb, auf Ostern 1814 die alte Scheuer „neben dem Schällenhaus in ein Neuerer Baum versetzen“ wollte. Die Post mietete nun die Scheuer des Pfisters Fisch, als diese nicht mehr genügte, die Remise des Hieronymus Schmutziger auf dem Rain. Auch die Kasernenstellungen mußten zeitweise in Anspruch genommen werden, bis schließlich die Regierung selbst durch eine drastische Schilderung der Verhältnisse im Rechenschaftsbericht von 1842 den Anstoß zum Bau einer Remise gab.

Für die Postführungen, die dem Löwenwirt Christian Locher von Hasle bei Burgdorf noch von den Postbestehern Fischer übertragen worden waren, fand, wegen Auslaufs des Vertrages Ende 1804, auf den 1. Januar 1805 eine Neuausschreibung statt. Die Aarburgerkurse erhielt Samuel Hunziker, mittlere Mühle in Aarau, die Bruggerkurse Schilplin, Rothauswirt in Brugg und die Führung des Warenwagens nach Zürich wurde Joh. Wernli zur obern Mühle übertragen. Christian Locher ging leer aus, da er unterboten worden war. Es hat etwas Tragisches, daß dieser Mann fast zwangsläufig durch den Wechsel der Verhältnisse Stück um Stück seines Verdienstes aus der Postverwaltung verlustig ging, was zur Folge hatte, daß er auf seinem Betrieb nicht bestehen konnte. 1807 erstand der Staat Aargau aus der Gant des Christian Locher das schöne Wirtshaus zum Löwen und richtete seine Bureaux dort ein. Bald zeigte sich jedoch, daß die Räumlichkeiten nicht ausreichten, so daß die Erweiterung durch den Anbau zweier Flügel nötig wurde. So entstand das noch jetzt stattliche kantonale Regierungsgebäude.

Als 1845 der Große Rat grundsätzlich den Neubau eines Postgebäudes guthieß, erging gleichzeitig eine Aufforderung an

die Gemeinde Aarau, den Mühlekanal in der Nähe des Posthauses zu beseitigen. Der Stadtbach war in einem Kanal über die dortige Durchgangsstraße (jetzt Bahnhofstraße) geleitet worden und trieb jenseits der Straße das oberflächige Wasserrad der obern Mühle. Dieser Zustand war begreiflicherweise ein Verkehrshindernis für die hohen Postfuhrwerke. Der Bach wurde in der Folge, allerdings erst 1854, unter der Straße durchgeführt.

Die Berner Postpächter hatten Aarau zu einem Knotenpunkt an der östlichen Peripherie ihres Postnetzes gemacht. Hier trafen sich am Sonntag und Donnerstag abend die vierspännigen Diligencen von Zürich und Basel und kehrten nach mehrstündigem Aufenthalt zur Erholung der Reisenden und Umspedition der Postfächer wieder an ihren Ausgangsort zurück. Man nannte diese Postverbindung die gemeinschaftliche Diligence, weil sich die drei Verwaltungen Zürich, Basel und Bern in Kosten und Ertrag dieses Unternehmens teilten. Früher hatte zwischen Zürich und Basel durch das österreichische Fricktal eine Landkutsche kursiert. Unter Joseph II. war dann zum Schutze des Postregals das österreichische Gebiet ab 1. Januar 1776 für fremde Postboten und Postfuhrwerke gesperrt worden, was die Postverwaltungen von Zürich und Basel nötigte, mit den Berner Postpächtern einen Kurs von Zürich über Baden, Mellingen, Lenzburg, Aarau, Olten und untern Hauenstein nach Basel zu errichten.

Gleichzeitig mit den Zürcher- und Baslerdiligencen traf auch die zweispännige Bruggerdiligence in Aarau ein und kehrte in der Nacht wieder zurück.

Am Mittwoch und Samstag kamen die Kuriere von Balthal, Zürich und Brugg in Aarau zusammen zur Auswechslung ihrer Felleisen und fuhren am andern Morgen wieder zurück.

Zwei weitere Verbindungen für die Auswechslung der Brief-

post zwischen Zürich und Basel über Aarau, und auch mit Brugg, erfolgten durch Fußboten.

Die Bruggerkurse standen in Verbindung mit einem Einspännerkurs zwischen Brugg und Rheinheim, der in Rheinheim Anschluß nach und von Schaffhausen hatte.

Während also zwischen Zürich und Basel wöchentlich sechsmalige Verbindung bestand, hatte Bern nur fünfmalige Verbindung von und nach Zürich und der Ostschweiz. Die erste Bernerdiligence traf Sonntag abend in Aarburg ein und kehrte Montag abend nach Bern zurück. Die zweite Diligence von Bern kam Donnerstag abends in Aarburg an und trat in der gleichen Nacht den Rückweg an. Drei Dreispännerkurse zwischen Aarau und Aarburg über Olten Sonntag, Montag und Donnerstag abend stellten die Verbindung in Aarau mit den Diligencekursen von und nach Zürich und Brugg her. Einmal wöchentlich in jeder Richtung verkehrte zwischen Zürich und Bern ein Warenwagen, der in Aarau jeweilen mehrere Stunden Aufenthalt hatte. Die weitem zwei Verbindungen zwischen Bern und Zürich erfolgten durch den vorgenannten Balsthalerkurier. Dieser vermittelte sowohl Postsäcke von und nach Bern, als von und nach Basel (oberer Hauenstein).

Eine Episode, den Warenwagen Zürich-Bern betreffend, die wir hier nicht unerwähnt lassen möchten, überliefern uns die Postakten. Am Tage des Jugendfestes des Jahres 1820 (8. August) fuhr auch der Warenwagen nach Bern in Aarau durch. Nun wären gerade um die Zeit, da das Fest den Zuschauern am meisten bot, die Postbeamten in Aarau mit der Verarbeitung der Ladung stark in Anspruch genommen gewesen und doch hätten sie, wer könnte es ihnen verargen, auch gerne etwas vom Feste gehabt, sich als Familienväter auch ergötzen mögen an den fröhlichen Gesichtern ihrer Sprößlinge. Die Beamten waren damals J. J. Böglin, Kontrolleur, die Commis Sam. Fischer und Friedr. Hagnauer von Aarau und Kaspar Rodolf von Zur-

zach. Sie sannnen darüber nach, wie da Abhülfe getroffen werden könnte, und kamen überein, das Oberpostamt Zürich zu ersuchen, man möchte den Warenwagen an diesem Tage drei Stunden früher als nach Fahrplan abgehen lassen und dem Oberpostamt Bern zu melden, daß der Warenwagen drei Stunden früher eintreffen werde. Man fand an beiden Orten Verständnis. Auch die Zwischenstationen wurden entsprechend benachrichtigt. Die Sache ging nach Wunsch und die Aarauerbeamten hatten auch ihren Anteil am Fest. Nun folgte aber ein Nachspiel, indem eine Klage eines auswärtigen Geschäftsmanns an die Oberbehörde (Finanzrat) eingereicht wurde, der ohne Kenntnis von der Verlegung des Kurses geblieben, mit seinen Postfachen den Abgang des Warenzuges verfehlt hatte. Die Beamten kamen glimpflich weg. Nachdem der Postdirektor ihr Vorgehen entschuldigt und sie der Nachsicht der Oberbehörde empfohlen hatte, wurde der Angelegenheit keine weitere Folge gegeben, als daß die Beamten ermahnt wurden, sich künftig keiner solchen Eigenmächtigkeit mehr schuldig zu machen und keine solchen Änderungen mehr zu treffen ohne Einwilligung der Postdirektion.

Die vorerwähnten Verbindungen auf den Hauptlinien, die noch von den Herren Fischer eingerichtet worden waren, blieben auch unter der kantonalen Verwaltung noch annähernd zwanzig Jahre ohne wesentliche Veränderungen bestehen. Die damalige Zeit war nicht dazu angetan, die Vornahme von Reorganisationsen zu fördern, da Handel und Verkehr infolge der immerwährenden napoleonischen Kriege darnieder lagen. Namentlich in der letzten Phase dieses Ringens, da ein Teil der Heere der Alliierten durch den Norden unseres Landes zog, stand es schlimm.

Eine Begleiterscheinung der Kriege war auch eine große Unsicherheit der Straßen. Zwei Raubüberfälle auf Postwagen fanden in nächster Nähe von Aarau statt. Am 15. November 1813 abends 7 Uhr wurden die Felleisen aus dem Packkorb auf der hintern Seite des Postwagens Brugg-Aarau im Walde zwischen

Hunzenschwil und Buchs durch Aufbrechen des Deckels entwendet. Am andern Morgen fand ein Arbeiter (Wildi) von Schafisheim, der in eine Fabrik in Aarau zur Arbeit ging, in der Nähe der Straße vier leere Postsäcke und zerstreut herumliegende Briefe. Er machte dem Köstliwirt und Posthalter Hartmann Rohr in Hunzenschwil Meldung von dem Funde, der die Sachen dann mit Bericht an die Postdirektion sandte. Am 20. März 1814 fand in ähnlicher Weise ein Raub zwischen Aarau und Olten an der Diligence nach Basel statt, die morgens früh von Aarau abgefahren war. In beiden Fällen konnten die Täter nicht ermittelt werden und die Postverwaltungen mußten den Schaden tragen.

Man schuf Abhülfe durch Verbesserungen an den Einrichtungen der Postwagen. Auch wurde in gewissen Fällen den Postwagen Bedeckung durch berittenes Militär oder durch Landjäger gegeben. So stellte die Finanzkommission auf Anregung der Postdirektion beim Polizeidepartement das Gesuch, dem meistens mit großen Geldsummen beladenen Warenwagen, der Sonntag früh um 4 Uhr von Aarau nach Zürich abfuhr, einen in Aarau stationierten Landjäger bis Lenzburg mitzugeben. Es wurde entsprochen. „Kosten ergeben sich eigentlich keine“, schrieb die Polizeidirektion, „doch dürfte wegen Wein oder Brandtwein zu einem kleinen Frühstück hier und in Lenzburg 5 Bazen per Mal nicht zu viel seyn.“

Nachdem schon 1820 die Wagenkurse zwischen Zürich und Aarau vermehrt worden waren, ging es Ende der Zwanzigerjahre mit der Verbesserung der Postwagenverbindungen rasch vorwärts. Im Mai 1826 fand sich ein Vertreter der Postpächter von Bern Fischer von Grafenried in Aarau ein, um dahin gehende Vorschläge zu machen. In einer Konferenz mit Bürgermeister Herzog von Effingen und Postdirektor Dolder wurde der Plan für Vermehrung der Diligencekurse zwischen Bern und Aargau von zwei auf vier in der Woche besprochen. Die Post-



Posten des Kantons Aargau.

1 Platz für *Fr. R. Raths Schaffhausen* mit dem *Eisenwagen*
von *Zug* nach *Aarau*
verreisend den *9^{ten} Dec* 1839 um *2 Uhr Nachmittags*

es wurde bezahlt für d. Platz *Frk. 3 Bz. 4 Rp.* } das Postillions-
Trinkgeld in-
im Coupe } begriffen.
Pfd. Übergewicht

M. L.

Frk. 3 Bz. 4 Rp.

Postamt in *Zug*



49

4

direktion Aarau erhielt den Auftrag, die nötigen Schritte zu tun, daß auch die Fortsetzung der Kurse gegen Zürich und Schaffhausen folgen werde. Auf den 1. Januar 1827 trat dann bereits die verbesserte Einrichtung in Wirksamkeit. Schon zwei Jahre nachher, 1829, erfolgte die Einführung der täglichen Diligencekurse zwischen Bern=Aarau, Aarau=Zürich und Aarau=Schaffhausen. Treffpunkt aller dieser Kurse war nun Aarau.

Im Jahre 1835 kamen auf der ganzen Linie von Zürich nach Bern zu den täglichen Diligencekursen noch die täglichen Eilwagenkurse. Die Diligences, oder wie sie nun hießen, Mallesposten, kursierten zur Nachtzeit; man nannte sie deshalb auch Nachtposten, im Gegensatz zu den Eilwagen als Tagposten. Die Mallespost von Zürich kam um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr abends in Aarau an und fuhr 11 Uhr nachts nach Zürich zurück. Diejenige von Bern traf 9 $\frac{1}{4}$ Uhr abends in Aarau ein und fuhr um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr nachts nach Bern ab.

Die Eilwagen kursierten durchgehend nach folgendem Fahrplan:

Zürich Abgang 6 Uhr vormittags,
Aarau Ankunft 11 $\frac{1}{2}$ Uhr mittags,
Aarau Abgang 12 Uhr mittags,
Bern Ankunft 8 Uhr abends,
Bern Abgang 6 Uhr vormittags,
Aarau Ankunft 2 Uhr nachmittags,
Aarau Abgang 2 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags,
Zürich Ankunft 8 Uhr abends.

Von 1831 an nahmen die Postwagen Bern=Aarau und umgekehrt den Weg über den Striegel und den Distelberg und kreuzten nun in der Kreuzstraße mit den Kursen zwischen Luzern und Olten. Zuerst ein Lokalkurs Aarau=Olten und dann vom 1. Januar 1833 an ein täglicher Diligencekurs zwischen Aarau

und Solothurn ersetzen auf der Strecke Aarau-Olten die frühere Aarburgerdiligence.

Wie man aus dem Fahrplan der Eilwagen ersieht, hatten diese in Aarau um die Mittagszeit einen halbstündigen Aufenthalt, der den Reisenden Gelegenheit bot, ein Mittagessen einzunehmen. Es war nun hier in Aarau ein Übelstand, daß sich kein Gasthof in nächster Nähe des Posthauses befand. Der nächste war der Wildenmann, dessen Entfernung von der Post immerhin etwa 125 m betrug. Auf den Druck der Postbehörden, der damals schon eidgenössischen, fand 1850 eine Verlegung des „ehelichten“ Tavernenrechts zum Löwen vom Haus Ecke innere Laurenzenvorstadt-Zellirain, dem jetzigen Dehlerhaus, auf eine Gebäulichkeit der Post direkt gegenüber statt, wo sich dieser Gasthof noch jetzt befindet. Nun war für die Postreisenden besser vorgesorgt, denen man zwar auch vorher schon dadurch entgegengekommen war, daß man auf ihren Wunsch die Postwagen beim Wildenmann hatte vorfahren lassen.

In der ersten Zeit der kantonalen Verwaltung besorgten ausschließlich Fußboten die Postbedienung auf den Nebenrouten. Daneben gab es noch eine Menge privater Boten, die den Verkehrsbedürfnissen von Aarau und Umgebung dienstbar waren. Nach einem Verzeichnis im Aargauischen Staatskalender auf das Jahr 1806 waren es gegen dreißig solcher „Fußböte“, die zum Teil Wägelchen mit sich führten. Im Verzeichnis ist angegeben, an welchen Tagen alle diese Boten hier Aufenthalt hatten und wo man sie zu suchen hatte: im Wildenmann, Ochsen, Storchen, Schwert, „Röschlein“ und dann bei den verschiedenen Bäckern (Pfistern) und Pintenwirten. Sogar der „Amlungsführer“ von Bern ist aufgeführt, der Absteigequartier im Wildenmann hatte.

Von diesen Privatboten standen einige wenige auch im Dienste der Post, so die sog. „Talbötte“ des Suhren- und Wymentals; im Suhrental der Ruederbote und der Staffelbacher-

bote, im Wynental der Gontenschwilerbote und der Reinacherbote. Sie sammelten im Herweg die Postsachen in den Dörfern, die sie durchliefen und brachten sie auf das Postamt Aarau, wo sie auch für den Rückweg die Post für das ganze Suhren- und Wynental entgegennahmen. Für ihre Vermittlung erhielten sie ein jährliches Wartgeld von Fr. 24. —, nebstdem waren sie nach Reglement berechtigt, für jeden vermittelten Gegenstand einen bestimmten Zuschlag zu ihren Händen zu beziehen.

Von 1835 an fand eine tägliche Postbedienung im Suhrental statt. In Schöftland wurde eine Poststelle eröffnet. Mitte 1845 erfolgte die Einrichtung eines Fahrbotenkurses Aarau-Schöftland und schon auf den 1. Oktober d. J. wurde von den Postverwaltungen von Luzern und Aargau gemeinsam ein Chaisenkurs zwischen Aarau und Sursee eingeführt mit Beförderung von 2–3 Reisenden.

Das Wynental erhielt 1835 einen täglichen einspännigen Chaisenkurs, der mit einem Chaisenkurs Luzern-Münster in Verbindung stand und zwei Reisende aufnehmen konnte. Auf den 1. Januar 1845 wurde die Einspännerchaise durch einen zweispännigen Postwagen ersetzt mit Platz für fünf Reisende.

Die Einführung von Postwagenkursen bedingte die Errichtung von Ablagen in den Gemeinden an der Route. So wurden 1835 Postablagen errichtet in Suhr, Gränichen, Teufenthal, Kulm und Zehwil, 1845 in Unterentfelden, Muben und Hirschtal. In Oberentfelden und Rölliken bestanden solche schon seit 1832.

Das Seetal wurde von Lenzburg aus bedient. Das Freiamt hatte bis 1816 zwei Postverbindungen durch einen Fußboten von Lenzburg. Von diesem Jahre an wurde die Post viermal wöchentlich über Mellingen vermittelt, von 1833 an täglich, zum Teil von Mellingen aus, zum Teil durch den sog. italienischen Kurier von Aarau über Lenzburg nach Jonen. Dieser Kurierkurs bestand seit 1826 und diente zur Auswechslung der

italienischen Post, die bis dahin den Umweg über Zürich gemacht hatte, mit einem Kurier von Zug. Von 1835 an täglicher Chaisenkurs von Lenzburg nach Wohlen und von Wohlen nach Bremgarten, Muri und Sins. Von 1841 an täglicher zweispänniger Chaisenkurs von Aarau nach Sins, mit Anschluß an die Luzerner Diligence. 1845 wurde der Freiämterkurs anders geordnet. Ein auf diesen Zeitpunkt neu errichteter Tagpostkurs von Aarau über Wohlen, Bremgarten nach Zürich erhielt in Bremgarten eine Abzweigung nach Muri und Sins bis Gisikon.

Vom Umfang des Verkehrs einer rein ländlichen Gegend in frühern Zeiten dürfte man sich ein Bild machen können, wenn bis Mitte des vorigen Jahrhunderts ein Bote zur Bedienung der Dörfer Biberstein, Auenstein, Veltheim, Schinznach, Oberflachs und Thalheim genügte, inbegriffen die Bestellung, anfänglich auf der ganzen Route, später teilweise. Der vor einigen Jahren verstorbene alt Posthalter Dietiker in Thalheim erinnerte sich, wie er als Knabe seinen Vater, der dieses Botenamt innehatte, auf dem Gang nach Aarau begleitete und ihm behülflich war. In der Rüdliwirtschaft am Zollrain hätten sie jeweilen bei einem Imbiß ihre Postsachen eingestellt. Es wurden anfänglich zwei, später vier Gänge wöchentlich ausgeführt. Die Herren Fischer hatten diesen Botenkurs eingeführt hauptsächlich zur Bedienung der bernischen Verwaltungsbeamten auf den Schlössern an dieser Route.

Das Fricktal erhielt seine Post von Aarau im Anfang der Kantonalverwaltung zweimal wöchentlich durch einen Fußboten von Aarau nach Stein. Daneben bestanden noch zwei Verbindungen von Aarau aus nach der Rheingegend über Rheinheim. Der erste Fricktalerbote war Brandolf Siebenmann von Aarau. Sein Nachfolger wurde Gabriel Schilling von Oberfrick.

Auf den 1. Mai 1810 wurde die neue Staffeleggstraße eröffnet und nun auf dieser Straße der Extrapostdienst von Aarau nach Stein eingerichtet, zugleich auch von Aarau nach Brugg.

Als Postmeister, wie man die Führer der Extraposten nannte, wählte der Finanzrat 15. Juli 1810 Johannes Hasler, zum Behmen in Aarau. Auf ihn folgte schon 1814 Abraham Herosé von Aarau, auf diesen 1823 Jakob Walther (1794



Jakob Walther, Postpferdhalter, Stammvater der Familie Walther

bis 1864). Dieser Unternehmer, gebürtig von Zauggenried Kanton Bern, kam 1820, nachdem er vorher schon als Kondukteur und Postillon im Dienste von aargauischen Unternehmern gestanden, als Postpferdehalter nach Baden. Bald ließ er sich in der gleichen Eigenschaft in Aarau nieder, verehelichte sich mit einer Aarauerin, einer Tochter des Beat Siebenmann, Bierbrauer zum Hirschen, bürgerte sich hier ein (1821) und ward so der Ahnherr der Aarauerfamilie Walther. Er betätigte sich

noch lange Zeit neben der Führung der Extraposten mit der Unternehmung von Ordinäre-Postkursen.

Die mit großen Kosten erstellte Staffeleggstraße ließ die aargauischen Behörden ihr Augenmerk darauf richten, diese Straße nun auch ausgiebig in den Dienst der Post zu stellen. Besonders rechnete man darauf, daß der Verkehr Basel-Aarau-Zürich, namentlich auch die gemeinschaftliche Diligence, über diese Linie geführt werde, die eine kürzere Verbindung herstellte. Zudem war diese neue Straße besser fahrbar, als die alte Straße über den untern Hauenstein. Allein diese Bestrebungen, wenigstens was die allgemeine Diligence anbelangt, scheiterten am Widerstande Basels.

Es war namentlich Joh. Heinr. Rothpletz, Finanzrat, der sich mit Nachdruck für die Staffeleggstraße einsetzte, auch ein zweites Mal, als sich hierzu Gelegenheit bot, 1818, in der Eigenschaft als Regierungsrat.

Zu den Extraposten, die über die Staffelegg geführt wurden und dem ordentlichen Fußboten nach Stein kamen nun immerhin noch zwei wöchentliche Kurierkurse zur Vermittlung der französischen Korrespondenz. Diese Kurierkurse vermehrten sich auf sieben wöchentlich, als ab 1. Januar 1819 auch die französisch-österreichische Post durch die Schweiz geleitet wurde.

Nach Einführung der „Stafettalkurse“ über den Bözberg (1826), die nun die französische und die österreichische Post zwischen Basel und Zürich vermittelten, wurden die Fahrten Aarau-Stein wieder auf wöchentlich fünf herabgesetzt. Mit der Errichtung der Eilwagenkurse über den Bözberg am 1. Mai 1830 kam zu den Kurierkursen nach Stein noch ein täglicher Diligencekurs von Aarau nach Frick, im Anschluß an die Eilwagen über den Bözberg, und 1839 an die Stelle dieses Verbindungskurses Aarau-Frick ein von den Eilwagen unabhängiger Postwagenkurs Aarau-Basel und zurück. Von 1833–1844 stand Bern in direktem Verkehr mit den Großherzogl.-Badischen Po-

sten durch einen besondern Kurs Aarau=Rheinfelden=Lörrach. In Eimeldingen erfolgte der Anschluß an den Eilwagen Basel=Frankfurt.

Innert zwölf Jahren wurde die Aarebrücke in Aarau zweimal vom Hochwasser weggerissen. Erstmals im September 1831, das zweite Mal im Juli 1843. Es ging jedesmal mehrere Jahre, bis der Verkehr wieder über neue Brücken vor sich gehen konnte (bis 1837 und 1851). In der Zwischenzeit vermittelten Fähren den Transport der Personen und Güter über den Fluß. Auch die Postwagen von Aarau in's Fricktal und die Postboten mußten mit der Fähre über die Aare geführt werden.

Am 27. April 1836 ereignete sich ein Unglück mit dem Fährschiff, indem dieses kippte. Bei diesem Vorfall ertranken Pfarrhelfer Wanger von Aarau, eine Frau von Suhr und der Postillon des Postpferdehalters Jakob Walther, dessen Postfuhrwerk, die Kurierchaise, sich auf dem Schiff befand. Dieser erlitt überdies den Verlust eines Pferdes und eines großen Teils des Wagenmaterials. Sein Schaden belief sich auf Fr. 394. —, den er an sich zu tragen hatte.

In der ersten Hälfte der Dreißigerjahre des vorigen Jahrhunderts erfreuten sich noch nicht alle Gemeinden unseres Kantons einer regelmäßigen Postverbindung. Es stand übrigens auch anderwärts nicht besser. Ein Großratsbeschuß vom 24. August 1834 gab nun der aargauischen Postverwaltung Vollmacht, hier gehörig durchzugreifen. Im folgenden Jahre wurden nun alle Gemeinden des Kantons an's Postnetz angeschlossen. Um Aarau herum waren es die Gemeinden Buchs, Rohr und Erlinsbach, die bei diesem Anlaß zu einer regelmäßigen Postverbindung kamen. Es war zwar ein bescheidener Anfang, er bestand bloß in zwei wöchentlichen Botengängen nach Aarau.

Der Botendienst nach Erlinsbach wurde im Jahr 1842, nachdem bereits zwei Boten „resigniert“ hatten, Andreas Schmid

von Erlinsbach übertragen. Ihm lag noch ob und zwar auch noch lange unter dem eidgenössischen Betrieb, die Bedienung von Nieder- und Obererlinsbach, von der Schöneegg bis zum Hard. Unter dem kantonalen Betrieb war er befugt, von den Briefen, Paketen und Zeitungen, die er im solothurnischen Dorfteil bestellte oder zur Aufgabe in Aarau entgegennahm, einen Zuschlag von höchstens 1 Kreuzer pro Gegenstand zu seinen Händen anzusprechen. Andreas Schmid, der Stammvater der Postfamilie Schmid in Erlinsbach, holte noch während seiner ganzen Amtszeit zu Fuß mit dem Tornister auf dem Rücken die Post in Aarau.

Ablagen wurden noch errichtet in Buchs 1843, mit Bestellung in Buchs und Rohr, ferner in Küttigen, Densbüren und Herznach 1845.

In der ersten Zeit der kantonalen Verwaltung wurden in Aarau und den andern Städten des Kantons die meisten angekommenen Postsachen von den Empfängern auf dem Postbureau abgeholt. Ein Anschlag gab dem Publikum den Zeitpunkt bekannt, von welchem an dies geschehen konnte. In Aarau stand das Bureau bis 9 Uhr abends zu diesem Zwecke offen. Die nicht abgeholtten Sachen stellte die Faktorin oder Briefträgerin Jgfr. Gamper den Empfängern zu. Für diese Dienstleistung, die sie ohne Zweifel nicht allzulange in Anspruch nahm, bezog sie anfänglich 20 Fr. im Vierteljahr, später Fr. 24. —. Auf sie folgte 1821 als Briefträger Johann Richner, mit einem Jahreslohn von Fr. 200. —. Seine Vertragung im ganzen Stadtgebiet war im Anfang in der Regel um 10 oder 11 Uhr beendigt. Nachmittags war er nur an zwei Tagen wöchentlich noch auf dem Bureau beschäftigt. 1839 fand bereits zweimalige Vertragung statt und 1843 erforderte das Anwachsen des Verkehrs die Anstellung eines zweiten Briefträgers in der Person des Joh. Jak. Marti von Aarau. 1844 trat an die Stelle Johann Richners, der gestorben war, Gabriel Märk von Aarau. J. J. Marti,

1845 zum Offizianten befördert, ward ersetzt durch Friedrich Hagenbuch von Aarau. Diese beiden Briefträger, Märk und Hagenbuch, kamen dann mit dem übrigen Personal auf den 1. Januar 1849 unter die eidg. Verwaltung.

Der Zustelldienst unter der kantonalen Verwaltung wich insofern von dem heutigen ab, als mit der Abgabe fast eines jeden Gegenstandes der Einzug des darauf haftenden Portos verbunden war. Die Postsachen wurden zu damaliger Zeit zum größten Teil unfrankiert aufgegeben; das mit Farbstift oder Tinte auf den Gegenständen vorgemerkte Porto mußte bei den Empfängern erhoben werden. Der Briefträger hatte im Bureau über die eingezogenen Porti abzurechnen. Der Briefträger- und Faktorendienst von damals beschränkte sich noch auf die Zustellung von gewöhnlichen und eingeschriebenen Briefen, Groups, Wertbriefen, Zeitungen und Paketen. 1840 kamen noch die Nachnahmen dazu. Die Einführung aller andern Dienstzweige, mit denen sich heute die Post befaßt, erfolgte erst unter dem eidgenössischen Betrieb.

Die aargauische Postverwaltung hat keine Marken herausgegeben, sie hat bis zulezt das Verfahren der Taxierung angewendet. Das Gebiet des Kantons war in zwei Zonen eingeteilt: 1. Zone bis 5 Stunden, 2. Zone über 5 Stunden. Bis 1848 betrug die Taxe der Briefe des niedrigsten Gewichtssatzes (bis 1808 unter einem $\frac{1}{2}$ Lot, von 1808 an unter $\frac{3}{4}$ Lot. 1 Lot = 15,62 Gramm), nach der 1. Zone 2 Kreuzer = 5 Rp., nach der 2. Zone 4 Kreuzer = 10 Rp. (= 14,6 Rp. n. W.). Für schwerere Briefe mit dem steigenden Gewicht trat eine Erhöhung ein. Nach dem Posttarientarif von 1841 betrug die Taxe eines Briefes von einer Unze Gewicht (31,24 Gramm) 1. Zone 8 Kr., 2. Zone 16 Kr., für jede weitere Unze 1. Zone 2 Kr., zweite Zone 4 Kr. mehr. Die frühern Taxordnungen hatten noch größere Erhöhungen. Für Briefe, die über die Kantons-grenze hinaus gingen, kam noch das Weiterporto dazu. Man

sieht aus diesen wenigen Beispielen, daß unsere Vorfahren ziemlich hohe Posttaxen zu entrichten hatten.

Die Nachnahmen kamen eigentlich schon 1830 mit dem Gesetz über das Schuldbetreibungswesen in den Postdienst hinein. Durch dieses Gesetz war angeordnet worden, daß sämtliche Gebühren in Schuldbetreibungssachen gegen Nachnahme auf der Post erhoben werden sollen. Nun machten auch bald andere Staatsämter von diesem praktischen Verfahren von Einzügen aller Art Gebrauch, und schließlich folgten auch Private, namentlich die Verleger von Zeitungen. Eine Taxe wurde nicht erhoben, und zudem erfolgte die sofortige Auszahlung der Nachnahmen bei der Aufgabe. Es war also ein ziemlich unlukratives Geschäft für die Post, oft auch noch mit Verlusten verbunden, so daß die Regierung den Nachnahmedienst auf die Vorstellung der Postbehörden 1837 wieder auf den ursprünglichen Rahmen beschränkte. Allein die Nachnahmen hatten sich bereits eingelebt, und auf einen Aufruf des Herrn H. N. Sauerländer im Schweizerboten (1839) und auf eine von ihm verfaßte und von mehr als hundert Unterschriften aus dem ganzen Kanton bedeckte Eingabe an die Regierung wurden sie dann 1840 allgemein eingeführt, aber unter den nötigen schützenden Bestimmungen für die Postverwaltung und gegen eine angemessene Gebühr.

Werfen wir nun noch einen Blick in's Hauptbureau selbst. Das ganze Zentralpostamt umfaßte die Direktion, die Kontrolle, das Expeditionsbureau und das Distributionsbureau. Für den lokalen Dienst kommen hauptsächlich die beiden letztgenannten Bureaux in Betracht. Das eine befaßte sich, wie der Name besagt, mit der abgehenden, das andere mit der ankommenden Post. Der größte Betrieb war begreiflicherweise bei Ankunft und Abgang der Posten, namentlich der großen Reiseposten von Basel, Bern und Zürich. Da mußte jeder verfügbare Mann heran und das Personal war für nichts anderes zu haben. Das Allgemeine Postreglement von 1830 bestimmte denn auch:

„Während der Expeditionszeit wird kein Bescheid gegeben, was durch ein Täfelchen angezeigt wird.“ Sonst war nach dem genannten Reglement der Schalter offen von 7 (Winter 8 Uhr) bis 11 Uhr vormittags und von 1–7 Uhr nachmittags und zwar Sonntags wie Werktags. Der Sonntag nahm im ganzen Betrieb keine Ausnahmestellung vor dem Werktag ein, nicht einmal im Zustelldienst. Mit Nachtdienst war das Personal in Aarau damals reichlich bedacht, was auch begreiflich ist, da der größte Postwagenverkehr am Abend und in der ersten Hälfte der Nacht vor sich ging. Die Ober-Postdirektion, wie die Oberbehörde über das Postwesen damals etwas pompös hieß (1841 wurde der Name in Postkommission abgeändert) hebt dies auch hervor in einem Bericht an die Regierung über das Personal anlässlich der allgemeinen Neuwahlen 1832:

„Die Hohe Regierung möge die Vergleichung mit andern Schweiz. Haupt-Bureaux anstellen, wo kein größerer und ausgedehnterer Geschäftskreis vorkommt, und sie wird finden, daß bei einer ebenso großen Verantwortlichkeit hier weniger Angestellte sind.

Nebst dem, daß jedem Beamten sein besonderes Fach durch reglementarische Eintheilung angewiesen ist, so müssen alle ohne Ausnahme bei den täglichen Post-Expeditionen bis tief in die Nacht 11–12 Uhr, die Sonn- und Festtage nicht ausgenommen, Antheil nehmen, damit allen gerechten Erwartungen, und selbst den eingegangenen Verpflichtungen gegen Publikum und die fremden Postinstitute Genüge geleistet werde. Jeder ist den ganzen Tag auf dem Amt unausgesetzt beschäftigt, und nur ein paar Stunden des Nachmittags sind demselben und zwar abwechselungsweise zur Erholung gegönnt.“

Auch die allgemeinen Pflichten des Postpersonals von damals waren nicht weniger streng, als heute:

„Kein Postbeamter darf irgend ein Handelsgeschäft treiben, noch sich in irgend eine Privatunternehmung, den Post- und Diligencedienst betreffend, einlassen. Die Bürgschaften aller Postbeamten und Postbedientesten sollen durch zwei habhafte Bürger geleistet werden. Dem Postpersonal wird strenge an's

Herz gelegt, den Weisungen seiner Vorgesetzten getreulich nachzukommen, das Postgeheimnis unter allen Umständen zu wahren, überhaupt sich in allen Teilen ernstester Pflichterfüllung zu betheiligen und auf Contrebande und auf alles, was zum Nachteil der Postverwaltung unternommen werden möchte, ein wachsames Auge zu halten.“

So lautet eine Bestimmung im Allgemeinen Postreglement.

Man war, wie aus dem vorstehenden Bericht von 1832 an die Regierung zu ersehen ist, zu damaliger Zeit noch weit entfernt vom Achtstundentag. Auch von Ferien, Pensionen, Versicherungsmöglichkeiten, wie sie uns heute in allen Arten zu Gebote stehen, wußte man damals noch nichts; ebensowenig von den maschinellen Hilfsmitteln, wie Schreibmaschinen, Additionsmaschinen usw., die dem heutigen Beamten die Arbeit erleichtern. Der damalige Postbeamte mußte noch seine Kielfedern selbst sich zurechtschneiden; erst gegen Ende jener Periode kamen die Stahlfedern langsam auf. Die Postsäcke, die jetzt mit Schlössern versehen sind, mußten noch mit Siegellack und Petschaft verschlossen werden. Während wir uns heute auch bei der Nachtarbeit des taghellen elektrischen Lichts erfreuen, trug man damals noch die Lichtstöcke von einem Arbeitsplatz zum andern. Heute haben wir die einheitliche Münze in der Schweiz, während damals ein Münzwirrwarr herrschte, der namentlich auch dem Postbeamten viel Mühe und Umstände verursachte. Welche Fortschritte haben nicht die Beförderungsmittel gemacht seit jener Zeit, da noch die Postkutsche allein die Herrschaft über die Straße führte. Aber dennoch glaube ich, wäre es falsch, wenn sich eine spätere Generation gegenüber den frühern brüsten wollte, eben dieser offensichtlichen Fortschritte wegen, die sich schließlich doch nur auf dem aufbauten, was früher geleistet wurde. Ein deutscher Postfachmann schreibt über die Postorganisation (und es gilt dies m. E. auch für andere Gebiete):

„Es ist unbedingtes Erfordernis, sich von dem Gedankengang

loszumachen, als ob unsere Vorfahren an beklagenswerter Unbeholfenheit gelitten und wir es ihnen gegenüber so herrlich weit gebracht hätten. Eine gute Postorganisation hat nie eine andere Aufgabe gehabt, als die Verkehrsbedürfnisse ihrer Zeit mit den Mitteln ihrer Zeit zu befriedigen und die Arbeitsweisen unserer Vorfahren waren, an den Mitteln ihrer Zeit gemessen, oft geradezu genial.“

Es ließen sich noch manche Einzelheiten erwähnen, aber der übliche Umfang der Neujahrsblätter erheischt Beschränkung. Zum Schluß folgt noch ein Verzeichnis des Personals des Zentralpostamtes, unter Angabe seiner Amtsdauer, inbegriffen die Dienstzeit unter dem eidg. Betrieb:

Daniel Dolder, von Stein (Aarg.) Postdirektor 1804–1837.

Franz Ludwig Hürner, von Aarau, Postdirektor Ende 1837 bis März 1838.

Alexander Steinhäuslin, von Brugg, id. April 1838–1875.
Von 1851–1875 Oberpostsekretär in Bern.

Anton Arny, von Aarburg, Kontrolleur 1804–1819. Vorher 26 Jahre Postcommis oder Posthalter in Aarburg, nachher wieder Posthalter in Aarburg bis 1829.

Joh. Jak. Anderwert, v. Münsterlingen Commis en chef 1804–1807. Nachher Vorsteher des Zentralpostamtes Frauenfeld.

Joh. Schmuziger, von Aarau, Commis des Exped.-Bureau 1804–1809.

Sam. Fischer, von Aarau, Commis des Distr.-Bureau 1804 bis 1826.

Joh. Jak. Böglin, von Brugg, Kontrolleur von 1819 an 1807–1831.

Friedrich Hagnauer, von Aarau 1809–1845.

Jak. Funk, von Aarau, 1831–1841 Kontrolleur, 1818–1841.

Kaspar Rudolf, von Zurzach, 1819–1823 in Aarau, nachher bis 1837 in Zurzach.

Ferdinand Othafen, von Aarau 1821 – 1837.

Joh. Rud. Siebenmann (Besitzer der Kartrotte) 1823 – 1860.

An seine Wahl wurde die Bedingung geknüpft, daß er seine Wohnung in der Stadt nehme, da es für den Dienst nachtheilig sei, wenn ein Beamter zu weit entfernt von der Post wohne.

Heinrich Martin, von Aarau 1827 – 1842.

Heinrich Schäfer, von Aarau, von 1841 an Kontrolleur 1828 bis 1873.

Daniel Ernst, von Aarau 1828 – 1837.

Kaspar Speich, von Buchs 1837 – 1841.

Kaver Wafmer, von Mellingen, nach 1841 in Mellingen, 1837 – 1849.

Joh. Plüß, von Ryfen 1838 – 1855.

Jakob Mathys, von Kölliken 1840 – 1848.

Heinrich Hasler, von Aarau, von 1849 an K. P. Adjunkt 1841 – 1863.

Ludwig Kümmerli, von Rheinfelden 1845 – 1847.

Joh. Jak. Marti, von Aarau 1843 – 1856.

Samuel Kiefer, von Aarau, 1848 Chef des Distr.-Bureau und Rechnungsführer, von 1849 an Distr.-Chef und Kassensführer des VI. Postkreises, von 1869 an ausschließlich Kreispostkassier, 1845 – 1900.

Joh. Jak. Riniker, von Habsburg (v. Binsenhof) 1846 – 1859.

Kaspar Pfeiffer-Lüscher, von Aarau 1848 – 1855.

Gottl. Siebenmann, von Aarau 1842 – 1852.

Bedienstete

Daniel Hässig, Abwart, 1804 – 1848.

Heinrich Widmer, von Othmarsingen, Abwart 1848.

Abraham Umiker, von Thalheim, Packer 1848 – 1866.

Vorher Ferd. Greuter 1804, nach diesem Joh. Schmid von Möriken, dann Hans Müller von Aarau.

Expeditionsgehülften zur Übergangszeit:

Julius Müller, von Oftringen.

Friedrich Hemmeler, von Aarau.

Bis 1845 war auch mehrere Jahre Daniel Ernst, „Lädeli-Ernst“, Expeditionsgehülfe.

Kondukteure beim Übergang zum Bundesbetrieb.

Jakob Schaffner, von Schinznach.

Georg Gehl, von Eckwil.

Philipp Motter, von Rohrdorf.

Johann Widmer, von Freienwil.

Philipp Keller, von Endingen.

Joseph Keller, von Endingen.

Joseph Bucher, von Lengnau.

Vom 1. Januar 1833 bis Mitte 1836 bestand ein Postverband zwischen Solothurn und Aargau. Dem Zentralpostamt war während dieser Zeit ein solothurnischer Buchhalter zugeteilt und zwar:

Franz Dürholz, der nachmalige Solothurner Postdirektor 1833.

Anton Wirz 1834–1836.

In Aarau niedergelassene Postpferdehalter.

Jakob Walthier, Jakob Hilfiker, von Safenwil, Geb. Keller, von Oberendingen, nachmals von Aarau, und deren Nachfolger, Gabriel Hagnauer, Mezger, Friedrich Sieber z. Wildenmann, Moriz Herzog, Thut, Tierarzt, nebst den im Eingang erwähnten Führern der ersten Kurse ab Aarau. Am längsten von diesen Unternehmern hatte Beziehungen zur Post die Fuhrhalterei Keller; wir finden sie noch unter den Unternehmern, die die letzten Pferdeposten ab Aarau führten.

Als Wagenbauer genossen einen guten Ruf, auch bei den andern schweiz. Postverwaltungen, die Gebr. Kull in Aarau.