

**Zeitschrift:** Neujahrsblatt Wangen an der Aare  
**Herausgeber:** Museumsverein Wangen an der Aare  
**Band:** - (2000)

**Artikel:** 150 Jahre Schweizerische Post 1849-1999  
**Autor:** Wyss, Markus  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1086756>

#### **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:** 11.01.2026

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

# 150 Jahre Schweizerische Post

## 1849 - 1999

Markus Wyss

1999 kann die Schweizerische Post ihren 150. Geburtstag feiern. In diesem Zusammenhang ist es sicher interessant und lohnenswert, einen Rückblick auf das Postgeschehen von den Anfängen bis in die neue Zeit zu werfen und dies auch mit Dokumenten und Fotos zu untermauern.

Wann die ersten Postdienstleistungen in unserem Gebiet angeboten wurden, lässt sich nur vermuten. Da die Römer mit Sicherheit einen gut organisierten Postdienst betreiben mussten, um die Verbindung von Rom und den Statthaltern in der Provinz sicher zu stellen, kann angenommen werden, dass die Boten zu Fuss oder zu Pferd auf dem Weg von Aventicum/Avenches nach Vindonissa/Windisch oder Basel durch unser Gebiet kamen und dabei vielleicht auch die „Post Bern 4 Felsenau“ - „Die römische Siedlung auf der Engehalbinsel“ - bedienten. Weitere römische Siedlungen befanden sich im Seeland (Petinesca = Studen) und in der Umgebung von Thun.

### Geschichte der Schweizerischen Post von den Anfängen bis heute

#### Post Windisch

Der Name der Post in Windisch lautet: „Posita statio in Vindonissa“ - „Die Station in Windisch gelegen“. Aus dem posita entsteht das Wort Post. Regierungsstatthalter wohnen an mansiones oder stationes. Ihre Amtssitze heißen curia, Rathaus. In frühchristlicher Zeit erhebt sich in den Städten mit einer curia ein Bischofssitz. Die Stadt Chur besitzt ihn vom 5. Jahrhundert an bis heute ununterbrochen.

An den Strassen geben Meilensteine die Entfernung zu Rom oder dem nächsten Vermessungsort an. Der zentrale Vermessungspunkt ist ein vergoldeter Meilenstein auf dem Forum in Rom. Daher das Sprichwort: „Alle Wege führen nach Rom“. Der abgebildete Meilenstein stammt aus Solothurn und misst die Entfernung zu Aventicum/Avenches nicht in römischen mila passuum, sondern in 26 keltischen Leugen (Neues) zu 1500 Schritt oder 2,2 km.



Meilenstein aus Solothurn

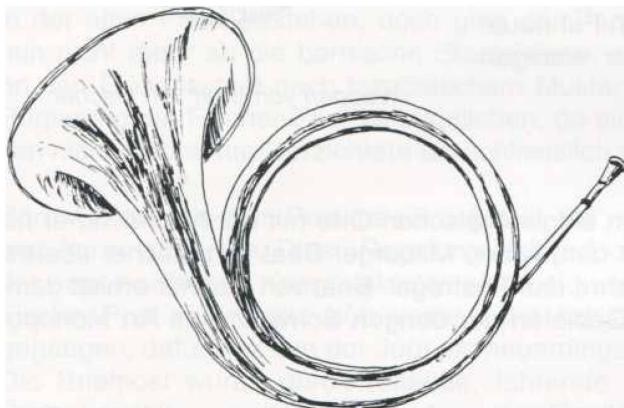
Nach dem Niedergang im 5. Jahrhundert fiel das römische Reich und seine Post, der Cursus publicus, auseinander und die Postvermittlung wurde wieder sehr mühsam. Ganz unorganisiert nahmen in den nächsten Jahrhunderten Reisende Mitteilungen mit und überbrachten sie am Reiseziel dem Empfänger. Fahrende Sänger, Handelsreisende, Ritter, kaiserliche Boten und Klosterbrüder dürften dafür am ehesten in Frage gekommen sein. Gross war das Postaufkommen ohnehin nicht, beherrschten doch nur relativ wenige Leute die Kunst des Schreibens und Lesens. So gegen das 15. Jahrhundert zu nahm die Post dann wieder offiziellere Formen an: Regierungen schickten beeidigte Standesläufer auf den Weg, Klöster ihre Klosterboten, und im 16. Jahrhundert hatten dann auch Kaufleute ihre festen Verbindungen: z.B. St. Gallen - Lausanne - Genf - Lyon oder St. Gallen - München; St. Gallen - Genf dauerte 5 Tage.

### **Hauenstein als Handelsroute**

Der Handelsverkehr belebt auch wieder die Hauensteinroute. Zu den immer noch intakten Römerwegen gesellen sich die Wasserwege als umso beliebtere Handelsrouten. Im späteren Mittelalter entstehen längs den begangenen Wasser- und Landwegen Burgen und Städte: Wangen, Wiedlisbach, die Schlösser Bipp, Aarwangen, Erlinsburg und Falkenstein. Weg- und Brückenzölle behindern den Verkehr oft mehr statt ihn zu fördern.

### **Metzgerposten**

Der Brieftransport ist weitgehend dem Zufall überlassen. Da richten die Metzger einen Botenverkehr von Markt zu Markt ein. Ihre „Metzgerposten“ kündigen Ankunft und Abfahrt mit Hörnern geschlachteter Tiere signalartig an: das Posthorn nimmt damit seinen Anfang!



*Posthorn*

### **Botenverkehr nach Bedarf**

Im Mittelalter halten sich Fürstenhöfe, Stadtbehörden oder Klöster eigene Boten, die nach Bedarf und ohne Kurs- oder Streckenplan verkehren. Der Deutsche Orden mit Sitz in Marienburg bei Danzig richtet über ganz Europa einen Botenverkehr zu seinen Filialen ein. Thunstetten, Sumiswald und Köniz gehören dazu.

### **Standesläufer**

Die Standesläufer der 13 alten Orte stehen im Dienst ihrer Regierung und befördern die obrigkeitlichen Briefe. Sie sind auch verschieden eingekleidet und ausgestattet. Der Berner Läufer wird mit einem schwarz-roten Dienstkleid ausgerüstet, einem Brustschild mit dem Bernerwappen, eine Büchse zum Tragen der gerollten Urkunden sowie mit Spiess und Schwert.



### **„Lyoner Ordinari“ der St. Galler Kaufleute**

Im Jahre 1566 richten die Kaufleute von St. Gallen eine Handelsverkehrslinie ein über Zürich, Aarau, Solothurn, Aarberg, Murten, Payerne, Lausanne, Genf nach Lyon, das sogenannte „Lyoner Ordinari“, nachdem sie bereits eine Linie nach Nürnberg unterhalten. Die Kaufleute von Zürich und Schaffhausen schliessen sich nach anfänglichen Konkurrenzübungen an. Die Stadt Bern wird dabei umgangen.

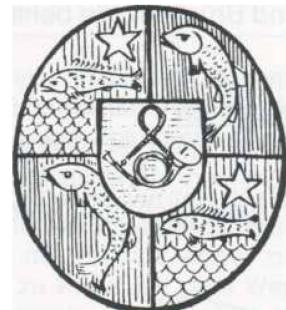
### **Beat von Fischer (1641-1698), Landvogt in Wangen 1680-1686**

Seine Begabung, in verwirrten Zuständen Ordnung und Klarheit zu schaffen, entfaltete Fischer auch als Landvogt in Wangen von 1680-1686. Sofort lässt er das Schloss erneuern und die Brücke sanieren. Daneben versucht er, das heillose Nebeneinander mittelalterlicher

*Standesläufer*

Verwaltungsstrukturen zu vereinfachen, meist ohne dass die Obrigkeit imstande ist, Ratschläge zu erteilen. Der damaligen Unsitte der recht häufig und oft willkürlich ausgesprochenen Todesurteile ist er als Richter ganz abhold. Überhaupt ist Beat von Fischer in der einträchtigsten Landvogtei des alten Bern ein beliebter Landesvater.

Sichtbare Zeugen seiner Wanger Amtszeit sind das bemalte Zimmer mit den 4 Elementen Erde, Wasser, Luft und Feuer im 3. Stock sowie das ursprüngliche Fischerwappen, bekrönt von zwei Berner Bären, möglicherweise eine Anlehnung an die heraldische Darstellung des Bärn-Rych, wie es am Kornhaus in Herzogenbuchsee zu sehen ist. Mitten in der Wanger Zeit, 1683, erwirbt Fischer das Schlossgut Reichenbach bei Bern. Er baut es zu einer Relaisstation aus und lässt sogar eine Bierbrauerei für seine bayrischen Fuhrleute einrichten. Reichenbacherbier wird bis vor wenigen Jahren gebraut.



*Wappen von Beat von Fischer*

### **Die Fischer-Post**

1675 überrascht der Stand Bern die übrigen eidgenössischen Orte mit der Nachricht, er habe das ganze Postwesen in seinem Gebiet dem lieben Mitbürger Beat von Fischer übertragen. Der Rat verlieh ihm zunächst auf 25 Jahre das Postregal. Beat von Fischer erhielt damit in der Republik Bern und bald in grossen Gebieten der übrigen Schweiz eine Art Monopolstellung als Postunternehmer.

Beat von Fischer betrieb die Post als privates Unternehmen, wurde vom Stand Bern als Pächter des Postdienstes zur Kasse gebeten, verlangte dafür aber auch das Recht, als einziger Post zu transportieren: Das Postregal war - gar nicht zur Freude der anderen Stände - geboren. Ursprünglich zahlte von Fischer 22222 alte Franken, 1708 30000 Livres und 1793 sogar 100000 Livres, der heute einem Betrag - vorsichtig gerechnet - von etwa 2-3 Millionen Franken entsprechen könnte.



*erste „Hauptpost“ in Bern: Die beiden Gebäude der Fischer-Post an der Postgasse 66 - in bester Lage direkt neben dem Rathaus.*

Beat von Fischer durfte innerhalb der Grenzen Berns nach seinem Gutdünken in den Standesfarben gekleidete Brief- und Geldkuriere zu Fuss und zu Pferd einsetzen. Der Botendienst nach allen wichtigen Orten der Eidgenossenschaft wurde ausgebaut; neu entstand eine vierzehntägliche Reisepost (Ordinari) nach Zürich, Basel und Genf. Der Staat Bern gewährte eine Hafersubvention und verzichtete zeitweise auf einen Pachtzins, dafür verpflichtete sich Fischer, gemässigte Taxen zu erheben, Briefe des Rates und von obrigkeitlichen Aemtern kostenlos zu befördern und zweimal wöchentlich Zeitungen aus Frankreich und Deutschland in die Ratsstube zu liefern.

Das Postunternehmen konnte mit dem Abkommen zufrieden sein. Schon von Anfang an warf es Gewinn ab. Solcher Erfolg ermutigte, trotz Opposition der bisherigen Standesboten, zum Weiterausbau: Unterstützt von der Berner Regierung erlangte Beat von Fischer 1675 von Freiburg und Solothurn freien Transit für seine Reiterkuriere; es folgten Botenritte nach Genf. 1691 richtete Fischer eine direkte Postverbindung zwischen Bern und Schaffhausen ein mit Anschluss an die Linien der Postfürsten von Thurn und Taxis im Deutschen Reich und nach den Niederlanden. 1692 übernahm die Fischer-Post das Postregal in Solothurn und von der Turiner Post die Kurslinie über den Grossen St. Bernhard. 1695 folgte ein Postabkommen mit dem Kurfürstentum Brandenburg, und nach zähen Verhandlungen mit dem Zürcher Postdirektor nahm 1696 die neue gemeinsame Gotthardpost ihren Betrieb auf. Als Beat von Fischer 1698 starb, erbten seine Söhne ein blühendes und konsolidiertes Unternehmen.

Nachdem 1798 die Helvetische Republik ausgerufen worden war, blieb die Post weitgehend in der alten Form bestehen, doch ging der Pachtzins von rund 18000 damaligen Franken nun nicht mehr an die bernische Staatskasse, sondern an die Helvetische Republik - also an den Einheitsstaat nach französischem Muster. Eigentlich wollte die damalige helvetische Regierung die Fischer-Post verstaatlichen; da sie jedoch die geforderten 1,8 Millionen Franken nicht aufbrachte, verzichtete sie schliesslich darauf.

Bern war damals dem Postkreis 5 zugeteilt, der ein Gebiet vom Genfersee bis nach Luzern und Aarau abdeckte. Diese Regelung hielt jedoch nur bis etwa 1815. Denn nach dem Ende der napoleonischen Kriege bildeten sich bald wieder die alten kantonalen Zustände und die Fischer-Post entwickelte sich weiter - der Aargau und die Waadt waren allerdings verloren gegangen, dafür war nun der Jura als neuerdings bernisches Gebiet zu bedienen.

Die Briefpost wurde durch reitende, fahrende oder marschierende Boten befördert. Das Porto bezahlte - anders als heute - der Empfänger. Es war abgestuft nach Umfang und Distanzzenen. Ein einfacher Brief - er durfte höchstens vier Seiten umfassen - kostete von Bern nach Freiburg und Langnau 2 Kreuzer, nach Zürich 6 Kreuzer. Die fahrplanmässige Personen- und Warenpost, die sogenannte Messagerie, führte Kurse nach Genf, Pruntrut, Basel, Schaffhausen und Luzern. Die Reise kostete 8 Batzen pro Stunde - für die 22 Stunden nach Genf waren also Fr. 17.60 zu entrichten, was wesentlich teurer gewesen sein dürfte als ein SBB-Billett heute. (Lohn Postcommis in jener Zeit ca. 800 Franken pro Jahr - die Reise nach Genf einfach entsprach also etwa einem Fünftel eines Monatslohnes.)

Die „sanfte Revolution“ von 1831 bedeutete nicht nur das Ende der politischen Herrschaft, des Patriziates - all der zahlreichen „von Soundso“ - sondern kurz darauf auch der Fischer-Post. Da sich die Herren von Fischer weigerten, den Treue-Eid auf die neue liberale Verfassung zu leisten, wurde ihnen das Recht, den Postbetrieb zu führen, kurzerhand entzogen. Diesen übernahm ab 1832 der Kanton in eigener Regie. Der Uebergang verlief allerdings nicht reibungslos, gab es doch einige Gerichtshändel, vor allem wegen der geschuldeten Entschädigung.

Eine Rarität für den bernischen Postdienst bestand ab dem 15. März 1833: Ein Postschiffer namens Jakob Frutiger aus Oberhofen verpflichtete sich, in einem Akkord mit der bernischen Postdirektion „auf eigene Kosten die Anschaffung eines für Reisende anständig eingerictheten, wenigstens 16 Personen bequem fassenden, reinlichen, mit einem Postwappen versehenen Schiff, das auf beiden Seiten mit guten Bänken und sauberen Kissen belegt und gegen das Eindringen des Wassers wohl bewahrt ist, über sich zu nehmen, um mit demselben täglich den Cours von Thun nach Neuhaus und wieder zurückzufahren.“ Dieser Dienst „soll mit Hülfe dreier erfahrener Ruderer - die er selbst zu besolden hat - in eigener Person besorgt werden“. Er verpflichtet sich u.a. „die Correspondenzen, Valoren und Pakete von den Poststellen Thun und Unterseen in Empfang zu nehmen, jedesmal in ein Buch einzuschreiben und sich den Empfang bescheinigen zu lassen“. Für die genaue Erfüllung dieser Verpflichtung verspricht die Postverwaltung, dem Jakob Frutiger für jede tägliche Fahrt fünf Franken zu bezahlen. Überdies wird sie ihm alle 2 Jahre das erforderliche Tuch zu einem Mantel und alle Jahre zu einer Weste unentgeltlich zukommen lassen. 1835 wurde dann noch festgehalten, dass Frutiger, sobald das Dampfschiff „Le Bellevue“ seine regelmässigen Fahrten aufnimmt, den Postschifferdienst auf diesem ausübt. Er musste sich jedoch ver-

pflichten, für den Fall dass das Dampfschiff „durch Zufälle, die dem Dampfschiff und seiner Maschinerie begegnen können und sein Abgang zur gesetzten Stunde nicht statt fände“ für Ersatz zu sorgen. Dazu soll ihm ein Schiff mit drei Rudermeistern übergeben werden, damit er den Transport der Postsendungen trotzdem ausführen könnte. „Sollte es nachher von der „Bellevue“ eingeholt werden, so nimmt er es an das Schlepptau oder seine ganze Ladung an Bord“.

Ab 1848 war der Transport der Postsendungen dann offenbar Sache des „Comités der Dampfschiff-Fahrt-Gesellschaft des Thuner- und Brienzersees“; dagegen verkauften die Postbüros Bern, Thun, Unterseen und Meiringen Fahrkarten für Reisende auf dem See.

Auch der Pferdepostdienst wurde stark ausgebaut. 1847 - also noch vor Einführung der ersten Eisenbahnzüge - herrschte von Bern aus ein reger Verkehr auf der Strasse.

Diese Postkurse wechselten unterwegs mit verschiedenen Poststellen Sendungen aus; zudem hatten sie an verschiedenen Orten wiederum Anschlüsse an weiterführende Kurse. Selbstverständlich gab es auch in der umgekehrten Richtung etwa die gleiche Zahl Verbindungen. Was würde dieser Betrieb - könnte man für einmal die Zeit zurückdrehen - wohl heute auf uns für einen Eindruck machen?

### **Situation beim Start**

Als die Post auf den 1.1.1849 an den Bund überging, war sie dank dem Aufschwung, der mit der neuen Staatsverfassung der Dreissigerjahre eingesetzt hatte, in einem recht guten Zustand. Zahlreiche neue Poststellen und Postkurse waren entstanden, was jedoch noch hinderte, waren die vielen Währungen, die kantonalen Taxen und Zölle usw. Die Bundesverfassung räumte diese Bremsklötze weg, worauf eine ungeahnte Entwicklung einsetzte.

So sah 1847 z.B. der Fahrplan aus:

<i><b>Abfahrtszeiten der Post in Bern</b></i>		
<i><b>Abfahrt</b></i>	<i><b>über ... nach ...</b></i>	<i><b>Ankunft</b></i>
05 00	nach Biel, Sonceboz, Basel	20 00
05 00	nach Münsingen, Thun	09 00
06 00	nach Herzogenbuchsee, Aarau, Zürich	19 30
09 00	nach Solothurn, Liestal, Basel	21 30
10 30	nach Münsingen, Thun	14 00
11 00	nach Fribourg, Payerne	16 30
12 00	nach Murten, Payerne, Lausanne, Genf	06 00
12 30	nach Langnau i.E.	17 00
12 30	nach Aarberg/Lyss, Neuenburg	18 00
12 30	nach Biel, Sonceboz, Basel	05 00
12 30	nach Blumenstein-Thun	1730
13 00	nach Burgdorf, Langenthal, Aarau, Zürich	05 00
15 00	nach Schwarzenburg	18 00
15 30	nach Sumiswald, Huttwil, Luzern	03 30
16 00	nach Münsingen, Thun	21 00
16 00	nach Kirchberg, Solothurn	21 00
17 00	nach Herzogenbuchsee-Liestal-Basel	05 00

Schon damals gab es jedoch Konkurrenz. Fast gleichzeitig mit der Schweizerischen Post entstanden die ersten Bahnlinien; diese setzten vor allem der Reisepost zu: Die grossen

Linien verdrängten die Postkutschen immer mehr auf die kurzen unrentablen Zubringerstrecken und nahmen ihnen auch einen grossen Teil des Pakettransportes weg. Die zweite Konkurrenz, der Telegraf, schadete der Briefpost weniger als ursprünglich befürchtet. Vom Telefon sprach damals noch niemand. Dieses wurde erst 1880 eingeführt.

## **DIE POST IN WANGEN AN DER AARE**

Die ersten Angaben über die Post in Wangen an der Aare stammen noch aus der Zeit der kantonalen Posthoheit. Im Jahre 1833 wurde hier die erste Postablage errichtet und ein Herr Johann Vogel zum Ablagehalter, mit einem Jahreslohn von 30 Franken, ernannt. Wangen war durch einen Fussbotenkurs mit Herzogenbuchsee verbunden; anno 1838 wurde dieser bis nach Wiedlisbach verlängert.

Nachdem die Post eidgenössisch geworden war (1.1.1849), wurde Wangen auf den 13. Juli 1850 zum Postbüro 3. Klasse gehoben. Zum ersten Posthalter und Briefträger wählte man Herrn Johann Lang, Gemeindebeamter. Er bezog einen Jahreslohn von 500 Franken und hatte neben der Büroarbeit den ganzen Zustelldienst in Wangen, Wangenried und Walliswil zu besorgen. Im Städtli Wangen war die Post einmal im Tag, im übrigen Gebiet dreimal wöchentlich zu vertragen.

Das Postlokal befand sich damals im ehemaligen Zollhaus, einem Seitenbau rechts des Amtshauses, in welchem sich später eine Metzgerei befand (heute wird das Zollhaus durch das Militär benutzt).

In Akten aus dem Jahre 1851 wird erstmals ein Pferdepostkurs von Herzogenbuchsee nach Dürrmühle über Wangen erwähnt. Die Reisezeit für diese Strecke betrug 1 1/2 Stunden. In Dürrmühle (bei Niederbipp) hatte dieser Kurs Anschluss an die Pferdeposten Solothurn-Olten-Aarau und Langenthal-Liestal-Basel. Man mag heute wohl mitleidig und überlegen lächeln über die Pferdepostzeit, doch zeigen uns die Fahrpläne, dass man per Eilwagen mit Abfahrt nachts um 1 Uhr in Dürrmühle schon morgens 6 Uhr 55 in Bern ankam. Gewaltig besserte es dann aber schon anno 1857, als die Centralbahn von Olten bis Bern Wylerfeld dampfte!

Am 1. März 1862 trat als Nachfolger des verstorbenen Johann Lang, Herr Johann Gottlieb Jost, geboren 1835, Amtsnotar, die Stelle als Posthalter an. Weil nun auch in Walliswil und Wangenried täglich Post vertragen werden musste, hatte man sein Jahresgehalt auf 720 Franken erhöht.

In den Siebzigerjahren des 19. Jahrhunderts hat sich bei der Wangerpost recht viel geändert. Anno 1871 wurde der damalige Posthalter zum Amtsgerichtsschreiber ernannt; zum Nachfolger wählte man den 1844 geborenen Karl Friedrich Jost. Vier Jahre später (1875) wurde in Wangen der erste Briefträger, Herr Heinrich Anderegg, angestellt. Im Städtli vertrug man damals die Post schon dreimal, im übrigen Gebiet einmal täglich.

Ende 1876 nahm die Gäubahn auf der Strecke Olten-Solothurn HB den Betrieb auf. Das war wohl der Grund, weshalb das Postbüro 1877 vom ehemaligen Zollhaus im Städtli ins Haus des Posthalters an der Hauptstrasse 370 (heute Vorstadt Nr. 26) verlegt wurde.

Zehn Jahre später - anno 1887 - eröffnete man in Walliswil-Wangen eine Postablage, die den Zustelldienst auch in Walliswil-Bipp, das mit einer Fähre über die Aare erreicht wurde, zu besorgen hatte. Im Jahre 1893 wurde im Postlokal eine Telefonzentrale eingerichtet. Der damalige Posthalter scheint nicht gerade ein Freund dieser Neuerung gewesen zu sein. Die Kreispostdirektion Bern schrieb ihm jedenfalls am 25. März 1893:

*„Wir glauben, Sie nun doch darauf aufmerksam machen zu sollen, dass persönliche Abneigung gegen das Telefon keinen Grund bildet, sich der Einrichtung zu widersetzen.“*



*Postbüro in der Vorstadt 26*

Die Postlokale genügten in den Neunzigerjahren nicht mehr, um den gestiegenen Verkehr zu bewältigen. Der Umschlag des Postgutes war mühsam, musste er doch über eine Treppe auf der Strassenseite erfolgen. Man fand dann eine Lösung im Umbau der Scheune, die an das Posthaus angrenzte. Die neuen Lokale mit ebenerdigem Eingang konnten im November 1896 bezogen werden.



*Post & Telegraph 1893 in Wangen an der Aare  
Postkutsche Herzogenbuchsee-Wangen vordem neuen Posteingang*

Wie streng zu jener Zeit die Bräuche bei der Post waren, entnehmen wir einem Schreiben der Oberpostdirektion an die Kreispostdirektion Bern aus dem Jahre 1903, das folgende Sätze enthält:

- *Wir sind nicht gewillt, auf Projekte des Posthalters einzugehen, die der Post erhebliche Mehrkosten verursachen würden. (Herr Schawalder, der im Jahre 1902 Posthalter geworden war, hatte den Umzug der Post ins alte Primarschulhaus vorgeschlagen.)*
- *Wegen der Möblierung des Lokals gewärtigen wir eine Vorlage. Mit der Bemerkung in Ihrem Schreiben: „Wir benötigen einen Kredit von 600 Franken „ist uns nicht gienet!*
- *Herrn Posthalter Schawalder wollen Sie eröffnen, dass es nicht angängig und ganz unpassend sei, die weiblichen Briefträger, die dem Postbureau Wangen zugeteilt sind, im schriftlichen Verkehr mit der Kreispostdirektion einfach als „Weibervolk“ zu titulieren.*

Im Jahre 1903 wurde Wangen zum Postamte erhoben. Erster Postverwalter wurde Herr Fritz Leutenegger, geboren 1873. Das Postlokal wurde von da an von der Postverwaltung gemietet und der Mietzins für das 53 m<sup>2</sup> haltende Büro mit 600 Franken im Jahr vereinbart.

Wie weit man in jener „guten, alten Zeit“ mit der Postvertragung ging, entnehmen wir einem Schriftwechsel, den Herr Verwalter Leutenegger mit seinen vorgesetzten Stellen führte.

Viermal wurde die Post schon zugestellt, nämlich um 8 Uhr, 11 Uhr, 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Uhr, 18<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Es wurde um eine fünfte Vertagung um 14 Uhr ersucht. Die Kreispostdirektion hatte zuerst vorgeschlagen, die zweitletzte - halb fünf Uhr-Vertragung - auf 14 Uhr vorzuverlegen. Herr Verwalter Leutenegger schrieb damals, bei einer solchen Verschiebung würden die Bezirksbehörden und die Wirte reklamieren. Im Posteingang von 16 Uhr treffe meistens Post von Kantons- an Bezirksbehörden ein, die so noch vor Büroschluss zugestellt werden könne. Ueberdies gelange mit dieser Post die Abendausgabe des „Bund“ nach Wangen, deren baldige Vertragung den Wirten passe! Die Oberbehörde entschied dann aber, 4 Zustellgänge seien genügend. Sie schrieb, wenn der „Bund“ auch erst abends halb sieben Uhr vertragten werde, dürften sich die Wirte, auf die man schliesslich nicht allein Rücksicht nehmen könne, kaum zu beklagen haben. Für die wenigen Bezirksbehörden werde sich wohl eine Lösung finden lassen.

Im Jahre 1912 wurde Herr Leutenegger als Postverwalter nach Bümpliz gewählt. An seiner Stelle amtete vom 1.4.1912 an Herr Ernst Bürgi, geboren 1876.

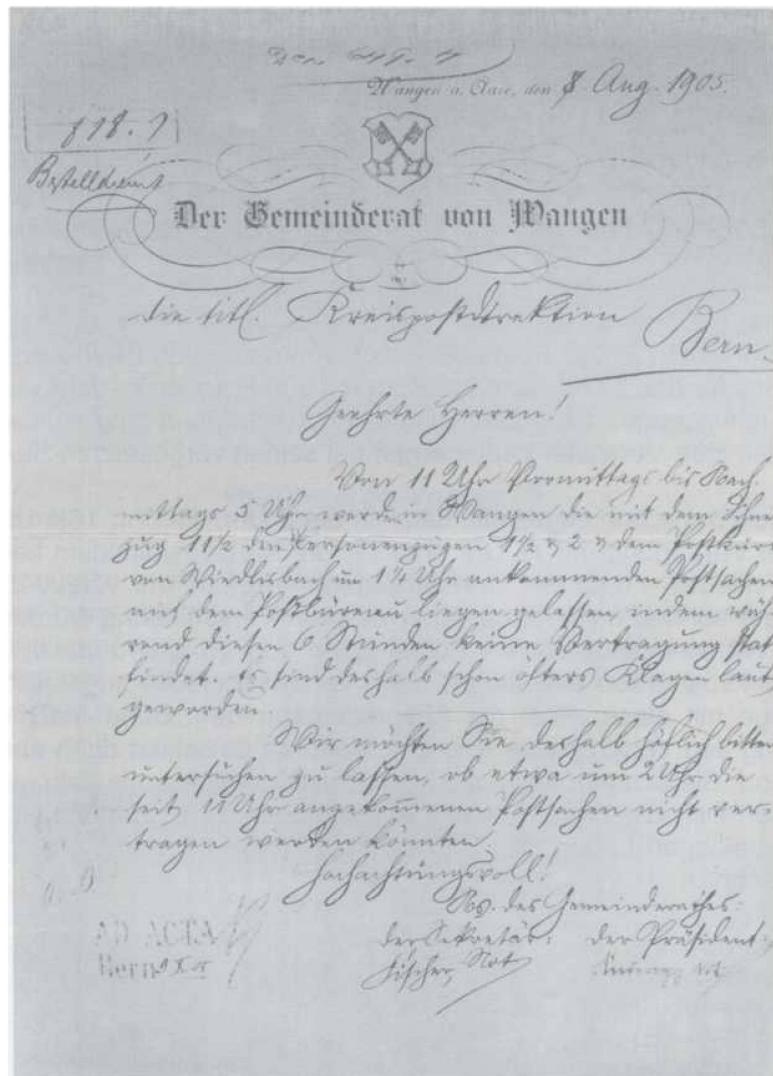
In seine Amtszeit fiel dann auch die Einführung der Postautokurse. Bis Ende Februar 1916 versah noch die Pferdepost den Dienst auf der Strecke Herzogenbuchsee-Wangen. Ende April 1917, also vor etwas mehr als 80 Jahren, wurde auch die Strecke Wangen an der Aare-Wiedlisbach motorisiert. Der erste Fahrplan zeigt, dass für die Fahrt von Wangen nach Wiedlisbach nur noch 10 Minuten benötigt wurden. Die Pferdepost

hatte bis dahin für diese Strecke 20 Minuten gebraucht.



*Die letzte Post Wangen a.A.- Herzogenbuchsee 29.2.1916  
(Auf dem Bild aussen rechts mit Mütze Julius Streit)*

Der Gemeinderat von Wangen hatte im August 1905 für das Städtchen eine zusätzliche Vertragung gewünscht.



Schreiben des Gemeinderates Wangen a.A.  
an die Kreispostdirektion vom 8. August 1905

Als Nachfolger von Herrn Bürgi wurde im Jahre 1926 Herr Hans Pfister zum Postverwalter gewählt. Das 1896 bezogene vergrösserte Lokal scheint aber schon bald nach der Jahrhundertwende nicht mehr genügt zu haben. Jedenfalls stellte man anno 1915 von der Kreispostdirektion fest, dass das Postbüro zu klein sei, dass man aber aus Spargründen nicht ans Vergrössern denken könne. Als im Jahre 1930 Herr Pfister an die Kreispost-Direktion gelangte, man möchte die veraltete Beleuchtungs- und Schalteranlage ersetzen, wies man dieses Gesuch mit dem Hinweis ab, der Mietvertrag laufe ohnehin nur noch fünf Jahre. So blieb es dann beim alten bis zum Jahre 1942. Damals wurde das Lokal um 22 m<sup>2</sup> vergrössert und ganz renoviert.

Und so kommen wir langsam zur „Neuzeit“. Das Postamt Wangen an der Aare war seit 1895 bis Mitte Juni 1967, also während 72 Jahren, in den gleichen Räumlichkeiten in der Vorstadt 26, ca. 150 m vom Bahnhof entfernt, untergebracht. Die äusserst einfach eingerichteten und etwas düsteren Lokale wurden wohl mehrmals umgebaut, doch nie grosszügig erweitert. Infolge der hauptsächlich nach dem 2. Weltkrieg einsetzenden Verkehrszunahme traten die

Mängel dieser Unterkunft immer deutlicher in Erscheinung: enge und unzweckmässig gegliederte Platzverhältnisse, für die Bedienung der Postkunden stand praktisch nur ein einziger Schalter zur Verfügung, die zuzustellenden die Pakete sowie die Militärpostsendungen mussten notgedrungen auf altväterische Art verarbeitet werden, zudem erreichte kaum einmal ein Sonnenstrahl die Arbeitsplätze des diensttuenden Personals. Vom Sicherheitsstandpunkt aus gesehen, musste die Abschirmung gegen Einbruchversuche als miserabel bezeichnet werden.

Nachdem es sich gezeigt hatte, dass kein befriedigendes Um-

bauprojekt verwirklicht werden könnte, beschäftigte man sich bereits im Frühling 1959 ernsthaft mit dem Gedanken, an geeigneter Stelle einen Postneubau zu erstellen. Im Sommer des gleichen Jahres kam die erste Besprechung mit Vertretern der SBB-Kreisdirektion in Luzern zustande. Nach

Ueberwindung mannigfacher Hindernisse gelang es dann, das erforderliche Bauterrain auf der Nordseite des Bahnhofgebäudes zu erwerben. Im Frühling 1966 konnte mit den Aushubarbeiten begonnen werden. Am 22. Mai 1967 wurde der Betrieb in den neuen Räumlichkeiten aufgenommen.

Wer nun glaubte, die neue Post genüge für viele Jahre und würde wenigstens die Jahrtausendwende überleben, sah sich getäuscht. Der Postverkehr stieg ständig, neue Dienstleistun-

gen wurden angeboten und schon bald einmal wurde es in der neuen Post enger und enger. Anfangs der Neunzigerjahre ging man ans Projektieren einer Vergrösserung am gleichen Ort. Neue Verhandlungen mit der SBB waren nötig.

Diese verliefen erfreulich konstruktiv und in gutem Einvernehmen. 1994 war es dann soweit. Mit einem Kostenaufwand von 1,2 Millionen Franken wurde die Erweiterung und Erneuerung



*Erstes Postauto - auf dem Bild Hans Müller sen.*



*Das renovierte Postbüro Vorstadt 26  
Postverwalter Giuseppe Gaspare und Briefträger Adolf Haas (1938)*

in 10-monatiger Bauzeit realisiert. Anfangs Dezember 1994 konnte die „neue“ Post dem Betrieb übergeben werden.

Postverwalter in Wangen an der Aare

01.01.1903 - 31.03.1912	Fritz Leutenegger
01.04.1912-31.12.1925	Ernst Bürgi
01.01.1926-31.12.1949	Hans Pfister
01.01.1950-31.12.1969	Giuseppe Gaspare
01.01.1970-31.07.1994	Markus Wyss
01.08.1994-31.10.1998	Hans Rudolf Mattli
01.11.1998-	vakant

Wanger Post-Stempel von 1851 bis zum heutigen Tag

