

Aus den Zeiten der Postkutsche

Autor(en): **Schulthess, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **54 (1950-1951)**

Heft 19

PDF erstellt am: **22.07.2024**

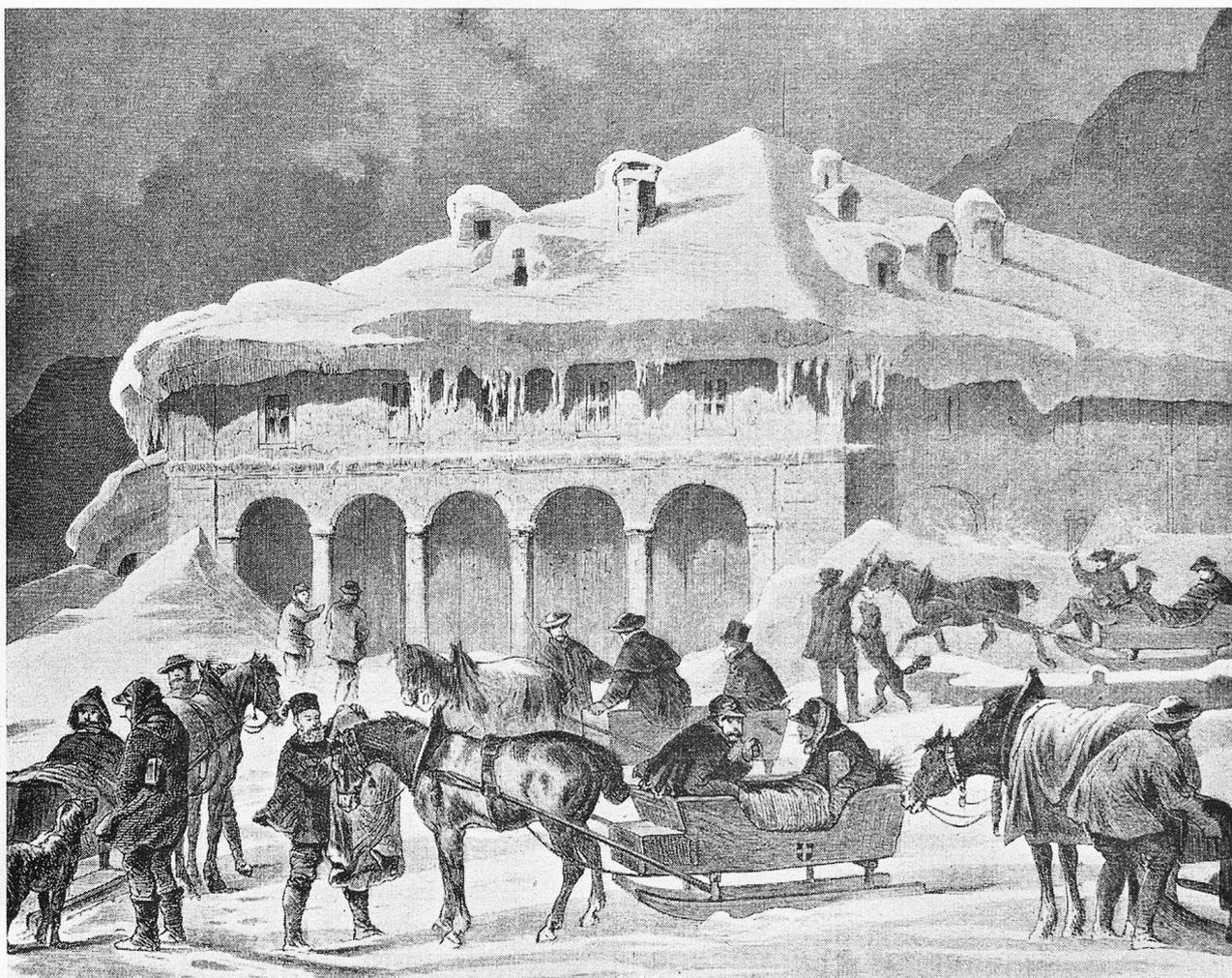
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-669163>

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.



Winterpost auf dem Gotthardospiz

Photo Zentr.-Bibliothék Zürich

AUS DEN ZEITEN DER **P**OSTKUTSCHE

Die Post ist von einem romantischen Schimmer umgeben. Mehr als die gegenwärtigen Reisegelegenheiten Eisenbahn, Automobil, Flugzeug erweckte der Postwagen mit den ungeduldigen Pferden und dem Postillon auf dem Bocke die Sehnsucht des Menschen nach Entrinnen aus der grauen Alltäglichkeit und Befreiung aus der Strassen und Häuser quälender Enge. Wohl in Hinblick auf einen nächtlich vorüberziehenden Postwagen hat der Dichter Eichendorff jene oft zitierten Verse niedergeschrieben: «Ach, wer da mitreisen könnte in der wohligen Sommernacht ...» Besonders das Reisen auf unsern Alpenstrassen mit den riesigen

acht- bis zehnplätzigem, von vier bis fünf Pferden gezogenen Postwagen, von denen einer noch im Schweizerischen Landesmuseum zu sehen ist und auch sich auf dem bekannten Gemälde R. Kollers «Die Gotthardpost» präsentiert, hatte etwas Verlockendes. Das Erlebnis einer solchen Fahrt zählt zu den wertvollen Erinnerungen bei vielen der ältern Generationen, die seiner noch teilhaftig werden durften. Wenn auch der Postwagen punkto Bequemlichkeit sich nicht mit dem modernen Postauto messen konnte und man unvergleichlich viel länger zu einer Reise brauchte, so hatte es doch einen grossen Reiz von den muntern und klugen

Vierbeinern gezogen die Höhendifferenzen zu überwinden und jeweils unter Posthornklang in die geruhsamen Dörfer einzufahren.

In dem zweibändigen Prachtwerk, das die eidgenössische Postverwaltung zu ihrem hundertjährigen Jubiläum herausgegeben hat, finden sich interessante Mitteilungen über den frühern Postwagenbetrieb im Tal, wie vor allem auch auf den Gebirgsstrassen. Wir müssen uns denken, dass bis zur Eröffnung der Eisenbahnen die Post die einzige Transportmöglichkeit war, um von einem Ort zum andern zu kommen. Die längsten Postrouten waren Luzern - Chiasso mit 47, Lausanne - Domodossola mit 45 Stunden. Von Bern über Biel nach Basel hatte man 25 Stunden zu reisen und fast ebensoviel von Zürich über Wesen nach Chur. Die letztere Route war kombiniert mit einer Fahrt auf dem Walensee, wie denn noch bei manchen andern Kursen Umladen auf Schiffe oder Fähren stattfand. Eine Annehmlichkeit war also damals eine Reise nach Chur nicht, vor allem im Winter und zur Nachtzeit nicht, denn es ist bekannt, wie ungemütlich dieser See sich oft gebärden kann. Es kam denn auch hier in der Nacht vom 16. auf den 17. Dezember 1850 zu einem schrecklichen Unglück, indem der Dampfer «Delphin» infolge eines Sturmes bei Betlis unterging, wobei 14 Personen, darunter drei Postpassagiere, das Leben einbüssten. So war man gewiss froh, als neun Jahre später die Bahnstrecke Weesen - Wallenstadt eröffnet werden konnte.

Die Hauptpassage war natürlich der Gotthard. Wir machen uns kaum eine Vorstellung, was hier während der Hauptreisezeit im Sommer für ein Betrieb herrschte, als der Verkehr noch per Achse bewältigt werden musste. Eine unendliche Menge von Einwohnern verdiente sich sein Brot im Zusammenhang mit den vielen gewöhnlichen und Extraposten, den Beiwagen, Transportfuhrern, die hin- und herüber zogen. Das Pferdmaterial, die Postillone und Fuhrknechte wurden von den Postpferdehaltern gestellt, mit denen die Postverwaltung Verträge abschloss, die genaue Bestimmungen über die Taxen, Fahrzeiten, Pferdezahl usw. enthielten. Die Postpferdehalter waren gewöhnlich angesehene Männer der Talschaften, deren Familien schon während Generationen diesen Dienst verrichteten. Eine der berühmtesten dieser Familien waren die Motta in Airolo, von denen ja der bekannte verstorbene Bundesrat abstammte. Ihre Einnahmen waren nicht gering, aber entsprechend auch die Verpflichtungen. Postpferdehalter

Motta erhielt zum Beispiel für die Führung des zehnplätzigigen Postwagens Airolo - St. Gotthard - Hospiz und den Nachkurs Airolo - Faido jährlich 22 000 Franken, für den Tageskurs Airolo - Faido 8400 Franken. Neben den Pferden für die ordentlichen Kurse mussten stets noch 30—50 Pferde und einige Postillone bereitgehalten werden für Extraposten, die zeitweise sehr überhandnahmen und von den Postpferdehaltern gefördert wurden, weil die Einnahmen hier vor allem ihnen zufließen. Da im Winter die Strasse offen gehalten werden musste, war der Dienst dann ein besonders strenger. Lange Zeit teilten sich die Postpferdehalter in Andermatt und Airolo in diese Sorge, die natürlich vom Bund vergütet werden musste. Motta benötigte hundert Mann für die Strecke bis zum Hospiz. In ausserordentlichen Fällen musste aber die ganze Talschaft aufgeboten werden; alle männlichen Einwohner von 17—70 Jahren. Bei der Unberechenbarkeit des Wetters in diesem Gebirge konnte es vorkommen, dass Posten bei gutem Wetter in Andermatt oder Airolo aufbrachen und mitten auf dem Wege vom Unwetter überrascht wurden und umkehren mussten oder auf dem Passe liegen blieben. Einige Lawinenunglücke hat die Chronik der Gotthardpost auch zu verzeichnen. Ein solches ereignete sich im November 1874 in der Tremolatschlucht ob Airolo. Alle zehn Schlitten mit 27 Reisenden wurden von der Strasse weggefegt; sie konnten aber gerettet werden mit Ausnahme des Kondukteurs Renner von Andermatt, der erdrückt worden war. Fünf Jahre später, am 24. Januar 1879 ereilte das Unglück einen Postkurs von Andermatt ebenfalls in der Tremola. Die acht Schlitten wurden den Abhang heruntergeworfen; es kamen aber glücklicherweise keine Menschen, sondern nur zwei Pferde ums Leben. Auf dem Hospiz, wo das Reich der Familie Lombardi war, sorgte diese für die Sicherung des Verkehrs durch Uebermittlung von Witterungsnachrichten. Sie liess an besonders gefährdeten Stellen 4—6 m hohe Stangen aufstellen, um das Trasse zu markieren. Durch die Bundesverfassung von 1874 wurden die Kantone Uri und Tessin mit der Sorge für die Offenhaltung der Strasse im Winter betraut und ihnen dafür jährlich je 40 000 Franken ausbezahlt.

Die Postverwaltung tat alles, um die Reiseverhältnisse über den Pass zu verbessern. Es wurde ein dritter Postkurs Flüelen - Camerlata eröffnet. An Stelle der grossen Zehn-Plätzer-Coupé-Landauer wurden für die Nachkurse vierplätzigige Wagen eingesetzt mit Beiwagen für die Post und das Ge-



Berninapost in Pontresina ca. 1900

Phot. Flury, Pontresina

päck. Die Reisendenfrequenz stieg so beständig. Bei Uebergang der Post von den Kantonen an den Bund 1849 hatte sie ca. 14 000 Reisende betragen, 1861 waren es 25 900, 1875 72 000, 1881 58 400. Einen Gewinn machte aber die Postverwaltung mit der Personenbeförderung nicht, vielmehr musste sie hier immer noch zusetzen. Ein einziger Kurs, derjenige über den Brünig, war rentabel. Die Postverwaltung konnte sich aber damit trösten, dass sie wegen der Briefpost und den Warengütern sowieso die Pässe befahren musste, so dass die zahlenden Passagiere eigentlich ein noch grösseres Defizit verhinderten. Als mit der Fertigstellung der Gotthardbahn Ende 1881 der Postkurs Andermatt - Airolo in Wegfall kam, liess die Postverwaltung allen «denjenigen, welche dem wichtigen, interessanten, aber auch mit grosser Mühe und Gefahren verbundenen Bergpostdienst ihre Kräfte geliehen haben», eine Dankesurkunde überreichen.

Auch die Bündner Alpenpässe wiesen sehr beträchtliche Frequenzzahlen auf, waren sie doch lange Zeit die hauptsächlichste Verbindung von Süddeutschland nach Italien. Die Route Chur - Splügen - Chiavenna zählte 1870 19 898 Reisende, Julier 11 314, Bernina 4472. Die Route über den

Splügen führte weit ins italienische Gebiet hinein, einige Jahre sogar noch über Chiavenna hinaus, bis nach Colico und Lecco am Comersee. Auch im Veltlin, in seiner ganzen Ausdehnung, konnte man einige Zeit die gelben eidgenössischen Postwagen fahren sehen, und sie erfreuten sich grosser Beliebtheit. Als die eidgenössische Postverwaltung nach Kriegsausbruch 1914 den Splügen-Postkurs einstellte, behielten die Italiener die eidgenössischen Postwagen in Chiavenna zurück, aus Angst, sie kämen nicht wieder.

Die repräsentativste Figur beim Postpferdebetrieb war unstreitig der Postillon. Noch sehen wir Aeltern sie vor uns, die kräftigen, wettergebräunten, meist mit einem Bart gezierten Mannen in der kleidsamen Dienstkleidung mit dem aufgekrempten Hut, die hoch vom Bock herab das Vier- oder Fünfgespänn der Rosse souverain meisterten. Oft während vieler Jahre besorgten sie die gleiche Bergroute, dass sie zu den bekanntesten Erscheinungen einer Talschaft gehörten. Die Löhne waren eher klein, wenn sie auch durch eidgenössische Bestimmungen geregelt waren. Der Minimallohn betrug 1892 90 Fr. monatlich, wenn der Postillon nicht Kost und Logis beim Postpferdehalter hatte.

In diesem Falle waren es nur 30 Fr. Dazu kamen noch jährliche Zulagen bis zu 160 Fr., die nach Dienstalter, Aufführung usw. ausgerichtet wurden. Bis zum Ausbruch des ersten Weltkrieges stiegen diese Ansätze etwas. Ein Postillon erhielt damals nach zehn Dienstjahren ohne Kost 1380 Fr. und 450 Fr. Zulage, wozu noch die Dienstkleidung kam. Während vieler Jahre wurden auch Prämien von der Verwaltung für gutes Blasen des Posthorns ausgerichtet. Der Postillon musste das Horn vor der Abfahrt ertönen lassen, ebenso vor der Ankunft in Relais-Stationen, damit man hier rechtzeitig die neuen Pferde bereitstelle.

Dem Postillon übergeordnet war der Postkondukteur, erkenntlich an der grossen silbernen Plakette mit dem eidgenössischen Wappen auf der linken Brustseite. Ihm lag die Sorge für die Post-sachen ab, für das Einhalten der Fahrzeiten, für die Bequemlichkeit der Reisenden usw. Er hatte seinen Platz auf der Bankette, das heisst jenem erhöhten Abteil über dem geschlossenen Interieur. Wenn ein überzähliger Passagier da war, so musste er seinen Platz diesem abtreten und neben dem Postillon auf dem Bockplatz nehmen, wofür er aber in den ersten Jahrzehnten des eidgenössischen Postbetriebes mit fünf Rappen pro Kilometer von der Verwaltung entschädigt wurde. Diese Entschädigungen machten oft recht grosse Summen aus; in den 50er Jahren jährlich oft gegen 90 000 Fr. Es war ein strenger Dienst, da diese eidgenössischen Beamten oft wochen- ja monatelang von ihrem Domizil abwesend sein mussten.

Noch ein Wort über die Fuhrwerke. Für den

Verkehr auf den Alpenstrassen gebrauchte man immer mehr die acht- oder zehnpförtigen Coupé-Landauer oder Coupé-Berliner. Letztere zählten im Coupé drei Plätze, im Innern sechs und einen im Aussensitz. Das Gewicht eines Acht-Plätzerwagens betrug ca. 1400 kg. Der Preis stellte sich 1908 auf 4150 Fr. Nur das beste Material durfte dafür verwendet werden und hohe Anforderungen wurden an die Leistungsfähigkeit gestellt. Dem entsprachen auch die Zahlungsbedingungen: Erst wenn ein Wagen sechs Monate im Dienste gestanden und sich erprobt hatte, erhielten die Lieferanten von der Verwaltung die Schlusszahlung. Die Haltbarkeit der Wagen war denn auch meist eine sehr beträchtliche, während als Regel etwa 20—25 Jahre angenommen wurden, gab es bei Ablösung des Pferdedurch den Autobetrieb noch durchaus verwendungsfähige Kutschen, die seit 1870 Dienst getan hatten. Der Bund erstellte die Wagen nicht selber, sondern übertrug die Herstellung an Privatfirmen, meist der betreffenden Talschaften. Eine grosse Zahl Wagner, Spengler, Schmiede, Schlosser, Sattler, Maler daselbst bekamen dadurch zu tun und fanden ihren Unterhalt in den heimatlichen Bergtälern, während wir heute infolge Verdienstlosigkeit vielfach eine Abwanderung aus den Gebirgsgegenden konstatieren müssen. 1913 verfügte die eidgenössische Postverwaltung über 3290 Fuhrwerke, das heisst 2231 Wagen und 1059 Schlitten. Sie wurden, als seit Ende des ersten Weltkrieges ein Kurs nach dem andern vom Automobil übernommen wurde, verkauft, abgebrochen oder auch, zu geringerem Teil, an Museen übergeben.

Dr. H. Schulthess

Johanna Spyri

Zum 50. Todestag, 7. Juli

Vor Jahren habe ich einen kundigen Wanderer durch den Kanton Zürich gefragt, welchen Punkt er als den schönsten und aussichtsreichsten erachte. Er nannte mir die Höhe des Zimmerberges. Hier, etwas südöstlich zu seinen Füßen liegt die Bauerngemeinde Hirzel. Sie ist das Jugendparadies Johanna Spyris, die mit ihren Erzählungen für die Jugend im In- und Ausland stets noch wachsenden Ruhm geerntet hat. Wer kennt nicht das so quick-

lebendige «Heidi», das beim Alp-Oehi in den Bergen über Maienfeld Unterkunft gefunden hat und mit dem Geissen-Peter auf die Alpweiden gezogen ist? Es brachte dem verbitterten Grossvater wieder Lebensfreude bei und wurde die Sonne und der Gesundbrunnen Klaras, des gelähmten Frankfurter Mädchens, dem es die Zeit verkürzt und schliesslich — in den Bergen des Bündner Landes — zu einer Heilung verholfen hat, an die niemand, auch