

Einiges über die alten Pferdetransporte

Autor(en): **Braschler, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens**

Band (Jahr): **27 (1985)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-972169>

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.

Einiges über die alten Pferdetransporte

von Hans Braschler

Graubünden als Transitland im Verkehr Nord–Süd spielte schon in vorrömischer Zeit eine bedeutende Rolle. Die Römer bauten die für sie notwendigen Verkehrswege aus. Im Mittelalter entwickelte sich dann ein reger Saumverkehr über die Bündner Alpenpässe und Waren aller Art wurden nach Süden und in der Gegenrichtung transportiert. Die Säumer waren wetterharte Männer, meist kräftige Gestalten, die ihre Pferde und Maultiere pflegten und warteten und das Beladen der Lasten beaufsichtigten. Oft reisten auch Personen mit den Saumkolonnen. Dies geschah aus Sicherheitsgründen, denn das Reisen anno dazumal war doch oft ein unsicheres Unternehmen. Diese Gäste marschierten mit den Saumkolonnen oder ritten im Sattel mit. Die Säumer führten gewöhnlich einen Stab von 8–12 Lasttieren über die Pässe. Saumtierhalter hielten oft gegen hundert Rosse und Maultiere. Nach einer zuverlässigen Quelle sind um die Mitte des 18. Jahrhunderts allein in Splügen «bey 500 Saumrosse» unterhalten worden. Säumer gibt es heute noch. In der Alpwirtschaft findet noch der Bastsattel Verwendung und unser Gebirgsarmee Korps 3 benötigt im Ernstfall noch rund 7000 Pferde und Maultiere, denn unsere Gebirgssoldaten können auch in Zukunft nicht für den Nachschub auf ihre Trag- und Zugtiere verzichten. Es ist erfreulich, daß unsere Armee noch eine Anzahl Pferde und Maultiere verwenden muß, die zum Teil von den Trainsoldaten gekauft und auf dem Bauernhof verwendet werden und mit ihrem Besitzer jeweils zum Militärdienst einrücken.

In den Jahren 1816/17 herrschte in der

Schweiz und in Graubünden große Hungersnot. In Chur gab es mehrere Wochen kein Brot. Die meisten angrenzenden Staaten verboten die Getreideeinfuhr in unser Land. Zahlreiche Saumtiere wurden geschlachtet und zudem war der Saumbetrieb zu langsam, um unsere Bevölkerung mit den notwendigsten Lebensmitteln zu versorgen, kaufte man doch damals Getreide in Italien und in Ägypten. Das gab dann den Anstoß zum Bau der Alpenstraßen, ein gewaltiges Werk, das bis zum heutigen Tag noch nicht abgeschlossen ist. Damit war das Tor geöffnet für den Wagen-Einsatz in Graubünden. Die uralte Säumerei wurde dadurch verdrängt und es begann der pferdebespannte Waren- und Postverkehr. Zuerst durch pachtweise, vertraglich verpflichtete Privatunternehmen, dann kam die kantonale Post und mit der Bundesverfassung von 1848 wurde im Jahre 1849 das Postwesen der Eidgenossenschaft übertragen. Die kantonale Post wurde vom Sattel gefahren, d. h. der Postillon saß auf dem Sattelpferd links an der Deichsel und lenkte das Gespann beritten. Das geht aus vielen Bildern und alten Stichen hervor und wird durch die erste Strophe des Gedichtes von Conrad Ferdinand Meyer 1825–1898 «La Röse» bestätigt. Sie lautet:

Als der Bernina Felsentor
Durchdonnerte der Wagen
Und wir im Süden sahn empor
Die Muschelberge ragen,
Blies schmetternd auf dem Rößlein vorn
Der in der Lederhose –
«Wen grüßest du mit deinem Horn?»
«Die Rose, Herr, die Rose!»

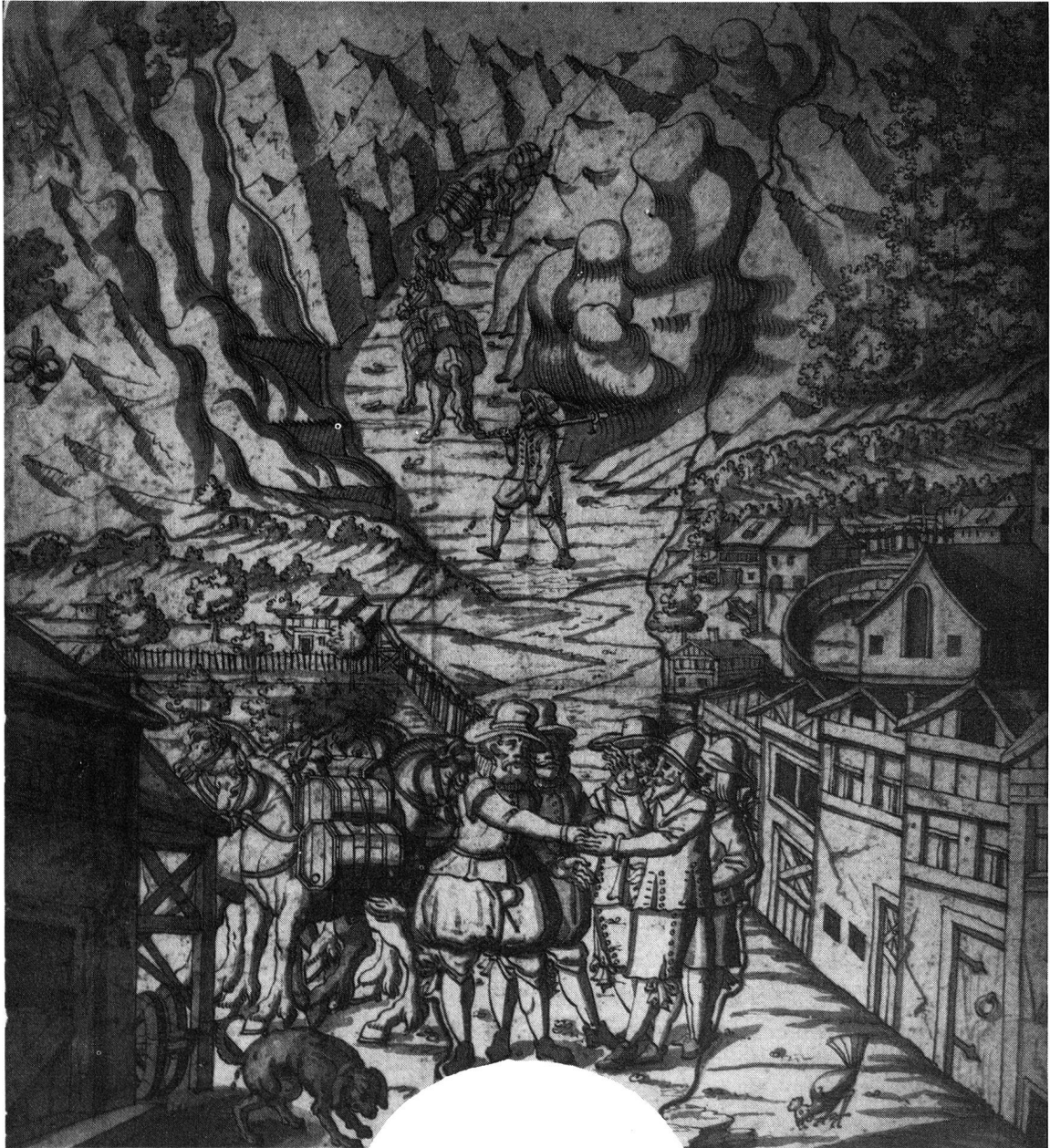
Der in der Lederhose ist eben der Reitende Postillon. La Röse ist La Rösä, die erste Station auf der Südseite des Berninapasses. Hier blühen im Sommer eine Unzahl prächtige Alpenrosen, die hier C. F. Meyer besingt.

So durchfuhren die Postfahrzeuge unsere Bündnertäler während Jahrzehnten, ein-, zwei-, drei-, vier- und fünfspännig. Es waren Fahrkünstler unsere Postillone der damaligen Zeit. Das zeigt uns das Bild der fünfspännigen Flüelapost im Trab. Bei der Eidgenössischen Post saßen Postillon und Kondukteur auf dem Bock. Der Kondukteur hatte mit dem Posthorn die vorgeschriebenen Dienst-Signale zu blasen, für «Abgang einer jeden Post», «Ankunft einer Post», «Ankunft einer Extrapost», «Zahl der Wagen», «Zum Ausweichen», «Postillonsruf», «Anzahl der Pferde». Obligatorische Posthornstücke waren: «Walzer», «Galoppe» und «Allegretto». Diese Letztgenannten ließ der Kondukteur nach Belieben zur Unterhaltung ertönen. Ja, es war eine romantische Zeit, jene Epoche des Pferdepostbetriebes. Viele Dichter haben sie besungen und damit in ihren Versen der Nachwelt erhalten, so der Schweizer: C. F. Meyer, 1825–1898, «La Röse», die Deutschen: Nikolaus Lenau, 1802–1850, «Das Posthorn» und «Der Postillon», Rudolf Baumbach, 1840–1905, «Hoch auf dem gelben Wagen» und «O gute, alte Zeit».

Für längere Fahrten mußten die Pferde ausgewechselt werden. Hierfür waren die vertraglich verpflichteten Postpferdehalter verantwortlich. Bei den über den Kanton verteilten Pferdewechselstellen mußte stets die nötige Anzahl frischer Pferde bereitstehen. In jenen Ortschaften herrschte reges Leben und Treiben vom frühen Morgen bis in die späten Abendstunden, mußten doch oft täglich 100 und mehr Pferde gewartet und gepflegt werden. Das gab viel harte Arbeit für die Postpferdehalter mit ihrem Stab, die Roßknechte, Huf- und Wagenschmiede, Wagner und Sattler. Auch benötigte man erhebliche Mengen Fourage (Heu, Hafer und Stroh). Von Chur aus wurden ursprünglich die meisten

Postkurse abgefertigt. Auf der Albularoute wurden die Pferde in Churwalden, Lenz, Bergün und Ponte, für die Julieroute in Churwalden, Tiefencastel, Mühlen und Silvaplana gewechselt. Die gelben Postwagen wurden von der Postverwaltung an verschiedene Handwerker zur Ausführung vergeben. Es war alles Handarbeit von höchster Qualität, ausgeführt durch tüchtige Berufsleute, Wagner, Sattler, Schmiede und Maler. Die Fahrzeuge mußten bei jedem Wetter fahren können. Im Winter wurden Schlitten eingesetzt. Die Postillone und Kondukteure waren analog der früheren Säumer zähe, wetterharte Männer, die den Naturgewalten trotzen mußten.

Aber auch der Straßenbau im gebirgigen Gelände Bündens stellte höchste Anforderungen, waren doch zahlreiche Hindernisse zu überwinden. Dies benötigte sehr viele Kunstbauten, wie Brücken, Tunnels, Stütz- und Futtermauern, wozu meist Naturstein zur Anwendung kam. Die Sprenglöcher für Tunnels und Felshindernisse mußten von Hand mit Meißel und dem Steinschlegel gebohrt werden. Viele Ingenieure haben die Straßen geplant und die Ausführung geleitet. Zahllose Arbeiter haben das gewaltige Werk in jahrelanger harter Arbeit vollendet. Von den vielen tüchtigen Ingenieuren sei einer hier stellvertretend für alle erwähnt, der Heizenberger Richard La Nicca von Sarn, 1794–1883. Er war Eidgenössischer Oberst und ein vielseitig begabter Mann. 1815 trat er als Offizier in das Piemontesische Schweizerregiment ein. Nach seiner Rückkehr in die Heimat wurde er ein ausgezeichnete Straßen-, Eisenbahn- und Wasserbauer. Als 25jähriger wurde er zum ersten Oberingenieur Graubündens gewählt, führte die Kolmatierung (Auflandung) der Domleschger Ebene durch, ebenso die Korrektur des Rheines zwischen Bad Ragaz und Sargans. 1830 baute er die Festung Luziensteig weiter aus. Auch plante er eine Eisenbahnlinie als Nord-Südverbindung durch den Lukmanier, und er war Oberingenieur der ersten Juragewässerkorrektur im Berner Seeland.

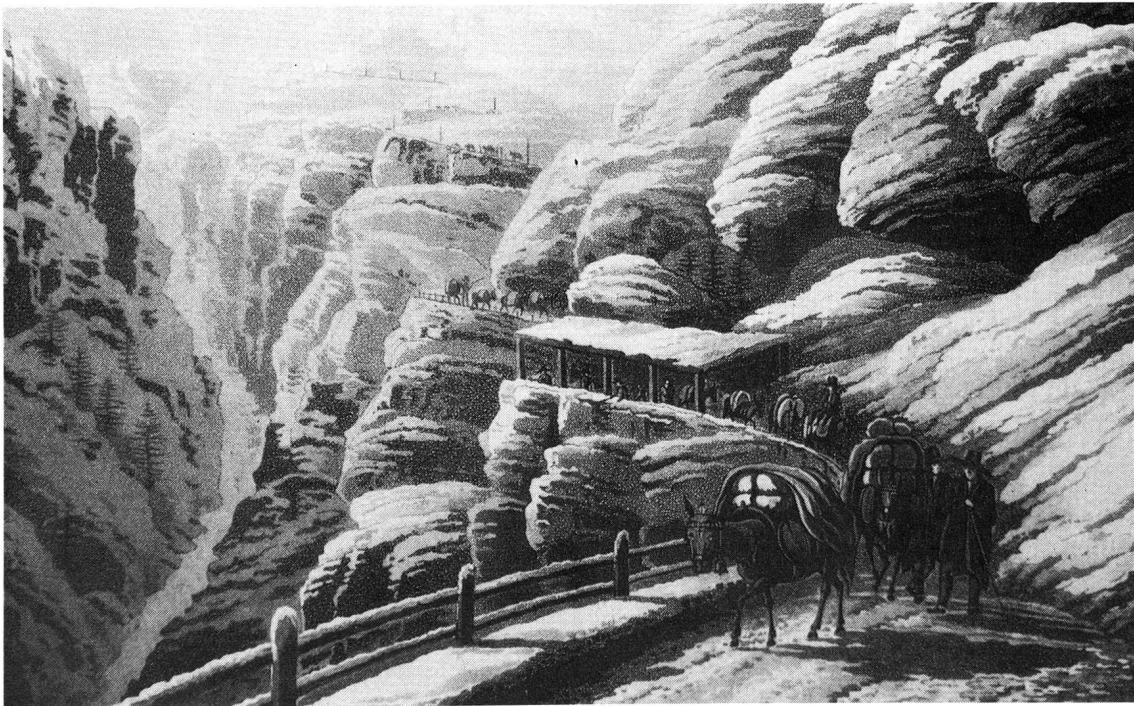


Säumerzug mit Veltlinerwein 1643. Nach einem Scheibenriß von Gottfried Stadler, 1616-1674, im Schweizerischen Landesmuseum in Züch. Zu beachten sind die Bekleidung der Saumherren im Vordergrund und diejenige, des mit einem Spieß bewaffneten Saumknechtes in der Bildmitte und im weiteren die achteckigen Weinfässer, wovon je zwei Faß als Seitenlasten übereinander festgemacht sind.

Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern



Fünf beladene Saumtiere, dazu ein berittener Chef mit einem Helfer zu Pferd und einem Treiber zu Fuß. Das berittene Ehepaar im Hintergrund, die Frau im Damensattel, sind Mitreisende. Da man 1822 die Fotografie noch nicht kannte ist das Bild später aufgenommen worden, ev. für einen Umzug. Foto: Wymann, Chur

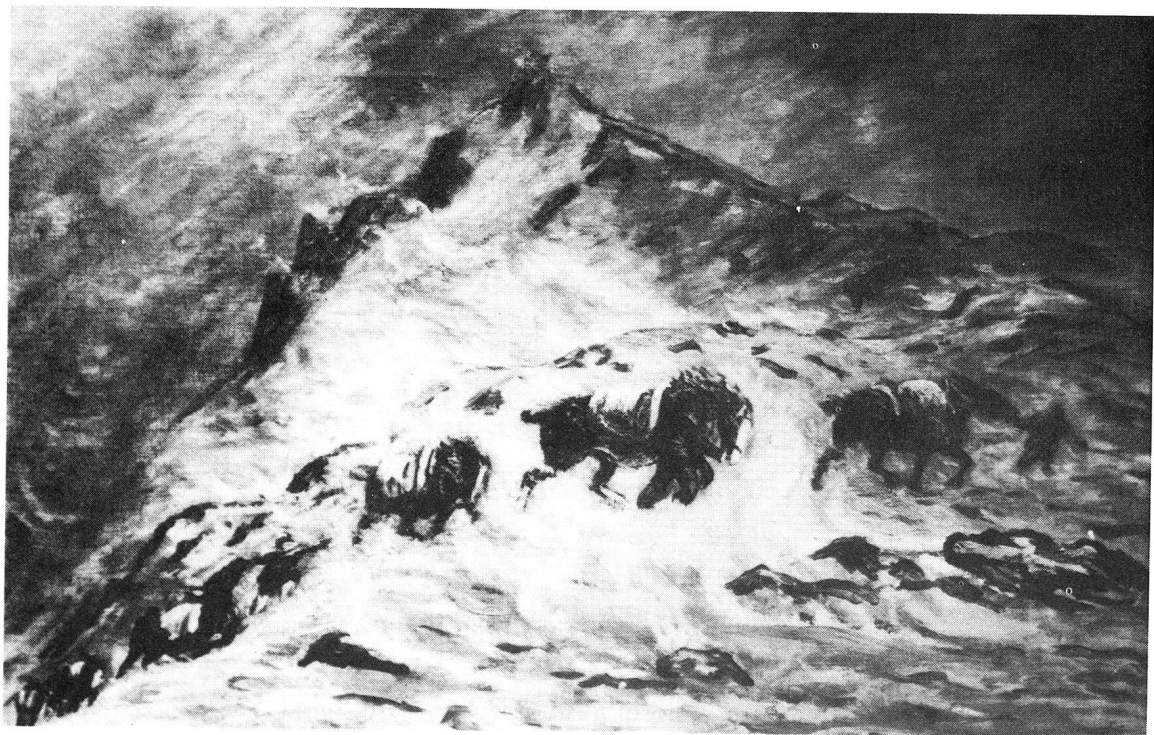


1825 Saumkolonne mit Maultieren am Splügenpaß in der Cardinellschlucht (Südseite). Das Leittier trägt eine Glocke. Die beiden ersten Tiere tragen als Seitenlast je ein ovales Faß Veltlinerwein und als Oberlast andere Waren. Auf dem dritten sitzt ein Passagier, quer auf einem Bastsattel. Aquatinta von Bodmer nach einer Zeichnung von Johann Jakob Meyer, gestochen von Bodmer. Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern



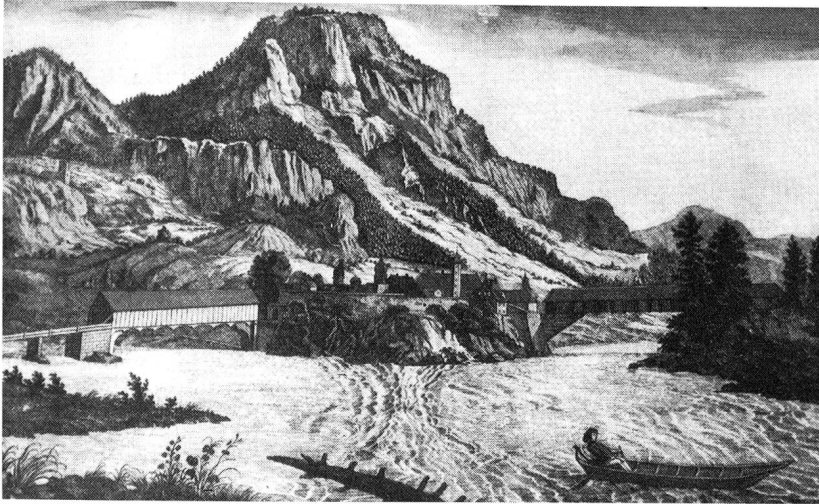
Saumkolonne mit Veltlinerwein am Berninapass. Nach einem Ölgemälde von P.R. Berri, St. Moritz, 1902.

Foto: Staatsarchiv, St. Gallen



Saumkolonne bei Sturmwetter.

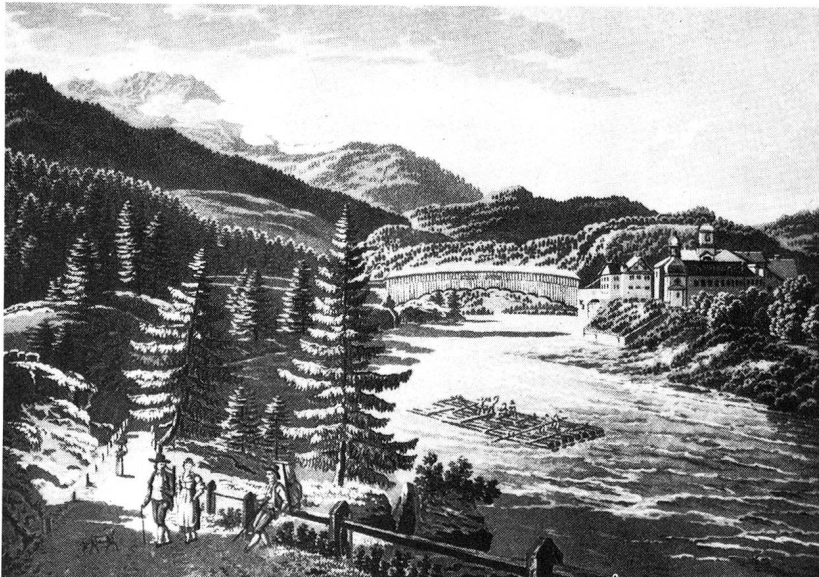
Foto: Rätisches Museum, Chur



Der Rhein war in früheren Jahren schiffbar bis Ilanz.

Die beiden von Johannes und Hans-Ulrich Grubenmann 1756 erstellten Holzbrücken bei Reichenau.

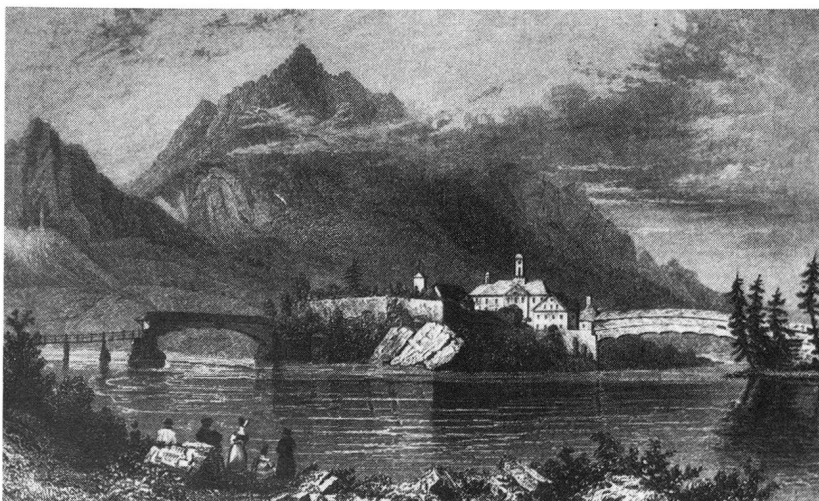
Foto:
Rätisches Museum, Chur



Die Holzflösser benutzten den Wasserweg, ein nicht ungefährliches Unterfangen.

Eine der beiden 1819 erstellten Holzbrücken von Stiefenhofer mit einem Holzfloß. Kupferstich von J.J. Meyer 1825.

Foto:
Schweiz. PTT-Museum, Bern



Schloß Reichenau mit den beiden von Stiefenhofer 1819 gebauten Holzbrücken.

Foto:
Rätisches Museum, Chur

Die kantonale Post



EIL WAGEN

*von Chur über Chiavenna & Como nach Mailand & vice versa in 36 Stunden,
durch ihre Verbindungen schnellste & bequemste Reise aus Deutschland nach Italien.*

von Alys & Bauer in Chur

*von Chur nach Mailand zahlt die Person. frey Verpflegung,
Postillions Trinkgelder & 20 Gepäcke f. 25. 30. Rheinisch oder francs. 50.*

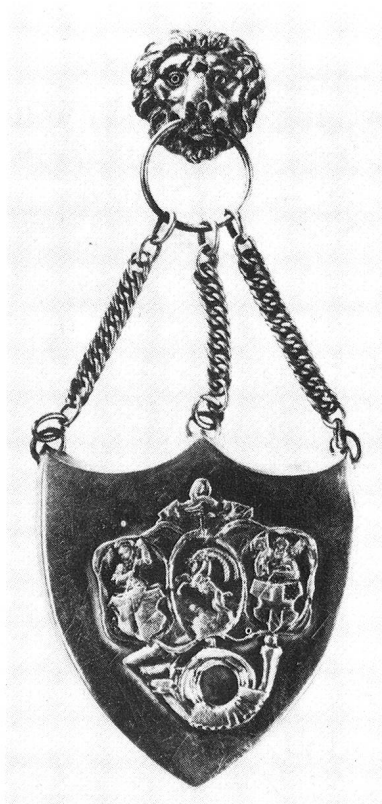
<u>Abreise</u>	<u>Ankunft</u>
von Chur, Sonntag morgen um 4 uhr.	in Mailand, Montag abend um 4 uhr.
von Mailand, Dienstag morgen um 7 uhr.	in Chur, Mittwoch abend um 7 uhr.

ADRESSEN

*in Chur, im Bureau des Mailänder Wagens, oder im Gasthose der Post.
in Mailand, in Reichmanns Gasthose, Corso di Porta Romana.
N. 4203.*

1823 Bekanntmachung der neuen Post-Eilwagenverbindung Chur-Splügenpaß-Chiavenna-Mailand. Diese Kurslinie wurde zuerst an die Fuhrunternehmung Alys & Bauer in Chur verpachtet, ab 1825 jedoch gemeinsam von der Bündner Kantonalpost und der österreichisch-lombardischen Postverwaltung betrieben. Dreispännige Postkutsche mit berittenem Postillon. Die Fahrstraße über den Splügenpaß war 1818 bis 1823 gleichzeitig mit derjenigen über den San Bernardino gebaut worden. (Neudruck nach einer Originalkupferstichplatte im PTT-Museum, Bern)

Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern.



Silberschild eines
Postkondukteurs vor
1848.
Foto: Schweiz. PTT-
Museum, Bern



Silberschild eines
Postboten vor 1848.
Höhe des Schildes
8,5 cm, Gesamthöhe
14,5 cm.



Holzschild der Poststation Hinterrhein bis 1848. Höhe 54
cm, Breite 38 cm.



Postschild für einen Postwagen 1813–1848. Öl auf Eisen.
Höhe 20 cm.
Die übrigen drei Bilder: Foto Rätisches Museum, Chur

Die Eidgenössische Post



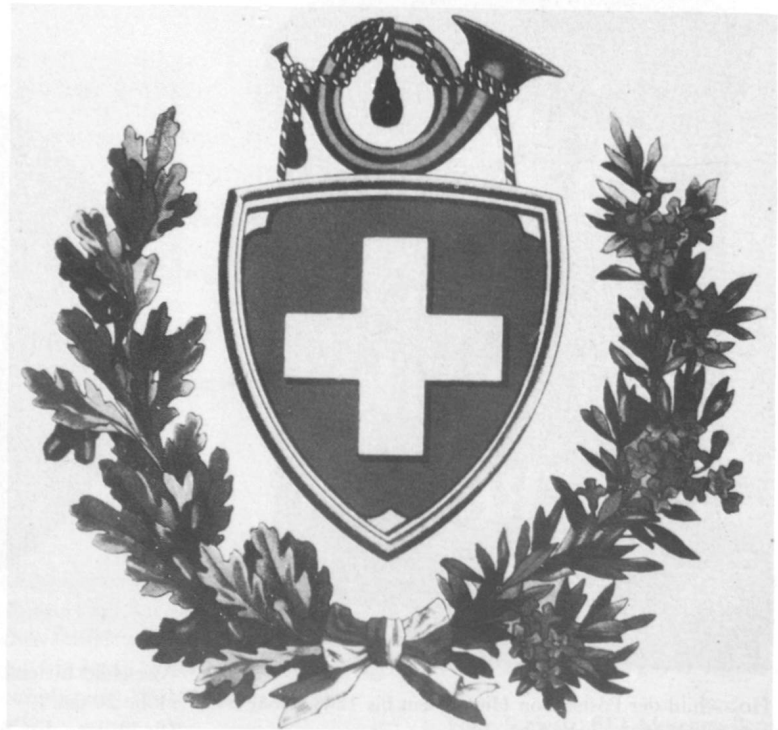
Brustschild eines Kondukteurs der eidgen. Post ab 1860. Breite 6,4 cm, Höhe 8,8 cm



Eidgen. Postwagenschild von 1860. Geprägt aus Messing oder Zinn. Breite 16 cm, Höhe 21,5 cm. Beide Bilder altes Schweizerkreuz aus fünf Quadraten.

Postsignet auf Postkutschen und Bahnpostwagen um 1890. Neues Schweizerkreuz gemäß Beschluß der Bundesversammlung vom 12. Dezember 1889, wonach die vier Arme des Kreuzes ein Sechstel länger sind als breit.

Alle drei Bilder:
Schweiz. PTT-Museum, Bern





Postillon von Zernez 1900



Postillon II mit Mantel und Peitsche 1900



Postkondukteur
Sommeruniform
1890/1900

Berg-Kondukteur in Winteruniform 1890. Öl auf Karton. Künstler unbekannt. Der Mann trägt eine Peitsche. Die einspännigen Schlitten wurden oft vom Kondukteur gefahren. Gleiche Bekleidung auch für den Postillon. Vergl. Bernina-Schlittenpost von P.R. Berri, St. Moritz.

Alle vier Fotos:
Schweiz. PTT-
Museum, Bern

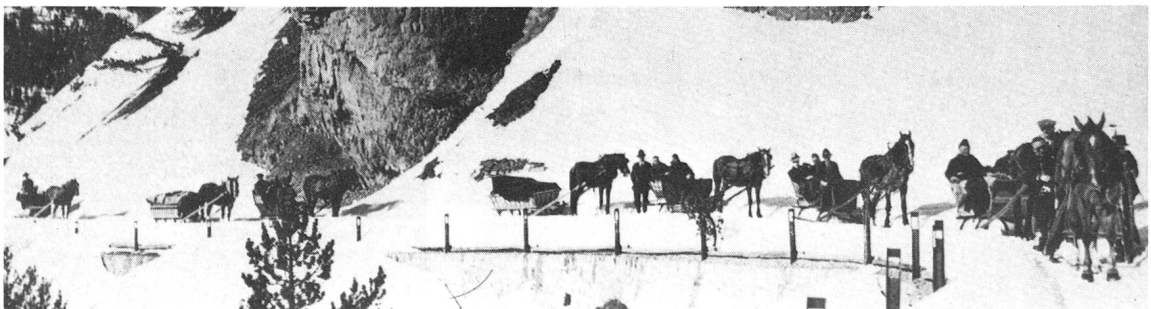




Die drei Postkondukteure, Willi, Senti und Theus KPD, Chur, 1914, beim Abendschoppen. Postillone und Kondukteure hatten während der Dienstzeit absolutes Alkohol-Verbot, (genau wie unsere heutigen Postchauffeure). Bärtige, wetterharte Männer, deren Gesichtshaut, wie unsere Holzbauten, vom Wetter imprägniert wurde. Irgendwelche Kosmetik brauchten diese Menschen nicht.
Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern



Bernina Schlittenpost nach einem Gemälde von P.R. Berri, St. Moritz. Zweiplätziger Bergschlitten mit nachfolgendem Gepäckschlitten. Original im Konferenzsaal der Generaldirektion PTT in Bern, 7m lang. Foto: Rätisches Museum, Chur



Winterpost am Ofenpaß, ca. 1925. Zweiplätziger Kursschlitten mit nachfolgendem Gepäckschlitten.
Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern



Zweispänner-Extrapost mit vier Passagieren, mit Julierhospiz im Hintergrund, 1913, (Bessere Herren). Photomontage von Salzborn Chur. Hier fährt der Postillon ohne Kondukteur. Man beachte das Stollenbeschlag der Pferde und die schweren Schuhe des Postillons. Halbschuhe waren bei diesen Menschen nicht äktuell. Wagen «Kalesche» mit geöffnetem Verdeck.



Zweispänner «Berline», eckige Form. Gemäß Liefervertrag mit Schmiedemeister F. Wörner, Chur, wurde der Wagen am 31. 5. 1908 der Kreispostdirektion Chur abgeliefert. Einsatz des Fahrzeuges von 1908-1914 vierspännig auf der Strecke Chur-Arosa, von 1915-1930 auf den Strecken: Chur-Flims-Ilanz, Chur-Lenzerheide, Chur-Tschiertschen, Thusis-Heinzenberg, Thusis-Andeer. Im September 1918 wurde es von A. Claus, Malermeister, Chur, renoviert. Heute ist es im Besitz von Arthur Niederer, Mühle, Wolfhalden. Erneut in Stand gestellt, wird es immer noch zwei- und vierspännig gefahren.

Foto: Rüdlinger, Heiden.



Dreispannige «Berline», runde Form, vor dem Postbüro in Ilanz um 1900.

Foto: Salzborn, Chur



Ein vierspänniger Postschlitten durchfährt im Trab einen Schneetunnel am Albulapaß um 1880. Der Kondukteur hat sich ins Innere des Schlittens zurückgezogen. Nach einem Gemälde von J. Scotti.

Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern



Verkehrschao auf der Bergstraße. Rechts oben ein eher seltener Sechserzug. Nach einem Gemälde von Emil Rittmeyer, Kunstmaler, 1829-1904, St. Gallen.

Foto: Rätisches Museum, Chur

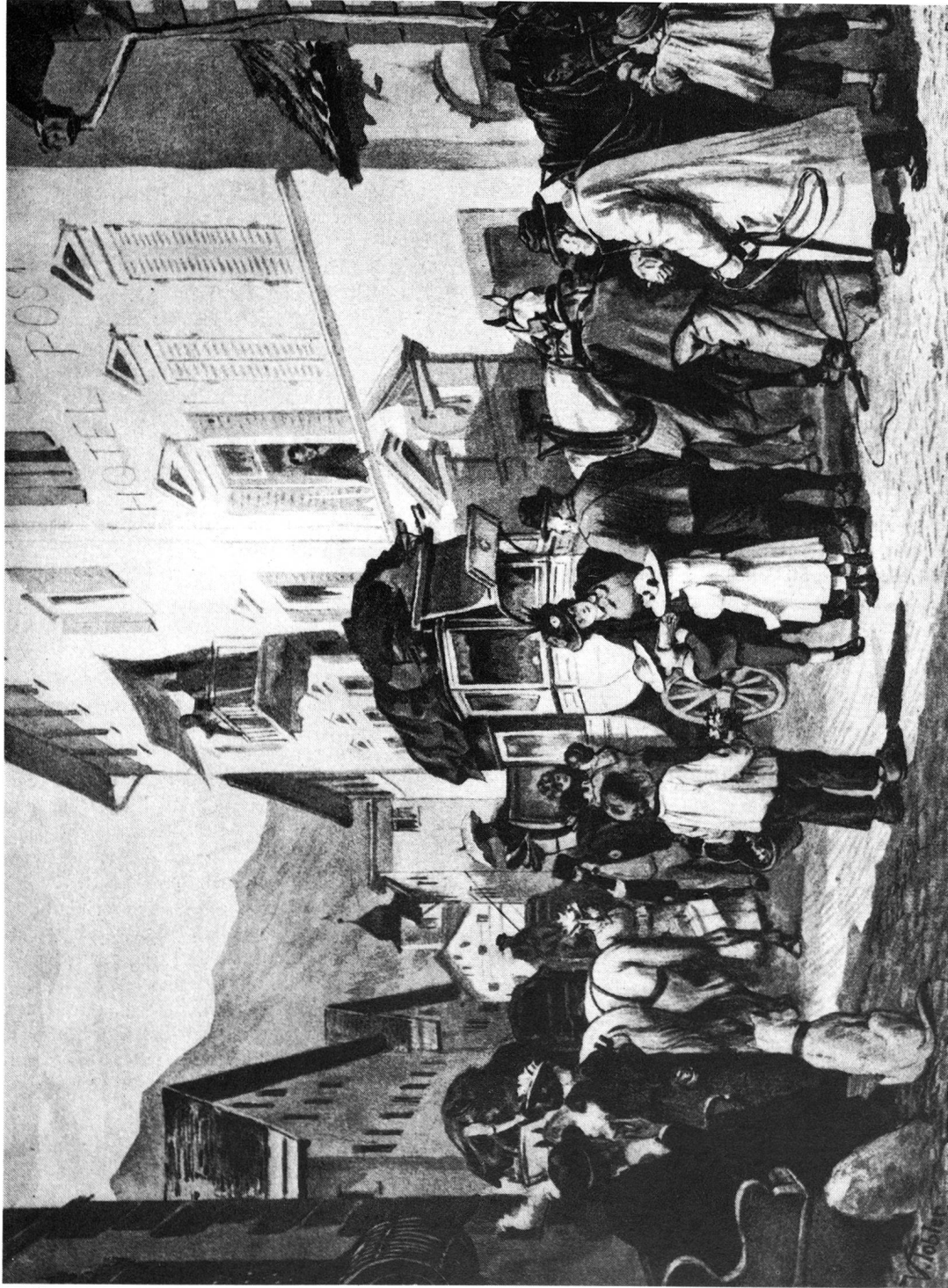


Fünfspännige Flüelapost im Trab. Postillon Christian Trepp, Kondukteur Pool. 1905.



Fünfspännige Albulapost vor der Abfahrt in Chur um 1900. Achtplätziger «Coupé Landauer» mit Banketten. Die 5 Schimmel wenden sich brav gegen den Fotografen.

Die übrigen zwei Bilder: Foto Schweiz. PTT-Museum, Bern



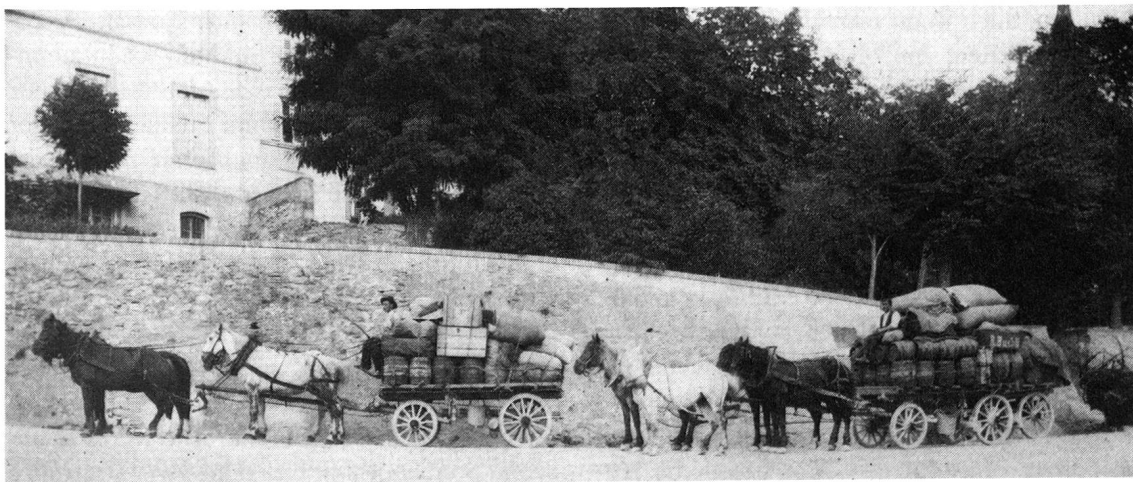
Schweizerische Alpenpost (Bergün), Pferdewechsel, 1870. Nach einem Gemälde von Viktor Tobler, München.

Foto: Schweiz. PTT-Museum, Bern

Private Fuhrunternehmungen



Kreuzung zweier Materialtransporte mit Einspannerschlitten auf dem Flüela Hospiz, Winter 1880. Oft fuhren Post und Privatschlitten der Sicherheit wegen gemeinsam in beiden Richtungen. Man beachte die Ausrüstung des Skifahrers links unten.



Zwei schwerbeladene Vierspanner-Materialtransporte. Der hintere Brückenwagen ist dreiachsig und hat eine entsprechend große Ladebrücke, ca. 1890. Die Fuhrleute der damaligen Zeit waren Könner im Verladen und Festbinden der Transportgüter.

Beide Bilder: Foto Schweiz. PTT-Museum, Bern