

Postboykott im Calancatal

Autor(en): **Gartmann, Joos**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037686>

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.



Joos Gartmann, Bern

Der neue «Berna»-Kurswagen der Verbindung Grono-Rossa.

Postboykott im Calancatal



Die von Bundesrat Haab unterschriebene Konzession für die Strecken Grono–Arvigo und Arvigo–Rossa.

Es dürfte wohl in der allgemeinen Verkehrs- und Postgeschichte nicht allzu häufig vorgekommen sein, dass die Talbevölkerung einem Postführer androhte, wenn er sich noch einmal mit diesem Gefährt blicken lasse, werde er mitsamt seinem elenden Karren im Talfluss landen. Im Calancatal war das vor 75 Jahren der Fall.

Spektakuläres wussten die Bündner Gazetten im April 1920 zu melden, und selbst dem erhabenen Berner «Bund» war Graubünden damals nicht zu ablegen, um den unbotmässigen Calancaskern schulmeisterlich die Leviten zu lesen: Zehn Tage lang blieb das Calancatal ohne Post, und das aus eigener Schuld, denn die Calanchini verweigerten der Eidgenössischen Post die Einfahrt ins Tal. Seit dem 1. September 1884 war die Pferdepost einmal täglich von Grono bis zum damaligen Hauptort des Tales, Arvigo, gefahren, vom 1. März 1890 hinweg bis in die hinterste Gemeinde Rossa. Für Postpakete und Güter hängte man der Kutsche einen

kleinen Karren an. Nach 1915 ist zwischen Grono und Rossa aus kriegsbedingten Gründen ein einfacherer Wagen eingesetzt worden, der neben den Postsendungen höchstens zwei Personen mitnehmen konnte. Im Winter verkehrte ein Schlitten. Nach dem Kriegsende wurde der ursprüngliche Zustand nicht wiederhergestellt. Gegen diese unbefriedigenden Verhältnisse beschwerte sich der Kreispräsident bei der Bündner Regierung und bat um deren Unterstützung: Trotz aller Bemühungen und der Versprechungen gegenüber einer nach Bern gereisten Delegation sei es nicht gelungen, den unbedingt nötigen zweiten Kurs zu erhalten.

Das Calancatal leistete mit dem «fahrenden Postschalter» Pionierarbeit. Das Postmobil dürfte in Zukunft auch in anderen entlegenen und dünnbesiedelten Gebieten, auch im Mittelland und Jura, eingeführt werden.

Weitere Einmaligkeit: das Postmobil

Vor wenigen Jahren noch verfügte die Calanca interna über neun Poststellen: Rossa, Augio, Cauco, Santa Domenica, Selma, Landarenca, Arvigo, Braggio und Buseno. Etwas viel für 0,1 Promille der schweizerischen Wohnbevölkerung!

Nachdem sich einige dieser Kleinstgemeinden zusammengeschlossen haben – die Calanca interna zählt noch fünf Gemeinden mit 410 Einwohnern – und nach einigen Pensionierungen von Kleinstposthaltern sind noch Rossa, Augio, Braggio und Buseno übriggeblieben. Für die andern hat die Kreispostdirektion Bellinzona vor einem Jahr eine in der ganzen Schweiz erstmalige Einrichtung geschaffen: einen Postschalter auf vier Rädern, der den 170 Einwohnern von Arvigo, Cauco und Selma dient. Der motorisierte Posthalter, Vittorino Mazzoni aus Buseno, holt mit seinem umgebauten Renault-Kleinbus am Morgen früh die Postsachen in Grono ab. In seinem Büro sortiert er seine Ware. Seine Frau Morena stellt die Post in Buseno zu, während sich ihr Gatte auf die Weiterreise taleinwärts macht. In Arvigo übernimmt eine Postbotin die Zustellung, und die unbemannte Luftseilbahn befördert videoüberwacht die Postsachen nach Braggio, bevor der mobile Posthalter seinen Schalter öffnet. Im nächsten Ort übernimmt eine weitere Botin die Post für die zehn Haushaltungen von Selma und fährt schliesslich mit der Luftseilbahn nach Landarenca hinauf, wo sie drei weitere Haushalte bedient.

Im Weiler Bodio sowie in Cauco und in Santa Domenica stellt der mobile Posthalter die Postsendungen selber zu. Am Nachmittag ist der Schalter in Cauco, Selma und Arvigo geöffnet. Was dem mobilen Postbüro fehlt, ist ein Telefax. Vorhanden ist aber ein Natel-C, über das allfällige Telegramme vermittelt werden.

Der Versuch im Calancatal ist so positiv verlaufen, dass in zwei Jahren voraussichtlich auch die rund 35 Haushaltungen von Augio und Rossa dem mobilen Dienst angeschlossen werden. Das Postmobil dürfte in der Zukunft auch in andern entlegenen und dünnbesiedelten Gebieten nicht nur in der Bergregion, sondern auch im Mittelland und Jura eingeführt werden. Das Calancatal hat hierfür die Pionierarbeit geleistet.

Joos Gartmann war bis zu seiner Pensionierung bei der Generaldirektion der PTT in Bern beschäftigt.

Postboykott im Calancatal

Endlich, kurz vor dem Ablauf der auf zehn Jahre gewährten Konzession, übernahm die Post den Betrieb. Sie wählte allerdings nicht den Eigenbetrieb, sondern das System der Autohalter- oder Unternehmerpost, das sich seit 1922 verschiedenenorts bewährt hatte. Auf den 16. Mai 1931 übertrug die Post den Betrieb dem bisherigen Sekretär und Administrator der Aktiengesellschaft, Luigi Pacciarelli, der während rund vierzig

Jahren auch seinen Kreis im Grossen Rat vertrat und 1956 gar das höchste Amt des Kantons bekleidete: jenes des Landespräsidenten. Sein Sohn Emanuele trat die Nachfolge als Postautohalter an. Mit dem Ersatz der Misoxerbahn durch das Postauto im Jahr 1972 kam das Calancatal erstmals in den Genuss von Direktverbindungen bis und ab Bellinzona; die 33 Kilometer wurden in 80 Minuten zurückgelegt.



Das kantonale Departement des Innern und der Volkswirtschaft leitete den Brief schon fünf Tage später an die für das Moesano zuständige Kreispostdirektion Bellinzona weiter, das Begehren «della povera popolazione di questa valle appartata» unterstützend. Die danach angerufene Oberpostdirektion in Bern erinnerte den Kreispräsidenten an einen früheren Bescheid, wonach der zweite Kurs mit dem einfachen, zweiplätzigem «Char-à-banc» jährlich 32 592 Franken kosten würde, was völlig überrissen für die dortigen Verhältnisse wäre. Wenn die Post schon aus staatspolitischen Gründen gehalten sei, Verkehrsverbindungen unter den verschiedenen Regionen aufrecht zu erhalten, sei damit noch nicht gesagt, dass sie sich auch völlig unverhältnismässige Lasten aufhalsen müsse. Aus postalischer Sicht genüge der Dienst volllauf. Das Kreispräsidium habe beharrlich Eingabe auf Eingabe für ein zweites Kurspaar gemacht, aber nichts zu einer andern Lösung beigetragen.

Der Boykott

Am 18. April 1920 kam der um halb acht Uhr früh in Grono abgefahrene Postkurs bereits eine Stunde später nach Grono zurück, und der Postillion meldete, er sei vom Kreisamt Calanca in corpore mit dem Weibel aufgehalten und genötigt worden umzukehren, mit der Warnung, sich mit dem gleichen Vehikel als Postwagen nicht mehr im Tale zu zeigen, wenn er nicht Gefahr laufen wolle, mitsamt seinem Gemüsekarren (carretto della verdura) eine Wasserfahrt in der Calancasca zu machen. Lieber keine Post als so etwas! Erst am 1. Mai 1920 wurde der Konflikt vorläufig beigelegt.

Zu unserem Leidwesen verfügt das PTT-Museum in Bern über kein einziges Bild der Pferdepost im Calancatal, während die übrigen Kantonsteile überreich mit Bildmaterial vertreten sind. Vielleicht haben sich sogar die Fotografen geschämt, dieses erbärmliche Verkehrsmittel auf die Platte zu bannen, denn auch an Ansichtskarten-Auktionen und -Börsen wurde der Verfasser bisher nicht fündig.

Aktiengesellschaft als Selbsthilfe

Offenbar beschränkte sich die Tätigkeit der Kreis- und Gemeindebehörden doch nicht auf das Verfassen von Eingaben. Ein provisorisches Komitee befasste sich nämlich ernsthaft mit der Einführung eines Autobetriebes. (Die Calanchini scheinen dank der Öffnung ihres Tales gegen das Tessin und der Abgeschlossenheit und während acht Monaten des Jahres auch Abgeschlossenheit vom übrigen Kantonsgebiet wenig beeindruckt gewesen zu sein vom noch herrschenden graubündnerischen Automobilverbot!) Im November 1920 fanden die ersten Aktionärsversammlungen statt, wel-



Einer der ersten Kurswagen zwischen Grono und Rossa im Jahre 1921.

che die Statuten der Unternehmung «Società Automobili Calanca con sede in Arvigo» genehmigten: Die zweifellos nicht auf Rosen gebetteten Einwohner des Calancatales hatten die Gründung einer Aktiengesellschaft mit 82 000 Franken Kapital ermöglicht!

Der Bundesrat erteilte die Konzession am 2. Juli 1921. Die Gesellschaft kaufte vorerst einen Occasionswagen mit Vollgummireifen, der vom Volk seiner etwas mürrisch aussehenden «Schnauze» wegen wohlwollend «la scimmia», der Affe, genannt wurde. Mit einem neuen «Bern»-Wagen zusammen nahm «la scimmia» den Betrieb am 4. Juli 1921 auf. Die in der Calanca esterna gelegene Ortschaft Santa Maria musste noch fast 15 Jahre warten.

Konzessionierte Unternehmung

Das Calancatal war damit in die Spitzengruppe der öffentlichen Verkehrsverbindungen mit Autos in Graubünden aufgerückt: Nur Reichenau-Flims (1919), Thusis-Splügen und Monte Spluga sowie Chur-Lenzerheide-Mulegns (1920) waren vorausgegangen. Im gleichen Jahr wie das Calancatal kamen die Linien Splügen-Mesocco und Disentis-Oberalp-Andermatt in den Genuss von Autoverbindungen. Ein grundlegender Unterschied blieb jedoch bestehen: All die genannten Linien wurden von der Post in Regie, das heisst mit eigenem Personal und eigenen Fahrzeugen geführt. Sie zahlten keine kantonale Automobilsteuer, und allfällige Verluste gingen zulasten der Post. Die konzessionierte Unternehmung im Calancatal hingegen kämpfte (erfolglos) für die Befreiung von der kantonalen Steuer; der Ausgabenüberschuss – nach Abzug eines Beitrages der Post – ging zu ihren Lasten, und die Gesellschafter mussten auf eine Verzinsung ihrer Einlagen verzichten.



Oben: Der Kurswagen von Postautohalter Pacciarelli im Jahre 1977 bei der Loreto-Kapelle in Bodio bei Cauco. Unten: Das Postauto in Rossa.