

# Saurer FBW Berna Arbenz Martini : die Wegbereiter des modernen Reiseverkehrs der 1849 gegründeten Eidgenössischen Post

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 103

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1037522>

## **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 Ausdrücke 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.

# SAURER FBW BERNA ARBENZ MARTINI

## Die Wegbereiter des modernen Reiseverkehrs der 1849 gegründeten Eidgenössischen Post

Text: Hans Hopf, Archiv

Vor dem Übergang zur Eidgenössischen Post wurde der Personen- und Postverkehr von den vorgängigen Kantonalen Postverwaltungen geregelt. Ausser der kurzen Strecke der «Spanisch-Brötlibahn» zwischen Zürich und Baden gab es noch keine weiteren Eisenbahnen, dafür jedoch eine grosse Anzahl Pferdepostlinien der ehemaligen Kant. Postverwaltungen. Durch die Gründung der Eidg. Post konnte diese von den ehemaligen Kantonalen Postverwaltungen rund 150 bestehender Pferdepostlinien übernehmen und bis auf gut 900 Linien steigern. Wie wichtig diese Kutschen- und Schlittenverkehr war, zeigt das folgende Bild der zweistöckigen Postwagenremise in Chur.

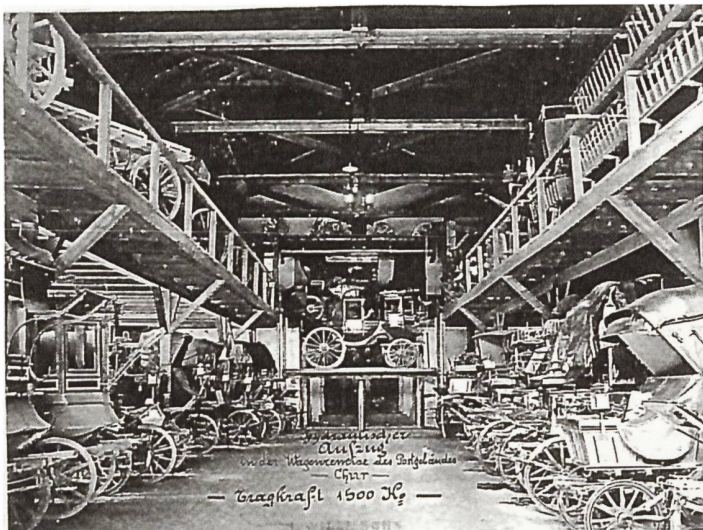
Postkutsche, Postillione und das Lied «ich bin der letzte Postillion» waren überall präsent. Bedingung für einen Postillion war, dass er das Horn blasen konnte, denn es bestanden damals Posthorn-Dienstsignale. Heute ist jeder Post-

chauffeur ein Musiker: ein Druck auf den Knopf und er spielt die Ouvertüre aus Rossinis Oper «Wilhelm Tell» cis - e - a, besser bekannt als Tüü da do! Das bis heute bekannte Dreiklanghorn musste die damalige Handhupe der Alpenwagen ersetzen und wurde zum Vorrecht der Post und wurde bis heute zum Symbol des Postautos.

Der einsetzende Bau von Eisenbahnen und die 1882 erfolgte die feierliche Eröffnung der Gotthardbahn läuteten den Niedergang der Pferdepostlinien ein. In Amsteg wurden an der Eröffnungsfahrt schwarze Fahnen aufgehängt und die Lokomotiven als «Brot-schelme» titulierte.

Die um die Jahrhundertwende einsetzende automobiler Beförderung betrachtete die Postverwal-

tung zunächst mit Skepsis. Die damals bekannte, berühmte Autofeindlichkeit von Volk und Behörden trug auch dazu bei. Man denke auch an die Querelen im Kt. Graubünden (s. Gazetten Nr.63/64). Man wollte kein Risiko eingehen und vergab dazu die ersten Automobilkonzessionen an private Unternehmungen. 14 Konzessionäre mit 35 Bussen verschiedenster Herstellern waren es 1905. Viele dieser Linien mussten den Betrieb wegen hohen Kosten, Reparaturen und Unzuverlässigkeit jedoch bald wieder aufgeben. So stand im St.Galler-Tagblatt im Oktober 2002, dass am 13.10.1902,



<b>Posthorn-Dienstsignale</b> Signaux de service pour cor postal	<b>Segnali di servizio per corno postale</b> Service signals for post horn
1850	
Abgang einer jeden Post Départ de chaque diligence	Partenza di ogni diligenza Departure of the mail-coach
Ankunft einer Dienstpost Arrivée d'une diligence de service	Arrivo di una diligenza di servizio Arrival of the mail-coach
Ankunft einer Extrapost Arrivée d'une course spéciale	Arrivo di una corsa speciale Arrival of an extra mail-coach
Zahl der Wagen Nombre de voitures	Numero di carrozze Number of coaches
Zum Ausweichen Pour demander le passage	Per chiedere via libera Caution!
Postillons-Ruf Appel du postillon	Richiamo del postiglione Postillon's call
Anzahl der Pferde Nombre de chevaux	Numero di cavalli Number of horses

also vor 100 Jahren, die erste schweizerische Buslinie Gossau - Waldkirch - Wittenbach - Heiligkreuz (Tramstation) eröffnet worden sei. Befahren wurde diese Strecke mit einem «Motorangetriebenen Kraftomnibus» der Elsässer Motorenfabrik Dietrich & Co.

Trotzdem wollte es die Postverwaltung wissen und bestellte 1905 bei den bekannten Schweizer Fahrzeugbauern SAURER, BERNA und MARTINI je einen Postomnibus für eigene Versuche.

Motoren 6642 und 6661. Der zweite Autokurs der Post startete 1916 mit der Linie Locarno - Brissago und der dritte 1918 zwischen Nesslau - Wildhaus.

Nebst diesen SAURER liefen MARTINI's auf den Linien Münchwilen - Turbental, St. Peterszell - Herisau und Yverdon - Moudon.

Der Anstoss für die PTT nun selbst doch auch ins automobile Zeitalter einzusteigen, lieferte eigentlich die Armee mit

Mit den farbigen Alpenpost Plakaten und Postkarten des Malers Cardinaux wurden ab 1921 auch im Ausland wacker für unseren Tourismus geworben. Auf den meisten Plakaten ist im Postauto die Silhouette eines SAURER's zu erkennen und auf dem grossen Wandgemälde im Bahnhof Genf - Cornavin war der SAURER unverkennbar (war Cardinaux also bereits ein früher Saurer-Fan?).

Im Einsatz standen diese umgebauten Fahrzeuge laut Rentsch ab ca. 1920 bis etwa Ende der 20er-Jahre.

In der Zwischenzeit entwickelten die Schweizer Autobauer neue, moderne Fahrzeuge. SAURER kam mit den A-Typen und den ersten B-Typen auf den Markt. Bis anfangs der 30er-Jahre lieferte Arbon etwa 70 Chassis des Types 2AD und 3AE, 3BH und BL. Bei FBW waren es in dieser Zeitspanne 25 Chassis der Typen RI, F, AN und AT. Und BERNA lieferte 10 Chassis des Types E3, Arbenz lediglich nur 7 Fahrzeuge. Interessant ist auch die Tatsache, dass für all diese Wagen nur die Chassis geliefert wurden. Karosiert wurden diese Chassis durch alle damaligen Karosiers zwischen St.Gallen bis Genf und Basel bis Lugano. Einzig SAURER begann sehr früh auch mit dem Aufbau.

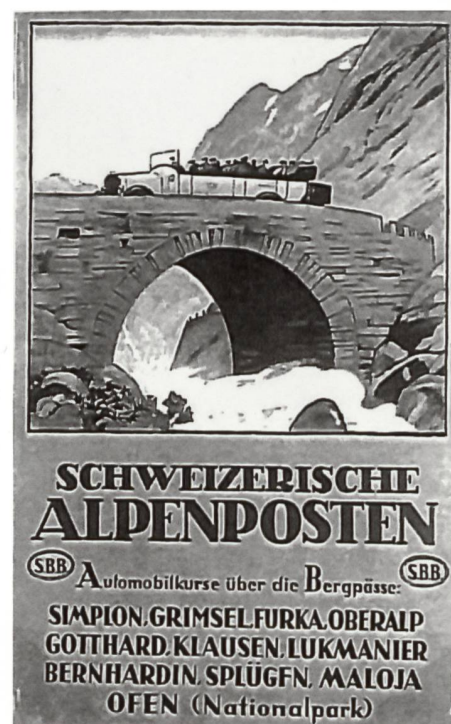


Der postalische Reisedienst mit diesen Motorfahrzeugen begann 1906. Der Saurer-Bus war vermutlich der am 8.5.06 gelieferte 3t-Kettenwagen mit 14 Sitzplätzen und dem AM II-Motor 1471. Eingesetzt wurden diese Wagen auf den Stecken Bern- Wohlen-Detligen sowie Bern - Boll - Utzigen. Sofern keine Störungen auftraten wurden die 17 km Bern - Detligen in rund 1 Stunde zurückgelegt Von diesen drei ersten Postautomobilen ist leider keines erhalten geblieben.

Entsprechend den damaligen SAURER-Ablieferungslisten durfte SAURER am 15.2.07 einen weiteren 3t-Kettenwagen mit Motor-Nr. AM II 1538 liefern und ein Jahr später bereits 2 weitere 3,5t Cardan-Wagen mit dem stärkeren AMV-

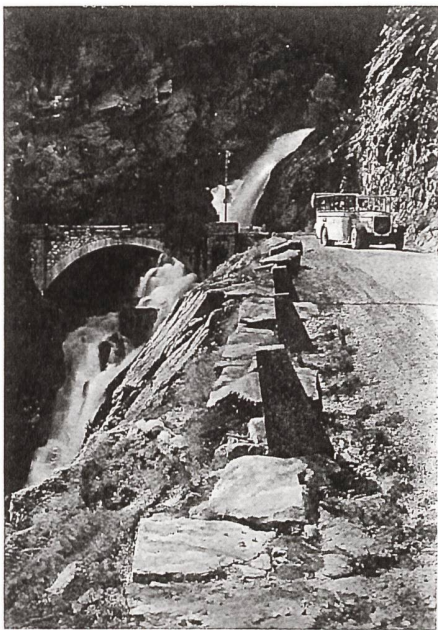
ihren Ende des Krieges überzähligen 3t-Fahrzeugen. 100 LKW wurden zu diesem Zweck in der Eidg. Konstruktionswerkstätten Thun zu Cars Alpin und Allwetterfahrzeugen umgebaut und der PTT zum zivilen Einsatz überlassen. Mit dieser Flotte wagte sich der Automobilendienst der PTT mit 40 bis 45 PS auf holperigen Naturstrassen bis weit in abgelegene Täler und Ortschaften und man hatte den Mut, den Betrieb, die sog. Alpenpost auch auf den Alpenpässen aufzunehmen.

- |                     |                          |
|---------------------|--------------------------|
| 1919 Simplon        | 1923 Maloja              |
| 1921 San Bernardino | 1923 Ofenpass            |
| 1921 Lenzerheide    | 1923 Klausen             |
| 1921 Julier         | 1923 Grosse St. Bernhard |
| 1921 Grimsel        | 1925 Pillon              |
| 1921 Furka          | 1925 Lukmanier           |
|                     | 1927 Umbrail u. Stelvio  |

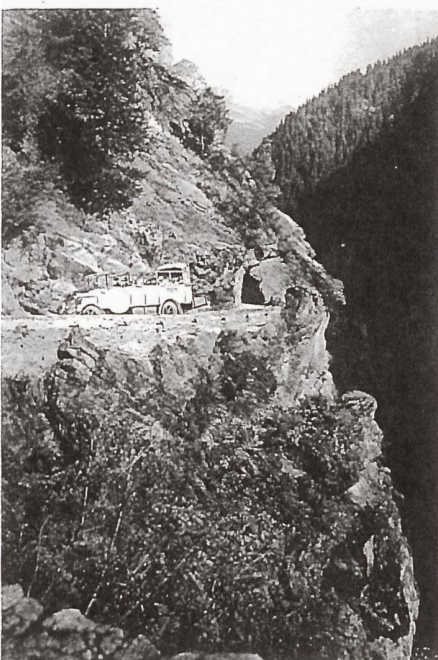


Das älteste, heute noch vorhandene Postauto ist ein BERNA vom Typ E und stammt vermutlich aus der Serie der umgebauten Armeewagen. Am Heck befindet sich der damalige übliche Gepäckträger mit Staubplache. Heute befindet es sich mustergültig restauriert durch Gangloff und Ramseier-Jenzer im Besitz der Post.

Und so fuhren sie damals über unsere engen Schotterstrassen: die modernen neuen Transportmittel!



Frassinone-Wasserfall (1408 m) am Ausgang der 222 m langen Galerie von Gondo Phot. Spreng



Höllental im Val Medel Phot. Steiner

Um zu vermeiden, dass die damaligen Stützmauern aus Trockenmauerwerk auf schlechten Grund infolge des höheren Gewichtes der Wagen einbrechen könnten wurde das Motorfahrzeuggesetz durch die Tafel «Postautos kreuzen bergseits» erweitert (was wohl manch ein- und ausländischen PW-Fahrern das Fürchten und Zittern gelehrt hatte). Diese Verordnung bestand bis in die 50er-Jahre. Bei der Vergabung des Auftrages

für die Wagen auf der San Bernardino-Strecke, musste der Lieferant den Beweis erbringen, dass seine Wagen die engsten Kurven in einem Zug befahren konnten. Man erzählt sich, dass Saurer am Auftrag interessiert, einen eigenen Baurupp mit Pickeln und Schaufeln unter der Leitung des Finanzdirektors nach Splügen beordert hätte, um zu spitze Kehren nötigenfalls zu vergrössern. Sachen gab es!!



Das war der Anfang der erfolgreichen Zusammenarbeit des Automobildienstes der PTT mit den Schweizer Nutzfahrzeugherstellern. Diese Zusammenarbeit bestand – mit Ausnahme der Einsetzung von 28 Alfa Romeos 1948 bis 1957 – bis zur feierlichen Ablieferung des 100. RH-Chassis an die Post. Inzwischen kamen ab 1973 die ersten «Fremden» in die Postgaragen.

*Quellen:*  
 PTT-Museum  
 Rentsch: 80 Jahre Postauto  
 Friedrich v. Martini  
 Bretscher: Von der Postkutsche zum Postauto  
 Kroning: Ab die Post

Wer sich für die letzten SAURER-Aktivitäten im Busbau interessiert, kann das in meinem 24 seitigen Bericht lesen.

Der Bus-Bau bei Saurer

Vom 2H, V2H über den 3DUK, 5DUK

Bis zu den letzten an die PTT gelieferten 5DUK und 3DUK

Die Wiederaufnahme der Bus-Fertigung mit Komponenten von Leyland DAB

Bis zum krönenden Abschluss mit dem RH und dem SH



... und das war der krönende Abschluss - mit einem guten Bild

## Hoher Besuch im Saurer Museum

Text und Foto: Ruedi Baer

Für einmal nicht regieren, sondern zuhören: Hans Stacher und Ruedi Baer zeigen den hohen Regierungsrätinnen und -räten, den ehemaligen Regierungsrätinnen und -räten sowie deren Partnern das Saurer Museum. Regierungspräsident Martin Klöti, unser Schirmherr, hatte eingeladen. Am schönen Nachmittag des 9. Mai 2017 holten wir mit dem Museums-RH-Postauto die fröhliche Schar nach Arbon, dort zeigten Sepp Hess die Stickmaschinen, Hans Stacher die Weberei und der Präsi die Geschichte sowie den Bereich Nutzfahrzeuge. Nach einem kleinen Umtrunk gings aufs Schiff und nach Langenargen ins Schloss.



Im Bild mag man erkennen, v.l.n.r.: alt RR Stöcklin, RR Mächler, alt RR W. Haag, dann rechts von Ruedi Baer die beiden RR Stefan Kölliker und Bruno Damann.