

Mit dem Postauto über die Schweizer Alpen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **1 (1927)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780880>

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

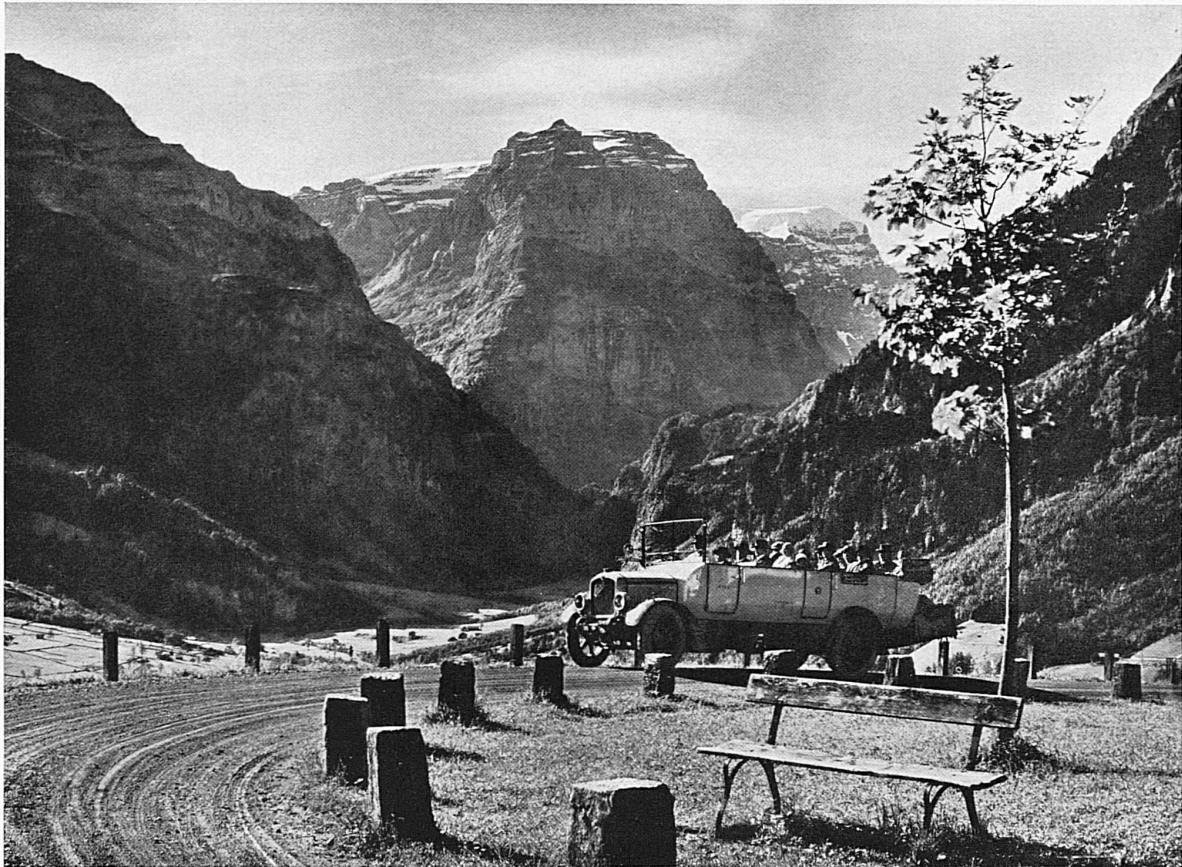
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

MIT DEM POSTAUTO ÜBER DIE SCHWEIZER ALPEN

Die Alpen haben auch in der Geschichte des Verkehrs immer eine besondere Rolle gespielt. Sie waren bis in die neuere Zeit hinein der Wall, der den Süden vom Norden trennte, die Völkerscheide Europas.

Als vor mehr als 2000 Jahren Hannibal mit seinem afrikanischen Heere die Alpen bezwang, verlor der kühne Eroberer mehr als die Hälfte davon in den Schluchten und an den Hängen des Kleinen St. Bernhard.

sich langsam auf den fast verwehten Spuren der Römerpfade Kaufleute in die Wildnis der Berge, um das «köllische» Tuch gegen die feine Seide der Lombardei einzutauschen. Ihnen folgten die Boten der Klöster und Bischöfe des heiligen römischen Reiches, dann deutsche Kaiser mit Heeresmacht, Gelehrte und Pilger, die, den Schrecken der Wildnis trotzend, dem Lande deutscher Sehnsucht entgegenzogen. Für die Schönheiten der Natur



Über den Klausenpass / Passage du Klausen

Phot. Spreng, Basel

Den gleichen Schrecken wie die Truppen des grossen Puniers mögen auch die römischen Kohorten empfunden haben, die nach der Niederlage des tapfern Suevenfürsten Ariovist durch die Eiswüsten über den Septimer und Julier zur Festigung römischer Macht an den Rhein entsandt wurden. Aber die Römer schreckten in der Folge ebensowenig vor den Bergmassen der Alpen zurück wie vor den asiatischen und afrikanischen Sandwüsten, und Tausende von Sklaven und in die Abhängigkeit gezwungener Bergbewohner bauten in härtestem Frondienst jene berühmten Alpenpfade, deren Spuren heute noch an vielen Orten zu finden sind.

Als dann die römische Macht zerbrochen am Boden lag und mit ihr auch die Bergstrassen zerfielen, wagten

waren sie alle noch wenig empfänglich, und so ist in den alten Chroniken nur von den Strapazen der Reisen, von Lawinen, bösen Wassern, Wegelagerern und schröpfungenden Wirten zu lesen.

Als mit dem Erstarken des Bundes der Eidgenossen die Verkehrsverhältnisse sicherer wurden und die zunehmenden Kriegszüge der Schweizer einen Ausbau der Saumwege brachten, begann ein reger Warenverkehr über die Alpen. Überall entstanden Säumereien und Hospize, und auf schwankenden Maultierrücken wurden grosse Gütermengen über das böse «Gebürg» geschafft. Denn alle diese Pfade waren nicht fahrbar, und erst Napoleon liess in den Jahren 1801 bis 1807 die Simplonstrasse so bauen, dass sie auch für Kanonen fahrbar

wurde. Die jetzigen Alpenstrassen sind erst im 19. Jahrhundert entstanden, als der Ausbau der Brennerstrasse die Schweizer eine Abwanderung des Verkehrs befürchten liess.

Verhältnismässig kurze Zeit nach der Erstellung der mit grossem Aufwand an Geld und Mut gebauten Alpenstrassen traf diese aber ein schwerer Schlag. Durch den Gotthard wurde der Schienenstrang gelegt, und dieser riss den ganzen Verkehr an sich, der früher über den Gr. St. Bernhard, den Simplon, den Gotthard und über die bündnerischen

Bergpässe gegangen war. Dann trat an die Stelle des Handelsverkehrs der Tourist. Mit dem Bau der Strassen über die Alpen war diesen nicht nur der grösste Teil ihres Schreckens genommen worden, sondern es wurde gleichzeitig ihre Schönheit erschlossen und auch jenen zugänglich gemacht, die nicht in frecher Gottversuchung, sondern in aller Bequemlichkeit der Natur im Hochgebirge ihre Geheimnisse ablauschen wollten. Eine neue Epoche blühte heran, die Zeit der Postkutschenpoesie. Vom Grosse St. Bernhard bis zum Ofenpass liefen große, stattliche Kaleschen über die Bergstrassen; Um-

spannstationen und Hotelbauten entstanden, und das fröhliche Treiben eines lebhaften Fremdenverkehrs erfüllte die einsamen Hochtäler. Aber auch diese Herr-

lichkeit dauerte nicht lange; denn die immer mehr überhandnehmenden Alpenbahnen verdrängten die Postwagen, die neu herangewachsene Generation hatte keinen Sinn

mehr für Pferdegetrappel und Posthornklang. Die Bergstrassen begannen zu veröden.

So lagen die Dinge zu Beginn des grossen Krieges. Während aber in der folgenden Zeit der aus der Ebene heraufgetragene dumpfe Schall der Kanonen sich an den Felswänden der Alpen brach, begann sich dort ein neuer Verkehr zu entwickeln. Kolonnen starker Lastautomobile knatterten mit ihrer kriegerischen Last zu den

hochgelegenen Stellungen der Hüter schweizerischer Neutralität empor, und wo wenige Jahre vorher noch der Pfiff spielender Murmeltiere das Herannahen einer Gefahr angezeigt hatte, zerriss jetzt das schrille Signal der Motorpfeifen die stille Hochgebirgsluft.

Doch wie seit Jahrhunderten kriegerische Erfordernisse wegbahnende Vorläufer friedlichen Verkehrs geworden waren, so gewann auch jetzt die in der Kriegszeit gesammelte Erfahrung einen friedlichen Ausdruck. Die schweizerische Postverwaltung, einsehend, dass

ihre Kutschen wohl noch für Museen und für Jahrhundertfeiern, nicht aber mehr für den Reiseverkehr geeignet seien, erwarb eine grössere Zahl der Militärlastauto-



Im Wallis. Siders-Ayer / En Valais. Sierre-Ayer



*Fahrt über den Splügen. Dorfplatz Andeer
En route pour le Splügen. Place du village à Andeer*

Phot. Steiner, St. Moritz

mobile und baute sie in bequeme Aussichtswagen um. Schon 1919 verkehrten die ersten dieser Gesellschaftswagen auf der Simplonstrasse und zum Kurort Waldhaus Flims, und im Jahre 1920 folgten Motorposten auf der Splügen- und Lenzerheidestrasse. Eine neue Zeit des Verkehrs brach an. Wo ein Jahrzehnt früher ein paar müde Rösslein den leeren Wagen bergan gezogen hatten, vermochten jetzt die stolzen gelben Kraftwagen die Zahl der Reiselustigen kaum mehr zu fassen. Dem Netz der Alpenposten fügten sich daraufhin Jahr für Jahr neue Linien über den Grosse Sankt Bernhard, die Grimsel, Furka, Oberalp, den Gotthard, Klausen, Bernhardin, Lukmanier, Julier, Maloja, Flüela und in zahlreiche Nebentäler an, und jetzt gibt es ausser dem Albula keine fahrbare Alpenpaßstrasse mehr, die nicht von den Postautomobilen befahren wird.

So einfach aber, als es den Anschein hat, ging die Automobilisierung des Reiseverkehrs auf den Alpenstrassen doch nicht vor sich, denn die vorher für die Kühnheit ihrer Anlage und die Musterhaftigkeit ihres Ausbaues berühmten Strassen eigneten sich nicht ohne weiteres für die neue Betriebsart. Dies zeigten schon im Herbst 1920 die mit umgebauten Armeefahrzeugen vorgenommenen Probefahrten auf der Furka- und Bernhardinstrasse, und besonders auf der letzteren war es eine ungemütliche Sache, die über siebzig engen Kehren befahren und oft am Rande eines Abgrundes mehrmals hin und her lavieren zu müssen. Doch auch dieses Hindernis wurde durch die Erstellung besonderer Fahrzeuge bewältigt, und im Winter 1920/21 baute Saurer jenen mit Recht berühmt gewordenen Alpenwagentyp, der trotz seines Radstands von 4150 mm zur Verblüffung der in den engen Kehren steckenbleibenden Privatautomobilisten diese mit spielender Leichtigkeit in einem Zuge nimmt. Auch sonst zeigte sich noch manches Häklein, das nicht gar leicht zu überwinden war. Obgleich die ersten Wagentypen bereits Motoren von 45 PS besaßen, erwiesen sich diese in der Folge als zu schwach, um bei jeder Witterung und auf allen Steigungen in der dritten Übersetzung durchzukommen. Der moderne Reisende wünscht aber auch auf den Bergstrassen kein Schnecken-tempo, und so wurden die älteren Wagen auf eine höhere Motortourenzahl unter Verwendung von Aluminiumkolben umgebaut, während die neuen Fahrzeuge von Anfang an eine Motorstärke von 60 PS besitzen. Mit dieser nimmt der Wagen vollbesetzt Steigungen bis zu 12 Grad auch bei nasser Strasse im dritten Übersetzungsgang. Die Sicherheit der Fahrt wird durch sehr starke Bremsen, darunter eine Motorbremse, gewährleistet. Dass heute alle Fahrzeuge auf Luftreifen laufen, braucht wohl nur noch nebenbei erwähnt zu werden.

Gegenwärtig verfügt die schweizerische Postverwaltung über rund 100 Alpenwagen, die sich in der Bauart und in der Ausrüstung der Chassis gleich sind, so dass der Reisende auf jeder Alpenstrasse denselben Wagentyp und dieselbe Bequemlichkeit vorfindet.

Aber mit der Schaffung dieses Einheits-Alpentyps waren die Schwierigkeiten des Betriebs noch nicht überwunden. Denn auch heute noch lassen die Berge trotz Kunststrassen und fortgeschrittener Technik nicht

mit sich spassen. Im Frühjahr donnern gelegentlich mächtige Lawinen zu Tal, verschütten die Strassen und reißen ganze Teile weg. Da müssen die gewaltigen Schneemassen weggeschafft werden, und oft bleibt das Graben eines Tunnels durch den Schnee die einzige Möglichkeit, um durchzukommen. Nach der Betriebseröffnung im Sommer besteht allerdings keine Lawinengefahr mehr, und durch Verbauungen hat man die Strassen auch gegen Steinschlag gesichert. Trotzdem führen alle Postwagen Pickel, Schaufeln und Beile mit, um im Notfall sofort eingreifen zu können.

Die Technik hat im Automobilwesen Grosses geschaffen. Staunend vernimmt man von den Leistungen der Kraftwagen in den Wüsten und Steppen, in Eis und Schnee. Staunend verfolgen auch jährlich Tausende den Lauf der Rennautomobile, die mit Schnelligkeit an den vom Donner der Motoren und vom Heulen der Kompressoren widerhallenden Felswänden vorbei die steile Klausenstrasse mit ihren zahllosen Kehren hinaufrennen. Aber grösser ist die Leistung der Technik gewesen, als sie jene im Dienst der Allgemeinheit stehenden Nutzfahrzeuge schuf, die in ihrer Edelmacht als Alpenwagen während mehreren Monaten tagtäglich die Alpenstrassen befahren, die jeden Tag drei bis vier mal Höhenunterschiede bis zu 1500 Meter überwinden und die in der Hand kundiger, nüchterner Lenker Hunderttausenden von genussfrohen Menschen jene Herrlichkeiten der Natur vermitteln, die nur die Hochalpen zu bieten vermögen.

Die Zeit, wo die Alpen den Schrecken der Menschheit bildeten, ist vorbei wie die Zeit der Postkutschenpoesie. An ihre Stelle ist aber die Poesie der Technik getreten, und es ist immer ein froher Anblick, wenn bunte Mengen glücklich lachender Menschen ein halbes Dutzend und mehr der gelben Wagen füllen und diese in sicherer Fahrt den Berghöhen zustreben, in weiter Ferne, kleinen Raupen gleich, hinter einer Bergwand verschwinden, und, wie als Abschluss einer Vision glücklicher und sorgenfreier Tage, ein Lüftchen den harmonischen Klang des Post-Dreiklangsignals herüberträgt. Also wieder Poesie!

*

DIE «SESA»

hat bis jetzt mit 110 Camionneurfirmen Verträge abgeschlossen. Mit Ausnahme des Platzes Solothurn konnte überall eine Einigung zwischen der neuen Gesellschaft und den bisherigen Camionneuren erzielt werden. Um den Spediteuren entgegenzukommen, hat sich die «Sesa» verpflichtet, auf internationale Transporte zu verzichten. Zur Rückgewinnung des Verkehrs werden besondere Abkommen mit den privaten Transportanstalten getroffen. Die Zahl dieser Abkommen hat bereits eine beträchtliche Höhe erreicht und umfasst ziemlich bedeutende Transporte. In vielen Fällen sind Tarifreduktionen zugestanden worden.

*