

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 52 (1979)

**Heft:** 7: Auf dem Dachfirst Europas : ein Streifzug längs der Kontinentalwasserscheide = Au faîte de l'Europe : le long de la ligne continentale de partage des eaux = Sulla cresta del tetto d'Europa : un' escursione lungo lo spartiacque continentale = On the rooftop of Europe : a journey along the continental watershed

**Artikel:** Das Postauto auf Europas Dachfirst = Au faîte de l'Europe en automobile postale

**Autor:** Gartmann, Joos

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-774917>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Das Postauto auf Europas Dachfirst / Au faite de l'Europe en automobile postale

Wo erklimmt oder überquert das Postauto die grosse Wasserscheide? Beginnen wir im Westen, beim *Col des Mosses*, der von Château d'Ëx im Pays d'Enhaut nach Le Sépey führt. Manche wollen ihm den Status eines Passes nicht recht gönnen; das sei schon eher eine gutbürgerliche Strassenverbindung, mit mässigen Höhenunterschieden, ohne alpine Merkmale und ganzjährig ohne besondere Schwierigkeiten befahrbar. Das Postauto fährt übrigens von Le Sépey weiter in den Kurort Leysin. Vom Hotel- und Villen-Dorf Gstaad aus überquert der gelbe Wagen den Alpenkamm über den *Col du Pillon*, der mit 1546 m ü. M. nur 100 Meter höher liegt als der Col des Mosses, und stellt in Les Diablerets den Anschluss an die Bahn nach Aigle her.

Von der Walliser Hauptstadt Sitten aus kann man mit dem Postauto den Weg auf zwei Pässe abkürzen: Der *Sanetschpass* wird sogar um wenigstens überschritten, denn der Stausee – Endpunkt der Fahrt – liegt auf der andern Seite des Passes. Der steile Abstieg nach Gsteig bei Gstaad ist berggewohnten Fussgängern vorbehalten. Die Fahrt zum *Rawilpass* hingegen, der (ebenfalls für Fussgänger) nach Lenk hinüberführt, endet unterhalb der Passhöhe, und zwar auch bei einem Stausee.

Nun folgt ostwärts eine grosse Lücke, die sich beim Betrachten der Landkarte von selber erklärt. Erst im Anschluss an die von ewigem Schnee bedeckten Riesen der Jungfrau-, Aletsch- und Finsteraarhorn-Massive folgt wieder ein tiefer Gelände-Einschnitt mit dem 2165 m hohen *Grimselfpass*, der Meiringen mit Gletsch verbindet. Gleich als Fortsetzung folgt zur Abwechslung nicht eine Nord-Süd-, sondern eine West-Ost-Verbindung, der 2431 m hohe *Furkapass*, der das Einzugsgebiet der Rhone von jenem der Reuss scheidet. Am Endpunkt der Furka-Postkurse, in Andermatt, steht bereits wieder ein Postauto bereit. Es führt über den berühmten *Gothardpass* ins Tessin, nach Airolo.

Nicht nur Wasserscheide, sondern auch Sprachscheide ist, wie noch so mancher Alpenübergang, auch der von Disentis ins tessinische Val Blenio führende *Lukmanierpass*, mit nur 1916 m Höhe ein bemerkenswert niedriger Einschnitt im Alpenkamm. Weiter östlich folgt der in den Gemarungen Graubündens verbleibende *Bernhardin*, berühmt geworden durch seinen Tunnel und die Postauto-Schnellverbindung zwischen den Kantonshauptorten Chur und Bellinzona. Wer Musse hat, lasse sich jedoch die Zeit nicht reuen: er benütze sommersüber einen der über den landschaftlich ausserordentlich reizvollen Pass führenden Kurse. Am *Splügenpass* (2113 m) rückt die Landesgrenze bis an die Wasserscheide heran: der längere Teil der Passstrasse liegt bereits auf italienischem Gebiet. Und im folgenden Grenzabschnitt drängt sich Italien sogar über die Wasserscheide hinweg: Das italienische Val di Lei sendet seine Wasser über den Averserrhein dem Norden zu. Der *Julier* mit seinen 2284 m und der noch um hunderte Meter höhere *Flüela*, zwei traditionsreiche und für das Engadin lebenswichtige Übergänge, schliessen unsere Übersicht ab, wobei beizufügen ist, dass die Postautokurse über den Julier auch während der Wintersaison verkehren.

Joos Gartmann

A quels endroits l'automobile postale gravit-elle ou franchit-elle la grande ligne de partage des eaux? Commençons à l'ouest par le col des Mosses qui relie Château-d'Ëx dans le Pays-d'Enhaut au Sépey. Certains lui contestent le droit à l'appellation de «col»; il s'agirait plutôt d'après eux d'une simple liaison routière pour conducteurs du dimanche, avec des différences d'altitude modérées, sans véritables caractéristiques alpines, et praticable toute l'année sans difficultés particulières. D'ailleurs l'autocar postal continue sa route depuis Le Sépey jusqu'à la station de Leysin. A partir de la station hôtelière et résidentielle de Gstaad, le car postal jaune franchit la crête alpestre par le col du Pillon qui, à l'altitude de 1546 mètres, est situé cent mètres plus haut que celui des Mosses; il rejoint aux Diablerets la correspondance avec le chemin de fer d'Aigle.

De Sion, le chef-lieu du Valais, on peut avec l'automobile postale abrégé l'itinéraire vers deux cols: le col du Sanetsch est même légèrement dépassé puisque le lac du barrage, au terminus de la course, est situé de l'autre côté du col. La descente abrupte sur Gsteig, près de Gstaad, est réservée aux excursionnistes entraînés à la marche en montagne. En revanche, l'excursion (exclusivement pédestre) au col du Rawil, qui conduit à La Lenk, aboutit en deçà du sommet du col, mais également à proximité d'un barrage.

Plus à l'est commence maintenant une grande lacune, qu'un regard sur la carte suffit à expliquer. Ce n'est que dans le prolongement des géants aux neiges éternelles que sont les massifs de la Jungfrau, de l'Aletschhorn et du Finsteraarhorn que s'ouvre de nouveau, à 2165 m, la profonde échancre du col du Grimsel qui relie Meiringen à Gletsch. Presque aussitôt suit une liaison, non plus entre le nord et le sud, mais entre l'est et l'ouest: le col de la Furka, à l'altitude de 2431 m, qui sépare le bassin hydrographique du Rhône de celui de la Reuss. Au terminus des courses postales de la Furka, à Andermatt, un nouveau car postal est prêt au départ. Il conduit par le célèbre col du Gothard à Airolo dans le Tessin, canton de langue italienne. Comme bien des autres passages alpins, le Lukmanier, un col peu élevé qui franchit la crête des Alpes à seulement 1916 mètres d'altitude entre Disentis et le val Blenio dans le Tessin, constitue une ligne de partage non seulement des eaux mais aussi des langues. Plus à l'est suit, encore sur territoire grison, le Bernhardin, célèbre par son tunnel et sa liaison postale rapide entre les chefs-lieux de canton Coire et Bellinzona.

Au Splügen (2113 m), la frontière territoriale se rapproche beaucoup de la ligne de partage des eaux: la partie la plus longue de la route du col se trouve déjà sur sol italien. Dans le secteur frontalier ultérieur, l'Italie empiète même sur la ligne de partage des eaux. En effet, le val di Lei italien envoie ses eaux vers le nord par le Rhin d'Avers.

Le Julier, à 2284 m, et la Flüela, de cent mètres plus élevée – ces deux importantes voies de passage historiques de l'Engadine – terminent notre bref aperçu, mais nous n'oublions pas de mentionner encore que sur le Julier, les autocars postaux continuent à circuler également pendant toute la saison d'hiver.

## Sankt Gotthard – Vom Saumpfad zur Autobahn

Der Gotthard, sagenumwobene Felsbarriere zwischen Nord und Süd, galt bis zum Beginn des zwölften Jahrhunderts als unüberwindlich. Erst damals wagte sich der Mensch in diese rauhe, unwirtliche Gegend vor, begann er, den Dachfirst Europas zu erklettern. Heute hat der 2100 Meter hohe Alpenübergang all seinen Schrecken verloren. Wo früher Mensch und Tier auf steilen, schmalen und gefährlichen Saumpfadern mühselig schwere Lasten schleppten, befördern heute hochpferdige Motoren auf breiten Strassen das Tausendfache an Gewicht.

Zwischen dem Saumpfad von gestern und der Autobahn von heute liegen mehr als 800 Jahre bewegter Verkehrsgeschichte. Der unaufhaltsame Aufstieg der Gotthardroute zur schnellsten und direktesten Nord-Süd-Verbindung begann in der ersten Hälfte des zwölften Jahrhunderts, als es den Urnern gelang, die wilde Reusschlucht, die Schöllenen, zu bezwingen. Von da an begann der Güterstrom in immer stärkerer Masse über die Alpen zu fliessen. Anfänglich waren es Urner, Ursner und Liviner Säumer, die auf dem Rücken von Pferden und Ochsen Waren über den Berg beförderten. Später richteten rührige und weitsichtige Geschäftsleute aus dem Unterland regelmässige Postverbindungen ein, die vorerst allerdings auch noch zu Fuss oder zu Pferd ausgeführt wurden. 1817 schlug dann die Tessiner Regierung vor, eine Fahrstrasse über den Gotthard zu bauen; ein Vorschlag, der bereits zwölf Jahre später in die Tat umgesetzt war. Damit war auch

hier die Zeit der Postkutschen gekommen. 1834 wurde ein wöchentlich dreimaliger Posttransport zwischen Flüelen und Bellinzona eingeführt, ab 1842 verkehrte ein von fünf Pferden gezogener, mit drei Abteilen versehener Postwagen einmal täglich zwischen Flüelen und Camerlata, einem Vorort von Mailand. Für diese Fahrt wurden genau 23 Stunden benötigt. Als am Neujahrstag des Jahres 1882 am Fuss des Gotthardes zwischen Göschenen und Airolo der Eisenbahntunnel dem Betrieb übergeben wurde, begann sich droben auf dem Berg die Epoche der motorlosen Personen- und Warentransporte rasch ihrem Ende zuzuneigen. 1922 begab sich der letzte Postillon vom Sankt Gotthard in den Ruhestand. Er wurde durch einen Chauffeur, sein Fünfspänner durch ein Postauto ersetzt.

Der immer stärkeren privaten Motorisierung zum Trotz sind die gelben Postautos auch heute noch auf der Gotthardstrasse anzutreffen. Sie transportieren allerdings nicht mehr Könige, Dichter und Handelsleute vom rauhen Norden in den sonnigen Süden; die Nachfahren der legendären Gotthard-Postkutschen haben vielmehr die Aufgabe, Touristen und Ausflügler aus dem Unterland rasch, bequem und sicher auf Europas Dachfirst zu bringen. Dorthin, wo trotz Motorengerumm und Benzindüften immer noch ein Hauch von Lederzeug, Stall und Pferden zu wehen scheint.

Hans Grossmann