

REISEPOST

UNTERWEGS MIT KUTSCHE UND POSTAUTO

DOKUMENTATION FÜR LEHRPERSONEN





VORWORT

Liebe Kolleginnen und Kollegen

Die vorliegende Dokumentation «Reisepost – Unterwegs mit Kutsche und Postauto» soll Ihnen dienen, einen Museumsbesuch mit der Klasse vorzubereiten. Das Thema kann so **für alle Schulstufen** aufbereitet werden.

Die Dokumentation ist in drei Teile gegliedert:

Im **ersten Teil** finden Sie informative Texte, historische Quellen und zahlreiche Abbildungen rund um die Themen «Pferdepost» und «Postauto». Dieser Teil liefert Ihnen und Ihren Schüler/innen viele Informationen, die im Unterricht oder beim Museumsbesuch vor den Originalobjekten eingebracht werden können.

Der **zweite Teil** bezieht sich auf Ausstellungsobjekte und Installationen der permanenten Ausstellung «Abenteuer Kommunikation» im 1. Obergeschoss des Museums.

Die Materialien im **dritten Teil** der Dokumentation sind ein Sammelsurium von Kopiervorlagen und konkreten Aufträgen, mit knappen didaktischen Kommentaren versehen.

Weitere Informationen erhalten Sie auf unserer Website www.mfk.ch.

An der Dokumentation haben folgende Personen mitgearbeitet, denen **Dank** gebührt:

Karl Kronig, Sammlungskurator Postgeschichte und stellvertretender Direktor des MfK

Rolf Wolfensberger, Sammlungskurator der fotografischen Sammlung des MfK

Urs Klopstein, Fachdidaktiker der PH Bern

Hannes Saxer, Grafikatelier Saxer, Muri b. Bern (www.parkweg.ch)

Ein spezieller Dank geht an Marco Zemp, Leiter der PostDoc, dem Schulservice der Schweizerischen Post – www.post.ch/postdoc.

Museum für Kommunikation, 1. Juni 2006

Gallus Staubli, Leiter Bildung & Vermittlung

INHALT

DIE PFERDEPOST	3
Anfänge in der Schweiz	3
Die hohe Zeit der Pferdepost	5
Eröffnung des Gotthard-Eisenbahntunnels	5
Tarife	5
Begriffe rund um die Pferdepost	6
Postillon und Kondukteur	7
DIE ANFÄNGE DES POSTAUTOS IN DER SCHWEIZ	8
Das Ende der Pferdepost	8
Das Postauto erobert die Alpen und die Landstrassen	9
Umstellung von der Pferdepost auf das Postauto	9
VON DER KUTSCHE ZUM GELENKBUS	10
Die ersten Omnibusse	10
Technische Verbesserungen	10
DER POSTAUTOBETRIEB	11
Regiebetrieb und Postautounternehmerbetrieb	11
Tarife	11
Fahrpreise Reisepost 1905 bis 2006	11
DER POSTAUTOALLTAG	13
Im Postauto unterwegs	13
Aussicht und frische Luft	14
Das Alltagsverkehrsmittel	14
BERN – DETLIGEN	15
Was so alles dazu gehörte	16
THISIS – HEINZENBERG	17
OBJEKTE IM MUSEUM FÜR KOMMUNIKATION	20
Pferdepost	20
Postauto	26
MATERIALIEN FÜR DEN UNTERRICHT	31
7x Poesie und 2x Prosa	32
Hauptpoststrassen der Schweiz um 1850	40
Zwei Ausmalbilder	42
AUS DER «POST-WERKSTATT FÜR DIE MITTELSTUFE»:	44
Fahrplanlesen	44
Geschichte des Postautos	48
Postkutschensignale	52
Signale im öffentlichen Verkehr	53
Erlebnis Postauto (Bildergeschichte)	56
Lernkontrolle	57
STATISTISCHES	59
LITERATURHINWEISE	71



DIE PFERDEPOST

ANFÄNGE IN DER SCHWEIZ

1711 richtete die **Fischerpost** in Bern einen Postwagenkurs Bern – Basel ein, der aber mangels Erfolg bald wieder eingestellt wurde. Mehr Erfolg war dem Berner Unternehmen mit seinem 1735, zusammen mit der Zürcher Kaufmannspost, eröffneten Postwagenkurs Bern – Zürich beschieden. In kurzen Abständen folgten weitere Kurse zwischen den Städten im Mittelland.

Eng sind sie gewesen, diese Kutschen, mit harten Bänken, und trotz der Federung wahre Rumpelkisten. Wolfgang Amadeus **Mozart** klagt 1780, er habe – auf einer Fahrt von Salzburg nach München – die ganze Nacht kein Auge zugetan: «Dieser Wagen stösst einem doch die Seele heraus! Und die Sitze! Hart wie Stein!» Um seinen Hintern – so schreibt er an seinen Vater – zu schonen, habe er sich auf den Händen abgestützt. (DECKART)



DER SCHWEDISCHE ROMANTIKER PER DANIEL AMADEUS ATTERBOM BESCHREIBT IN EINEM BRIEF EINE REISE NACH BERLIN IM JAHRE 1818 SO:

«Willst Du Dir einen klaren Begriff vom Postfahren machen, dann betrachte das folgende kleine Bild: Man wird in einen ungeheuren, mehrsitzigen Wagenrumpf gepackt, der bedeckt, aber sonst in jeder Hinsicht unbequem ist, zusammen mit einer Menge Personen von allen möglichen Sinnesstimmungen, Ständen, Vermögen, Jahren und beiderlei Geschlechts; Menschen, die man hier zum ersten Male in seinem Leben sieht und zum grösseren Teile sicherlich nie wieder zu sehen bekommt. In dieser Weise wird man ganz piano von vier phlegmatischen Pferden fortgezogen, von denen das eine die Ehre hat, auf seinem Rücken einen livreegeschmückten Lümmel zu tragen, der den Titel Schwager führt und unaufhörlich mit einer himmelstürmenden Fuhrmannspeitsche in der Luft herumknallt, ohne dass deshalb die Reise auch nur im geringsten schneller ginge.»

(DECKART, 1979)

IN DIESEN GEDICHTEN TÖNT ES ANDERS:

Lustige Postfahrt

Wir fuhren allein im dunkeln
Postwagen die ganze Nacht;
Wir ruhten einander am Herzen,
Wir haben gescherzt und gelacht.

Doch als es Morgen tagte,
mein Kind, wie staunten wir!
Denn zwischen uns sass Amor,
der blinde Passagier.

HEINRICH HEINE, 1797–1856

Postillon

Ein Postknecht will ich werden,
Mit Stiefel und Sporn,
Dann fahr ich mit vier Pferden
Und hab ein goldnes Horn.

Dann kann ich traben und reiten,
Die Peitsche in der Hand,
Hinaus nach allen Seiten,
Hinein in alle Land.

F. GÜLLER, UM 1820



Oft erreichten auch nach 1800 die Kutschen kaum Schrittgeschwindigkeiten und so ist in den Reiseberichten immer wieder zu lesen, dass den Fahrgästen die Zeit zu lang wurde und sie es vorzogen, auszusteigen und vor (!) der Kutsche herzuwandern.

SO SCHREIBT JOHANN
GOTTFRIED SEUME:

«Wir zahlten gut und fuhren schlecht und wären noch schlechter gefahren, wenn wir nicht zuweilen eine der schlimmsten Strecken zu Fusse gegangen wären.»
(DECKART, 1979)

In der Regel mussten sich Reisende schriftlich oder mündlich bis eine Stunde vor Abfahrt des Kurses anmelden und den Fahrpreis bezahlen. Name, Reiseziel und Fahrtaxe wurden notiert. Die Vergebung der Plätze erfolgte in der Reihenfolge der Anmeldung.

In vielen Fällen war das Platzangebot einer Kutsche zu klein. **Beiwagen**, in der Regel vor dem Hauptwagen fahrend, nahmen die überzähligen auf. Wenn nur eine Person zuviel war, musste der Kondukteur diesem seinen Platz abtreten und sich auf dem Bocksitz neben dem Postillon niederlassen.

EIN POSTHALTER AM ALBULAPASS BERICHTET:

«Beim Plazieren der Fahrgäste gab es ab und zu unangenehme Auseinandersetzungen, und alle Wünsche konnten nicht immer erfüllt werden. An einem Sonntag hatten wir Hochbetrieb. Die nötigen Fuhrwerke waren rechtzeitig bereitgestellt worden. Schliesslich hatten noch ein älteres englisches Ehepaar und drei junge Deutsche, zwei Fräulein und ein Bursche, keine Plätze eingenommen. Zur Verfügung standen noch: 1 Rückwärtssitz in einem Sechsplätzer und ein leerer Vierplätzer. Beide Parteien wollten sich, trotz eifrigem Zureden meinerseits, nicht trennen. Schliesslich erklärte der Engländer, er sei bereit, den Rücksitz im Sechsplätzer einzunehmen, wenn ich ihm garantieren könne, dass seine Frau im Vierplätzer «vorwärts» fahren könne, da sie das Rückwärtsfahren nicht vertrage. Diese Zusicherung habe ich ihm dann sofort gegeben und er ist eingestiegen und der Sechsplätzer ist abgefahren. Kaum war dies geschehen, so sassen die drei Deutschen im Vierplätzer und hatten die beiden Vorwärtssitze besetzt. Ich ersuchte sie, einen Platz für die Dame freizugeben, da ich ihr denselben versprochen hätte. Sie weigerten sich aber, dies zu tun. Als mein Zureden nichts half, befahl ich zwei Knechten, sofort einen anderen Vierplätzer aus der Remise zu holen, und dem Postillon, der fahrbereit auf dem Bock sass, die Pferde ab- und an den anderen Wagen anzuspannen, was rasch geschah. Die Deutschen sassen immer noch im pferdelosen Vierplätzer und rührten sich nicht, während die Engländerin in den zweiten, fahrbereiten Wagen eingestiegen war. Da alle Fuhrwerke schon längere Zeit abgefahren waren, drängte die Abfahrt sehr – denn die Fahrzeiten mussten immer eingehalten werden – weshalb ich die Deutschen vor die Alternative stellte: sofort umzusteigen, oder zurückzubleiben. Das wirkte dann und der Wagen konnte unter dem Gelächter der zahlreichen Zuschauer abfahren.» (FURGER, 1990)



DIE HOHE ZEIT DER PFERDEPOST

Im Jahre 1806 wurde als erster Alpenpass der **Simplon** für den Reisepostverkehr geöffnet. Die Angst hielt die Menschen noch von den furchterregenden Abgründen fern. Die Fahrstrasse am **Gotthard** wurde erst 1830 eröffnet.

Die Kantonsgrenzen behinderten eine dem Allgemeininteresse dienende Ausbreitung der Pferdepost: Zölle sowie Weg- und Brückengelder wurden erhoben.

Die **Eidgenössische Post** übernahm **1849** die 14 Kantonalposten. Der Betriebsablauf wurde dadurch wesentlich vereinheitlicht. Die Beförderung von Reisenden war anfänglich die wichtigste Aufgabe.

Im Verlaufe der 1850er Jahre verlor die Reisepost die einträglichsten Pferdepostkurse auf den Hauptstrecken des Mittellandes an die **Eisenbahn**. Die erste Eisenbahnlinie wurde 1847 zwischen Zürich und Baden eröffnet, die berühmte «Spanisch Brötlibahn». Allmählich wurden die Postkurse auf Nebenstrecken verdrängt.

Mit der Verkehrszunahme durch den aufkommenden Tourismus in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts fand die Reisepost ein breites Betätigungsfeld auf den grossen **Alpenpass-Strassen**. Den Höhepunkt bezüglich Wagenpark und Personalbestand erreichte die Pferdepost kurz vor dem 1. Weltkrieg.

ERÖFFNUNG DES GOTTHARD-EISENBAHNTUNNELS

IM «URNER WOCHENBLATT» ERSCHIENEN 1882 INSERATE, WELCHE DIE VERHÄLTNISSE IM URSERENTAL WIEDERSPIEGELN.

«Auswanderer nach Amerika. Billigste, solideste Beförderung durch die bestempfohlene Auswanderungs-Gesellschaft...». (ZURFLUH, 1982)

INNERT ZEHN JAHREN WANDERTE JEDER 20. URNER AUS. AM 14. JANUAR KONNTE MAN DIE FOLGENDEN ZEILEN LESEN.

«Das neue Jahr lässt sich in unserem Thale nicht gut an. Seitdem die Post unten durch fährt, ist's hier oben öde und leer geworden... Die Schlittknechte und Postillone sitzen hinter dem warmen Ofen, träumen von Schneestürmen und Lawinen des Gotthardpasses... Erst jetzt erkennen wir, wie viele Leute direkt oder indirekt durch die Gotthardpost Beschäftigung und Brod erhielten.» Schwarze Tücher, Zeichen der Trauer, wurden am Eröffnungstag im Mai 1882 unter die bunten Urner- und Schweizerfahnen gemischt. (ZURFLUH, 1982)

TARIFE

Trotz der Tarifvereinheitlichung und der Verbilligung der Fahrposttaxen ab 1849 war das Reisen auf den gelben Wagen besonders über längere Strecken ein **sehr teures Vergnügen**. 1850 kostete die Fahrt Basel – Lugano, Dampfschiffahrt eingeschlossen, im Coupé vorne 34 Franken (28.80 im Wageninnern). Dies entsprach etwa dem Monatsgehalt eines Posthalters. Sechs Franken kosteten ein paar Schuhe. Ab 1852 wurden pro Wegstunde (4,8 km) 65 Rp. bzw. 80 Rappen verlangt. Auf steilen Alpenstrecken betrug die Ansätze 1 Fr. bzw. 1.15 Fr. pro Wegstunde.



10-plätzig Postkutsche Nyon – St. Cergue
in voller Fahrt, um 1905.

BEGRIFFE RUND UM DIE PFERDEPOST

Banquette: Ein-, zwei- oder vierplätziger Hochsitz mit Klappverdeck hinten.

Beiwagen: Zusätzliche Wagen eines Pferdepostkurses, wenn der Hauptwagen bereits besetzt war.

Berline: Kutsche mit geschlossenem Wagenkasten, der sich oben nicht öffnen lässt.

Cabriolet: Kleine, meist zweiplätzig Kutsche mit Verdeck oder Vorderteil eines Wagens mit Verdeck.

Chaise: Kleine Kutsche mit offenem Verdeck.

Coupé: In grossen Kutschen geschlossenes, meist zweiplätziges Vorderabteil, in welchem die Reisenden nur in der Fahrtrichtung sitzen.

Diligence: Postwagen, aus dem Französischen.

Intérieur: Bei einem grossen Pferdepostwagen das mittlere Abteil mit 4 oder 6 Plätzen.

Landauer: Postwagen oder Abteil einer grösseren Kutsche mit Verdeck, das sich zurückklappen lässt.



POSTILLON UND KONDUKTEUR

Gerngesehen und eine imponierende Gestalt war der **Kondukteur**, Angestellter der Post.

Er begleitete die Postkurse, platzierte die Reisenden, kontrollierte die Billette und stand den Reisenden in allen Lagen mit Rat und Tat bei. Er musste Streitigkeiten schlichten und für die richtige Postvermittlung auf den Stationen sorgen. Er verkörperte die **Verwaltung** und war zugleich Vorgesetzter des Postillons. Später hatte der Kondukteur während der Fahrt auch noch die Telegrafleitungen zu kontrollieren. Er sass im Wageninnern, bei grossen Kutschen auf der Banquette oder – falls alle Plätze besetzt waren – neben dem Postillon.

Gleich von Anfang an wurden beide Männer uniformiert. Stramme Ordnung und **straffe Disziplin** zeich-

neten die Pferdepostbetriebe aus. Verfehlungen wurden mit scharfen Ordnungsbussen geahndet. Trat ein Postillon nicht vorschriftsgemäss oder unsauber gekleidet den Dienst an, so hatte er eine Busse von zwei bis vier Franken zu gewärtigen. Am schärfsten geahndet wurden Passagier- und Warenschmuggel sowie die Mitnahme regalpflichtiger Sendungen. Gesalzene Bussen gab es für Trunkenheit, Einkehren unterwegs, Pferdeschinderei, Nichtunterlegen des Radschuhs usw. Kursverspätungen, die sich nicht mit schlechten Fahrverhältnissen oder aussergewöhnlichen Vorkommnissen begründen liessen, unterlagen einem Abzug von 15 Rappen je verspätete Minute. 1892 betrug der Monatslohn eines Postillons 90 Franken.

Am Zügel der posteigenen Fuhrwerke sass der **Postillon**. Angestellt und besoldet wurde er vom Postpferdehalter. Diese waren Unternehmer, die von der Postverwaltung mit

dem Führen eines Postkurses gegen Entschädigung beauftragt wurden. Während die Postverwaltung die Kurswagen zur Verfügung stellte, waren die Postpferdehalter für Pferde und Beiwagen verantwortlich. Der Postillon hatte die Pferde stets vom **Bocksitz** aus zu leiten. Der Sitz neben ihm durfte an einen überzähligen Reisenden vergeben werden. Auf Bergstrecken war dies nicht gestattet. In Ortschaften mit Poststellen war es dem Postillon verboten, vor Wirtshäusern anzuhalten. Anfänglich war auch die Fertigkeit im Posthornblasen ausbedungen. Für gute Bläser gab es sogar noch Zulagen. Das **Posthorn** hatte dieser selber anzuschaffen. Die Postverwaltung lieferte einheitliche Schnüre dazu. Mit den Posthornsignalen konnte der Pferdewechselstation angekündigt werden, welche Art Post ankam und wie viele Pferde benötigt wurden. Mit der Einführung des Telegrafen ab Mitte des 19. Jahrhunderts verlor das Posthorn seine Bedeutung.



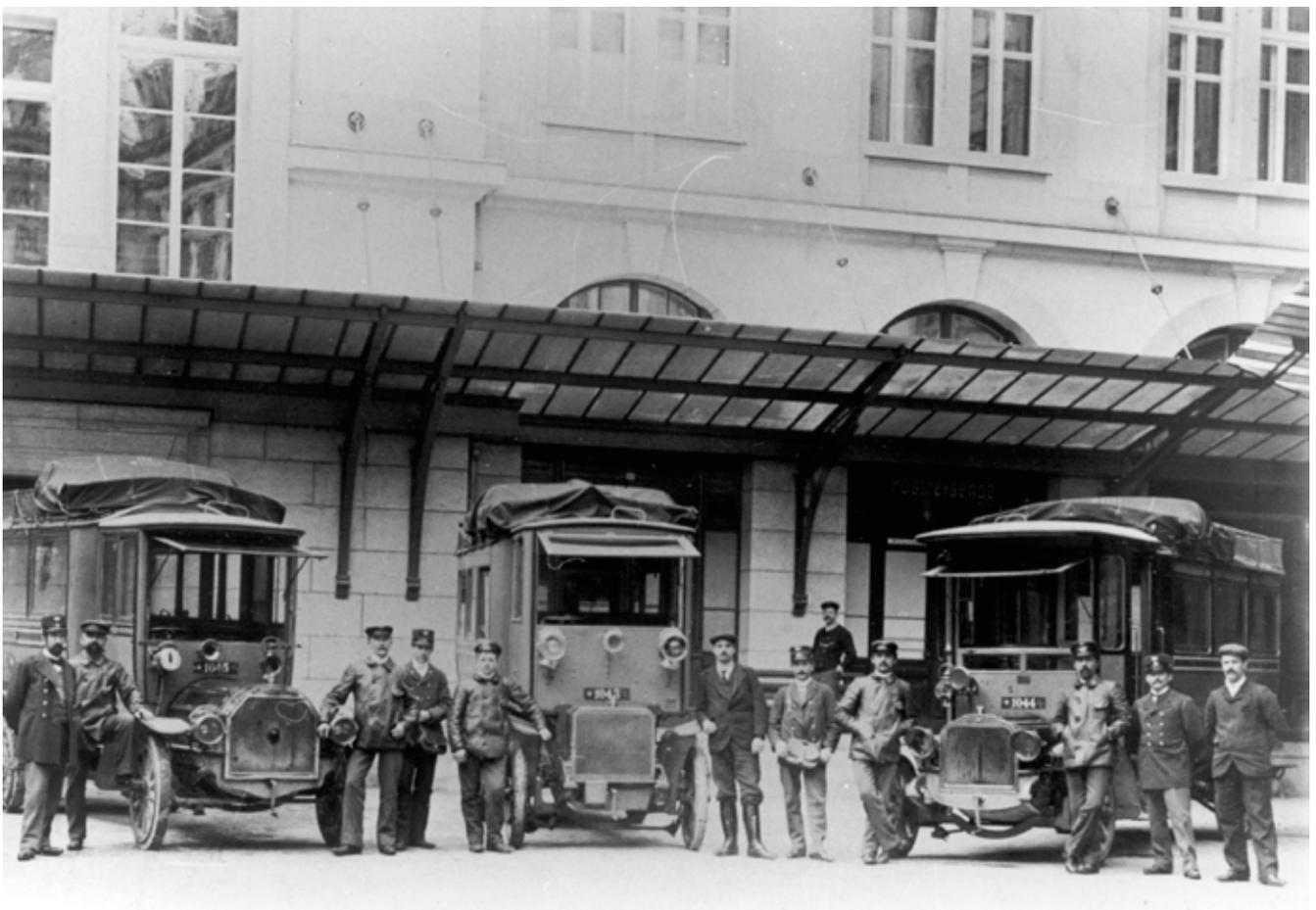
Postillon und Kondukteur auf dem Bocksitz.

DIE ANFÄNGE DES POSTAUTOS IN DER SCHWEIZ

DAS ENDE DER PFERDEPOST

Nach 1900 stiess die Pferdepost an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Die finanziellen Verluste nahmen von Jahr zu Jahr zu. Gefragt war eine bessere Alternative zur langsamen und teuren Postkutsche mit ihrer beschränkten Beförderungskapazität. Die Postverwaltung verhielt sich vorerst zurückhaltend. Sie erteilte Automobilgesellschaften Konzessionen, damit diese erste Erfahrungen sammeln konnten. Am **1. Juni 1906** nahmen die drei ersten schweizerischen Postautos den Betrieb auf der Strecke Bern – Detligen und ab 1. Oktober zwischen Bern und Papiermühle fahrplanmässig auf. Der Betrieb der beiden Linien war so unrentabel, dass man die Strecke Bern – Papiermühle 1909 wieder auf Pferdebetrieb umstellte und vorläufig keine neuen Postautolinien einführte.

Die drei ersten schweizerischen Postautos von 1906 im Hof der Hauptpost Bern.
Von links: Berna, Martini, Saurer.





DAS POSTAUTO EROBERT DIE ALPEN UND DIE LANDSTRASSEN

Die Erfahrungen im Kriegseinsatz führten zu leistungsfähigeren Fahrzeugen, wovon auch der Postautobetrieb profitieren sollte. Von den hundert **Armeelastwagen**, welche die Postverwaltung nach Kriegsende übernehmen konnte, wurden 61 Saurer grossteils zu Car alpin sowie 39 Berna und Martini zu Überlandomnibussen umgebaut. Der eigentliche **Durchbruch** erfolgte dann 1918 mit der Eröffnung der Strecke Nesslau – Wildhaus, die 1919 bis Buchs verlängert wurde. Die Frequenzen waren so gross, dass Personenanhänger zum Einsatz kamen. Mit der Strecke Reichenau – Flims und der ersten Passstrecke über den Simplon begannen 1919 die Postautos die Alpen zu erobern. Innert kürzester Zeit folgten weitere Passstrecken: San Bernardino (1920), Lenzerheide – Julier und Grimsel (1921), Furka, Oberalp, Col des Mosses (1922), sowie Maloja, Ofen, Klausen, Gotthard und Grosse St. Bernhard (1923).

Weniger spektakulär aber genauso konsequent erfolgte die Umstellung der **Überlandlinien** im Mittelland und in den Voralpen.

1930 war die Pferdepost fast bedeutungslos geworden. Auf 94 Linien vom 596 km Gesamtlänge wurden nur noch 0,6% der Reisenden befördert. **Die letzte Pferdepost** verkehrte 1961 zwischen Cresta und Juf (Graubünden).



Die letzte Pferdepost auf der Strecke Zürich-Maur, 25. Mai 1928.

UMSTELLUNG VON DER PFERDEPOST AUF DAS POSTAUTO

BEFÖRDERTE PERSONEN REISEPOST UND KONZESSIONÄRE 1921–1930:

	1921	1923	1925	1927	1930
Pferdepost	402 355	338 561	201 883	76 393	28 328
Postauto-Jahreskurse	464 099	750 592	1 128 868	1 569 234	2 369 322
Postauto-Alpenkurse	73 772	152 077	207 566	254 590	335 075
Postautohalter (ab 1922)		82 881	223 966	1 031 178	1 927 721
Konzessionäre (ohne Stadt)	1 366 882	1 595 732	1 715 991	1 891 081	2 785 438

VON DER KUTSCHE ZUM GELENKBUS

DIE ERSTEN OMNIBUSSE

So revolutionär die neue Automobiltechnik auch war, anfänglich blieben das Pferd und die traditionelle Wagentechnik das Mass der Dinge. In Vorschriften für Automobile tauchten Begriffe auf wie «kurzer Pferde-
trab» oder «laufender Galopp». Im Begriff Motordroschke manifestierte sich die Nähe zum traditionellen Wagenbau. Ähnliches findet sich auch bei den ersten Postautos.

TECHNISCHE VERBESSERUNGEN

In den Jahren 1921 bis 1924 wurden die Postautos nach und nach alle mit **Luftreifen** versehen. Diese Technik brachte eine Treibstoffersparnis von etwa 15%. 1931 führten die PTT den Dieselmotor ein, der mit 30% billigerem Treibstoff fast 50% weniger Verbrauch aufwies. **Nach 1945** war die Entwicklung gekennzeichnet durch eine immer leichtere Bauweise bei gleichzeitig stärkeren Motoren. Durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit mussten Alternativen

zum Faltdach gesucht werden. Es entstanden Postautos mit Lüftung und Teilverglasung des Daches, die den Panoramaausblick weiterhin zulie-
liess. Eine Optimierung der Platznutzung brachten die Frontlenker mit Unterflurmotor, die in den 1950er Jahren die «Schnauzen»-Postautos abzulösen begannen. Höhepunkt dieser Entwicklung – hin zu grösseren Kapazitäten – waren die **Gelenkbusse**, die 1969 bei den Postautos eingeführt wurden. Sie beendeten die Ära der Personenanhänger im Postautobetrieb, die 1921 im Toggenburg begonnen hatte.



Vom Faltdach zum Glasdach.
Postautos am Sustenpass, um 1950



DER POSTAUTOBETRIEB

REGIEBETRIEB UND POSTAUTOUNTERNEHMERBETRIEB

Im Postautobetrieb wird zwischen Regie- und Postauto-unternehmerbetrieb unterschieden. Beim **Regiebetrieb** führt Postauto die Kurse mit eigenen Fahrzeugen, eigenem Fahrpersonal und auf eigene Rechnung. **Die Postauto-unternehmer**, früher Postautohalter, betreiben seit 1922 für die Post gegen eine feste Kilometerentschädigung – Kurse mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Fahrpersonal, das aber Post-Uniformen trägt. Die ersten Postautohalter waren Postpferdehalter, denen erlaubt wurde, auf Linien, die den Regiebetrieb nicht rechtfertigten, die Postkurse mit Automobilen zu führen. Es handelte sich dabei häufig um eine Nebenbeschäftigung zu einem Garagen- oder Transportunternehmen, was die Möglichkeit bot, das Personal neben dem Führen der Postkurse anderweitig zu beschäftigen.

Die Bedeutung des Postauto-unternehmerbetriebes nahm gegen Ende der 1920er Jahre stark zu. Heute bedienen Postauto-unternehmer mit zwei Drittel aller Postautos etwa 75% der Postautolinien und befördern mehr als die Hälfte der Passagiere.

TARIFE

Beim allmählichen Übergang von der Pferdepost zum Postautobetrieb wurden die bestehenden Tarife weitgehend übernommen. Ein Vergleich ist schwierig, waren die Tarife bis in die 1930er Jahre doch sehr uneinheitlich. Um 1900 bewegten sie sich zwischen 10 und 25 Rp/km, auf Normalkursen durfte 10–15 Rp/km, auf Alpenpostkursen 20–25 Rp/km berechnet werden. Auf Vorzugsplätzen im Coupé war ausserdem ein Zuschlag von 5 Rp/km zu entrichten. Die Retourermässigung betrug 10%. 10 Rp/km war auch auf der ersten Postautolinie zu bezahlen, so dass die 17 km lange Fahrt nach Detligen – wie beim Pferdepostkurs – auf Fr. 1.70 zu stehen kam. Die Vorteile der ersten Postautos bestanden also nicht in billigeren Tarifen, sondern im dichteren Fahrplan sowie in der schnelleren und bequemerer Beförderung der Reisenden.

Neben den Einzelfahrscheinern wurden schon in den 1920er Jahren Kilometerkarten (Ermässigung 15%) sowie Schüler- und Arbeiterabonnemente (mit 50–70% Ermässigung) ausgegeben, die das Postauto als Alltagsverkehrsmittel erschwinglich machten. Ausserdem verbilligten Ausflugsbillette die Postautoreise im Verbund mit den Bahnen.

FAHRPREISE REISEPOST 1905 BIS 2006

EINFACHE FAHRTEN

	Bern-Detligen ca. 17 km	Brig-Simplon Hospitz ca. 23 km Haupt-/Nebensaison	Stundenlohn Chauffeur (grobe Schätzung)
1905 (Pferdepost)	Fr. 1.70		
1906 (Postauto)	Fr. 1.70		ca. Fr. 1.–
1913	Fr. 2.05	(Pferdepost) Fr. 5.80/3.50	
1920	Fr. 3.40	Fr. 9.30 / 5.80	ca. Fr. 2.–
1935	Fr. 2.70	Fr. 5.30 / 3.60	
1950	Fr. 3.00	Fr. 6.40 / 3.90	ca. Fr. 5.–
1970	Fr. 3.60	Fr. 6.80	
1980	Fr. 4.80	Fr. 8.80	
1990	Fr. 8.40	Fr. 10.60	ca. Fr. 30.–
2006	Fr. 9.80	Fr. 12.40	ca. Fr. 40.–

DER POSTAUTOALLTAG

IM POSTAUTO UNTERWEGS

Die Fahrzeugtechnik verbesserte sich nach dem 1. Weltkrieg bald soweit, dass **Pannen** seltener wurden. Der tägliche Service war aber immer noch sehr aufwändig und Josef Flüeler, Wagenführer ab 1925, erinnerte sich, dass man bis Ende der 40er Jahre sicherheitshalber auf jeder Kursfahrt ein Überkleid mitführte.

Karl Dolder, Wagenführer ab 1928, kommentiert in seinen Erinnerungen die Furkastrasse Ende der 20er Jahre als «schmali Grienstrass (...)», auf der es «by trochenem Wätter gschtobe het wie ire Zimäntfabrik». Die **Naturstrassen** hielten sich vielerorts bis nach dem 2. Weltkrieg.

Häufig waren kleinere Zwischenfälle mit Blechschaden. Besonders das 1922 auf den **Bergstrassen** eingeführte und erst 1953 überall abgeschaffte Bergseitsausweichen der Postautos führte, trotz Signalisation und zusätzlicher Information der Automobilisten, des öfters zu Problemen. Um diesen zu begegnen, führte man 1924 das **Dreiklanghorn** (mit den Tönen cis – e – a, A-Dur) ein. *Das Motiv stammt übrigens aus dem Andante der Ouvertüre zur Oper «Wilhelm Tell» von G. Rossini.* Die schlechten Strassenverhältnisse, speziell die zu schwachen Stützmauern, welche den Belastungen durch schwere Motorwagen nicht gewachsen waren, machten das Bergseitsausweichen notwendig.

Die **Alpenpost** prägt bis heute das Image des Postautodienstes. Dabei erbrachte das Postauto seine Hauptleistungen bezüglich Passagierzahlen von Anfang an auf weniger spektakulären Mittelland-Strecken. Es avancierte – trotz hohen Tarifen – schon früh zum Alltagsverkehrsmittel. Dass trotz allem die Alpenpost so viel stärker im breiten Bewusstsein verankert ist, dürfte sowohl an der hohen Attraktivität ihrer Routen wie auch an der jahrelangen, aufwändigen Alpenpostwerbung liegen.

Die Alpenpostwerbung richtete sich an ein internationales Zielpublikum. Esperanto-Prospekt, Sommer 1935.





AUSSICHT UND FRISCHE LUFT

Nicht zu beneiden waren die Postautofahrer mit ihren offenen Wagen bei schlechtem oder kaltem Wetter. Die **Scherenverdecke** waren schwierig zu montieren und um überhaupt etwas zu sehen, musste oft die beschlagene Frontscheibe geöffnet werden. Kam es unterwegs zu einem Wetterumschlag, wurden die Passagiere gefragt, ob das Verdeck zu schliessen sei. Häufig waren die Passagiere, denen Wolldecken zur Verfügung standen, lieber Wind und Wetter ausgesetzt, als dass sie auf die Aussicht verzichtet hätten. Durch die Einführung der **Faltdächer** mit Kurbelbetrieb wurde gegen Ende der 20er Jahre auch der Fahrdienst mit den offenen Alpenwagen einfacher. Der Winterbetrieb erlebte mit dem aufkommenden Skisport in den 30er Jahren einen markanten Aufschwung. In Bern mussten z.B. an Sonntagen jeweils bis 40 Postautos bereitgestellt werden, um die Skisportler ins Skigebiet am Gantrisch zu bringen.

DAS ALLTAGSVERKEHRSMITTEL

Mit dem markanten Aufschwung der Personenwagen nach dem 2. Weltkrieg ging ein anteilmässiger Rückgang der Bedeutung der typischen touristischen Saisonlinien einher. Heute gewinnt das Postauto als Alltagsverkehrsmittel – gerade wegen des zu grossen privaten Verkehrsaufkommens – in erster Linie im **Regionalverkehr** zunehmend an Bedeutung. Der Postautodienst ist damit der verlängerte Arm des Schienenverkehrs und besorgt zusammen mit den anderen öffentlichen Strassenverkehrsbetrieben die Feinverteilung.

Ausflug mit Saurer Alpenwagen am Julier, 1923



BERN – DETLIGEN

1905 wurden die drei Schweizer Automobilhersteller **Berna**, **Martini** und **Saurer** von der Postverwaltung beauftragt, je einen Postauto-Omnibus herzustellen. Am **1. Juni 1906** nahmen die drei ersten schweizerischen Postautos den Betrieb auf der Strecke Bern – Wohlen – Detligen fahrplanmässig auf.

ÜBER DIE ERÖFFNUNG DES DETLIGER KURSES BERICHTETE «DER BUND» 1906:

«Mit dem 1. Juni hat ein vierzehnplätziger Motorwagen den Brief-, Gepäck- und Personenverkehr auf der Strecke Bern – Wohlen – Detligen übernommen. Damit sind wir nicht nur der Zeit nach der Bundesstadt um die Hälfte nähergerückt, (...) sondern dürfen nun auch eher hoffen, noch Platz zu finden, was beim früheren Postverkehr nicht immer der Fall war. Zudem macht der Motorwagen die Fahrt nun dreimal hin und her, während der Postwagen bis dahin bloss zweimal im Tag fuhr. Für diese wesentliche Verkehrserleichterung sind wir der Postdirektion sehr dankbar, obgleich der Fahrpreis noch etwas niedriger sein dürfte». (PTT-REVUE 1956)

Fahrplan Bern – Wohlen – Detligen und Bern-Papiermühle von 1906.
Ausschnitt aus dem Plakatfahrplan. Auf allen andern Kursen fuhren Postkutschen.

<h1>Automobilkurse.</h1>											
	km.	Taxe	I	III	V		II	IV	VI		
94	2,4	— 25	630	1045	430	ab Bern 5, 6, 7, 95 . . . an	900	115	700		
	5,4	— 55	640	1055	440	▣ Forsthaus-Linde . . . ↑	850	105	650		
	5,9	— 60	652	1107	452	Eymatt	838	1253	638		
	8,0	— 80	655	1110	455	Hinterkappelen	835	1250	635		
	9,5	— 95	705	1120	505	Wohlen	825	1240	625		
	11,8	1. 20	711	1126	511	Illiswil	819	1234	619		
	15,3	1. 55	725	1140	525	Murzelen	810	1225	610		
	16,8	1. 70	739	1154	539	Frieswil 2, 6 ▣	756	1211	556		
			745	1200	545	an Detligen 2, 6 ab	750	1205	550		
95			I	III	V	VII	II	IV	VI	VIII	
	2,1	— 25	650	930	1215	630	ab Bern 5, 6, 7, 94 . . . an	745	1025	130	725
	3,9	— 40	657	937	1222	637	▣ Felsenau (Abzweig) . . . ↑	738	1018	123	718
	4,5	— 45	703	943	1228	643	Tiefenau	732	1012	117	712
	5,6	— 60	707	947	1232	647	Worblaufen ▣	728	1008	113	708
			715	955	1240	655	an Papiermühle ab	720	1000	105	700



WAS SO ALLES DAZU GEHÖRTE:

Der Chauffeur wirft mit einer Handkurbel den Benzinmotor an.

Wenn die steinige Strasse steil bergauf führt, bockt der Motor oft und kommt zum Stillstand. Mit einer Bergstütze (Stange, welche das Zurückrollen verhindert) wird das Auto abgesichert.

Für die 34 km lange Fahrt hin und zurück werden mindestens 15 Liter Benzin nötig sein.

Täglich fahren drei Postautos von Bern nach Detligen und zurück. Die Fahrzeit beträgt 75 Minuten (vgl. Fahrplan auf der vorhergehenden Seite).

Auf ebenen Strecken kann mit der Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h gefahren werden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 14 km/h.

Höchstens 14 Leute sitzen auf zwei Längsbänken.

Die Vollgummireifen haben zur Folge, dass es die Passagiere herumschüttelt.

Wie wird die Fahrt wohl das nächste Mal verlaufen?

Auf steilen Strecken kann es vorkommen, dass die Passagiere aussteigen und neben dem Gefährt her gehen.

Der Saurer und der Berna treffen sich in Wohlen.





THUSIS – HEINZENBERG

Der Heinzenberg ist eine langgezogene bis 2100 Meter hohe Bergkette zwischen dem Safiental und dem Domleschg. Thusis ist die nächst grössere Ortschaft.

1809 Den Reisenden, welche sich von Chur aus in die Täler um Gemeinden abseits der grossen Strassen begeben wollen, werden folgende Ratschläge mitgegeben:

«Wenn man an irgend einem Ort des Abends anlangt, so erkundige man sich, ob dessen Einwohner katholisch sind, was man gewöhnlich an den Kreuzen auf den Kirchthürmen erkennen kann; ist das letztere, so darf sich ein wohlgekleideter Reisende nur gradezu bey dem Pfarrer der Dorfes melden lassen, der ihm gerne eine mässige Mahlzeit und ein reinliches Bett anbieten kann, wofür man beym Weggehn der Köchin ein billiges Trinkgeld nach Willkür giebt. Ist es ein reformirtes Dorf, so darf man sich auch bey dem Pfarrer melden; doch nur in der Absicht, damit derselbe durch seine Vermittlung das schicklichste Haus im Dorf ausmittle. Denn die geringe Besoldungen, die meist elenden Pfarrhäuser, und die oft zahlreiche Kinderfamilie der reformirten Pfarrer hindern so manchen gefälligen Mann an der Ausübung edler Gastfreyheit.» (GARTMANN, 1958)

1855 Der Heinzenberger Bote bedient zu Fuss dreimal wöchentlich alle Weiler zwischen Flerden und Präz. Tschappina wird dem Safiental angeschlossen.

1896 Ein Postpferdehalter namens Marugg von Präz wird erstmals erwähnt. Zwischen Tschappina und Thusis führen, vom Bau der Strasse hinweg bis zum Zeitpunkt, als ein sechsplätziges Auto zu fahren beginnt, Landwirt Jacob Jenny und sein Sohn die Pferdepost, zweimal täglich.

Fahrplan 1910

946 Vom 1. Mai bis 14. Juni und vom 16. bis 30. September Wagen zu 2 Plätzen; vom 15. Juni bis 15. September offene Kalesche zu 4 Plätzen. Keine Beiwagen.												
Höhe	km.	Taxen				II	IV			I	III	
720	0,0	Winter	Sommer	...	...	9 ¹⁰	4 ³⁰	ab	Thusis 266	an	8 ¹⁰	3 ⁰⁰
880	2,2	- .35	- .45	...	...	9 ⁴⁵	5 ⁰⁵	↕	Masein	↑	7 ⁵⁰	2 ⁴⁰
1234	5,6	- 85	1. 15	...	...	10 ⁵⁰	6 ¹⁰	↑	Flerden	↑	7 ²⁰	2 ¹⁰
1253	7,0	1. 05	1. 40	...	...	11 ¹⁰	6 ³⁰	↑	Urmein	↑	7 ⁰⁵	1 ⁵⁵
1406	8,1	1. 25	1. 65	...	...	11 ³⁵	6 ⁵⁵	↕	Unterschappina	↕	6 ⁵⁵	1 ⁴⁵
1585	9,8	1. 50	2. —	...	...	12 ¹⁰	7 ³⁰	an	Obertschappina	ab	6 ⁴⁰	1 ³⁰



1930 Ab dem 15.6. fährt erstmals im Sommer ein sechspflätziges Postauto nach Obertschappina und nach Präz.

783 a Autopost vom 1. V.—31. X.; Pferdepost vom 1. XI.—30. IV.												
km	Einf. Fahrt		71 1)	21 2)	23		PA Auto 6 Pl.	P Pferdepost 2-3 Pl.	22	72	24	
0.0	P	A Δ	a7 50	b11 00	c17 25	d19 20	ab	Thusis (Station * 91.... an	7 35	e10 45	w16 33	s18 00
0.6	-.30	-.30	7 55	11 05	17 30	19 25	ab	Thusis (Post..... an	7 33	10 43	16 31	17 58
2.8	-.50	-.80	8 04	11 14	17 39	19 34		Masein	7 22	10 32	16 20	17 47
6.2	1.10	1.60	8 21	11 31	17 56	19 51		Flerden	7 05	10 15	16 03	17 30
7.6	1.10	1.60	8 28	11 38	18 03	19 58		Urmein	6 58	10 08	15 56	17 23
8.7	1.20	1.80	8 35	11 45	18 10	20 05		Unterschappina	6 51	10 01	15 49	17 16
10.4	1.50	2.30	a8 43	b11 53	c18 18	d20 13	an	Obertschappina	6 42	e 9 52	w15 40	s 17 07

1) Vom 1. VII.—31. VIII. — **Halt auf Verlangen:** Barla, Sonnenhelm in Tschappina.
 A = Autopost. P = Pferdepost. a Vom 1. VII.—31. VIII. täglich; vom 15. V.—30. VI. und 1. IX.—1. X. an Sonn- und allg. Feiertagen und am Pfingstmontag. b Vom 1. VII.—31. VIII. täglich (fährt Sonntags 5 Min. später); vom 15. V.—30. VI. und 1. IX.—1. X. an Werktagen, ohne Pfingstmontag. c An Werktagen vom 15.—31. V. und 1. IX.—1. X. d Vom 1. VI.—31. VIII. täglich; vom 15.—31. V. und 1. IX.—1. X. an Sonn- und allg. Feiertagen. e 1. VII.—31. VIII. Bergpoststrasse A.
 2) Vom 1. VII.—31. VIII. — (ohne Thusis-Stat.)

783 b Autopost vom 1. V.—31. X.; Pferdepost vom 1. XI.—30. IV.												
km	Einf. Fahrt		11		13		PA Auto 6 Pl.	PF Pferdepost 1-2 Pl.	12	14	x Halt auf Verlangen.	
0.0	P	A Δ	...	w11 00	a17 25	b19 20	ab	Thusis (Station * 91 an	...	14 04	A = Autop. P = Pferdepost.	
0.6	-.30	-.30	s8 20	11 05	17 30	19 25	ab	Thusis (Post..... an	6 51		a An Werktagen vom 15.—31. V. u. 1. IX.—1. X.	
2.5	-.40	-.60	8 26	11 11	17 36	19 31		xSummaprada (Abzw.) ↑	6 45	13 58	b Vom 1. VI.—31. VIII. täglich; vom 15.—31. V. und 1. IX.—1. X. nur an Sonn- und allg. Feiertagen.	
3.2	-.60	-.90	8 30	11 15	17 40	19 35		Schauenberg	6 42	13 55		
5.3	-.90	1.30	8 39	11 24	17 49	19 44		Tartar	6 32	13 45		
7.0	1.10	1.70	8 47	11 32	17 57	19 52		Sarn	6 23	13 36		
8.9	1.50	2.20	8 57	11 42	18 07	20 02		Dalín	6 12	13 25		
9.6	1.60	2.40	s9 01	w11 46	a18 11	b20 06	an	Präz	6 07	13 20		

Summaprada-Präz: Bergpoststrasse A.

Ausschnitt aus dem Fahrplan von 1938.

1947 Die gemütliche Pferdepost fährt zum letzten Mal durch das Dorf. Auch im Winter fährt ein Postauto nach Obertschappina.

1949 Auch Präz erhält seinen Winterbetrieb.

1950 Der Kanton ist zuständig für die Offenhaltung der Strasse im Winter. Durch den Postautodienst ergeben sich im Winter für die spezielle Räumung die doppelten Kosten, für die zum Teil auch die Gemeinde aufzukommen hat. Vom Januar bis April benutzen 8645 Reisende die Strecke Thusis – Obertschappina.

1961/63 Der Alpenwagen Berna (1947), ein Schnauzen-Postauto, versieht seine Dienste auf diesen Strecken. Dieses Fahrzeug mit der Nummer P 21001 ist in der Sammlung des Museums für Kommunikation.



Der Alpenwagen Berna (1947) aus der Sammlung des Museums, in den 60er Jahren in Thusis unterwegs.



1972 Am 1. April werden die bisherigen Strecken Thusis – Obertschappina und Thusis – Präz in Regie-Betriebe umgewandelt.

Aus dem Kursbuch 2006.

940.23

940.23 Thusis-Obertschappina

www.fahrplanfelder.ch



Chur 940	758	858	958	1058	1158	1358	1458	1558	1658	1758	1858	1956
Thusis	828	928	1028	1128	1228	1428	1528	1628	1728	1828	1928	2033
	83	85	87	89	89	91	93	95	97	99	181	183
											R14	R14
Thusis, Bahnhof	833	937	1033	1200	1233	1433	1533	1633	1733	1833	1935	2035
Thusis, Oberplatz	836	940	1036	1203	1236	1436	1536	1636	1736	1836	1936	2036
Masein, Cresta	839	943	1039	1206	1239	1439	1539	1639	1739	1839	1937	2037
Masein, Dorf	842	946	1042	1209	1242	1442	1542	1642	1742	1842	1939	2039
Flerden, Post	849	953	1049	1216	1249	1449	1549	1649	1749	1849	1942	2042
Urmein, Post	851	955	1051	1218	1251	1451	1551	1651	1751	1851	1943	2043
Unterschappina	855	959	1055	1222	1255	1455	1555	1655	1755	1855	1945	2045
Obertschappina	901	1005	1101	1228	1301	1501	1601	1701	1801	1901	1947	2047

Chur 940	2152	2310
Thusis	2232	2350

	187	189
	R14	R14
Thusis, Bahnhof	2235	2355
Thusis, Oberplatz	2236	2356
Masein, Cresta	2237	2357
Masein, Dorf	2239	2359
Flerden, Post	2242	002
Urmein, Post	2243	003
Unterschappina	2245	005
Obertschappina	2247	007



	82	84	86	88	90	90	92	94	96	98
Obertschappina	640	902	1015	1102	1250	1302	1502	1602	1702	1802
Unterschappina	644	906	1019	1106	1254	1306	1506	1606	1706	1806
Urmein, Post	647	909	1022	1109	1257	1309	1509	1609	1709	1809
Flerden, Post	649	911	1024	1111	1259	1311	1511	1611	1711	1811
Masein, Dorf	656	918	1031	1118	1306	1318	1518	1618	1718	1818
Masein, Cresta	658	920	1033	1120	1308	1320	1520	1620	1720	1820
Thusis, Oberplatz	700	922	1035	1122	1310	1322	1522	1622	1722	1822
Thusis, Bahnhof	707	929	1042	1129	1317	1329	1529	1629	1729	1829
Thusis	X711	+721	933	1133	1333	1533	1633	1733	1833	
Chur 940	X742	+759	1003	1203	1403	1603	1703	1803	1903	

	100	180	182	186	188
		R15	R15	R15	R15
Obertschappina	1902	1955	2055	2255	010
Unterschappina	1906	1957	2057	2257	012
Urmein, Post	1909	1959	2059	2259	014
Flerden, Post	1911	2001	2101	2301	016
Masein, Dorf	1918	2004	2104	2304	019
Masein, Cresta	1920	2005	2105	2305	020
Thusis, Oberplatz	1922	2007	2107	2307	022
Thusis, Bahnhof	1929	2010	2110	2310	025
Thusis	1933	2033	2133	2351	
Chur 940	2003	2109	2209	028	

15 Bustaxi mit Spezialtarif; fährt ab jeder PostAuto-Haltestelle entlang der Fahrroute (Richtzeiten).
Reservierung bis 1 Std vor Abfahrt bzw. für Kurs 188 bis 23.00 Uhr unerlässlich ☎ 081 651 55 77.
Internet:www.taxi-service.ch

Weitere Haltestellen: **Thusis:** Dorf, Ruvria; **Masein:** Unterdorf, Dalaus, Martinsruh; **Flerden:** Baria; **Urmein:** Coms; **Flerden:** Pro Peua; **Urmein:** Rünggli; **Tschappina:** Paschet, Pramal, Clesalenz

PostAuto Schweiz AG
Region Graubünden
Geschäftsstelle Thusis
7430 Thusis
☎ 081 651 11 85
FAX 081 651 11 94
graubunden@postauto.ch
www.postauto.ch

- 10** 11 Dez 05–12 März 06
- 11** 13 März–9 Dez 06
- 12** ☉ vom 18 März–9 Dez 06
- 13** Täglich vom 11 Dez 05–12 März 06;
☉ vom 18 März–9 Dez 06
- 14** **Bustaxi mit Spezialtarif;** fährt ab Bahnhof Thusis ohne Anmeldung ausser Thusis ab 23.55 h. Reservierung (für Gruppen ab 3 Pers. immer) bis 23.00 Uhr unerlässlich ☎ 081 651 55 77.
Internet:www.taxi-service.ch

OBJEKTE IM MUSEUM FÜR KOMMUNIKATION

PFERDEPOST

HOCH AUF DEM GELBEN WAGEN

Zu Beginn der eidgenössischen Post ist die Beförderung von Reisenden der wichtigste Betriebszweig der Post. Mit der Eisenbahn werden viele Postkurse von den Hauptlinien verdrängt. Sie behalten aber eine wichtige Zubringerfunktion. Nach 1890 steigt der Pferdepostverkehr dank dem aufkommenden alpinen Tourismus noch einmal stark an und erreicht mit einem Bestand von 3290 Fuhrwerken (davon 1059 Schlitten) im Jahre 1913 seinen betrieblichen Höhepunkt. Der allerletzte Pferdekurs wird 1961 im bündnerischen Avers eingestellt.

COUPÉ-LANDAUER 1894

Wir haben es hier mit einem der grössten Postwagen der Eidgenössischen Pferdepost zu tun. Deutlich sind **drei Teile** erkennbar: vorne Coupé (1. Klasse), in der Mitte Interieur (2. Klasse) und hinten Banquette (1. Klasse). Um einen grösseren Kutschentyp zu bauen, fügte man kleinere bekannte Formen aneinander. Parallelen gibt es bei den ersten Eisenbahnwagen.

Unter der Kutsche ist eine schwere eiserne Platte angehängt, ein **Hemmschuh**, auch Bremsschuh oder Radschuh genannt. Er ist mit einer Kette am Fahrzeug befestigt und wurde zum Bremsen unter ein Hinterrad geschoben. An sehr steil abfallenden Stellen war das Unterlegen des Bremsschuhs nötig, um ein zu starkes Erhitzen der eisernen Radreifen zu verhindern.



Postkutsche Typ Coupé-Landauer, fünfspännig, achtplätzig, Baujahr 1894, eingesetzt bis 1920 auf der Strecke Meiringen-Grimselfpass-Gletsch. Hersteller J. Moser sen., Schmied, Bern.

Länge:	490 cm
Breite:	180 cm
Höhe:	280 cm
Gewicht:	1450 kg
Plätze:	8
Leistung:	4 –5 PS

Bockssitz:	Postillon und Kondukteur
Coupé:	Abteil vorne 2 Plätze 1. Klasse ca. 5 Rp/km teurer
Intérieur:	Abteil mitte 4 Plätze 2. Klasse Berlineform
Banquette:	Abteil hinten 2 Plätze 1. Klasse
Hinten:	Kasten mit Doppeltüre für Postsendungen mit einer Vorrichtung zur Befestigung eines Briefkastens.



Die heute im Museum ausgestellte Postkutsche steht hier im Bild (links) von 1897 vor dem Postamt Meiringen, bereit für die Fahrt über den Grimselpass nach Gletsch.

Ausschnitt aus dem Fahrplan von 1897

Grimsel.
Meiringen-Grimsel-Gletsch. 330 Gletsch-Grimsel-Meiringen.
 8-plätziger Coupé-Landau-Wagen mit Beiwagen für 12 Reisende.

km.	Taxe *		Vom 15. Juni bis und mit 15. Sept.			Vom 15. Juni bis und mit 15. Sept.		Taxe *		
	Coupé.	Inter.	I	II		III	IV	Coupé.	Inter.	
			5 45	5 30	ab Bern 48	an	4 55	1 080		
			7 50	8 48	> Interlaken Ostst. 132	>	2 01	8 00		
			3 45	3 30	> Luzern 60	>	4 45	1 034		
			6 00	12 45	> Meiringen 09	>	11 45	7 55	11.20	9.30
4,8	1. 75	1. 45	6 45	1 30	> Innertkirchen x	an	10 55	7 25	9. 45	7. 85
			8 30	3 25	an Guttannen x	ab	10 05	6 25	6. 75	5. 60
11,8	4. 45	3. 70	8 40	3 25	ab Guttannen x	an	9 55	6 05		
			9 55	4 40	an Handeck	ab	9 20	5 30		
21,1	6. 10	5. 05	10 00	4 45	ab Handeck	an	9 15	5 25	5. 10	4. 25
			11 35	6 20	an Grimsel Hospiz	ab	8 30	4 40		
27,0	8. 10	6. 75	12 10	6 25	ab Grimsel Hospiz	an	8 20	4 30	3 10	3. 55
37,1	11.20	9. 30	1 45	8 00	an Gletsch (Glatier du Rhône)	ab	6 35	2 45		
			8 20	12 00	> Göschenen 211	>	2 30	7 00		
			7 20	12 40	> Brig 211	ab	1 30	6 30		

* Botenkurse: Innertkirchen-Nessenthal-Gadmen 712. Innertkirchen-Guttannen 712.



BERGSCHLITTEN 1898

Dieser offene, einspännige Bergschlitten war bis zur Eröffnung der Berninabahnlinie im Einsatz, zuletzt im Winter 1911.

Über dem **Beinraum** befindet sich ein nach vorne klappbarer Schutzdeckel aus Holz und Blech. Zum Schutz der Reisenden gegen Kälte versah die Postverwaltung die Fuhrwerke mit Fusswärmern, die mit Kohle angeheizt wurden. Überdies war stets sauberes, trockenes Stroh auf den Boden des Wagens zu legen. Wolldecken wurden zur Verfügung gestellt. Die Fusswärmer wurden bei den Stationen ausgewechselt und das Stroh musste ersetzt werden.

Der Schlitten wurde mittels zweier **Holzdeichseln** gezogen, die beidseitig an den Schlittenkufen (Eisenbügel) befestigt werden konnten. Die Deichseln kann man auf dem Gemälde «Schlittenpost am Gotthard» erkennen. Zum **Bremsen** konnte eine Kette unter die Kufen geworfen werden. In langen Schlittenkolonnen fuhr man über die Schweizer Alpenpässe.

Länge:	215 cm
Breite:	110 cm
Höhe:	125 cm
Gewicht:	ca. 250 kg
Plätze:	2
Leistung:	1 PS



Das Ölbild «Überquerung des Gotthards im Winter» 1878/80 von J.J. Guillarmod unmittelbar hinter dem Schlitten gibt weiteren Aufschluss über den Einsatz des Postschlittens. Die Winterpost ist an einem späteren Nachmittag über Hospental Richtung Gotthardpasshöhe unterwegs.

Schlittenpost am Gotthard.
Gemälde von J.J. Guillarmod.



POSTILLON

Das Posthorn ist das Symbol für die Postschlechthin. Genausymbolisch steht die Taschenuhr für die sprichwörtlichen Tugenden der schweizerischen Pferdepost, die Pünktlichkeit und die Zuverlässigkeit.



Posthorn für Postillon der Eidgenössischen Pferdepost, um 1900



Taschenuhr für Postillon oder Kondukteur der Eidgenössischen Pferdepost, verwendet in Graubünden, 2. Hälfte 19.Jh.



Postkutsche Typ Bernerwagen, einspännig, zweiplätzig, Bauart 1886, Modell 1:6, hergestellt für den Postpavillon an der Landesausstellung 1914 in Bern.

Länge:	255 cm
Breite:	135 cm
Höhe:	220 cm
Höchstgeschw.:	ca. 15 km/h
Plätze:	2
Leistung:	1 PS



Postkutsche Typ Omnibus, zweispännig, sechsplätzig, Bauart 1884, Modell 1:6, hergestellt für den Postpavillon an der Landesausstellung 1914 in Bern.

Länge:	320 cm
Breite:	190 cm
Höhe:	270 cm
Höchstgeschw.:	ca. 15 km/h
Plätze:	6
Leistung:	2 PS



EINE REISE MIT DER POST

Ein Sommer im Engadin. Am 20.6.1891 reist der 20-jährige August Frey aus Aarau mit dem Zug nach Davos Platz. Anderntags gelangt er mit der Postkutsche über den Flüelapass in etwa zwölf Stunden bis nach Pontresina. Er verbringt einen Monat in Pontresina und im Oberengadin. Am 24.7.1891 reist er mit der Postkutsche von Pontresina über den Albulapass in wiederum etwa zwölf Stunden nach Chur, von wo er am nächsten Tag mit dem Zug nach Aarau zurückkehrt. Die Reisedokumentation von August Frey umfasst auch Fotografien und eine Reiseroutenkarte.



Reisen und Ferien anno 1891 sind sehr teuer und deshalb einer privilegierten Schicht vorbehalten. Allein die Postkutschenreisen kosten fast Fr. 40.-. Das Coupé 1.Klasse, 5 Rappen teurer pro km, leistet sich August Frey nur für die 30 km lange Flüelapassstrecke Davos–Susch. Die Fahrt beginnt in Davos Platz um 7.45 Uhr. Flüela Hospiz erreicht der Postkurs um 11 Uhr, Susch um 12 Uhr. Nach Umsteigen in Susch und längerem Aufenthalt in Samaden dürfte August Frey Pontresina um 19.40 Uhr erreicht haben.

891. (Albula.) (Vom 15. Juni bis 15. Sept., die übrige Zeit gemäss Winterfahrordnung.)											
km	1200	1115	630	325	ab Chur 15 15	an	720	930	430	150	
4,0	100	1215	730	435	» Kreuz w. Kä	an	720	905	465	125	
6,6	130	1245	800	445	» Malix	an	655	855	355	115	
10,6	200	115	835	520	» Churwalden	an	655	830	330	1250	
15,3	245	255	930	605	» Farpan	an	655	810	345	1225	
15,7	255	210	930	615	» Lenzerheidesee	an	535	735	235	1150	
18,2	305	225	940	625	» Lenzerheide a	an	535	725	225	1140	
22,2	305	255	1010	705	an Lenz	ab	440	635	135	1055	
25,5	335	255	1015	705	ab Brienz	an	440	635	135	1025	
29,5	415	1100	...	...	ab Crapaneira	an	400	...	...	950	
			305	710	an Vazerol	ab	620	130	95	915	
			325	725	an Tiefenkastril b	ab	525	1220	...	...
			325	805	ab Surava	an	400	1130	...	...
			820	...	an Surava	ab	420	...	...	...
22,5			1115	820	an Alveneubad	ab	250	410	...	...
25,0			1120	820	ab Filisur	an	245	410	...	...
32,1			1200	925	an Filisur	ab	225	320	...	...
37,1			135	1020	an Bergün e	ab	135	320	...	...
37,3			155	1025	ab Bergün e	an	1245	225	...	...
37,3			410	110	» Weissenstein a. Albula	an	1150	200	...	...
37,3			510	210	» Albulahospiz	an	1130	140	...	...
38,3			600	300	an Ponte 95	ab	970	1130	...	...
38,3			625	300	ab Ponte 95	an	970	1130	...	...
38,3			625	330	an Bevers	ab	835	1100	...	...
38,3			625	335	ab Bevers	an	835	1020	...	...
38,3			700	610	an Samaden 90	ab	810	820	...	...
38,3			710	630	ab Samaden 90	an	750	750	...	...
38,3			720	520	an Pontresina 91	ab	835	815	...	...
38,3			710	515	ab Pontresina 91	an	805	805	...	...
38,3			710	525	an Samaden	ab	745	745	...	...
38,3			800	610	ab St. Moritz Dorf	an	720	720	...	...
38,3			800	610	an St. Moritz Bad 90	ab	720	720	...	...

Auf der Heimreise. Der Postkurs geht am 24. Juli in Pontresina um 7.50 Uhr ab und erreicht Bergün nach Überqueren des Albulapasses um 12.45 Uhr. Ausschnitt aus dem ersten Postkursbuch der Schweiz, Sommerfahrordnung 1892. Der Fahrplan entspricht demjenigen des Sommers 1891.

Zwischenhalt am Albulapass, Postkurswagen mit Gepäckwagen. Foto wahrscheinlich von August Frey, 24.7.1891.





GEFÄHRLICHES REISEN

Der schweizerische Pferdepostverkehr geniesst einen guten Ruf, trotzdem ereignen sich in den Jahren 1895-1910 jährlich durchschnittlich knapp zwanzig Unfälle. Die meisten werden durch das Scheuen der Pferde oder durch winterliche Verhältnisse mit Schnee und Eis verursacht. Im Passverkehr stellen Lawinen eine zusätzliche Gefahr dar. Mit der Einführung des Automobilbetriebes kann die Betriebssicherheit weiter erhöht werden, auch wenn anfänglich vereinzelt technische Probleme für Gefahr sorgen.



Spektakulärer Unfall des Postkurswagens Glovelier – Soulve vom Typ vierplätzig Berline in der Nacht vom 3.10.1914 in Undervelier (JU).



Lawinen stören häufig den Postverkehr. So geraten am Gotthardpass 1874 und 1879 Postkurse mit mehreren Schlitten in Lawinen, wobei ein Postkondukteur und mehrere Postpferde umkommen. Passagiere kommen nicht zu Schaden. Lawine erfasst Postwagen auf einer Schweizer Bergstrasse. Reproduktion einer Zeichnung um 1890.



Am 25.3.1921 ereignet sich zwischen Les Ponts-de-Martel und Travers (NE) ein sehr schwerer Postautounfall. Mangelnder Unterhalt der Bremsen am Postauto Nr. 2712 vom Typ Berna und Fehlverhalten des Chauffeurs führen zu einer schweren Kollision mit Bäumen am Strassenrand. Beim Unfall vom 25.3.1921 mit dem vollbesetzten Postauto sterben drei Personen, weitere werden zum Teil schwer verletzt.



POSTAUTO

TÜTATO

Wer kennt ihn nicht, den Dreiklanggruss der Postautos? Seit ihrem Auftauchen spielen die in der ganzen Schweiz präsenten gelben Fahrzeuge eine wichtige Rolle für den Personenverkehr und die Postversorgung. Die ersten Postautolinien werden 1906 in Betrieb genommen, der grosse Aufschwung und die Ablösung der Pferdepost erfolgt in den 1920er Jahren. In weniger dicht besiedelten Regionen kommt dem Postauto eine grosse Bedeutung für die Postbeförderung zu.



Hinweisschild zur Kennzeichnung von Postautos vorne und hinten, um 1930, verwendet bis 1954



Fahrzeugkennzeichen für Postauto P 2868, um 1925, verwendet bis 1928



Fahrzeugkennzeichen für Postauto P 24528, um 1940, verwendet bis 1962

POSTAUTO SAURER P 1601, 1939

Alpenwagen I, P 1601, Typ Saurer KC2 CBD, Baujahr 1939, 11 Sitz- und 3 Stehplätze, Höchstgeschwindigkeit 45 km/h. Gewicht: 2'990 kg. Das Fahrzeug verkehrte bis 1950 im Kanton St. Gallen auf dem Postautohalterkurs Bütschwil – Ganterschwil und danach bis 1968 für den Postautohalter Menzi in Schlatt TG. Im Volksmund wird dieser Postautotyp liebevoll «Hummeli» genannt.





MARTINI OMNIBUS 1906 MODELL 1:10

Kantige Formen aus der Kutschenbautechnik prägten das äussere Erscheinungsbild. Erst in den 1930er Jahren begann man eine dem Fahrzeug angemessene Formsprache mit abgerundeten Formen zu entwickeln.

Das Fahrzeug fuhr auf **Vollgummi-reifen**. Mit einer **Handkurbel** wurde der Benzinmotor angeworfen, was besondere Geschicklichkeit von den Fahrern erforderte. Der Martini-Omnibus zeigte schon damals eine mit den heutigen **Unterflurfahrzeugen** verwandte Bauart. Der Motor war vorne sehr tief eingebaut, und über ihm befand sich die Allwetterkabine. Der Wagen fiel dadurch etwas kürzer aus als die beiden andern gleichzeitig hergestellten «Schnauzen»-Modelle der Firmen Saurer und Berna, bei denen die Motoren unter einer Haube untergebracht waren. Alle Erstlinge verursachten beim Fahren einen solchen **Lärm und Gestank**, dass die Anwohner sie schon von weitem wahrnehmen konnten.

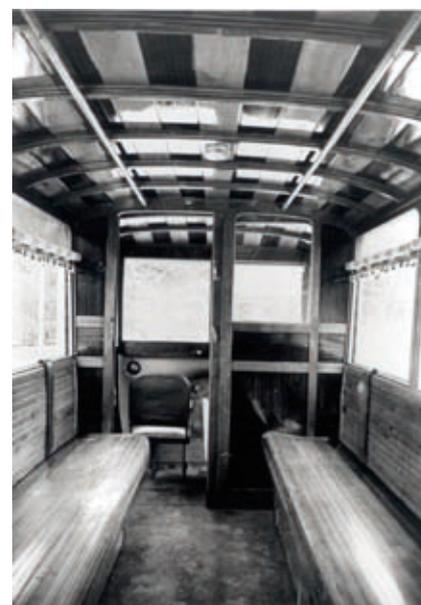
Das **Signalhorn** und die **Karbid-Lampen** waren schön geformt. Als Passagierraumbeleuchtung dienten Messinglaternen mit Wachskerzen. Die Passagiere stiegen hinten ein und sassen seitlich auf den beiden Längsbänken aus Holz.

Besondere Schwierigkeiten entstanden im **Winter**, da man noch keine Schneeketten und keine gründliche Schneeräumung kannte. Es war keine Wagenheizung eingebaut.



Das **Bedienungspersonal** pro Wagen bestand aus einem Kondukteur, der sich mit den Reisenden und deren Gepäck sowie mit den Postsachen zu befassen hatte, und einem Wagenführer, der alle Hände voll zu tun hatte, um die launischen Vehikel an die Endstation zu bringen.

Im Einsatz war der Omnibus ab 1.6.1906 zwischen Bern und Detligen. Er befuhr auch die Strecke Bern – Papiermühle – Bolligen (bis 1909). Der Martini-Omnibus war bis etwa 1920 in Betrieb.



Postomnibus der ersten Generation, 1906.

Länge:	520 cm
Breite:	200 cm
Höhe:	280 cm
Höchstgeschw.:	30 km/h
Plätze:	10
Leistung:	32 PS

Kapitel «Bern – Detligen» beachten.



SAURER ALPENWAGEN 1920 MODELL 1:10

Es ist ein typischer Vertreter jener Postautogenerationen, mit der nach dem ersten Weltkrieg der grosse Aufschwung der Reisepost begann. Das Chassis stammt von einem Saurer-Lastwagen der **Schweizer Armee**, die nach dem ersten Weltkrieg 100 Lastwagen kostenlos an die Postverwaltung abgab. Das Kennzeichen dieses Alpenwagens ist ein segeltuchüberzogenes **Scherenverdeck**, das bei schönem Wetter ganz zurückgeschlagen werden konnte. Am Heck befindet sich der für die damalige Zeit übliche **Gepäckträger** mit einer Staubblende. Massive Vorder- und Hinterräder aus Stahlguss mit **Vollgummibereifung** zeugen von der damaligen Technik. Die Postverwaltung stellte von 1921 – 24 alle Postautos auf Luftbereifung um. Als Scheinwerfer stehen Karbidlampen und als Schlusslichter Petrollaternen zur Verfügung. Der Wagen besitzt eine Hand- und eine Fussbremse, die beide mechanisch auf die Hinterräder wirken. Zur Sicherung des Fahrzeuges gegen das Zurückrollen im Gefälle dient eine am Heck angebrachte Stange (**Bergstütze**), wie sie schon bei Postkutschen Verwendung fand. Sie ist beim Modell sichtbar angebracht.



Saurer Alpenwagen
am Oberalppass,
1922/23.



FBW ALPENWAGEN 1923 MODELL 1:10

Dieses Modell ist dem Saurer von 1920 sehr ähnlich. Das Verdeck ist hier ganz zurückgeschlagen und vorne ist ein offenes Dreiklanghorn zu erkennen.

Länge:	ca. 630 cm
Breite:	ca. 220 cm
Höhe:	ca. 280 cm
Höchstgeschw.:	30 km/h
Plätze:	16
Leistung:	45 PS

Länge:	ca. 670 cm
Breite:	ca 200 cm
Höhe:	ca. 260 cm
Höchstgeschw.:	30km/h
Plätze:	18
Leistung:	40 PS



SAURER REISEWAGEN 1958 **MODELL 1:10**

Nach FBW hatte 1955/56 auch Saurer der PTT-Regie drei Prototyp-Frontlenker-Alpenwagen geliefert. Der Saurer Reisewagen mit einem Glasdach (Lüftungskanal in der Mitte) und einem Heckmotor kam auf den Europabuslinien zum Einsatz.



Länge:	ca. 905 cm
Breite:	ca. 228 cm
Höhe:	ca. 280 cm
Höchstgeschw.:	90 km/h
Sitz-/Stehplätze:	26/0
Leistung:	115 PS



REISEPOST IN LITERATUR UND MUSIK

Schublade in der Ausstellung

Vom Posthorn des Postillons der Pferdepost bis zum Dreiklanghorn der Postautos; verschiedene Komponisten haben die Klänge der Reisepost in ihr Werk eingebaut.

1) **Johann Sebastian Bach: Aria di postiglione (aus: «Capriccio sopra lontananza...», BWV 992).**

In den beiden letzten Sätzen seines populären Capriccios lässt Bach den imaginären Postillon gleichsam ein Liedchen trällern. Die abschliessende Fuge nimmt Posthorn-Motive in spielerischer Form auf.

2) **Wolfgang Amadeus Mozart: Menuett aus der «Posthorn-Serenade» (KV 320).**

Das Thema in diesem 7. Satz der berühmten Serenade: Abschied. Mozart symbolisiert es, indem er ein Posthorn Abfahrtssignal anstimmen lässt.

6) **Amis, écoutez l'histoire... (Arie aus «Le postillon de Lonjumeau» von Adolphe Adam).**

Der junge und hübsche Postillon des Dorfes ist die Hauptfigur in dieser oft gespielten Komischen Oper (Uraufführung 1836). Aus dem einfachen Burschen mit der blendenden Stimme (er trifft das hohe D!) wird ein gefeierter Opernstar.

7) **Gioacchino Rossini: Ouvertüre zu «Wilhelm Tell».**

Das berühmte Finale der Ouvertüre zu dieser 1829 entstandenen Erfolgsoper wird eingeleitet durch ein Hornsignal. Dessen Intervalle übernimmt knapp hundert Jahre später die schweizerische Alpenpost für die Dreiklanghörner ihrer Postautos.

8) **Der letzte Postillon vom Gotthard (Lied, F. Schneeberger/X. Seifert).**

Das populärste volkstümliche Lied der Deutschschweiz zu Beginn des Jahrhunderts: allein zwischen 1901 und 1920 erscheint es in ca. 30 Versionen auf Schallplatte.

9) **Die alte Gotthardpost (Lied, Walter Wild).**

Das «Lied mit Alpenzenerie» bettet den nostalgischen Rückblick in eine akustische Landschaft mit Kuhglocken, Pferdegetrappel und Peitschenknallen ein.

10) **Hoch auf dem gelben Wagen (Volkslied).**

Populäres Werk aus dem Volksschul-Liederbuch. Die Fahrt auf der Postkutsche erscheint als Sinnbild für das menschliche Leben: Es gilt immer wieder Abschied zu nehmen.

13) **Die neue Post (Walzer mit Gesang, E. Lippe).**

Sentimentaler Abgesang auf die alte Pferdepost. An Stelle der «guten alten Liesl» fährt jetzt «der neue Saurer-Diesel / hinaus in Wies und Feld»!

14) **Alte und neue Post (L. Donath).**

Dieser populäre Ländler stellt auf raffinierte Weise Posthorn und Dreiklanghorn des Postautos einander gegenüber und untermalt das Ganze mit Schellenklingeln und Peitschenknallen.

19) **Joseph von Eichendorff: Zwei Gedichte («Sehnsucht», «Der verliebte Reisende»).**

In den Werken des deutschen Romantikers (1788-1857) ruft der Klang des Posthorns widersprüchliche Gefühle hervor. Fernweh mischt sich mit Heimweh. Die rollende Kutsche entführt in die Fremde, doch die Sehnsucht nach der Geliebten bleibt.

FILME

Station 1 bei der Kutsche. Mit der Pferdepost unterwegs

1) Die letzte Postkutsche im Kiental (BE), 1925. Cinémathèque Suisse.

2) Ankunft der Furka-Postkutsche in Gletsch (VS). Ausschnitt aus «**Mit den schweizerischen Alpenposten ins Hochgebirge**». E. A. Heiniger Zürich, 1930.

3) Postschlitten am Simplon. Ausschnitt aus «**Die Schweizer Alpenposten im Winter**», 1935.

4) Postkutschen im Winterdienst am Simplon. Ausschnitt aus «**Die Schweiz. Das Land der hundert Gesichter. Der Simplon, die Strasse Napoleons**». C. H. Pilet, 1948.

5) Postkutschenromantik am Gotthard. Ausschnitt aus «**Der Weg nach Süden**». Präsens Film Zürich, 1935.

Station 2 beim Postauto. Die Postbeförderung, u.a. mit dem Postauto

1) Ausschnitt aus «**Die Schweizer Alpenposten im Winter**», 1935.

2) **Reisepost über Grimsel und Furka.** Ausschnitt aus «Mit den schweizerischen Alpenposten ins Hochgebirge». E. A. Heiniger Zürich, 1930.

3) **Maultierpost im Wallis.** Ausschnitt aus «Das Schicksal eines Briefes». Burlet Film Zürich, 1938.

MATERIALIEN FÜR DEN UNTERRICHT

7x POESIE UND 2x PROSA

Die Texte zeigen die romantisch verklärte Sicht auf die «gute alte» Zeit der Postkutschen, ermöglichen Einblicke in den Arbeitsalltag eines Postillions und weisen auf die Konkurrenz von Eisenbahn und Postkutsche hin.

Lassen Sie die Schüler/innen die Gedichte mehrmals lesen, interpretieren und schliesslich dramatisch ausgestalten und vortragen. Die Gedichte können Anstoss zu einer Zeichnung oder einem Gemälde sein. Beschönigend oder realistisch?

«Kutschenhalt in Olten» ist ein mit vielen Informationen gespickter Text. Dazu sind einige Fragen als Beispiele für eine Leseverständniskontrolle – inkl. Lösungen – angefügt.

HAUPTPOSTSTRASSEN DER SCHWEIZ UM 1850

Die Entwicklung von zirka 500 Postkutschen und rund 250 Postschlitten um 1850 bis zu den rund 2000 Postautos heute ist gewaltig.

Was das Reisen im vorletzten Jahrhundert bedeutete kann selbstständig und entdeckend anhand der Kopiervorlage «Stundenzeiger» gelernt werden. Lassen Sie die Schüler/innen einzelne Strecken auf der Schweizerkarte einzeichnen. In welcher Zeit, mit welchem Verkehrsmittel, mit welchem Komfort, zu welchem Preis... können diese Strecken heute bereist werden?

ZWEI AUSMALBILDER

AUS DER «POST-WERKSTATT FÜR DIE MITTELSTUFE»:

FAHRPLANLESEN

GESCHICHTE DES POSTAUTOS

POSTKUTSCHENSIGNALE

SIGNALE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

ERLEBNIS POSTAUTO (BILDERGESCHICHTE)

LERNKONTROLLE

STATISTISCHES

LITERATURHINWEISE



LUSTIGE POSTFAHRT

Wir fahren allein im dunklen
Postwagen die ganze Nacht;
Wir ruhten einander am Herzen,
Wir haben gescherzt und gelacht.

Doch als es morgens tagte,
Mein Kind, wie staunten wir!
Denn zwischen uns sass Amor,
Der blinde Passagier.

Heinrich Heine

LIED DES POSTILLONS

Muss früh hinaus und spät zurück
Als flinker Postillon.
Berg auf, Berg ab, auf Strass' und Brück',
Wer zahlt mir meinen Lohn?

Kein König hat so gute Ruh
Wie ich, der Reisen muss.
Früh spricht ein Schnäpsel Trost mir zu,
Zur Nacht des Liebchens Kuss.

Hört ihr, wie über Stock und Stein
Ertönt des Posthorns Klang?
Ihr Wirtsleut und ihr Mädels mein,
Euch blas ich Gruss und Dank.

Freiherr von Holtzendorff (um 1820)

SEHNSUCHT

Es schienen so golden die Sterne,
Am Fenster ich einsam stand
Und hörte aus weiter Ferne
Ein Posthorn im stillen Land.
Das Herz mir im Leib entbrannte,
Da hab ich mir heimlich gedacht:
Ach, wer da mitreisen könnte
In der prächtigen Sommernacht!

Joseph Freiherr von Eichendorff (1788 – 1857)



DER POSTILLON

Lieulich war die Maiennacht,
Silberwölklein flogen,
ob der holden Frühlingspracht
freudig hingezogen.

Schlummernd lagen Wies' und Hain,
jeder Pfad verlassen;
niemand als der Mondenschein
wachte auf der Strassen.

Leise nur das Lüftchen sprach,
und es zog gelinder
durch das stille Schlafgemach
all der Frühlingskinder.

Heimlich nur das Bächlein schlich,
denn der Blüten Träume
dufteten gar wonniglich
durch die stillen Räume.

Rauher war mein Postillon,
liess die Geisel knallen,
über Berg und Tal davon
frisch sein Horn erschallen.

Und von flinken Rossen vier
scholl der Hufe Schlagen,
die durchs blühende Revier
trabten mit Behagen.

Wald und Flur im schnellen Zug
Kaum gegrüsst – gemieden,
und vorbei wie Traumesflug
schwand der Dörfer Frieden.

Mitten in dem Maienglück
lag ein Kirchhof innen,
der den raschen Wanderblick
hielt zu ernstem Sinnen.

Hingelehnt an Bergesrand
war die bleiche Mauer,
und das Kreuzbild Gottes stand
hoch, in stummer Trauer.

Schwager ritt auf seiner Bahn
stiller jetzt und trüber,
und die Rosse hielt er an,
sah zum Kreuz hinüber:

«Halten muss hier Ross und Rad,
mag's euch nicht gefährden;
drüben liegt mein Kamerad
in der kühlen Erden!

Ein gar herzlieber Gesell!
Herr, 's ist ewig schade!
Keiner blies das Horn so hell
wie mein Kamerade!

Hier ich immer halten muss,
dem dort unterm Rasen
zum getreuen Brudergruss
sein Leiblied zu blasen!»

Und dem Kirchhof sandt' er zu
frohe Wandergesänge,
dass es in die Grabesruh
seinem Bruder dränge.

Und des Hornes heller Ton
klang vom Berge wieder,
ob der tote Postillon
stimmt' in seine Lieder. –

Weiter ging's durch Feld und Hag
mit verhängtem Zügel;
lang mir noch im Ohre lag
jener Klang vom Hügel.

Nikolaus Lenau (1802 – 1850)



DER LETZTE POSTILLION

Bald ist, soweit die Menschheit haust
Der Schienenweg gespannt;
Es keucht und schnaubt und stampft und saust
Das Dampfross rings durchs Land.

Und wiederum in fünfhundert Jahr
Weiss der Gelehrteste nicht,
Zu sagen, was ein Hauderer war,
Was Fuhrmanns Recht und Pflicht.

Nur in der Nacht der Sonnenwend',
Wo dunkle Schemen gehen,
Wird zwischen Erd' und Firmament
Ein fremd' Gespann gesehn.

Der Schimmel trabt, die Peitsche schwirrt,
Laut schmettert Posthornton,
Als Geist kommt durch die Luft kutschiert
Ein greiser Postillion.

Fahl glänzt am gelben Sperlingsfrack
Thurn-Taxis' Wappenknopf:
Er raucht uralten Rauchtobak
Aus braunem Ulmerkopf.

Er raucht und spricht: «O Erdenball,
Wie anders schaut du drein.
Seit ich mit Sang und Peitschenknall
Reichspostdienst tat am Rhein!

O Zeit des Passgangs und des Trabs,
Des Trinkgelds und des Trunks,
Des Poststalls und des Wanderstabs,
Des idealen Schwungs!

Jetzt geht die Welt aus Rand und Band,
Die Besten ziehn davon,
Und mit dem letzten Hausknecht schwand
Der letzte Postillion.

Jetzt rennt der Dampf, jetzt brennt der Wind,
Jetzt gilt kein Fruh und Spat,
Die Sonne malt und blitzgeschwind
Briefschreibt der Kupferdraht.

O neues Rüstzeug, alter Kampf!
Wie treff' ich Glück und Ruh?
O Erdenphosphor, Gas und Dampf!
Fahr zu, mein Schimmel, fahr zu!»

Joseph Viktor von Scheffel



POSTILLIONS ABSCHIED VOM HÖLLENTAL

Heut kommt die Post zum letzten Mal
Gefahren durch das Höllental, –
Die Rosse schauen traurig drein,
Sie traben nicht mehr aus und ein,
Wie ehemals und dazumal
Durch's tannengrüne Höllental.

Der Hirsch verwundert niederschaut
Vom hohen Fels, – lauscht fremdem Laut,
Es wechselt mit des Posthorns Schall
Des Dampfross' Pfiff, der Peitsche Knall;
Der Falkenstein gibt siebenmal
Den Widerhall ins Höllental.

Der Postillion trägt Schwarzen Flor, –
Die Tränen quellen ihm hervor,
Nimmt er sein Hörnlein an den Mund,
gibt seinen Schmerz im Liede kund;
«Behüt dich Gott, mein Höllental
Ich fahre heut zum letzten Mal!

So wie es in der Welt zumal
So geht, – geht's auch im Höllental;
Das Eine macht dem Andern Platz,
Leb wohl, mein herzig lieber Schatz!

Leb wohl, du schöne Wäldermaid!
Ich seh' es wohl, es tut dir leid,
Hörst du nicht mehr des Posthorns Sang,
Des Viergespannes Glöckchenklang.

Dein schalkhaft Mündchen lacht nicht mehr,
O mach' mir nicht den Abschied schwer!
Und weine nicht! – Nimm meinen Dank
Für oft gereichte Speis und Trank.

Hü Schimmel! Fort in schnellem Lauf!
Das Dampfross kommt das Tal herauf;
Die Post fährt heut zum letzten Mal,
Behüt dich Gott, mein Höllental!»

Rudolf Siefert

EISENBAHNFABRT

Schöner war's, da Hörnerton
Durch die Gassen hallte;
Da der muntre Postillon
Mit der Peitsche knallte.

Heute, wie ein Vogelflug,
Wie ein Schwarm von Bienen
Eilt's dahin. Am Eisenzug
Rasseln die Maschinen.

Düstre Tunnel, Berggeröll,
Flücht'ge Elemente –
Seh nicht Baum, nicht Wiesenquell,
Den ich grüssen könnte.

Freiherr von Holtzendorff (um 1820)



«Von Neuenburg führte unser Weg nach der Schweizerischen Hauptstadt. So stand es wenigstens auf der Karte, von selber hätten wir es nicht geglaubt. Denn diese hauptstädtische Landstrasse war an ihren besten Stellen so ungefähr einer französischen Strasse dritten Ranges gleich. Sie war schmal, holprig, wand sich sinnlos nach rechts und nach links, lief des öftern durch die Hinterhöfe von Bauernhäusern, und an den üppigen Düngerhaufen vorbei, die die guten Leute hier unabänderlich vor ihrer Haustür pflanzen. Mehrere Male, wenn wir so uns plötzlich zwischen einer Scheune und einem Misthaufen befanden und Pferde, Schweine und Federvieh in hellem Entsetzen uns umstanden, glaubten wir mit Bestimmtheit in einen Bauernhof hineingeraten zu sein. An düsteren Blicken und Verwünschungen im «patois» fehlte es auch nicht, einmal ward uns sogar ein grosser Stein nachgeworfen.»

Der Bund (1906)



KUTSCHENHALT IN OLTEN

Der Geschäftsmann Bonaventura Meier tritt in die kleine Poststube und stellt seine lederne Reisetasche ab. Posthalter Frey sortiert verschiedene Postsachen und meint:

«So, geht's auf Reisen?»

«Ja, ich hätte gerne einen Fahrschein für die Mittagspost nach Basel, weil ich geschäftlich in Strassburg zu tun habe. Ich muss mich beeilen, damit ich morgen Abend dort bin!»

Bedächtig schreibt der Posthalter ein Billett und murmelt dazu:

«1 Platz für B. Meier, von Olten nach Basel, verreisend den 16. Juli 1843, um 12 Uhr nachmittags. Das kostet 4 Franken 6 Batzen. Nun kommt noch der Stempel «Postamt Olten, Nr. 1» drauf. Das wär's! In fünf Stunden seid Ihr in Basel! Dort könnt Ihr die Nachtpost nach Strassburg nehmen.»

Trara, trara! Tönt es plötzlich durch das offene Fenster. Die grosse zwölfplätzig Postkutsche rasselt den Stalden herauf, gezogen von fünf Pferden. Auf dem Bock sitzen der Postillon und der Kondukteur. Gemächlich fährt die Kutsche vor und hält an. Der Kondukteur springt ab und ruft durchs Fensterchen in die Kutsche:

«Bitte sitzen bleiben, wir halten nur fünf Minuten in Olten!»

Alle Plätze sind besetzt, und neugierige Köpfe schauen aus den Fenstern. Rasch klettert der Kondukteur auf das Dach.

«Posthalter! Da ist die Post von Bern, die ich bei der Station «Kreuzstrasse» in Oftrigen erhalten habe, da diejenige von Luzern und hier sogar noch Sachen aus Italien, die mit der Gotthardpost angekommen sind. Jetzt habt Ihr Arbeit genug!»

Der alte Post-Peter, der Gehilfe des Posthalters, nimmt alle Briefe und Pakete in Empfang. Posthalter Frey reicht dem Kondukteur die abgehende Post hinauf:

«Nach Basel! Nach Deutschland! Hier sogar noch ein Brief nach England!»

Der Kondukteur versorgt alles sorgfältig auf dem Kutschendach unter der schweren Segeltuchblache.

«Und wo soll ich Platz nehmen?» fragt Bonaventura Meier und zeigt dem Kondukteur sein Billett.

«Ihr müsst Euch einen Augenblick gedulden, bis der Beiwagen da ist, im Hauptwagen ist alles besetzt. Wir haben heute viele Reisende aus Luzern und aus Italien, die nach Basel und Frankreich fahren wollen.»

Schon rollt ein dreispänniger Beiwagen heran. Hier findet Bonaventura Meier genügend Platz, denn es sitzen nur zwei Passagiere in der sechsplätzig Postkutsche.

«Ist die Anschlusspost von Aarau noch nicht da?» fragt der Kondukteur und meint ungeduldig:

«Wir können nicht lange warten, denn wir müssen unsern Fahrtenplan einhalten! Bussen für Verspätungen will ich keine bezahlen.»

Gottlob hört man die Aarauerpost schon über die alte Brücke rasseln, und gleich hält sie hinter den zwei andern Postwagen an. Zwei Reisende steigen in die Baslerpost um.

«Haben wir alles?» kontrolliert der Kondukteur.

«Gut, dann los!»

Er klettert auf den Bock. Posthalter Frey reicht ihm den Stundenpass, in den er die genaue Ankunfts- und Abgangszeit eingetragen hat. Der Postillon lässt sein Horn erschallen, knallt mit der Peitsche, die Pferde legen sich in die Stränge, und schon fahren die zwei Wagen Richtung Basel weiter. Unterdessen bedient der Post-Peter die Kutsche nach Solothurn, welche von Aarau aus den Anschluss an die Westschweiz besorgt. Fröhlich klingt das Trara des Posthorns durchs Städtchen, als diese Kutsche als letzte abfährt. Drinnen im Postbüro werden nun die eingegangenen Sachen sortiert. Ein junger Bursche zieht die Post heraus, die für Trimbach bestimmt ist. Ein anderer nimmt die Briefe und Zeitungen für Winznau, Hauenstein, Ifenthal und Wisen zu sich, und ein dritter besorgt die Gemeinden Starrkirch und Dulliken. Der Posthalter selber bedient die Familien in der Stadt. Diese erhalten jeden Tag ihre Postsachen, während sie in die umliegenden Dörfer nur jeden Donnerstag und jeden Sonntag gebracht werden.

Aus dem Leseheft «OLTEN»,
Lehrmittelverlag Aargau (1993)



FRAGEN ZUM TEXT «KUTSCHENHALT IN OLTEN»

Wo in einer Postkutsche befinden sich die beförderten Briefe?

Wie lange dauerte die Fahrt von Olten nach Basel?

Wie lange dauert die gleiche Fahrt heute mit dem Zug?

Wie viele Pferde ziehen eine sechsplätzig Postkutsche?

Wer sitzt auf dem Kutschbock?

Wofür ist der Postillon zuständig?

Was ist ein «Beiwagen»?

Mit was für Geld wird 1843 in Olten ein Billett bezahlt?

Wohin schreibt der Posthalter die Ankunfts- und Abgangszeit der Postkutsche?

Musste ein Kondukteur blasmusikalisch begabt sein?

Wurden mit der Post auch Zeitungen verschickt?



LÖSUNGEN:

Wo in einer Postkutsche befinden sich die beförderten Briefe?

Auf dem Dach unter einer Plane.

Wie lange dauerte die Fahrt von Olten nach Basel?

5 Stunden

Wie lange dauert die gleiche Fahrt heute mit dem Zug?

Ca. 25 Minuten

Wie viele Pferde ziehen eine sechsplätzig Postkutsche?

Drei Pferde

Wer sitzt auf dem Kutschbock?

Postillon und Kondukteur

Wofür ist der Postillon zuständig?

Fürs Lenken der Kutsche, also fürs Führen der Pferde

Was ist ein «Beiwagen»?

Eine zweite Kutsche, falls es mehr Reisende hat, als in der ersten Kutsche Platz haben.

Mit was für Geld wird 1843 in Olten ein Billett bezahlt?

Franken und Batzen

Wohin schreibt der Posthalter die Ankunfts- und Abgangszeit der Postkutsche?

In den Stundenpass

Musste ein Kondukteur blasmusikalisch begabt sein?

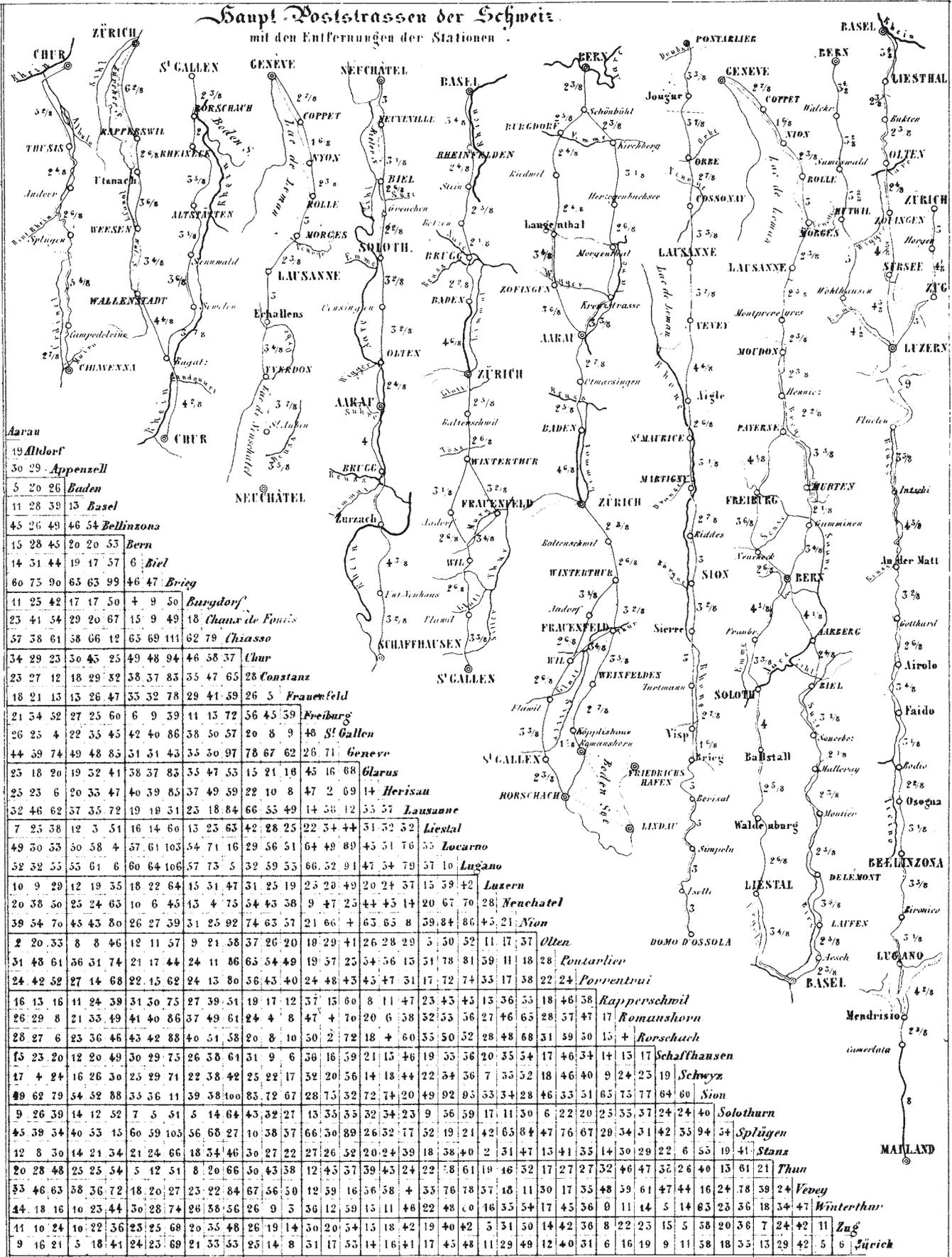
Nein, denn es war der Postillon, der auf dem Posthorn die Melodien blasen musste.

Wurden mit der Post auch Zeitungen verschickt?

Ja



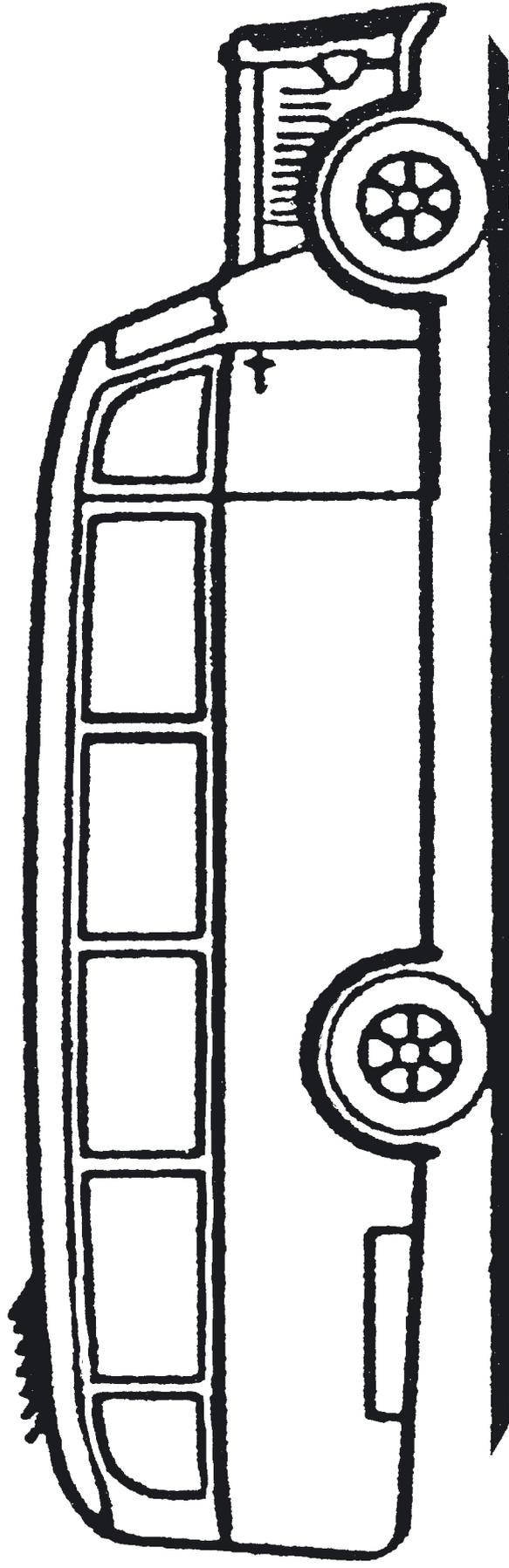
Haupt-Poststrassen der Schweiz
mit den Entfernungen der Stationen



Aarau	19	Mildorf	30	29	Appenzell	5	20	26	Baden	11	28	39	15	Basel	45	26	49	46	54	Bellinzona	15	28	45	20	20	53	Bern	14	31	44	19	17	57	6	Biel	60	75	90	65	63	99	46	47	Brieg	41	25	42	17	17	50	4	9	50	Burgdorf	23	41	54	29	20	67	15	9	49	18	Chaux de Fonds	57	38	61	58	66	12	65	69	111	62	79	Chisasso	34	29	23	30	45	25	49	48	94	46	58	37	Chur	25	27	12	18	29	32	38	37	83	55	47	65	28	Constanz	18	21	13	13	26	47	33	32	78	29	41	59	26	5	Frauenfeld	21	34	52	27	25	60	6	9	39	11	13	72	36	45	59	Freiburg	26	25	4	22	35	45	42	40	86	38	50	57	20	8	9	48	St. Gallen	44	39	74	49	48	85	51	51	43	35	30	97	78	67	62	26	71	Geneve	25	18	20	19	32	41	38	37	83	33	47	53	15	21	18	45	16	68	Glarus	25	23	6	20	35	47	40	39	85	37	49	59	22	10	8	47	2	69	14	Herisau	32	46	62	37	35	72	19	19	31	23	18	84	66	55	49	14	38	12	33	57	Lausanne	7	25	38	12	3	51	16	14	60	13	23	63	42	28	25	22	34	44	51	52	52	Liestal	49	50	53	50	58	4	57	61	103	54	71	16	29	56	51	64	49	80	43	31	76	53	Locarno	52	32	55	55	61	6	60	64	106	57	73	5	32	59	53	66	52	91	47	34	79	51	10	Lugano	10	9	29	12	19	35	18	22	64	15	31	47	31	25	19	23	20	49	20	24	37	15	39	42	Luxern	20	38	50	25	24	63	10	6	45	13	4	75	54	43	38	9	47	23	44	45	14	20	67	20	67	28	Nenchatel	39	54	70	45	43	80	26	27	39	31	25	92	74	63	57	21	66	4	63	65	8	59	84	86	45	21	Nion	2	20	33	8	8	46	12	11	57	9	21	58	37	26	20	10	29	41	26	28	29	5	30	52	11	17	37	28	24	52	Ollen	31	48	61	56	31	74	21	17	44	24	11	86	63	54	49	19	57	25	54	56	13	51	78	81	59	11	18	28	Pontarlier	24	42	52	27	14	68	22	15	62	24	13	80	36	43	40	24	48	43	45	47	31	17	72	74	33	17	38	22	24	Porrentrui	16	13	16	11	24	39	31	30	75	27	39	51	19	17	12	37	15	60	8	11	47	23	43	43	13	36	53	18	46	38	26	29	8	21	35	49	41	40	86	37	49	61	24	4	8	47	4	70	20	6	58	32	53	36	27	46	65	28	37	47	17	Romanshorn	28	27	6	23	36	46	43	42	88	40	51	58	20	8	10	50	2	72	18	4	60	35	50	32	28	48	68	31	59	30	15	4	Rorschach	15	23	20	12	20	49	30	29	75	26	38	61	31	9	6	38	16	59	21	13	46	19	53	36	20	35	34	17	46	34	14	13	17	Schaffhausen	17	4	24	16	26	30	25	29	71	22	38	42	25	22	17	32	20	56	14	18	44	22	34	36	7	35	52	18	46	40	9	24	23	19	Schwyz	49	62	79	54	32	88	33	56	11	39	58	100	83	72	67	28	73	32	72	74	20	49	92	93	53	34	28	46	33	51	65	75	77	64	60	60	Sion	9	26	39	14	12	32	7	5	51	5	14	64	43	32	21	13	35	35	32	34	23	9	36	59	17	11	30	6	22	20	25	35	37	24	24	40	Solothurn	45	39	34	40	35	15	60	59	105	56	68	27	10	38	37	66	50	89	26	32	77	52	19	21	42	65	84	47	76	67	28	34	31	42	35	94	54	Spligen	12	8	30	14	21	34	21	24	66	18	54	46	30	27	22	27	26	52	20	24	39	18	38	40	2	31	47	13	41	35	14	30	29	22	6	55	19	41	Stanz	20	28	48	25	25	54	5	12	51	8	20	66	30	43	38	12	45	37	39	43	24	22	8	61	19	46	32	17	27	27	32	46	47	32	26	40	13	61	21	Thun	33	46	63	38	36	72	18	20	27	23	22	84	67	56	50	12	59	16	56	38	4	33	76	78	37	18	11	50	17	35	48	59	61	47	44	16	24	78	39	24	Winterthur	44	18	16	10	23	44	30	28	74	28	58	56	26	9	5	36	12	59	15	11	48	22	48	0	16	35	54	17	45	36	0	11	14	5	14	63	23	36	18	34	47	Winterthur	11	10	24	10	22	36	23	25	68	20	35	48	26	19	14	30	20	54	15	18	42	19	40	42	5	31	50	14	42	36	8	22	23	15	5	58	20	36	7	24	42	11	Zug	9	16	21	3	18	41	24	25	69	21	33	53	25	14	8	51	17	53	14	16	41	17	45	48	11	29	49	12	40	31	6	16	19	9	11	58	18	35	13	29	42	5	6	Zürich
-------	----	---------	----	----	-----------	---	----	----	-------	----	----	----	----	-------	----	----	----	----	----	------------	----	----	----	----	----	----	------	----	----	----	----	----	----	---	------	----	----	----	----	----	----	----	----	-------	----	----	----	----	----	----	---	---	----	----------	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----------------	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	------------	----	----	----	----	----	----	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----------	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	----	------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--------	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	---	----	----	---------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----------	---	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---------	----	----	----	----	----	---	----	----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---------	----	----	----	----	----	---	----	----	-----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--------	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--------	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	------	---	----	----	---	---	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	-------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------------	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	-----------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	--------------	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	---	----	----	----	--------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------	---	----	----	----	----	----	---	---	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	-----------	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---------	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	-------	----	----	----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	------------	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	---	----	----	----	---	----	----	----	---	----	----	----	-----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	---	----	----	---	----	----	----	----	----	----	----	---	---	--------

Stundenzeiger nach der kürzesten Poststrasse berechnet.

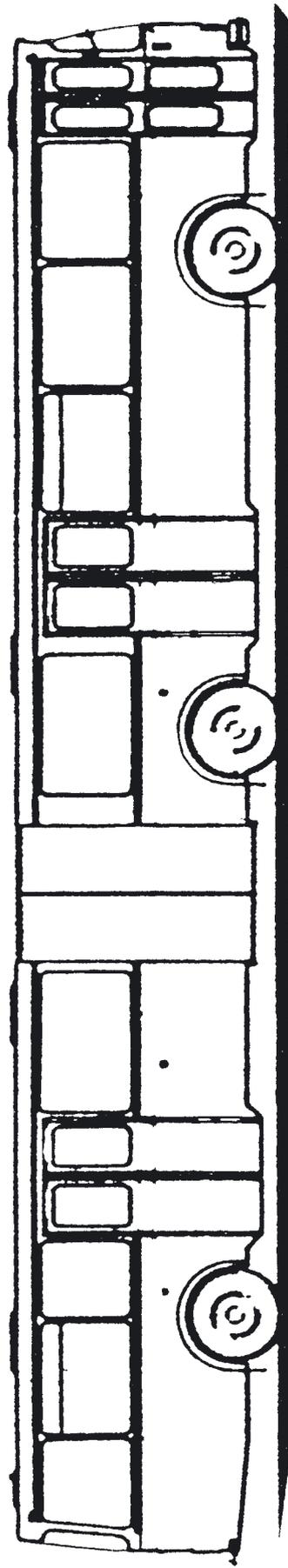
ALPENWAGEN SAURER, 1941



Alpenwagen Saurer, 1941
29 Sitzplätze / 8 Stehplätze
Höchstgeschwindigkeit: 72 km/h

REISEPOST – UNTERWEGS MIT KUTSCHE UND POSTAUTO

OMNIBUS SAURER, 1976



FAHRPLANLESEN



Diese Aufgabe ist für die Schülerinnen und Schüler interessant und anspruchsvoll. Wahrscheinlich werden sie auf Hilfe seitens der Lehrkräfte angewiesen sein.

LÖSUNGEN

Die Nummer der Strecke Chur–Flims lautet: **900.75**

Domat/Ems, Post: **9.12**

Einsteigen in Flims/Dorf: **17.27**

Ankunft in Domat/Ems Unterdorf: **17.54**

Laax Rancho ab: **13.12**

Chur Kornquader an: **14.01**

Letztes Postauto nach Tamins: **23.15**

Montag–Freitag ohne allgemeine Feiertage: **Ⓐ**

Samstag, Sonn- und allgemeine Feiertage: **Ⓒ**

Platzreservierung obligatorisch: **Ⓡ**

Mittwoch: **Ⓝ**

Ankunftszeit: **○**

MATERIAL

- Arbeitsblatt **Hinfahrt**
- Arbeitsblatt **Fahrplan**
- Arbeitsblatt **Rückfahrt**
- Farbstifte



FAHRPLANLESEN



HINFAHRT

Du hast Ferien und darfst zum ersten Mal mit Zug und Postauto für zwei Tage ins Bündnerland reisen, um bei traumhaften Schneeverhältnissen in Flims dein neues Snowboard auszuprobieren. Weil Snowboarden alleine nicht so interessant ist, unternimmst du den Ausflug mit deinem Cousin aus Domat/Ems. Damit ihr den Tag voll ausnutzen könnt, möchtet ihr etwa um 10.00 Uhr bei der Talstation der Luftseilbahn starten.



Die Postautofahrt ab Chur planst du selbständig. So gehst du vor:

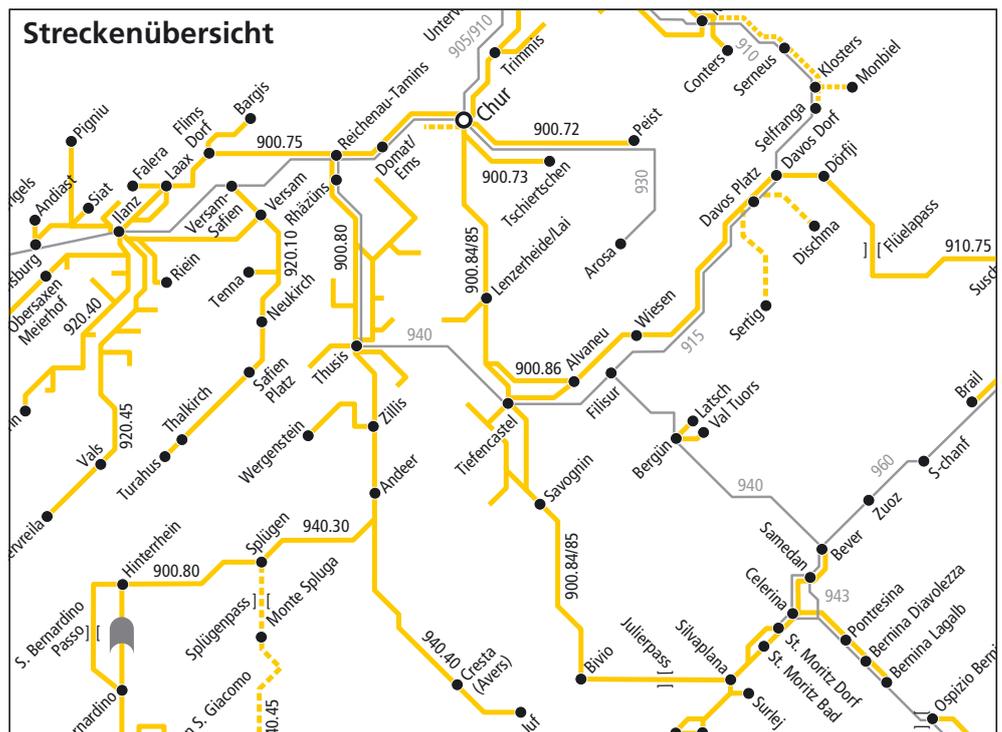
1. In jedem Fahrplan findest du eine Streckenübersicht. Suche nun auf der nebenstehenden Streckenübersicht deine Anfangsstation Chur und deine Endstation Flims Dorf und übermale beide farbig.

2. Fahre mit einem Farbstift der Verbindungslinie zwischen den beiden Ortschaften nach. Diese Linie nennt man Strecke.

3. Neben der Strecke findest du eine 5-stellige Nummer, diese steht für die entsprechende Seite im Fahrplan (= Fahrplanfeld). Die Nummer der Strecke Chur–Flims Dorf lautet:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. Anhand dieser Nummer suchst du nun das richtige Fahrplanfeld im Fahrplan. Achte darauf, für welche Wochentage das gefundene Fahrplanfeld gilt und ob es sich um die Hin- (➔) oder Rückfahrt (➤) handelt. Dein Ausflug findet am Donnerstag statt, du findest also auf dem Arbeitsblatt **Fahrplan** das



richtige Fahrplanfeld. Dieses Blatt brauchst du nun für alle weiteren Schritte!

5. Du musst auch auf die besondere Zeichensprache im Fahrplan achten. Auf dem Arbeitsblatt **Fahrplan** findest du diese ebenfalls aufgelistet. Schau diese genau an und merke sie dir.

6. Im Fahrplanfeld findest du immer links die Ortschaften und rechts auf der gleichen Linie die jeweiligen Abfahrtszeiten des Postautos. Wie du sehen kannst, hat es in Flims verschiedene Haltestellen. Deine heisst Flims Dorf, Post. Du suchst nun die bestmögliche Abfahrtszeit, so dass du dort kurz vor 10.00 Uhr aus dem Postauto aussteigen kannst: Abfahrt in **Chur** um **9.00** Uhr, Ankunft in **Flims Dorf, Post** um **9.40** Uhr.

Suche diese Zeiten und übermale sie farbig.

7. Dein Cousin möchte noch wissen, wann er in Domat/Ems, Post in dein Postauto einsteigen kann. Natürlich kannst du ihm das jetzt problemlos sagen:

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Übermale diese Zeit ebenfalls farbig.



FAHRPLANLESEN

FAHRPLAN

900.75 Chur–Domat/Ems–Tamins–Flims–Laax

St. Gallen 880	703	803	905	1003	1105	1203	1303	1403	1503	1603	1703	1803	2003							
Chur	838	938	1038	1138	1238	1338	1438	1538	1638	1738	1838	1938	2138							
Zürich HB 900	610	733	835	910	1010	1110	1210	1310	1410	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2110				
Chur	745	851	951	1044	1144	1244	1344	1444	1544	1644	1734	1844	1944	2045	2145	2245				
	41	43	45	47	49	51	53	55	57	59	261	61	761	63	65	67	71	73	75	77
Chur, Bahnhof	615	710	755	900	1000	1055	1155	1255	1355	1455	1550	1555	1604	1655	1800	1855	2000	2110	2210	2310
Chur, Malteser ¹²	617	712	757	902	1002	1057	1157	1257	1357	1457	1552	1557	1606	1657	1802	1857	2002	2112	2212	2312
Chur, Markthalle ¹²	618	713	758	903	1003	1058	1158	1258	1358	1458	1553	1558	1607	1658	1803	1858	2003	2113	2213	2313
Chur, Kornquader ¹²	619	714	759	904	1004	1059	1159	1259	1359	1459	1554	1559	1608	1659	1804	1859	2004	2114	2214	2314
Chur, Zeughaus ¹²	619	714	759	904	1004	1059	1159	1259	1359	1459	1554	1559	1608	1659	1804	1859	2004	2114	2214	2314
Chur, Freifeld ¹²	620	715	800	905	1005	1100	1200	1300	1400	1500	1555	1600	1609	1700	1805	1900	2005	2115	2215	2315
Chur, Plankis ¹²	621	716	801	906	1006	1101	1201	1301	1401	1501	1556	1601	1701	1806	1901	2006	2116	2216	2316	
Domat/Ems, Plarenge	624	719	804	909	1009	1104	1204	1304	1404	1504	1559	1604	1704	1809	1904	2009	2119	2219	2319	
Domat/Ems, Unterdorf	625	720	805	910	1010	1105	1205	1305	1405	1505	1600	1605	1705	1810	1905	2010	2120	2220	2320	
Domat/Ems, Post	627	722	807	912	1012	1107	1207	1307	1407	1507	1602	1607	1707	1812	1907	2012	2122	2222	2322	
Domat/Ems, Tuma Platta	628	723	808	913	1013	1108	1208	1308	1408	1508	1603	1608	1708	1813	1908	2013	2123	2223	2323	
Domat/Ems, Padrusa	629	724	809	914	1014	1109	1209	1309	1409	1509	1604	1609	1709	1814	1909	2014	2124	2224	2324	
Ems GR, Chemie	630	725	810	915	1015	1110	1210	1310	1410	1510	1605	1610	1710	1815	1910	2015	2125	2225	2325	
Tamins, Post	633	728	813	918	1018	1113	1213	1313	1413	1513	1608	1613	1713	1818	1913	2018	2128	2228	2328	
Tamins, Dorf	636	730	816	921	1021	1116	1216	1316	1416	1516	1611	1616	1722	1827	1922	2026	2136	2236	2336	
Trin, Post	642	736	822	927	1027	1122	1222	1322	1422	1522	1622	1627	1724	1829	1924	2028	2138	2238	2338	
Trin, Porclis	644	738	824	929	1029	1124	1224	1324	1424	1524	1619	1624	1724	1829	1924	2028	2138	2238	2338	
Trin, Mulin	646	740	827	932	1032	1127	1227	1327	1427	1527	1622	1627	1727	1832	1927	2030	2140	2240	2340	
Trin, Ruegna	648	742	829	934	1034	1129	1229	1329	1429	1529	1629	1634	1724	1829	1924	2032	2142	2242	2342	
Felsbach-Crestasee	648	742	829	934	1034	1129	1229	1329	1429	1529	1629	1634	1724	1829	1924	2032	2142	2242	2342	
Flims Dorf, Post	654	748	835	940	1040	1135	1235	1335	1435	1535	1635	1639	1734	1839	1934	2036	2146	2246	2346	
Flims Waldhaus, Post	658	752	839	944	1044	1139	1239	1339	1439	1539	1639	1643	1734	1839	1934	2036	2146	2246	2346	
Flims Waldhaus, Post	700	755	840	945	1045	1140	1240	1340	1440	1540	1640	1644	1735	1840	1935	2036	2146	2246	2346	
Laax GR, Murschetg	704	759	844	949	1049	1144	1244	1344	1444	1544	1644	1648	1739	1844	1939	2040	2150	2250	2350	
Laax GR, Rancho	705	800	845	950	1050	1145	1245	1345	1445	1545	1645	1649	1740	1845	1940	2041	2151	2251	2351	
Laax GR, posta	708	803	850	955	1055	1150	1250	1350	1450	1550	1650	1654	1745	1850	1945	2046	2156	2256	2356	
Laax GR, posta	805	1000	1100	1200	1347	1600	1700	1706	1753	1900	1906	1953	2050	2150	2250	2350	2358	2358	2358	
Falera, posta	811	1006	1106	1206	1353	1606	1706	1712	1759	1906	1912	1959	2056	2156	2256	2356	2364	2364	2364	

900.75 Laax–Flims–Tamins–Domat/Ems–Chur

Falera, posta	658	720	858	1058	1258	1300	1358	1558	1658	1802										
Laax GR, posta	703	725	903	1103	1303	1305	1403	1603	1703	1807										
	40	42	44	46	48	50	52	54	56	58	60	62	64	66	68	70	72	74	76	78
Laax GR, posta	545	610	650	710	810	910	1010	1110	1210	1310	1410	1510	1610	1710	1810	1910	2010	2100	2210	2310
Laax GR, Rancho	547	612	652	712	812	912	1012	1112	1212	1312	1412	1512	1612	1712	1812	1912	2012	2102	2212	2312
Laax GR, Murschetg	548	613	653	713	813	913	1013	1113	1213	1313	1413	1513	1613	1713	1813	1913	2013	2103	2213	2313
Flims Waldhaus, Post	552	617	657	717	817	917	1017	1117	1217	1317	1417	1517	1617	1717	1817	1917	2017	2107	2217	2317
Flims Waldhaus, Post	555	620	700	720	820	920	1020	1120	1220	1320	1420	1520	1620	1720	1820	1920	2020	2110	2220	2320
Flims Dorf, Post	600	627	707	727	827	927	1027	1127	1227	1327	1427	1527	1627	1727	1827	1927	2027	2117	2227	2327
Felsbach-Crestasee	604	631	711	731	831	931	1031	1131	1231	1331	1431	1531	1631	1731	1831	1931	2031	2121	2231	2331
Trin, Ruegna	606	633	713	733	833	933	1033	1133	1233	1333	1433	1533	1633	1733	1833	1933	2033	2123	2233	2333
Trin, Mulin	608	635	715	735	835	935	1035	1135	1235	1335	1435	1535	1635	1735	1835	1935	2035	2125	2235	2335
Trin, Porclis	610	637	717	737	837	937	1037	1137	1237	1337	1437	1537	1637	1737	1837	1937	2037	2127	2237	2337
Tamins, Dorf	643	723	743	843	943	1043	1143	1243	1343	1443	1543	1643	1743	1843	1943	2043	2133	2243	2343	
Tamins, Post	616	646	726	746	846	946	1046	1146	1246	1346	1446	1546	1646	1746	1846	1946	2046	2136	2246	2346
Ems GR, Chemie	619	649	729	749	849	949	1049	1149	1249	1349	1449	1549	1649	1749	1849	1949	2049	2139	2249	2349
Domat/Ems, Padrusa	620	650	730	750	850	950	1050	1150	1250	1350	1450	1550	1650	1750	1850	1950	2050	2140	2250	2350
Domat/Ems, Tuma Platta	621	651	731	751	851	951	1051	1151	1251	1351	1451	1551	1651	1751	1851	1951	2051	2141	2251	2351
Domat/Ems, Post	622	652	732	752	852	952	1052	1152	1252	1352	1452	1552	1652	1752	1852	1952	2052	2142	2252	2352
Domat/Ems, Unterdorf	624	654	734	754	854	954	1054	1154	1254	1354	1454	1554	1654	1754	1854	1954	2054	2144	2254	2354
Domat/Ems, Plarenge	625	655	735	755	855	955	1055	1155	1255	1355	1455	1555	1655	1755	1855	1955	2055	2145	2255	2355
Chur, Plankis ¹²	625	655	735	755	855	955	1055	1155	1255	1355	1455	1555	1655	1755	1855	1955	2055	2145	2255	2355
Chur, Freifeld ¹²	630	700	740	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500	1600	1700	1800	1900	1950	2050	2140	2250	2350
Chur, Zeughaus ¹²	631	701	741	801	901	1001	1101	1201	1301	1401	1501	1601	1701	1801	1901	1951	2051	2141	2251	2351
Chur, Kornquader ¹²	631	701	741	801	901	1001	1101	1201	1301	1401	1501	1601	1701	1801	1901	1951	2051	2141	2251	2351
Chur, Markthalle ¹²	632	702	742	802	902	1002	1102	1202	1302	1402	1502	1602	1702	1802	1902	1952	2052	2142	2252</	



FAHRPLANLESEN

RÜCKFAHRT

Nach deinem wunderschönen Schneetag wirst du nun bei deinem Cousin noch übernachten, bevor es am nächsten Tag wieder auf die Heimreise geht. Seine Eltern erwarten euch um 18.00 Uhr zum Abendessen (Fondue, mmh ...).

Plane nun eure Rückreise Schritt für Schritt so, wie du es bei der Hinreise gelernt hast.

Einsteigen werdet ihr wieder in Flims Dorf, Post, aussteigen in Domat/Ems Unterdorf (Achtung!), damit ihr nachher bergab gehen könnt. Suche auf dem Arbeitsblatt **Fahrplan** das richtige Fahrplanfeld für die Rückfahrt:

Wann müsst ihr einsteigen?

Wann seid ihr am Ziel?



Hier noch einige «Fahrplan-Knacknüsse», löse diese mit Hilfe der beiden kennen gelernten Fahrplanfelder:



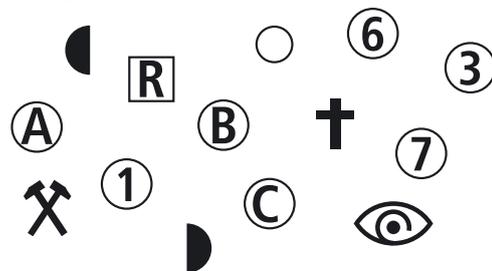
Caroline wohnt in Laax und besucht jeden Mittwoch um 14.15 Uhr in Chur ihren Klarinetten-Unterricht. Abfahrt in Laax GR, Rancho:

Ankunft in Chur, Kornquader:



Marco wohnt in Tamins und geht diese Woche am Donnerstag ins Kino nach Chur. Wann fährt nach dem Kino das letzte Postauto ab Chur, Freifeld nach Hause?

Auf dem Arbeitsblatt Hinfahrt hast du auch die Fahrplan-Zeichensprache kennen gelernt. Schreibe nun das richtige Zeichen neben die Erklärung:



Montag–Freitag ohne allgemeine Feiertage:

Samstag, Sonn- und allgemeine Feiertage:

Platzreservierung obligatorisch:

Mittwoch:

Ankunftszeit:

GESCHICHTE DES POSTAUTOS



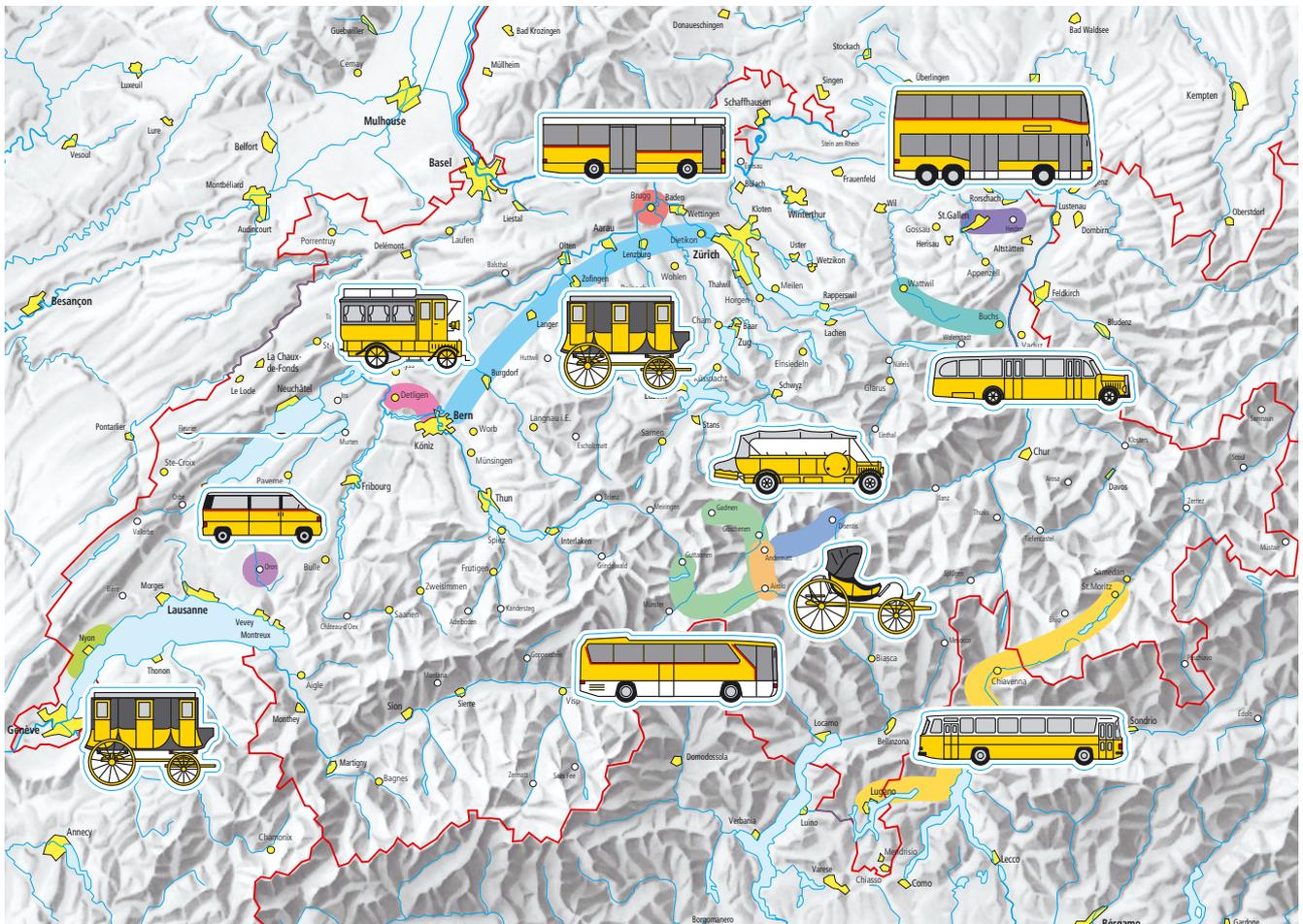
Früher hatte das Postauto **die** Bedeutung für die Mobilität der Bevölkerung. Das hat sich in der Entwicklung des Gesamtverkehrs deutlich verändert. Trotzdem ist das Postauto als öffentliches Verkehrsmittel nicht aus dem Bild unseres Strassenverkehrs wegzudenken und für viele Randregionen unabdingbar.

Das schweizerische Postautonetz beträgt 8500 km (2,8 × SBB-Netz) und bedient mit 1880 Fahrzeugen auf 716 Linie 9229 Haltestellen. Jährlich werden 93 000 000 Passagiere befördert.

MATERIAL

- Arbeitsblatt **Postfahrzeuge**
- Schweizerkarte **Strecken der Postfahrzeuge**
- Bogen **Klebbilder**
- Schweizerkarte

LÖSUNG

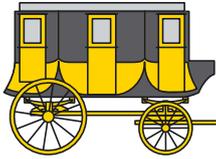


GESCHICHTE DES POSTAUTOS



POSTFAHRZEUGE

PFERDEPOST



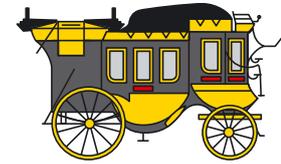
Fischer Post 1735

- Erste regelmässige Postkutschenkurse
- Strecke: **Bern–Zürich**



Postchaise 1830

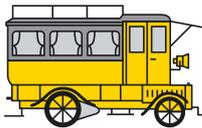
- Holzräder mit Metallreifen, keine Bremsen
- Sitzplätze: 2
- Leistung: 1 PS (= 1 Pferde-Stärke)
- Strecke: **Gotthardpass**



Coupé-Berline 1909

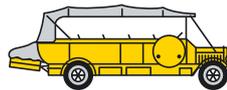
- Grösster Postwagen der Eidgenössischen Pferdepost
- Holzräder mit Metallstreifen
- Sitzplätze: 10
- Leistung: 4–5 PS (4–5 Pferde)
- Region: **Nyon**

POSTAUTO FRÜHER



Martini Omnibus 1906

- Mit einer Handkurbel wurde der Benzinmotor angeworfen
- Das Fahrzeug fuhr auf Vollgummireifen
- Sitzplätze: 10
- Leistung: 32 PS
- erste Postautostrecke: **Bern–Detligen**



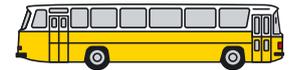
Saurer Alpenwagen 1920

- Das Chassis stammt von einem Saurer-Lastwagen der Schweizer Armee
- Segeltuchüberzogenes Scheinverdeck
- Stahlgussräder mit Vollgummibereifung
- Sitzplätze: 16
- Leistung: 45 PS
- Region: **Oberalpäss**



Saurer Omnibus 1947

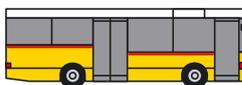
- Für die damalige Zeit ein wahres Ungetüm!
- Der lange Radstand von 6.30 m bot dem Chauffeur vor allem in engen Kurven Probleme
- Sitzplätze: 32
- Leistung: 100 PS
- Region: **Toggenburg**



Mercedes Reisewagen 1972

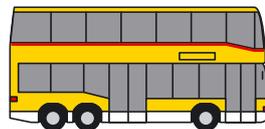
- Erstes nicht mehr rein schweizerisches Postauto
- Wurde für Extrafahrten oder auf touristischen Strecken eingesetzt
- Sitzplätze: 41
- Leistung: 150 PS
- Strecke: z. B. **St. Moritz–Lugano**

POSTAUTO HEUTE



MAN Niederflur-Midibus 1985

- Stufenloser Einstieg bei beiden Türen
- Wird vor allem in städtischen Gebieten eingesetzt
- Sitzplätze: 34
- Leistung: 220 PS
- Region: z. B. **Brugg AG**



Doppelstock-Postauto 1995

- Die Anzahl Plätze wird durch die zweite Etage mehr als verdoppelt
- Wird zunehmend auf Linien mit hohen Passagierzahlen eingesetzt
- Sitzplätze: 90 (oben 57, unten 33)
- Leistung: 340 PS
- Strecke: z. B. **St. Gallen–Heiden**



PubliCar VW Caravelle 1995

- Rufbus (wie Taxi) innerhalb einer bestimmten Region
- Keine festen Haltestellen, kein Fahrplan, fährt auf Bestellung
- Wird in ländlichen Regionen mit wenig Einwohnern eingesetzt
- Sitzplätze: 9
- Leistung: 78 PS
- Region: **Oron**



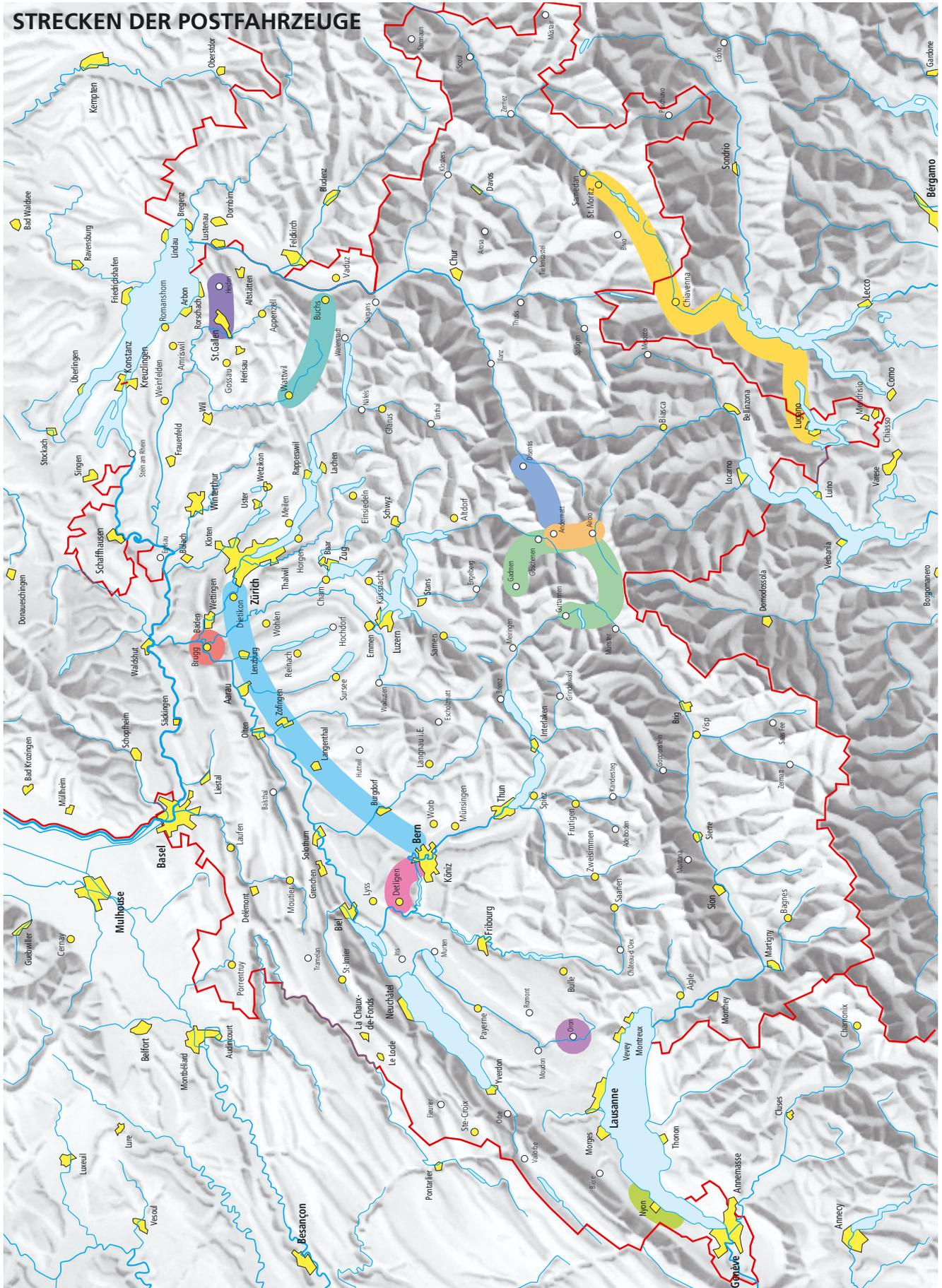
PostCar Mercedes-Benz 1996

- Reisedar für touristische Zwecke mit speziellen Ausflugsrouten
- Ausflüge können direkt bei verschiedenen Poststellen oder Reisebüros oder telefonisch gebucht werden
- Sitzplätze: 44
- Leistung: 381 PS
- Reisedar: z. B. **Grimsel–Nufenen–Gotthard–Susten (= Alpenpost)**

GESCHICHTE DES POSTAUTOS



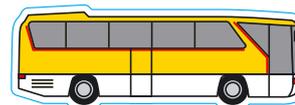
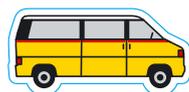
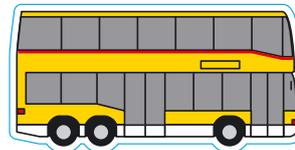
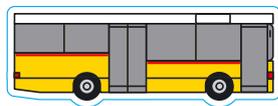
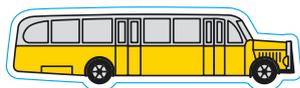
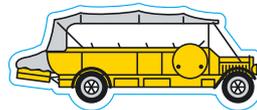
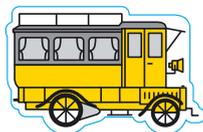
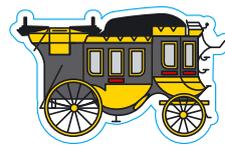
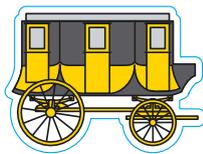
STRECKEN DER POSTFAHRZEUGE



GESCHICHTE DES POSTAUTO



KLEBBILDER



POSTKUTSCHENSIGNALE



POSTHORNMELODIEN

Am Zügel der posteigenen Fuhrwerke (= Postkutschen) sass der Postillon. Dieser war verantwortlich für den reibungslosen Posttransport. Ein wichtiges Hilfsmittel war für ihn das Posthorn. Er konnte damit der Pferdewechselstation ankündigen, welche Art Post ankam und wie viel neue Pferde er benötigte.



Posthornmelodien

Zahl der Wagen



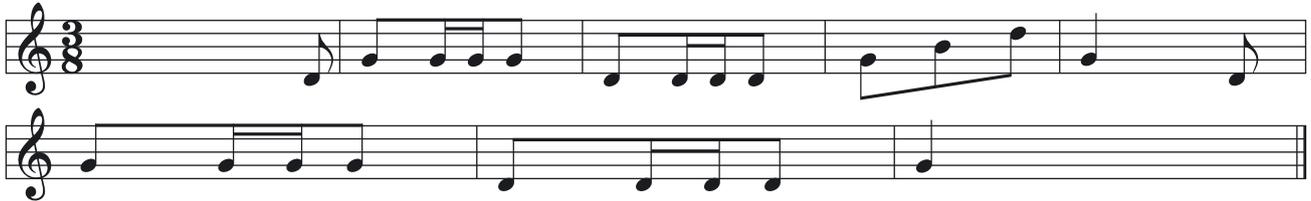
Anzahl der Pferde



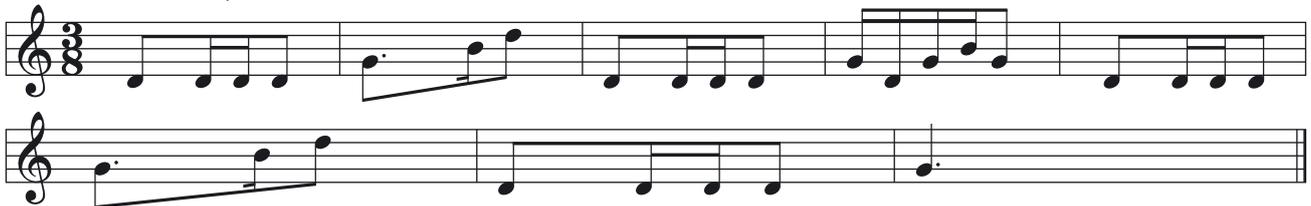
Abgang einer jeden Post



Ankunft einer Dienstpost



Ankunft einer Extrapost



Das Posthorn hatte keine Tasten oder Ventile. Darum konnten nur einfache Melodien gespielt werden.



SIGNALE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR



Die meisten Informationen nehmen wir übers Auge auf. Optische Signale wie Piktogramme sind sprachunabhängig und erreichen die meisten Leute. Akustische Signale wie Lautsprecherdurchsagen bedingen ein gewisses Sprachverständnis.

Taktile Signale finden wir für sehbehinderte Menschen zum Beispiel in den Gefahrenzonen auf den Perrons (Gefahrenzonen sind durch unterschiedliche Bodenbeläge markiert).

MATERIAL

- Arbeitsblatt **Signale**
- Arbeitsblatt **Erklärung**

LÖSUNG



Bus



Ausgang



Information



Billettschalter



Warteraum



Fundbüro



Selbstkontrolle



Verbotener Durchgang



Treffpunkt



Kein Trinkwasser



Schliessfächer



Abfallbehälter



SIGNALE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

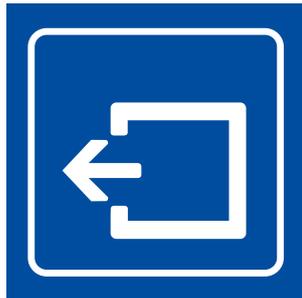
SIGNALE

Wenn du unterwegs bist, siehst du immer wieder Signale von Postauto, Tram, Bus oder Zug. Meistens haben diese Signale die Farbe **Blau**. Sie zeigen dir bildlich, was du wo finden kannst.

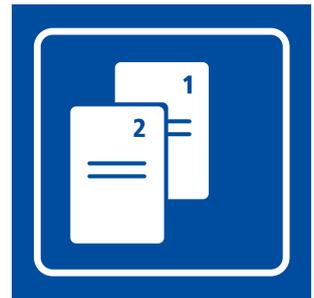
Tipp: Auf dem Arbeitsblatt **Erklärung** sind alle Signale beschrieben. Es haben sich aber auch Erklärungen darunter gemischt, die überhaupt nicht stimmen.

Du findest hier einige dieser Signaltafeln. Schreibe die richtige Bedeutung unter jedes Signal.







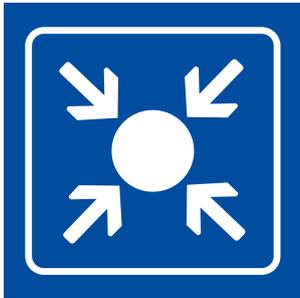














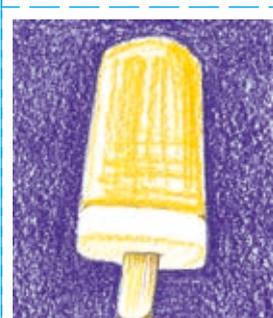
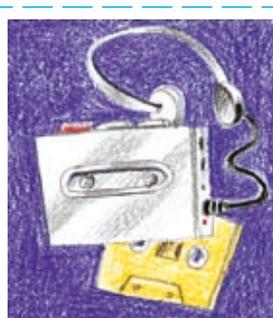
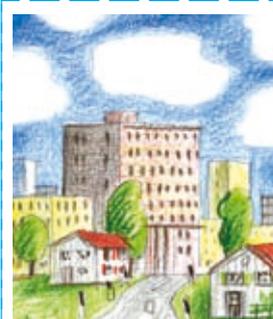
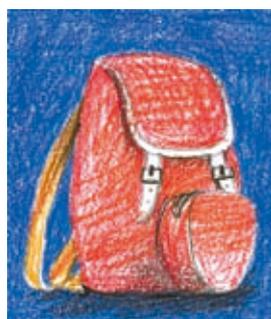
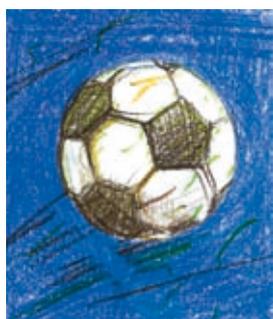
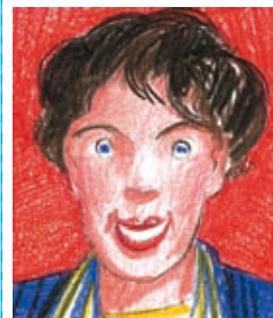






ERLEBNIS POSTAUTO

ERFINDE DEINE EIGENE POSTAUTOREISE



LERNKONTROLLE POSTAUTO

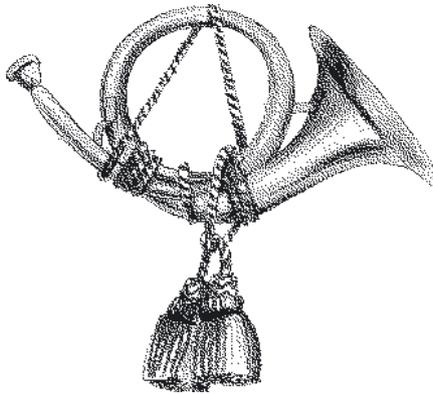


1. Welche Bedeutung haben folgende Zeichen?





2. Wozu diente das Posthorn?



3. Welche drei wichtigen Vorteile hat das Postauto?

4. Welche drei Nachteile kann das Postauto haben?



LÖSUNGEN

1. Welche Bedeutung haben folgende Zeichen?



Information



Treffpunkt



Billettschalter



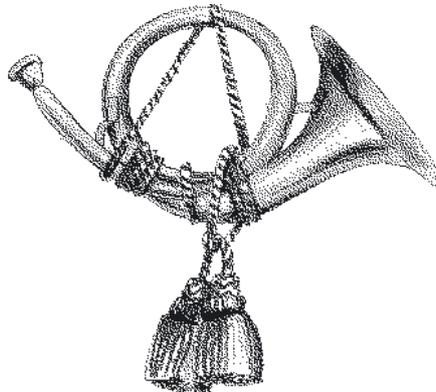
Sonntage + Feiertage



Selbstkontrolle



Montag – Samstag



2. Wozu diente das Posthorn?

Um den Pferdewechselstationen anzukündigen wieviele neue Pferde der Postillon benötigt und welche Art Post ankommt.

3. Welche drei wichtigen Vorteile hat das Postauto?

- verlässlicher Fahrplan
- bedient abgelegene Orte
- Kontakt mit anderen Menschen
- sympathisch
- öffentliche Verkehrsmittel sind umweltverträglicher

4. Welche drei Nachteile kann das Postauto haben?

- manchen Leuten wird's schlecht
- Fahrpläne sind unflexibel
- z.T. fahren grosse Autos mit wenigen Passagieren herum
- z.T. eingeschränkter Betrieb aus Rentabilitätsgründen



BRIG – SIMPLON – DOMODOSSOLA

Höhendifferenz: Brig – Simplon Hospiz 1330 m / Simplon – Domo d'Ossola 1735 m

Höchster Punkt: Simplonpass 2005 m

	Pferdepost			Postauto		
Jahr	1850	1870	1900	1930	1960	2002
km	63	63	63	66	63	64
Reisezeit Std. Hinfahrt	12:45	9:40	9:05	3:35	2:33	1:50
km/h Hinfahrt	4.9	6.5	6.9	18.4	24.7	35
Reisezeit Std. Rückfahrt	12:45	10:00	10:00	3:39	2:40	1:55
km/h Rückfahrt	4.9	6.3	6.3	18.1	23.6	33.3
Kurse hin/zurück pro Tag	1	2	2	1	1	3
Fahrpreis Fr.	8.40	13.25	15.55	15.75	16.60	32.00
dafür arbeitet Handwerker Std.	65	66	38	9.3	4	1.3
entspricht Liter Milch	84	83	86	46.3	27.7	19.4

Bemerkungen:

- 1808: Eröffnung des Fahrpostkurses
- 1850: Teil der Post-Fernverbindung Lausanne – Milano
- 1870: Teil der Fernverbindung (Lausanne – Sierre per Bahn) Sierre – Milano
- 1919: Eröffnung Autopost (nur Sommerbetrieb, im Winter Pferdekurs)
- 1930: Autokurs; Isella – Domo d'Ossola per Zug; Reisezeit ohne Essenshalt (40 Min.)
- 1960/2002: durchgehender Postkurs



GÖSCHENEN – GOTTHARD – AIROLO

Höhendifferenz: Göschenen – Gotthard Hospiz 1000 m / Hospiz – Airolo 970 m

Höchster Punkt: Gotthard Hospiz 2108 m

	Pferdepost			Postauto		
Jahr	1850	1870	1910	1930	1960	2002
km	31	31	31	30	46	58
Reisezeit Std. Hinfahrt	4:40	4:10	5:05	2:49	1:45	1:26
km/h Hinfahrt	6.7	7.5	6.2	10.6	26.3	40.6
Reisezeit Std. Rück-fahrt	4:55	4:40	5:15	2:30	1:55	1:43
km/h Rückfahrt	6.4	6.7	6	12	24	33.7
Kurse hin/zurück pro Tag	1	3	1	3	4	3
Fahrtpreis Fr.	4.40	6.55	7.30	10.85	10.00	31.00
dafür arbeitet Handwerker Std.	34	33	16	6.4	2.4	1.3
entspricht Liter Milch	44	41	37	31.9	16.7	18.8

Bemerkungen:

- 1831: Eröffnung des Postkutschenkurses
- 1882: Eröffnung der Gotthardbahn; Aufhebung des Postkurses, der 1881 über 70'000 Personen beförderte
- 1909: Wiedereröffnung (nur touristischer Sommerkurs) des Pferdepostkurses Göschenen - Andermatt - Airolo
- 1910: Fahrtzeit ohne Aufenthalt auf Hospiz (ca. 3 Std.)
- 1922: Umwandlung in Autopost Andermatt - Airolo
- 1930/1960: Göschenen - Andermatt per Bahn



BUCHS – WILDHAUS – NESSLAU

Höhendifferenz: Buchs - Wildhaus 640 m / Wildhaus - Nesslau 330 m

Höchster Punkt: Wildhaus 1090 m

	Pferdepost				Postauto		
Jahr	1850	1870	1900	1930	1960	2002	
km	26.3	26.3	29.2	30	30	47	
Reisezeit Std. Hinfahrt	4:05	4:00	4:30	2:20	1:38	1:02	
km/h Hinfahrt	6.4	6.6	6.5	12.8	18.4	45.5	
Reisezeit Std. Rückfahrt	3:25	2:55	3:55	2:34	1:30	1:02	
km/h Rückfahrt	7.7	9	7.4	11.7	19.9	45.5	
Kurse hin/zurück pro Tag	1	1	2	4	8	15	
Fahrpreis Fr.	2.70	5.50	4.35	7.20	5.20	16.20	
dafür arbeitet Handwerker Std.	21	28	11	4.2	1.3	0.5	
entspricht Liter Milch	27	34	24	21.2	8.7	10	

Bemerkungen:

- 1850: Kursabgang statt Buchs: Haag - Gams
- 1870: Kursabgang statt Buchs: Haag - Gams
- 1900: Kursabgang Buchs
- 1918: Erste alpine Autopost der Schweiz



CHUR – SAN BERNARDINO – BELLINZONA

Höhendifferenz: Chur – San Bernardino 1470 m / San Bernardino – Bellinzona 1840 m

Höchster Punkt: San Bernardino Pass 2065 m

	Pferdepost		Eisenbahn		Postauto	
Jahr	1850	1870	1900	1930	1960	2002
km	122	122	123	135	139	117
Reisezeit Std. Hinfahrt	17:50	16:10	15:05	8:14	5:41	2:15
km/h Hinfahrt	6.9	7.6	8.1	16.4	24.4	52
Reisezeit Std. Rückfahrt	17:40	17:10	15:55	7:00	5:50	2:14
km/h Rückfahrt	6.9	7.1	7.7	19.3	23.7	52
Kurse hin/zurück pro Tag	1	1	1	2	4	7
Fahrpreis Fr.	14.00	24.50	22.90	33.35	28.00	50.00
dafür arbeitet Handwerker Std.	108	123	56	19.6	6.8	2.1
entspricht Liter Milch	140	153	127	98.1	46.7	30.3

Bemerkungen:

- 1823: Eröffnung des Postkutschens
- 1900: Chur – Thusis per Bahn (Linie eröffnet 1896)
- 1920/1921: Umwandlung in Autopost Thusis – Mesocco (Mesocco – Bellinzona per Bahn, eröffnet 1907)
- 1930/1960: Chur – Thusis und Mesocco – Bellinzona per Bahn
- 1967/1979: Eröffnung des San Bernardino-Autotunnels / Aufhebung Bahn Bellinzona – Mesocco



BASEL – LUGANO, 1850 PER PFERDEPOST

Ort	Uhrzeit	km	Reisezeit Std.	km/h
Basel ab:	19.00	0	0	0
Liestal an:	20.40	17	1:40	10.1
Olten an:	23.30	43	4:30	9.5
Sursee an:	2.25	72	7:25	9.7
Luzern an:	4.35	94	9:35	9.8
Luzern ab:	5.00			
Flüelen an:	7.45	134	12:45	10.5
Flüelen ab:	8.00			
Gotthard Hospiz an:	16.00	188	21:00	8.9
Bellinzona an:	23.05	259	28:05	9.2
Bellinzona ab:	23.20			
Lugano an:	3.10	290	32:10	9

Bemerkung:

Luzern – Flüelen per Dampfboot



BASEL – LUGANO

Pferdepost Eisenbahn

Jahr	1850	1870	1900	1930	1960	2002
km	290	298	294	294	294	294
Reisezeit Std. Hinfahrt	32:10	24:05	8:04	5:20	4:41	4:00
km/h Hinfahrt	9	12.4	36.5	55.2	62.9	73.7
Reisezeit Std. Rückfahrt	35:45	25:45	8:11	5:28	4:37	4:00
km/h Rückfahrt	8.1	11.6	35.9	53.8	63.8	73.7
Kurse hin/zurück pro Tag	1	1	5	9	13	15

Fahrtpreis Fr.	28.80	34.95	26.60	25.00	24.80	79.00
dafür arbeitet Handwerker Std.	222	175	65	15	6	3.5
entspricht Liter Milch	288	218	148	74	41	48

Bemerkungen:

- 1831: Eröffnung der Gotthardpost
- 1850: Luzern – Flüelen per Dampfboot
- 1870: Basel – Luzern per Zug, Luzern – Flüelen per Dampfboot, Flüelen – Lugano per Postkurs
- 1882: Eröffnung des Gotthardtunnels bzw. der Bahnlinie Luzern – Lugano
- 1930: Verbindungen nur via Luzern
- 1960/2002: Verbindungen nur via Luzern; zusätzliche Verbindungen via Zürich oder Aarau/Arth-Goldau



GENF – ST.GALLEN, 1850 PER PFERDEPOST

Ort	Uhrzeit	km	Reisezeit Std.	km/h
Genf ab:	22.00	0	0	0
Lausanne an:	4.25	59	6:25	9.3
Yverdon an:	8.10	91	10:10	8.9
Neuenburg an:	11.45	127	13:45	9.2
Neuenburg ab:	13.30			
Biel an:	16.30	156	18:30	8.4
Solothurn an:	19.05	180	21:05	8.5
Olten an:	22.55	211	24:55	8.5
Aarau an:	0.50	223	26:50	8.3
Baden an:	4.25	250	30:25	8.2
Zürich an:	6.15	272	32:15	8.4
Zürich ab:	7.30			
Winterthur an:	9.50	298	35:50	8.3
Wil an:	13.00	326	39:00	8.4
St. Gallen an:	16.10	356	42:10	8.4

Bemerkungen:

Baden - Zürich per Zug (Spanisch-Brötlibahn)



GENF – ST. GALLEN

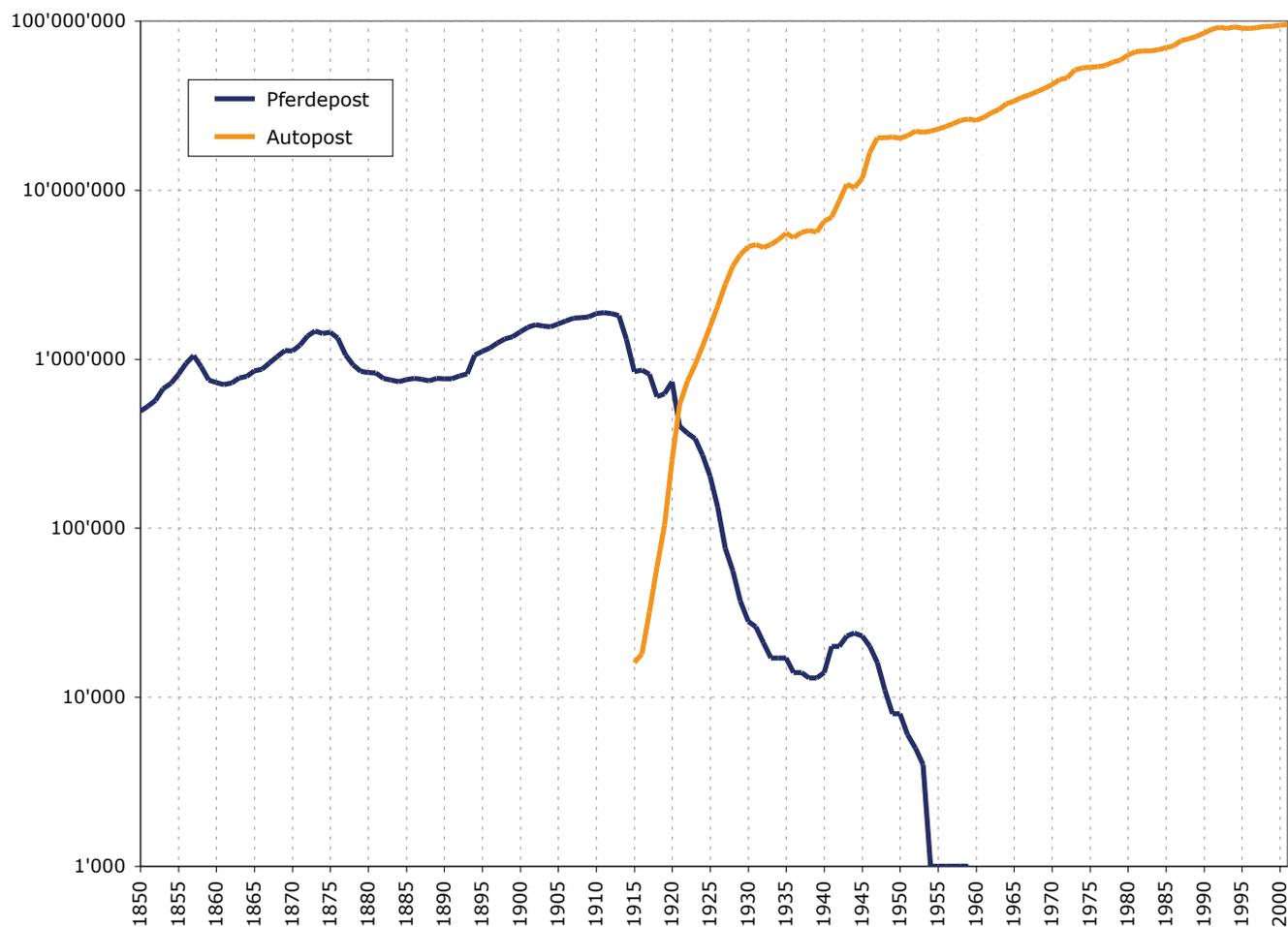
	Pferdepost		Eisenbahn			
Jahr	1850	1870	1900	1930	1960	2002
km	356	371	371	371	371	377
Reisezeit Std. Hinfahrt	42:10	14:55	10:29	7:26	5:24	4:20
km/h Hinfahrt	8.4	24.9	35.4	49.9	68.7	87
Reisezeit Std. Rückfahrt	44:05	12:53	10:54	7:05	5:21	4:20
km/h Rückfahrt	8.1	28.8	34	52.4	69.5	87
Kurse hin/zurück pro Tag	2	1	4	5	11	25
Fahrpreis Fr.	29.35	28.25	27.45	31.10	28.40	94.00
dafür arbeitet Handwerker Std.	226	141	67	18	7	4
entspricht Liter Milch	294	177	153	92	47	57

Bemerkungen:

- 1741: Erste Postwagenverbindung Genf - Bern - Zürich - St. Gallen
 1850: via Neuenburg/Solothurn; je ein Nacht- und Tag-Eilkurs; Baden - Zürich Bahn
 1870/1900: Eisenbahn via Freiburg/Bern
 1930/1960: Distanz via Bern
 2002: Distanz via Bern; Kurse via Bern oder Biel

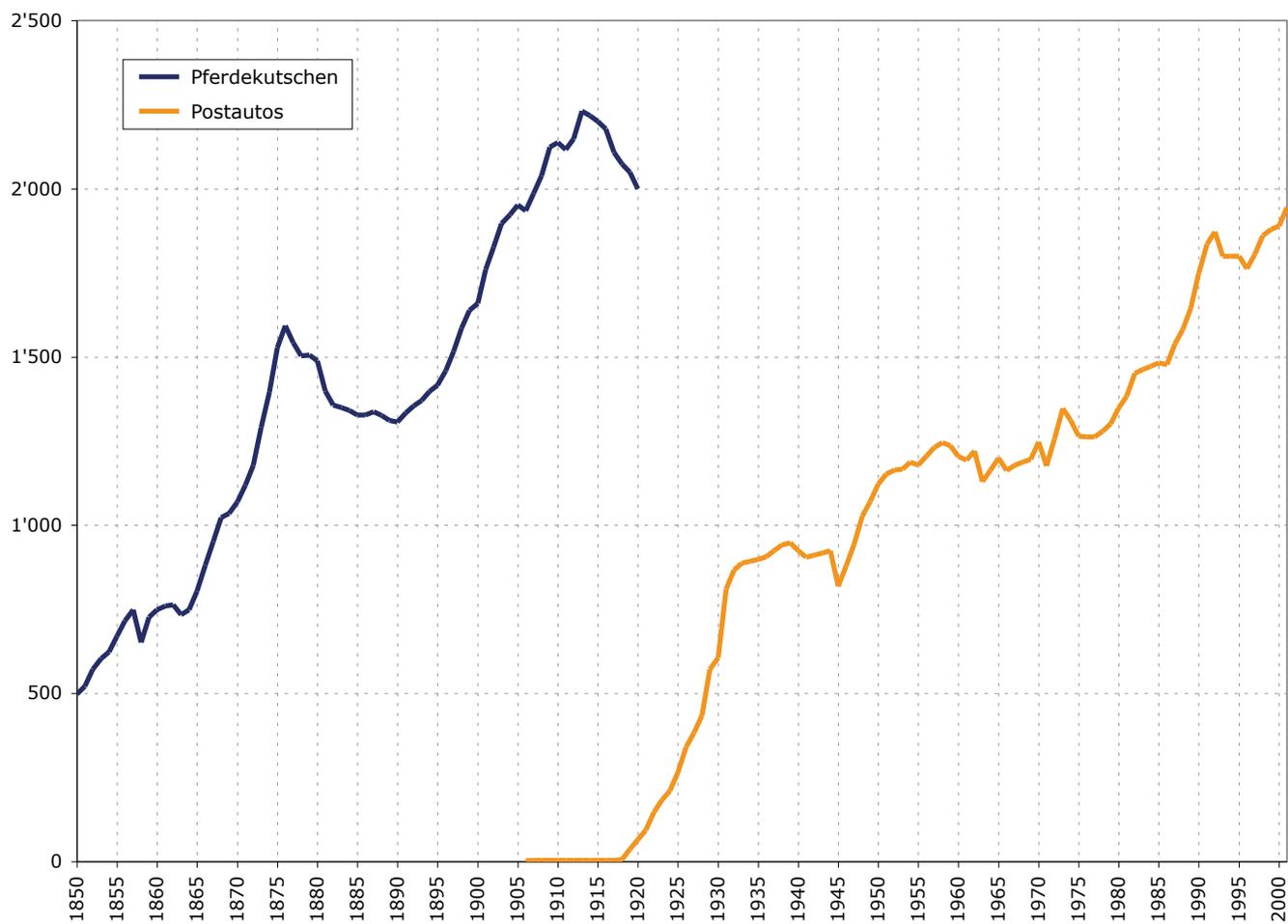


ANZAHL REISENDE



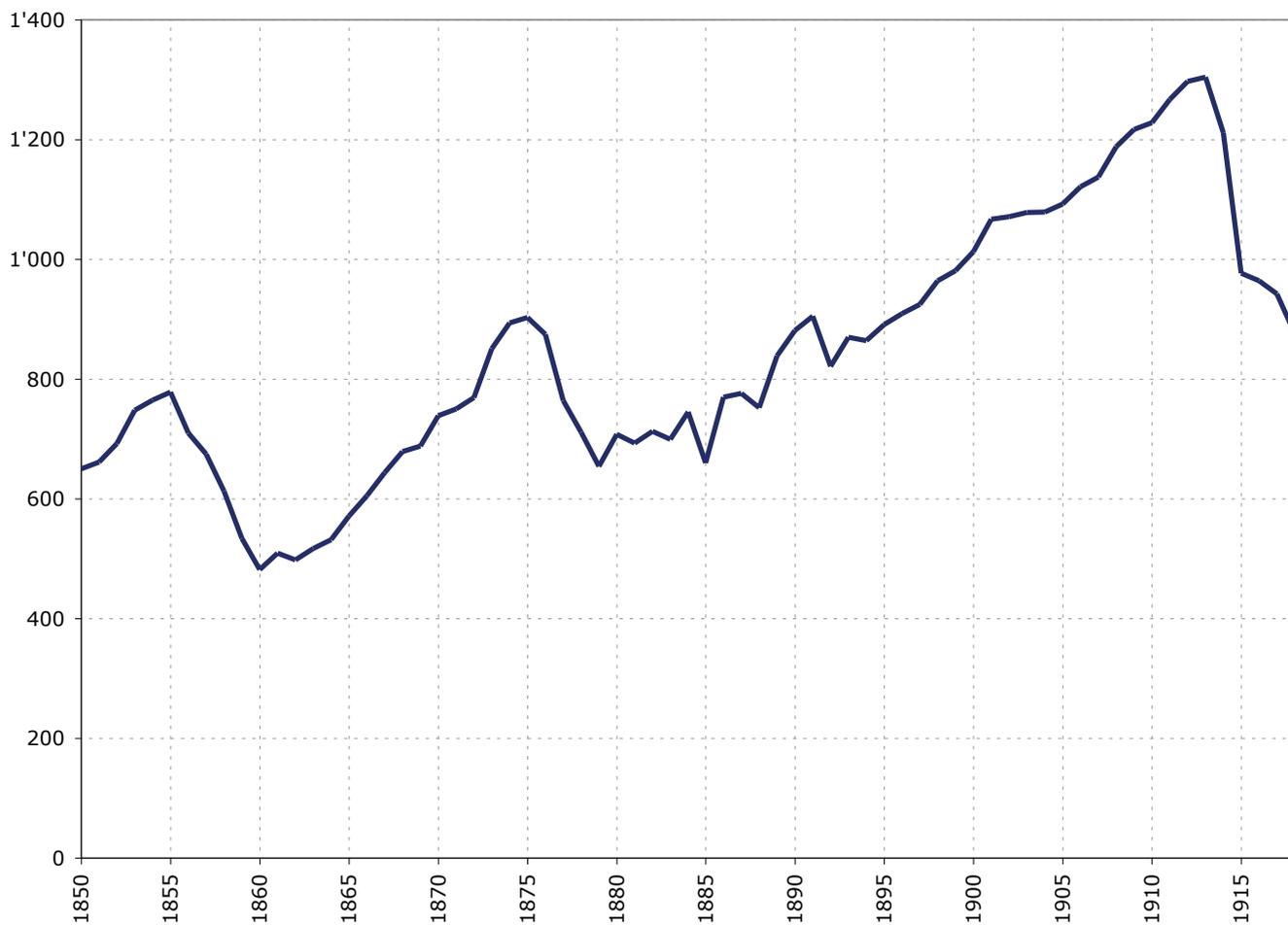


ANZAHL FAHRZEUGE



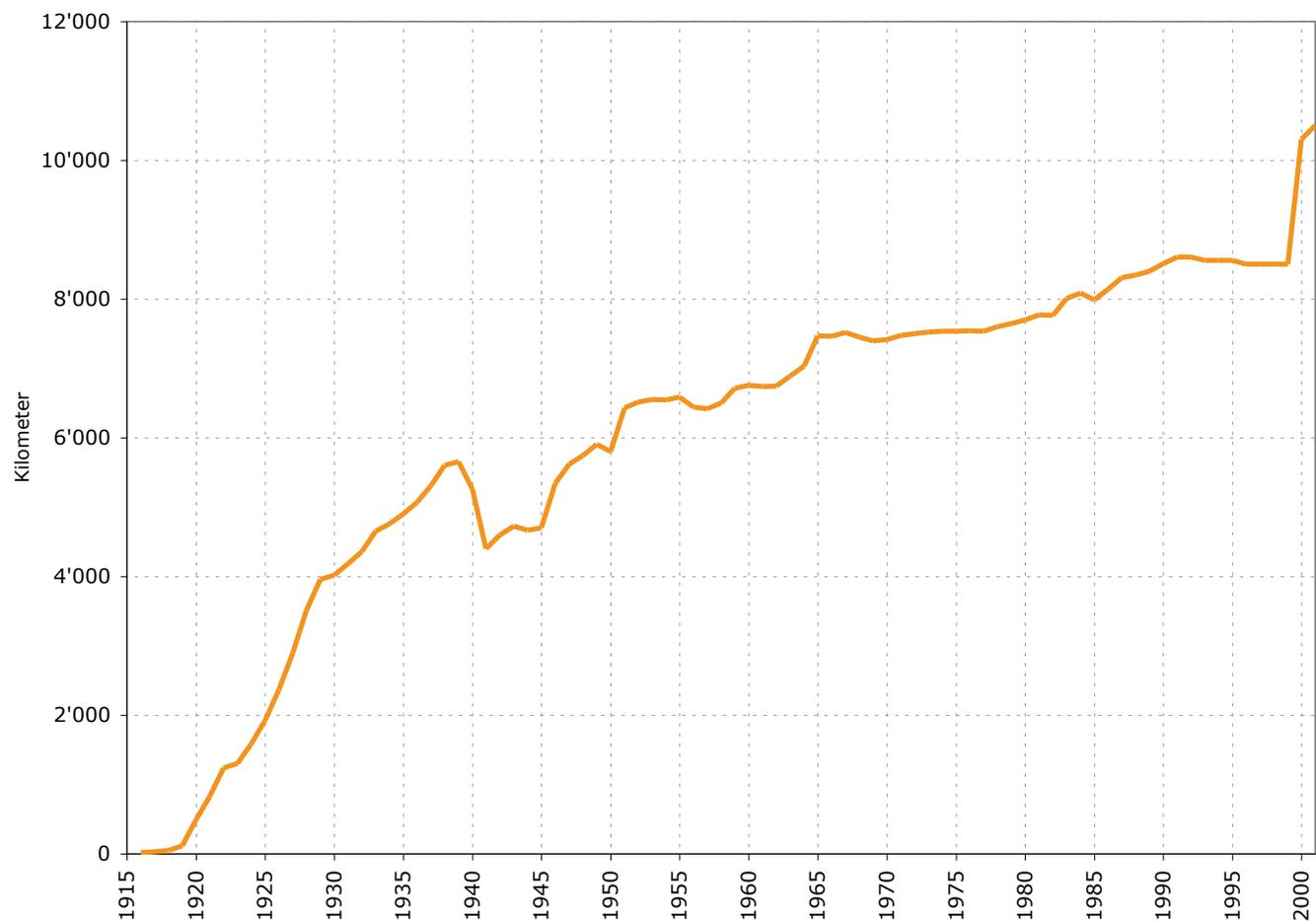


ANZAHL POSTILLONE





NETZLÄNGE



LITERATURHINWEISE

- BETSCHART, ANDRES: **Der Sustenpass – eine verkehrsgeschichtliche Erlebnislandschaft**, Wege und Geschichte, Bern 2002
- BIEGGER, JÜRIG: **1906–2006. Schweizer Postautos im Wandel**, Uster 2005
- BIEGGER, JÜRIG: **Die letzten Schnauzen-Postautos und ihre Vorgänger seit 1902**, Uster 1982
- BIEGGER, JÜRIG: **FBW-Fahrzeugglexikon**, Uster 2003
- BIEGGER, JÜRIG: **Haifisch-Postautos**, Uster 1998
- BIEGGER, JÜRIG: **Schweizer Busse der 30er Jahre**, Uster 2002
- BISCHOF, CHRISTOPH: **Friedrich von Martini**, Meilen 1992
- BRETSCHER, ULRICH: **Von der Kutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost**. Verlag Meier, Schaffhausen 1982
- CAMENZIND, JOST; AUF DER MAUR, FRANZ: **Im Postauto durch die Schweiz**, Zürich 1992
- DECKART, GERALD: **Gar lustig blies der Postillon**. Heimeran Verlag, München 1979
- FRIEDLI, RAYNALD G.: **Automobiles Martini**, Saint-Blaise 1993
- FURGER, ANDRES: **Der Gotthard-Postwagen**. Schweizerisches Landesmuseum, Zürich 1990
- GANZ, MICHAEL T.; VALANCE, MARC; STEINER, HERBERT: **Gelb fahren. 100 Jahre Postauto**. Werd Verlag, Zürich 2005
- GARTMANN, JOOS: **Die Pferdepост in Graubünden**. Desertina Verlag, Disentis 1985
- GARTMANN, JOOS: **Das Postauto in Graubünden**. Desertina Verlag, Disentis 1984
- HAEFELI, UELI: **Ein Dorf wird Vorstadt**, Münchenbuchsee 1996
- HOFMANN, MARKUS: **Fahrzeuge der Schweizer Autobetriebe**, Vordemwald 2002
- Hundert Jahre Schweizer Alpenposten**, GENÈVE 1932
- KRONIG, KARL: **Ab die Post . 150 Jahre schweizerische Post**. Museum für Kommunikation, Bern 1999
- KRONIG, KARL: **Gelb, jaune, giallo. Ausstellungskatalog**. PTT-Museum, Bern 1995
- KRONIG, KARL: **Unser Auto ist gelb. Postautos gestern und heute**. PTT-Museum, Bern 1993
- KUSTER, FRANZ: **Die Autoreiseposten der Schweiz 1902–1951**, Dissertation, Winterthur 1955
- MERKI, CHRISTOPH MARIA: **Der holprige Siegeszug des Automobils**, Wien 2002
- MERKI, CHRISTOPH MARIA: **Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto**. Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Stuttgart 1998
- Poststammbuch: **Eine Sammlung von Gedichten, Aufsätzen und Schilderungen**. Verlag der Königlichen Geheimen Ober-Hofdruckerei, Berlin 1877
- PTT-Revue** 1956: Nummer 5
- RENTSCH, GERHARD: **80 Jahre Postauto 1906–1986**, Bern 1987
- ROOS, JOSEF: **Postauto – ein Stück Schweiz erfahren**, St.Gallen, Bern 2003
- SAHLI, KURT; WIEDMER, JO: **Saurer, Nutzfahrzeuge damals und heute**, Bern 1983
- SAHLI, KURT: **Berna, Nutzfahrzeuge 1902–1978**, Bern 1997
- SAHLI, KURT: **FBW-Nutzfahrzeuge 1908–1985**, Bern 1989
- SAHLI, KURT: **Saurer, Geschichte einer Nutzfahrzeugfabrik**, Bern 1987
- WYSS, ARTHUR: **Die Post in der Schweiz**. Hallwag Bern und Stuttgart 1988
- ZURFLUH, KURT: **Gotthard. Als die Bahn gebaut wurde**. E. Rentsch Verlag, Zürich 1982

www.mfk.ch

www.post.ch/postdoc