

Der Gotthard-Postwagen

Andres Furger



Andres Furger

Der Gotthard-Postwagen

Umschlag vorne:
Der Gotthard-Postwagen vor dem
Schweizerischen Landesmuseum in Zürich

Umschlag hinten:
Ölskizze von Rudolf Koller 1873
vgl. Abb. 1 und 6.

Impressum:

Script: Barbara Welsch
Redaktion: Barbara Welsch und
Ueli Stahel
Gestaltung: Dieter W. Joos
Fotolithos: Offset-Repro AG
Druck: Paul Haupt AG Bern

© 1990 Schweizerisches Landesmuseum Zürich
Alle Rechte vorbehalten

ISBN 3-908025-20-6
S. 90 5000 A 52 247

Der Gotthard-Postwagen

Vorwort

Der Wagen und seine Zeit

Zur Entstehungsgeschichte
Der Wagentyp
Zeitgenössische Eindrücke

**Der Werdegang des Postwagens und
seine Konstruktion**

Die Ausschreibung
Technische Konstruktion und Ausstattung
Die Plätze für die Fahrgäste

Die Fahrt über den Gotthardpass

Route und Fahrplan
Postillion und Kondukteur
Der Wagen in Fahrt
Gefahren und Unfälle
Die Aufhebung des Gotthardkurses

Anhang 1:

– Auf der «Neuen Strasse» von 1830 über den
St. Gotthard

Anhang 2:

– Masse des Postwagens Nr. 880
– Literatur
– Anmerkungen
– Abbildungsnachweis

Vorwort

Nachdem die Heftserie «Aus dem Landesmuseum» vor einigen Jahren nicht weitergeführt wurde, wird nun mit den BILDBÄNDEN eine neue Reihe geschaffen. Diese wird bewusst sehr offen gehalten: Darin kann eine ganze Objektgruppe oder auch nur ein einzelnes wichtiges Objekt des Schweizerischen Landesmuseums beschrieben und illustriert werden. Der Text ist an ein allgemeines Publikum gerichtet, wobei in der Marginalspalte und im Anhang speziellere Informationen beigegeben werden.

Mit dem ersten Bildband wird ein Objekt eingehend vorgestellt, das einen zentralen Platz im Landesmuseum einnimmt: So wie der einzig erhaltene Kurswagen der Gotthardpost den Auftakt des Museumsbesuches in Zürich bildet, eröffnen wir mit ihm hier auch die neue Reihe.

Diese Kutsche wird im folgenden nicht nur als nüchternes Museumsobjekt beschrieben, sondern in ihr eigentliches «Leben» und in ihre Geschichte eingebettet.

Der Eidgenössischen Drucksachen- und Materialzentrale, besonders Herrn M. Kaderli, danke ich für die Möglichkeit, diese neue Serie eröffnen zu können.

Zum Zustandekommen dieses Heftes haben neben den in den Anmerkungen Genannten vor allem folgende Personen beigetragen:

J.-P. Haldi, Direktor des PTT-Museums in Bern
A. Wyss, dessen Vorgänger

R. Sallmann, Amriswil
F. Lüönd, Schwyz
D. Würzler, Bättwil
A. Sieber, Zürich
H. Danioth, Ständerat, Altdorf
R. Meier, Basel
J. M. Hensch, Zürich
Ch. Graf, Prof. Dr., Vizedirektor Schweiz.
Bundesarchiv Bern
H. B. Niggli, Dr. med. vet., Zollikon
K. Renggli, Andermatt

sowie die folgenden Institutionen:
Brauerei Hülmann, Zürich
Bundesarchiv, Bern
Generaldirektion PTT, Bern, und
Kunsthaus Zürich

Am Landesmuseum haben die Herren P. Egli, F. Jordi und O. Boos vor einigen Jahren die Restaurierung des Postwagens geleitet oder ausgeführt. Frau D. Dettwiler und Herr W. Jaggi führten Recherchen durch. Frau M. Knecht und Herr O. Känel photographierten für das Schweiz. Landesmuseum. Frau D. Flühler und Herr M. Senn sahen das Manuskript durch und Frau B. Welsch hat dasselbe abgeschrieben sowie zusammen mit Herrn U. Stahel die Bildvorlagen beschafft.

Ihnen allen danke ich ganz herzlich.

Andres Furger
Direktor Schweizerisches Landesmuseum
Juni 1990

Der Wagen und seine Zeit

Der insgesamt zwölfplätzig Postwagen aus der Zeit von 1850 ist nach dem neuesten Stand der Technik gebaut worden und verkehrte auf der Strecke über den Gotthardpass. Aus derselben Zeit stammt das berühmte Bild von R. Koller mit einem Postwagen gleichen Typs.

Zur Entstehungsgeschichte

Seit dem Jahre 1898 steht der einzig erhaltene Kurswagen der alten Gotthardpost vor dem Eingang des Schweizerischen Landesmuseums in Zürich. Es handelt sich um einen der Wagen, die 1881/82 nach der Eröffnung des Eisenbahntunnels durch den Gotthard aus dem Verkehr gezogen wurden. Dieses geschichtsträchtige Fahrzeug aus der Zeit um 1850 blieb als Reminiszenz an die grossen Tage der legendären Pferdepost über den Gotthard erhalten. Weit über die Schweiz hinaus berühmt wurde der Typ dieses Postwagens durch das eindrucksvolle Bild von Rudolf Koller aus dem Jahre 1873. Dieses wurde zu einer Zeit gemalt, in welcher der Verdrängungsprozess der Pferdepost durch die Eisenbahn bereits begonnen hatte.

Der Wagen führt uns in die Zeit des letzten Jahrhunderts zurück. Der erste Eindruck täuscht; dieses Gefährt steht nicht nur als Sinnbild für «die gute alte Zeit», sondern ist auch Zeuge einer Periode der Entwicklung und Herausforderung. Ein wichtiges Kapitel der jüngeren Geschichte ist hier aufgeschlagen: Im 19. Jahrhundert nimmt die Mobilität und vor allem der Verkehr über die schweizerischen Alpenpässe rasch zu. Nachdem im

Jahre 1800–1805 Napoleon I. den Bau der ersten Fahrstrasse über den Simplon veranlasst hatte und bald danach (1823) die Passstrassen über den S. Bernardino und den Splügen gefolgt waren, setzten die Urner und die Tessiner zunächst weiterhin auf die althergebrachte, arbeitsintensive und damit lohnträchtige Technik des Saumverkehrs über den noch nicht befahrbaren Gotthardpass. Die grosse Konkurrenz der drei genannten Alpenpassstrassen zwang aber bald zum Umdenken. In nur 10 Jahren, zwischen 1820 und 1830, wurde das vorbildliche Strassenbauwerk über den Gotthardpass in den Kantonen Uri und Tessin realisiert, wobei vor allem die Tessiner das neue Projekt vorantrieben. 1831 fuhr der erste Wagen über die neue Strasse mit den bekannten Tremola-Kurven und 1842 wurde von den kantonalen Posten ein täglicher Eilwagendienst organisiert. Diese zehnpfährigen, von fünf Pferden gezogenen Kutschen wiesen bereits einen hohen Standard auf. Durch die Bundesverfassung des Jahres 1848 wurde das Postwesen dem neuen Bundesstaat übertragen, der einen grossen Bestand der kantonalen Postwagen übernahm. Sehr bald liess die Eidgenössische Post auch eigene, neue Wagen bauen. Zu dieser ersten Serie gehörte wohl unser Post-

Die Reisezeit von Flüelen nach Camerlata betrug 23 Stunden, wobei Tag und Nacht durchgefahren wurde. Auf dem hinteren Hochsitz, dem Cabriolet resp. Banquette, begleitete ein Kondukteur stets die Passagiere. Unter ihm war im gesicherten hinteren Packkoffer Platz für die wertvolleren Sendungen und die Briefpost. Im vorderen Coupé konnten nebeneinander drei Fahrgäste und im Intérieur, dem Berlinerabteil, sechs Reisende (3 und 3 vis-à-vis) Platz nehmen.



1 Die Gotthardpost, Gemälde von Rudolf Koller, 1873 (Öl auf Leinwand 117 × 100 cm).

wagen, der dem höchsten Stand der damaligen Technik entsprach. Solche Wagen verkehrten täglich von Flüelen am Vierwaldstättersee nach Camerlata bei Como und damit auf dem schwierigsten Routenabschnitt dieser kürzesten Verbindung zwischen Deutschland und Italien. Von Luzern aus kamen die Passagiere per Schiff nach Flüelen, und ab Camerlata bestand seit 1850 eine Eisenbahnverbindung nach Mailand. Bereits damals verfügten einige europäische Länder über Eisenbahnlinien auf den Haupttrouten. Die Schweiz war in dieser Beziehung eher rückständig. Dafür fanden hier die Reisenden aus dem Ausland – viele kamen speziell deswegen in die Schweiz – ein einzigartiges Naturerlebnis.

Der Wagentyp

Die additive Bauweise dieser grossen, 1500 kg schweren Kutsche ist typisch für die damalige Zeit: Kastenformen verschiedener Kutschentypen, hier ein Coupé (an sich eine halbe «durchschnittene» Berline) und eine Berline, sind aneinandergesetzt. Auch die frühesten Eisenbahnwagen wurden so konstruiert, worauf der heute noch gebräuchliche

Ausdruck «Coupé» für Eisenbahnabteile zurückgeht. Die Kastenform der Berline, mit der leicht hochgezogenen Bodenlinie vor und hinter den Türen, entsprach der neuesten Mode jener Zeit. Die Fenster sind im Vergleich zu jüngeren Postwagen noch relativ klein gehalten; damals hatte die Reise als Naturerlebnis noch nicht den gleichen Stellenwert wie in den folgenden Jahrzehnten.

Unter der grossen Vielfalt ähnlicher Fahrzeuge in Europa ist an die berühmte Mail-Coach zu erinnern. Dieses englische Postfahrzeug verfügte hinten auch über einen Hochsitz für den Guard, dem schweizerischen Kondukteur entsprechend, der hier im buchstäblichen Sinne auf den Wertsendungen sass. In Frankreich waren vor allem grössere Fahrzeuge in Gebrauch mit Berline und Rotonde hinter dem Coupé. Allgemein zeigt die Entwicklung der Postfahrzeuge in dieser Zeit eine Tendenz von schwereren zu leichteren Fahrzeugen; so ist in offiziellen Dokumenten der schweizerischen Post um 1850 noch eine 16plätzigte Diligence, die ganz an die schweren französischen Wagen erinnert, verzeichnet und es wird auch in der ersten Ausschrei-

bung für eidgenössische Postfahrzeuge noch ein 16-plätzigter Wagen genannt, in späteren Unterlagen ist jedoch nicht mehr von Wagen dieser Grösse die Rede (Abb. 24) (1). Dies hängt vor allem mit den ständig wachsenden Anforderungen an die Fahrgeschwindigkeit zusammen: Die Kurswagen wurden im Laufe der Zeit vermehrt im Trab gefahren, also in einer Geschwindigkeit von ca. 8 km/h. Dies wurde erst möglich, als mit den Postwagen (deshalb Eilwagen resp. Diligence genannt) vor allem Personen befördert wurden.

Jede Kutsche ist – kurz gesagt – das Resultat – der allgemeinen Anforderungen – der technischen Möglichkeiten – der Mode – der Komfortwünsche – der geforderten Fahrleistung und – des Strassenzustandes

ihrer Zeit. Dies gilt auch für unseren Bergpostwagen. Noch Ende des 19. Jahrhunderts ist die Coupé-Berline für weitere Kurse nachbestellt worden. Demnach muss sich dieses Modell bewährt haben; allerdings mit der Neuerung, dass die Passagiersitze je Bank auf zwei reduziert wurden (ab 1889). Damit trug man den zahlreichen Reklamationen Rechnung, die besagten, dass der jeweils in der Mitte Sitzende zwischen den beiden Passagieren an den Fensterplätzen auf unbequeme Weise eingeklemmt war (Abb. 3). Nach der Jahrhundertmitte wurden vermehrt Wagen mit Sitzplätzen unter freiem Himmel – zum Genuss der Natur – gebaut (2). Das feste Berlinendach machte im Laufe der Zeit einem Faltdach aus Leder Platz, in der Art der Land-



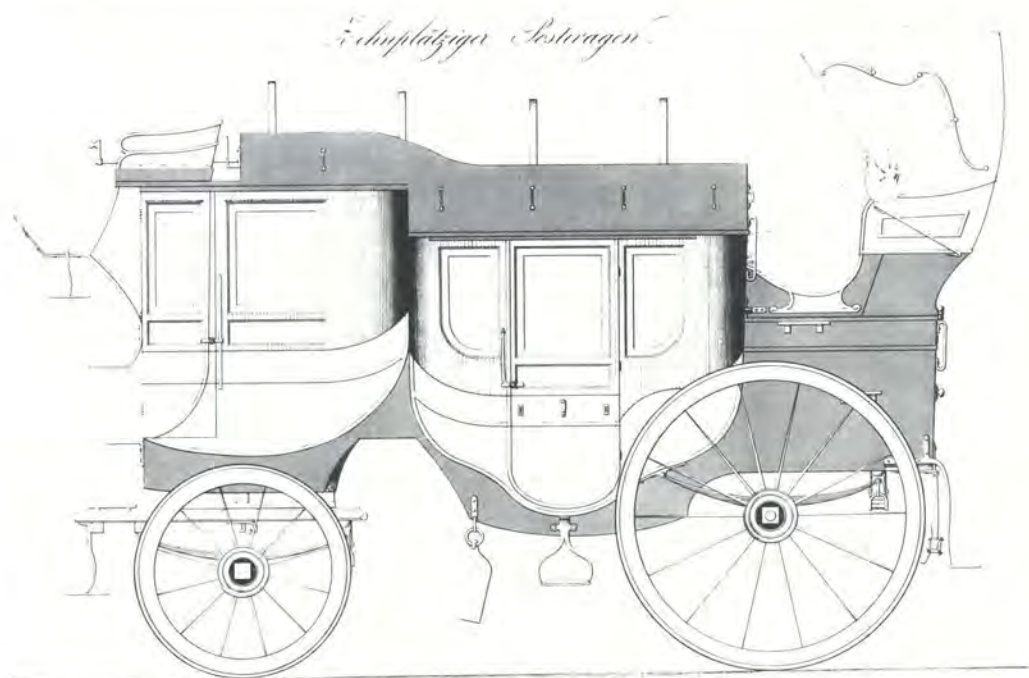
auer, und teilweise trat anstelle des Cabriolets sogar ein aufgesetzter Landauer, wie der Typenvergleich zeigt (Abb. 24).

4 Der Postwagen Nr. 880 vor dem Schweiz. Landesmuseum in Zürich in unrenoviertem Zustand. Aufnahme um 1900.

Zeitgenössische Eindrücke

Isidor Meyer (1860 – 1944) aus Andermatt, erlebte die alte Gotthardpost noch selber. Er stammte aus der Posthalter-Familie, die während langer Zeit für die Eidgenössische Post den oberen Urner Teil der Gotthardstrecke mit Pferden und Postillionen versorgte (3):

«Die ganze Strecke war in Poststationen eingeteilt, wo die Pferde samt Postillionen ausgewechselt wurden, während der Postkondukteur die Fahrt durchgehend von Luzern bis Camerlata mitmachte. Man fuhr in Luzern um 5 Uhr morgens mit dem Dampfboot und von Flüelen um 8 Uhr mit dem Postwagen ab, ... Zu diesem Hauptpostkurs gesellte sich über die Sommermonate noch eine Nachtpost, die um Mitternacht von beiden Richtungen her auf dem Gotthard-Hospiz zusammentraf. Mit der Fertigstellung der Strassen über Furka – Oberalp wurde die Führung der Postkurse über diese Alpenpässe ebenfalls der Posthaltere Meyer übertragen. Nach dem deutsch-französischen Kriege und dem Angriff des Gotthardbahnbaues steigerte sich der Postbetrieb von Jahr zu Jahr, so dass vermehrte Postkurse eingesetzt werden mussten. Zur Bewältigung dieses Postbetriebes benötigte es während des Sommers über 100 Pferde, 30 Postillione und Pferdeknechte, 2 Hufschmiede und 2 Sattler nebst vielen an-



2 Zeichnung des Bergpostwagens gleichen Typs wie Nr. 888; gewisse Details wie die Form der Türe am Berlinenkasten differieren leicht (Lithographie 1863).



3 Das Innere einer Postkutsche. Lithographie, Mitte 19. Jh.



5 Skizzen von Rudolf Koller (vgl. Abb. 1), 1873. Das aus 5 Pferden bestehende Gespann auf Bergfahrt und bei einem Halt mit abgestiegenem Postillon (Peitsche in der Hand).

deren Hilfskräften. Wahrlich, die Postpferdehalterei Meyer in Andermatt war eine der grössten und bekanntesten in der Eidgenossenschaft. Sie setzte aber auch ihren Stolz darein, nur ausgesuchtes Pferdmaterial und bestbewährte Postillione zur Bedienung zu verwenden. Zur Bekräftigung mögen hier einige Aussprüche von Postkondukteuren angeführt werden, deren Urteil in dieser Beziehung wohl kompetent ist, durchfuhren sie doch stets die ganze Gotthardroute: «Johann, deine 5 Rappen sind schwarz wie der Teufel, sie würden wohl den Teufelstein wegziehen.» «Juli, deine Rosse sind aufgeputzt wie Meitli, die zum Tanz gehen.» «Vinzenz, deine Rosse marschieren wie das Militär.» War das

eine Freude mit anzusehen, wie die schmucken Postillione in frisch aufgeputzter Montur, auf dem Kopf den lackierten Hut mit silberblitzendem Hutband, im Sommer aber bei schönem Wetter hemdärmelig, in fein gestärktem Hemd mit zierlicher Halsbinde und mit dem karminroten Gilet stolz und selbstbewusst vom hohen Bock auf ihr schönes, startbereites Pferdegespann herunterblickten. Jeder dieser Gotthardpostillione hatte sein Relais (Pferdegespann) gleichrassig und gleichfarbig zusammengestellt; der eine fünf Rappen, der andere fünf Apfelschimmel, der dritte Blessfuchse, jener hellbraune, der andere dunkelbraune Pferde.»

Eine Reise über den Gotthard hat auch der bekannte Zürcher Tiermaler Rudolf Koller (1828–1905) selber erlebt. Er schreibt dazu (4):

«In diesem Sommer (1873, Verf.) machte mir die Nordostbahn die Bestellung eines Bildes als Geschenk für Herrn Alfred Escher, als abtretenden Präsidenten des Direktoriums dieser Bahn. Ich wählte das Motiv der «Gotthardpost», bereiste die Gotthardstrasse und machte diesbezügliche Studien. Im Herbst sah Herr Imthurn aus London das angefangene Bild und wünschte eine Copie davon zu besitzen. Es wurde mir von den Bestellern auch bewilligt, eine solche anzufertigen. (Das Bild von 1873 ist heute im Besitze des Kunstauses Zürich, dasjenige von 1874 im Besitze der Schweizerischen Kreditanstalt, Verf.) Das Direktorium der Nordostbahn wie die Herren Escher und Imthurn waren dann auch zufrieden mit der Ausführung, und bis auf den heutigen Tag gilt im Publikum das immer noch als das beste meiner Bilder. Das ärgerte mich zwar immer; und ich glaubte auch mit Recht, dass ich seit dieser Zeit doch noch bessere, wenn auch nicht so populäre Bilder gemalt habe.»

Tatsächlich ist es hier Koller eindrücklich gelungen, die Dynamik eines solchen Gefährtes auf der Talfahrt im Tremola-Tal naturgetreu einzufangen (Abb. 1): Nichts kann die schnelle Talfahrt vom Hospiz nach Airolo bremsen. Eines der trabenden Pferde scheut vor einem aus der Herde ausgebrochenen Rind, der Postillon setzt zu einer energischen Korrektur



6 Ölskizze von Rudolf Koller, 1873 (vgl. Abb. 1). Die drei Vorpferde sind weggelassen, wodurch mehr vom Bergpostwagen sichtbar wird.

mit einem knallenden Peitschenschlag von rechts an. Dem bekannten Maler ist für seine Studien (Abb. 6: nur mit den Deichselpferden) ein eigenes Gespann zur Verfügung gestellt worden. Die Pferde ziehen im üblichen Geschirr mit mittelschweren, holzverstärkten

Kumten, tragen Kopfgeschirre mit Scheuleder (welche den Blick nach vorne richten und damit die Gefahr des Scheuens oder das Schielen nach der Peitsche vermindern) und Glocken, welche die übrigen Strassenbenützer zum Ausweichen veranlassen sollen. Die

Hufe sind hinten mit Stollen versehen. Sie erhöhen die Trittfestigkeit auf der Naturstrasse. Der Postillion hält die vier Zügel in der Linken, um mit der rechten Hand die Peitsche einsetzen und die Bremse betätigen zu können. Zwischendurch wird er neben den Zügeln auch die Peitsche in seine Linke nehmen müssen, um auch die rechte Kurbel einstellen zu können. Auf dem Dach unter der Vâche, der grossen Verdeckplane, ist viel Gepäck untergebracht. Im Cabriolet sitzt mindestens eine Person, Coupé und Berline scheinen voll besetzt. Der mit drei Laternen ausgerüstete Wagen entspricht unserem Typ. Gewisse Details am Postillionsitz, die Form des Bockbretts und der Galerie etwa, zeigen aber, dass nicht genau unsere Nr. 880 als Vorlage gedient hat; vielleicht war hier das Cabriolet dreisszig ausgeführt (5).

Neben verschiedenen Ölstudien Kollers sind in seinem Skizzenbuch auch andere Szenen seiner Gotthardfahrt festgehalten (6). Die hier abgebildeten zeigen das Gefährt bei einem Halt und auf der Bergfahrt, wobei ersichtlich wird, wie schwer die fünf vorgespannten Pferde ziehen müssen.

Dieses Bild hat wesentlich dazu beigetragen, dass die damals in Europa für ihre Zuverlässigkeit bekannte schweizerische Pferdepost, die nur etwa ein halbes Jahrhundert voll im Einsatz gewesen ist, zum Mythos werden konnte. Das berühmte Gemälde ist zu einem Zeitpunkt gemalt worden, als sich die Ablösung der Pferdepost durch die Eisenbahn bereits deutlich abzeichnete. Interessanterweise ist dieses Bild als Auftrag für ein Geschenk an Alfred Escher, der die Einführung der Eisenbahn in der Schweiz wesentlich vorangetrieben hatte, entstanden.

Der Werdegang des Postwagens und seine Konstruktion

Von der schweizerischen Post sind genaue Vorschriften für den Bau solcher Postwagen erhalten. Aufschlussreiche Anekdoten geben Einblick in das damalige Postwesen.

Die Ausschreibung

Die Geschichte unseres Wagens beginnt mit der Übernahme des Postwesens im Jahre 1849 durch den Bund im Rahmen der neuen Bundesverfassung. Am Beispiel dieses Postwagens kann gezeigt werden, wie der Wechsel von der kantonalen zur eidgenössischen Obrigkeit vonstatten gegangen ist. Schon die Kantone hatten Richtlinien für ihre eigenen Postwagen aufgestellt. Diese Vielfalt der zahlreichen kantonalen Typen wurde von den schweizerischen Postbehörden genau studiert (7) und diente als Grundlage für die neuen Vorschriften, wobei in dieser Anfangszeit noch eine grössere Typenvariation bestand als in späterer Zeit (8).

Kurz nach der effektiven Übernahme der Post durch den Bund trug die gründliche Vorarbeit ihre Früchte: 10 neue Postwagen wurden ausgeschrieben, von denen sich nur je ein Vertreter vom Typ 2 und vom Typ 6, beide im Besitz des Landesmuseums, erhalten haben (9). Unser Wagentyp ist unter 2) aufgeführt (10):

«Ausschreibung.

Die schweizerische Postverwaltung bedarf für den Anfang des künftigen Jahres 10 neue Postwagen, nämlich:

- 1) Ein zwölfplätziger Wagen (zu 5 Pferden) Coupé zu 3, Intérieur zu 6 und Cabriolet zu 3 Plätzen.

- 2) Zwei neunplätzige Wagen (zu 4 Pferden) Coupé zu 3, Intérieur zu 6 Plätzen, Conducteursitz hinten.
- 3) Zwei sechsplätzige Wagen (zu 3 Pferden) Coupé zu 2, Intérieur zu 4 Plätzen, Conducteursitz hinten.
- 4) Ein sechsplätziger Wagen (zu 2 Pferden) Cabriolet zu 2, Intérieur zu 4 Plätzen.
- 5) Ein vierplätziger Wagen (zu 2 Pferden) Berline zu 4 Plätzen.
- 6) Drei einspännige Char-à-Bancs mit 3 Plätzen und 1 Postillionsitz.

Diejenigen Wagenfabrikanten, die den Bau eines oder mehrerer von diesen Wagen übernehmen wollen, werden hiemit eingeladen, bei dem Kursinspektor oder bei den Postdirektoren Einsicht von dem Baubeschriebe zu nehmen und ihre Angebote bis zum 15. November verschlossen mit der Aufschrift «Angebot für den Bau der ausgeschriebenen Postwagen» dem Postdepartement in Bern einzusenden.

Bern, den 15. Oktober 1849

Für das Postdepartement:
sig. Naeff.»

Damals wurde ein solcher Auftrag noch frei ausgeschrieben, was später anders gehandhabt worden ist, wie der Adjunkt der Oberpostdirektion um 1920 schreibt (11):

Beschreibung eines zehnpfährigen Postwagens mit Coupé, Interieur und Cabriolet		
Die zehnpfährigen Wagen mit 3 Plätzen im Coupé, sechs Plätzen im Innern und ein Platz im Cabriolet, werden in der Regel mit vier auf der Bergstrasse mit fünf Pferden gefahren. Diese Wagen sind hauptsächlich dazu bestimmt, im Winter die grossen 12 mit 16pfährigen Wagen zu ersetzen, sie werden aber auch im Sommer für solche Eilwagenfahrten auf Hauptstrassen verwendet, für welche eine grosse Beschleunigung erforderlich ist.		
Abmessungen	Zolle	Linien
Wagnerarbeit		
Aussenlänge des Kastens (24 Zoll Coupé und 34 Zoll Innern)	88	
Breite des Kastens im Kopf in der Höhe des Aussen	50	
Höhe des Kastens im Innern vom Boden bis unter die Springel (in der Mitte)	49	
Aussenhöhe der Hinterbänkeverankerung	4	5
Breite der Hinterräder	12	
Vorderräder { Höhe	13	
Breite { Breite	15	
Vorderräder { Höhe	17	
Breite { Breite	15	5
Höhe der Vâchedecke	9	
Aussenlänge der vorderen Fackelstange	42	
Aussenhöhe der vorderen Fackelstange	42	
Aussenbreite der vorderen Fackelstange	46	
Aussenlänge der hinteren Fackelstange	28	
Aussenhöhe der hinteren Fackelstange	26	
Aussenbreite der hinteren Fackelstange	46	
Breite der Fackelstütze	50	
Höhe der Fackelstütze vom Boden	9	5
Breite der Fackelstütze	10	
Die Wand zwischen dem Innern und dem Coupé { Breite	6	5
ist mit einem Vorhang zum Herunterlassen versehen { Höhe	5	
Breite der hinteren Cabrioletstange zum Einsteigen in der Höhe des Aussen	24	
Länge der Langwiede oder Futterbank der Aussen	76	
Länge der Fackelstange von der Fackelstütze aus	107	
Länge der Wangenstange	29	
Höhe der Vorderräder	54	
Höhe der Hinterräder	48	
Wank der vorderen Räder	7	
Wank der hinteren Räder	7	5
Höhe der Felgen	7	5

7 Faksimile der Beschreibung unseres Wagentyps von 1849. Aufgrund dieses Textes konnten sich Wagenfabrikanten um den Auftrag bewerben.

«Die bespannten Fuhrwerke werden schon seit längerer Zeit im Wege der freien Vergebung beschafft, ... Die Fuhrwerke kommen auf diese Weise allerdings teurer zu stehen, als wenn sie auf Grund öffentlicher Ausschreibung vergeben würden. Dafür darf auf eine preiswürdigere Arbeit gerechnet werden als bei der mit den Missetänden des öf-

fentlichen Verdingungswesens verbundenen Vergebung an den Mindestfordernden. Die Lieferung der neuen Postfuhrwerke, die jeder Postkreis bedarf, wird in der Regel Handwerkern übertragen, die in den betreffenden Postkreisen ansässig sind, so dass die leistungsfähigen Wagenbauer der Schweiz unter gleichen Bedingungen berücksichtigt werden.»

Leider ist nicht bekannt, wem die Aufträge zugeschlagen wurden, so dass also der Erbauer unseres Wagens Nr. 880 ungenannt bleiben muss (12). Hingegen hat sich die in der Ausschreibung genannte «Beschreibung» erhalten (13). Diese beginnt mit der folgenden aufschlussreichen Eingangsbemerkung: «Die zehnpfährigen Wagen mit 3 Plätzen im Coupé, sechs Plätzen im Innern und ein Platz im Cabriolet, werden in der Ebene mit vier, auf der Bergstrasse mit fünf Pferden geführt. Diese Wagen sind hauptsächlich dazu bestimmt, im Winter die grossen 12 (14) und 16pfährigen (15) Wagen zu ersetzen, sie werden aber auch im Sommer für solche Eilwagenfahrten auf Hauptstrassen verwendet, für welche eine grössere Beschleunigung angeordnet ist.»

Danach folgen genaue Masse, die fast identisch sind mit denjenigen in der Ausschreibung und mit den tatsächlichen Massen unseres Wagens Nr. 880 (siehe S. 57). Demnach dürfte unser Wagen höchstwahrscheinlich aus dem Jahre 1850 stammen. Auch die zugehörigen Seitenansichten sind erhalten (Abb. 2) (16).

Technische Konstruktion und Ausstattung

Unter «Bemerkungen» in der Beschreibung von 1849 heisst es: «Der Kasten ruht auf acht Federn, wenn eine Langwiede angebracht ist; ohne eine solche auf sechs Federn». Die Langwied (der Langbaum) verbindet das Vordergestell mit der Hinterachse. Diese Konstruktion des direkten Zugübertrages vom Vorwagen auf die Hinterachse war bis anhin gebräuchlich. Dass dieser Langbaum bei unserem Wagen von 1850 weggelassen werden konnte (durch entsprechende Verstärkung des Kastens) und damit der Wagen bes-

ser lenkbar wurde, stellt für diese Zeit und in Anbetracht des schweren Wagens eine meisterhafte Leistung dar. Ebenfalls fortschrittlich ist die vom Kutschbock aus zu handhabende mechanische Bremse. Damals wurden noch zahlreiche Postwagen in Europa durch Reiten auf dem linken (Sattel-)Pferd und Führen der rechten (Hand-)Pferde gelenkt (17).

Grösste Aufmerksamkeit schenkte die Postverwaltung der Sicherheit des hinteren Packkoffers unter dem Cabriolet sowie der Sattler- und Malerarbeit. Die folgende «Beschreibung» von 1849 stimmt genau mit der Ausführung unseres Postwagens überein:

«Die Doppeltüre des Hinterkoffers ist inwendig mit Eisenblech gefüttert. Das Schloss dieser Thüre ist mit einer vertikalen Erzaguollette versehen, die unten und oben zugleich mit dem Schloss schliesst. Aussen in der Mitte der Thüre bedeckt eine eiserne Stange, die sich mit der Thüre zugleich öffnet, das Schlüsselloch des Hauptschlusses; diese Stange erhält überdiess einen eigenen Verschluss. An der Seite einer jeden Thüre und hinten an der linken Seite oberhalb der hintern Packkiste werden eiserne Einsteiggriffe in gedoppelter Abtheilung, und zwar möglichst bequem zum Einsteigen, angebracht. An jeder Seite neben dem Postillionsitz ist eine Laternenstütze nach Muster befestigt. Der Postillionsitz befindet sich in der Höhe der Vâche, über den Kasten hervorstehend, das Bockgeländer von Eisen. Achsenmutter, Schraube und Vorstecker nach Muster.

Sattlerarbeit: Die Decke des Kastens ist entweder mit Rindleder oder mit Zink überzogen. Die Vâchedecke, von gutem mit Talg eingelassenem Rindleder, überliegt, wenn sie auf die 16 Zoll von der Wagendecke entfernten eisernen Bogen gelegt wird, die Vâchedecke noch um zwei Fuss. Das Verdek, der Fussack und die Mäntel des hintern Cabriolets sind von gutem Rindleder; an dem Rücken des Verdek's und an den Mänteln sind Fenster von angemessener Grösse angebracht. Im Coupé und Innern sind die Rückmatrizen, Seitentheile und Sitzkissen mit Tuch oder grünem Plüsch überzogen. Das Verdek und die Mäntel des Cabriolets sind mit Trilch gefüt-

tert. Die Rückmatraze und die Seitentheile sind glatt ohne Wulste, die erstere vom Sitzrahmen aus gemessen 22 Zoll hoch, ist unten dick und nach oben hin verjüngt zulaufend, wo sie mit einer Borte garniert ist. Die obere Rückwand und Seitentheile im Coupé und Innern sind mit grünem Schaffleder garniert und in vertical laufende Pfeifen abgeheftet. Die Sitzkissen sind von hinlänglich starken Federn und mit gutem Rosshaar gepolstert. Zu sämtlichen Polsterungen wird hinreichend und nur gutes Rosshaar verwendet. Der Postillionsitz ist ebenfalls mit Rosshaar gefüllt und mit Leder überzogen; er ist überdiess mit einem mit Trilch gefütterten Fussack versehen. Die Armschlingen, deren im Coupé vier und im Innern acht angebracht sind, sind von breiten Borten und mit Leder gefüttert.» Weiter in der «Beschreibung» von 1849: «An jeder Thüre ist eine Tasche, an den Vorderwänden des Coupé aber sind zwei etwas breitere angebracht, sämtliche mit breiten Borten garniert. Überdiess wird an den vier Seitenwänden des Innern, oben 5 Zoll unter dem Himmel, neben den Thüren, eine lederne Tasche von 4½ Zoll Breite und 5 Zoll Höhe angebracht. Die Fensterzüge sind ebenfalls von breiten mit Leder gefütterten Borten.

8 Das Innere des Wagens Nr. 880, in restauriertem Zustand (1976).



Jede Thüre, die unten mit einem Thürenhalter versehen ist, enthält inwendig einen kleinen ledernen Einsteigriff, der auf der Seite der Chamriere befestigt ist.

Oben an der Rückwand des Coupé und des Innern befinden sich zwei Riemen zum Aufhängen von Regenschirmen. Zum Himmel des Wagens und zu den Fenstervorhängen wird grüner Merinos verwendet; letztere sind auf leichte Eisendrahrahmen gespannt, die sich in der Mitte zusammenlegen und mit kleinen ledernen Riemen an den Himmel befestigt werden. Jeder Platz wird mit einer auf weiss lackiertem Leder gemalten Nummer bezeichnet, die oben an der Rückwand angebracht ist. Die Thüregriffe sind weiss plaqué. Malerarbeit: Der Kasten des Wagens ist gelb und schwarz fein lackiert. Das Gestell wird ebenfalls gelb lackiert und schwarz ausgefasst. Die eidgenössische Nummer des Wagens ist mit schwarzer Farbe auf jeder der beiden Coupéthüren angebracht. Bevor der Kasten garnirt wird, ist das Innere mit blaugrauer Ölfarbe angestrichen, die Packkiste inbegriffen.

Das Gewicht des Wagens darf 2900 Pfund (= 1450 kg, Verf.) nicht übersteigen.

9 Tasche und Fensterheber mit Griff aus Elfenbein von der originalen Innenausstattung des Postwagens Nr. 880 sowie Probe eines älteren, im Futter verwendeten Stoffes.



Zu dem Wagen werden geliefert:

- 1 Radschuh mit einer Kette und einer Vorrathskette;
- 3 eiserne Vâche Bogen von 16 Zoll Höhe;
- 1 Sprengwaag für die vorderen Pferde; und
- 1 Schmierschlüssel.»

Nicht erhalten sind die Konstruktionszeichnungen. So ist lediglich der Rückgriff auf eine Serie von lithographierten Typenzeichnungen möglich, die auf die frühen fünfziger Jahre zurückgehen (daraus Abb. 2). Die Ausführung gewisser Einzelheiten war dem Wagenbauer überlassen; jeder Wagen blieb eine Einzelanfertigung.

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass ein Postwagen vom Typ unseres schweren Bergwagens nur von renommierten Wagenbauern angefertigt werden konnte (18). Die Ansprüche der Post waren sehr hoch und entsprechende Kontrollen vorgesehen (19):

«Bei der Abnahme, die nach Vollendung des Fuhrwerks durch Wagner (Stellmacher), Spengler (Klempner), Schmied und Schlosser in den Werkstätten der Lieferer stattfindet, wird geprüft, ob die zur Verwendung gekommenen Holz- und Eisenteile den Vorschriften entsprechen, ob die Zusammensetzung der einzelnen Bestandteile fachgemäss ausgeführt ist und ob die vorgeschriebenen Masse eingehalten wurden. Die Erlaubnis zum Anstrich wird erst nach der ersten Untersuchung und nach der richtigen Ausführung der dabei für nötig befundenen Nacharbeiten erteilt. Die zweite Abnahme findet statt, wenn das Fuhrwerk in allen Teilen vollständig fertig ist und auch in bezug auf die Polsterung und Bemalung nichts zu wünschen übrig lässt. Dabei wird auch das Gewicht ermittelt, das mit Rücksicht auf die Bespannung die vorgeschriebene Grenze nicht erheblich überschreiten darf. Der zweiten Untersuchung folgt die Übernahme des Fuhrwerks, das sofort in Gebrauch genommen wird, um während der sechsmonatigen Gewährleistungszeit erprobt zu werden, worauf die dritte Abnahme stattfindet.»

Auf diese gründlich schweizerische Art entstand ein solides und komfortables Fahrzeug neuester Bautechnik mit einer bis in die Ein-



10 Blick aus dem Coupé auf die fünf vorgespannten Pferde. Anonymer Holzschnitt des 19. Jh.

zelheiten durchdachten und sorgfältig gestalteten Form. Der Wagen wirkte – und wirkt noch – imposant, aber nicht wuchtig. Hier wird deutlich, dass dieses Fahrzeug in der «goldenen Zeit» des Kutschenbaues entstand, welche kurz nach 1900 durch die Entwicklung des Automobils abrupt abbrach.

Der Anschaffungspreis unseres Wagens ist nicht bekannt; er muss aufgrund von Vergleichen erschlossen werden. So kostete etwa ein achtplätziger Coupé-Landauer um 1890 Fr. 4000.–. Dieser Preis ist heute vielleicht zu vergleichen mit dem Wert eines grossen Reisebusses. Den hohen Ansprüchen der Postverwaltung war nur das Beste gut genug.

In einem Punkt waren die Pferdewagen der schweizerischen Post sehr konservativ, bei den Achsen nämlich. Seit Beginn des 19. Jahrhunderts war die Technik der selbstschmierenden Achsen mit Ölkapseln («Patentachsen», «Collinge's Axle» oder «Pariser Achsen») bekannt, die Post blieb aber bei den alten, robusten Schmierachsen: Nach einer gewissen Strecke mussten die Räder abgezogen und mit einem Spachtel Wagenschmiere aufgetragen werden. Dafür erhielt der Kondukteur sein «Schmiergeld». Solche Schmierachsen hat auch unser Wagen. Aus diesem Grunde ist jeder Wagen mit einem Wagenschlüssel zum Lösen der mit einem Splint («Lungi») und Lederriemen gesicherten Radmutter ausgerüstet.

Der Zug der beiden Deichsel-Pferde geht über die Ortscheite (Waage), jener der drei Vorpferde über eine Vorwaage und einen Unterzug (fehlt auf Abb. 4) auf den Vorwagen und über den massiven Drehkranz auf den ganzen Wagen über, der mit voller Besetzung ein Gewicht von etwa drei Tonnen erreicht haben dürfte. Das ergibt pro Pferd etwa 600 kg zu ziehende Last (20). Unser Wagen ist vorne rechts mit einer Zusatzwaage für ein sechstes Pferd ausgerüstet (Abb. 4), die mit ihrer Stangen- und Kettenkonstruktion einen behelfsmässigen Eindruck macht und wohl nur bei bestimmten Verhältnissen (bei aufgeweichtem Boden etwa) für die Bergstrecke verwendet wurde (21). Immerhin stellte dies – auf Grund der direkten Zugübertragung – noch die bessere Lösung dar, als ein Vorspann vor den drei Vorpferden. Nicht ganz geklärt ist die Funktion der Stange vor dem hinteren rechten Berliefenster. Wurde hier die (nicht erhaltene) Tafel mit den Abfahrtszeiten eingesteckt?

Mehr wissen wir über das Postschild auf den Seitentüren (Abb. 11). Dieses stammt aus dem Jahre 1851. Am 14. August hat der schweizerische Bundesrat die Anschaffung solcher Schilder beschlossen, wie offenbar manche Einzelvorhaben in der jungen Verwaltung nur von der obersten Behörde des neuen Bundesstaates zum Vollzug freigegeben werden konnten. Von den drei Vorschlägen

- «1°. eines Stücks von Kupfer stark mit Silber plattiert ff 12
- 2°. eines Stücks v. Kupfer u. im Feuer vergoldet ff 15
- 3°. eines Stücks v. Zink, gestanzt u. gemalt 7–86 c»

hat sich der Bundesrat für den mittleren Vorschlag zu Fr. 12.– das Stück entschieden (22). Wie die Photographie zeigt, wurde dann auch diese Ausführung noch zusätzlich rot bemalt. Die Schilder wurden beim bekannten Silberschmied-Atelier Rehfuß + Cie in Bern hergestellt.

Dass bei der Ausstattung des Wagens nicht gespart wurde, zeigen mannigfache weitere

Konstruktive Einzelheiten zeugen von fortschrittlichen Techniken beim Postwagen Nr. 880. Durch das Weglassen des Langbaums und dank der Passage zwischen Coupé und Berliefenfenster kann der Vorderwagen bis zu 90° umgelenkt werden. Die Kastenfüllungen bestehen aus gewölbtem (von Hand ausgehämmertem) Eisenblech. Der Wagenkasten ruht auf je zwei Längs- und einer Querverfeder. Neben dem Radschuh ist eine Doppelbremse «die Radsperre» angebracht. Jedes Hinterrad wird von vorne und von hinten durch je eine Gusschaufel gebremst, wobei die vordere Schaufel mittels der linken und die Hinterschaukel mit der rechten Kurbel am Bock über Ketten- und Stangenübertragungen betätigt wird.

Details wie etwa die gesenkgeschmiedeten Verdickungen an den Bockstützen. Besonders verziert sind die Elfenbeingriffe der Fensterheber (Abb. 9); sämtliche Fenster können in die Türfüllung versenkt werden und mittels eines posamentierten Bandes wieder gehoben werden. Die teureren drei Plätze im Coupé (23) bieten mehr Platz, sind mit Effekttaschen und Armschlingen ausgerüstet und gewähren durch die grösseren Fenster eine bessere Aussicht.

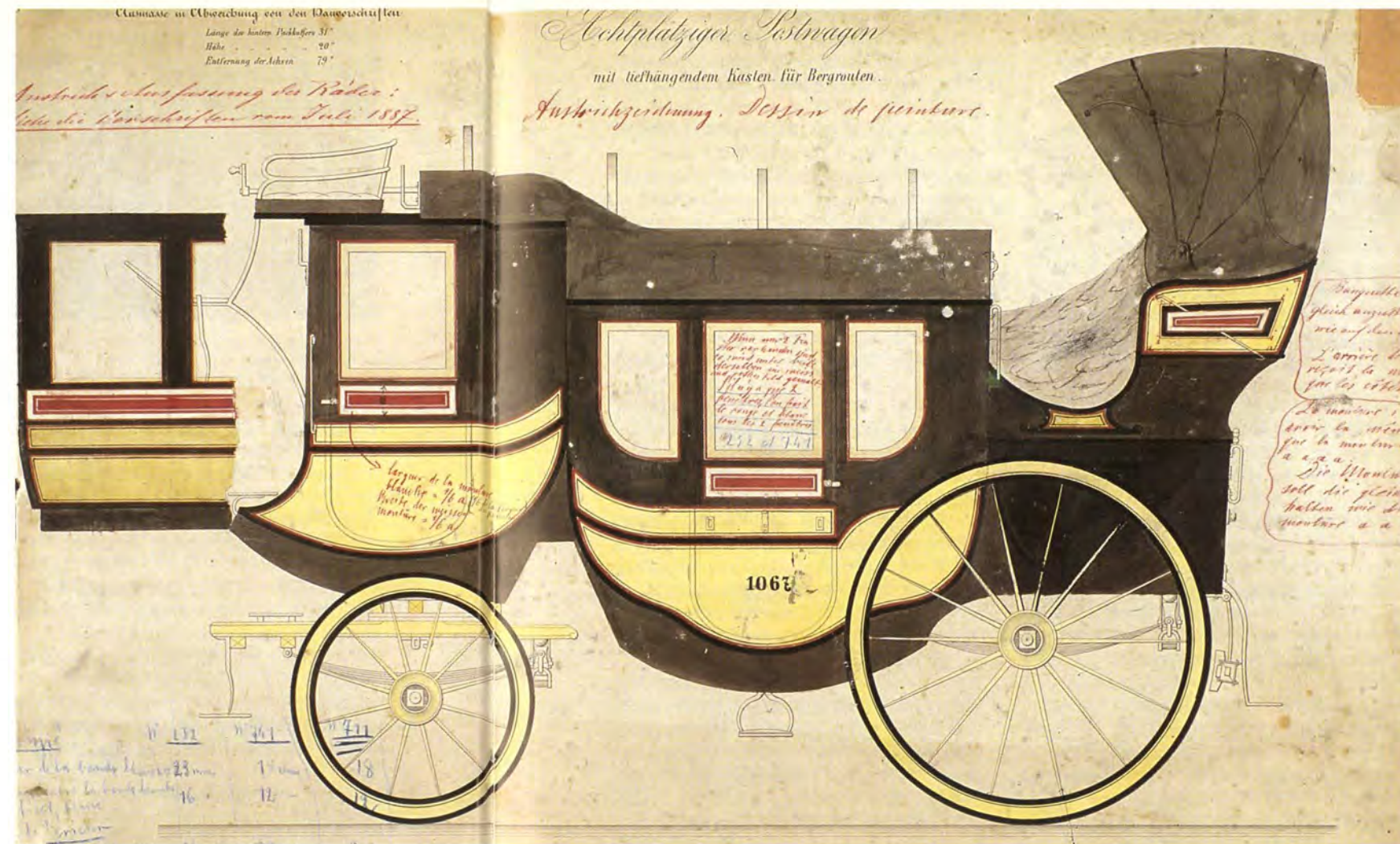
Die Plätze für die Fahrgäste

In der Berline, früher Intérieur genannt, mussten je drei Passagiere rückwärts sitzen, was schon damals als unangenehm empfunden wurde, wie die folgende Überlieferung eines Posthalters am Albula illustriert (24):

«Beim Plazieren der Fahrgäste... gab es ab und zu unangenehme Auseinandersetzungen, und alle Wünsche konnten nicht immer erfüllt werden. Ich muss gestehen, dass ich bei den englischen Passagieren durchwegs eine grössere Bereitschaft, sich in das Unvermeidliche zu schicken, vorfand, als z. B. bei den deutschen. So erinnere ich mich noch lebhaft an folgenden Fall: Wir hatten an einem Sonntag Hochbetrieb. Die nötigen Fuhrwerke waren rechtzeitig bereitgestellt



11 Postwagenschild von 1851; Kupfer versilbert und bemalt (S. 17). Solche Schilder befinden sich an den Seitentüren des Postwagens Nr. 880.



12 Anstrichzeichnung für eine Coupé-Berline ähnlichen Typs wie Wagen Nr. 880. In diesem Gotthardwagen mit der Nr. 1067 hat sich die S. 25–27 erwähnte Anekdote ereignet.

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 Sitz frei zu geben, für die englische Dame, da ich ihr denselben versprochen hätte. Sie weigerten sich aber dies zu tun, mit der Begründung, sie hätten für den Platz soviel bezahlt, wie diese Engländerin. Als mein Zureden nichts half, befahl ich zwei Knechten, sofort einen andern Vierplätzer – zum Glück war noch ein solcher vorhanden – aus der Remise zu holen, und dem Postillion, der fahrbereit auf dem Bock sass,

die Pferde ab- und an den andern Wagen anzuspinnen, was rasch geschah. Die Deutschen sassen immer noch im nun pferdelosen Vierplätzer und rührten sich nicht, während die Engländerin in den zweiten, fahrbereiten Wagen eingestiegen war und ihren Vorsitz eingenommen hatte. Da alle Fuhrwerke schon längere Zeit abgefahren waren, drängte die Abfahrt sehr – denn die Fahrzeit musste 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. Unter den letzteren befand sich auch ein alter englischer Gast von Bergün, der mich dann zu einer Flasche Sassella eingeladen hat.»

Noch umstrittener scheint bei schönem Wetter der Hochsitz des Kondukteurs im Cabriolet gewesen zu sein (25), wie von einem Augenzeugen berichtet wird (26):

«Wie mag da – im Gegensatz zum geschlossenen sechsplätzigigen Innenabteil – der erhöhte, ein Abteil für sich bildende einplätzigige Aussensitz, auf dem sich der Reisende unter freiem Himmel ungestört dem Eindruck der mannigfaltigen Naturschönheiten hingeben konnte, begehrt gewesen sein. Um so mehr, als die Zuschlaggebühr, gegen die der Schaffner (Kondukteur, Verf.) den ihm gehörigen luftigen Platz abzutreten und sich neben den Postillion oder auf das Verdeck des Wagens zu setzen hatte, nur 30 Rp. für die Wegstunde betrug. Dem vollgestopften sechsplätzigigen Innenabteil des Wagens hätte gewiss auch jener Reisende zu entrinnen versucht, der, um allein zu sein, vor einiger Zeit alle 8 Plätze des Splügenpostwagens von Splügen bis Thusis bezahlte. An Bewerbern um den Schaffnersitz und die erhöhten Verdecksitze hat es denn auch nie gefehlt. Manch einer, der unrechtmässig einen solchen Sitz erklommen hatte, fühlte sich dort oben so hoch erhaben über die postamtlichen Vorschriften, dass ihnen nicht immer leicht Beachtung zu verschaffen war. Um solche Reisende zum Herabsteigen zu bewegen, bedurfte es oft der kräftigsten Mittel.»

Der Sitz im Cabriolet – später vor allem von Passagieren benützt, so dass der Kondukteur in der Regel neben dem Postillion Platz nehmen musste – ist wie die übrigen Passagierplätze aufwendig gepolstert, auch dies ist der Wagenbeschreibung zu entnehmen. Allerdings ist für den ganzen Wagen nicht grüner, sondern dunkelroter Plüsch verwendet worden und die Polsterung ist nicht in «Pfeifen» abgeheftet, sondern glatt gespannt. Teilweise fehlen heute auch die genannten Taschen. Die Vorhänge sind aus Leinen (Abb. 9). Diese Abweichungen sind wohl darauf zurückzuführen, dass der Wagen im Laufe seines dreissigjährigen Gebrauchs mindestens ein-

mal neu gepolstert und dannzumal den neuen Vorschriften angepasst worden sein dürfte. Im Jahre 1976 schliesslich ist der Postwagen in den Werkstätten des Schweizerischen Landesmuseums völlig neu ausgestattet worden (27). Damals sind auch alle Eisenteile durch einen Huf- und Wagenschmied restauriert worden (28). Die Aufhängungen der Federung (die «Federhände») zeigten eine sehr starke Abnutzung, was für einen langen Gebrauch des Wagens spricht, und mussten neu aufgeschweisst werden. Bei dieser Arbeit zeigte sich auch, dass dem Wagen einst ein schwerer Unfall widerfahren war, sei es, dass er an ein festes Hindernis, etwa eine Felswand, angestossen oder sogar umgestürzt war. Verschiedene Eisenteile mussten neu geschmiedet werden. An einer Stelle war die Federung gar gebrochen und infolge abgebrochenen Achspatten eine Notbrücke angebracht (29). Im gleichen Jahr wurde auch die Lackierung völlig neu ausgeführt (30). Dafür wählte man das heute übliche Postgelb; um 1850 war diese Farbe noch bei allen Postfahrzeugen etwas heller und leuchtender (Strohgelb). Die Linienverzierungen sind in Schwarz ausgeführt. Diese sogenannte Ausfassung war von der Post in «Anstrichzeichnungen» genau vorgeschrieben, entsprechende Vorlageblätter gibt es in grosser Zahl, leider aber weder für genau unseren Wagentyp noch für die Zeit um 1850. Es ist anzunehmen, dass unser Wagen irgendwann nach 1850 den zeitgenössischen Normen gemäss neu bemalt worden ist. Dazu kommt, dass die Räder regelmässig revidiert und auch ausgewechselt worden sein könnten. Jedenfalls ist unser Wagen mit Ausnahme der Räder genau so bemalt, wie es die Anstrichzeichnung für den Wagen Nr. 1067 vorschreibt (Abb. 12). Wohl möglich wäre, dass dieses Fahrzeug nach Aufhebung der Gotthardroute einer gründlichen Revision unterzogen worden ist, um danach auf einer anderen Strecke wieder eingesetzt zu werden (31).

Die Fahrt über den Gotthardpass

Die Reise über den Gotthardpass dauerte 23 Stunden. Reisende berichten über ihre Erlebnisse in solchen Gefährten, die auch von Unfällen nicht verschont blieben. Durch den Bau des Eisenbahntunnels wurde dieser Postwagenkurs, der bald zur Legende wurde, unnötig.

Route und Fahrplan

Weil hier der Wagen selbst im Vordergrund steht, wird die interessante Geschichte dieses Passüberganges nur gestreift (32):

- 1615 Kursmässiger Fussbotendienst Zürich – Gotthard – Bergamo, wöchentlich
- 1630 Fussboten durch Reiterboten ersetzt
- 1653 Neuer kursmässiger, wöchentlicher Botendienst zwischen Mailand und Luzern (Diego Maderni)
- 1696 Zürcherisch-bernische Gotthard-Reiterpost, mit Monopol
- 1707/ Unerloch gesprengt; Schöllenen
- 1708 besser passierbar
- 1799 Schlacht bei der Teufelsbrücke
- 1826 Dampfschiff Magadino – Arona
- 1830 Strasse vollendet, wird auch im Winter offen gehalten
- 1835 Drei Kurswagen pro Woche in jeder Richtung ab Flüelen und Chiasso
- 1837 Dampfschiff Luzern – Flüelen
- 1840 Eisenbahn Mailand – Monza
- 1842 Täglicher Kurs mit 8plätzigem, später 10plätzigem Wagen
- 1847 Seedamm von Melide fertig gebaut
- 1848 Mit der Bundesverfassung wird das Postwesen Sache des neuen Bundesstaates (Art. 33)

- 1849/ Poststation Camerlata (bei Como),
- 1850 Anschluss an die Eisenbahnstrecke nach Mailand
- 1850 Neugebaute eidg. Postwagen erstmals im Einsatz
- 1850 Der letzte Brückenzoll (Damm von Melide) auf der Strecke Luzern – Mailand entfällt
- 1865 Axenstrasse gebaut, weiterhin Schiffstransport der Reisenden und der Postsendungen nach Flüelen
- 1875 Rekord von 72 030 Fahrgästen über den Gotthard
- 1881 31. 12. Gotthardtunnel provisorisch eröffnet; Kurs über den Pass selbst wird aufgehoben
- 1882 Letzte Postkurse bis am 31. Mai mit grossen Wagen am Gotthard; 1. Juni Eröffnung der Gotthardbahn
- 1909– Sommerkurs für Vergnügungsreisende über den Pass in kleineren Postwagen
- 1921
- 1922 Automobilkurs über den Gotthard ab
- 1987 Vergnügungsreisen in nachgebautem Postwagen über den Pass

Der schon genannte Sohn eines Pferdeposthalters aus Andermatt hat einen eindrücklichen Augenzeugenbericht über die Gotthardpost im 19. Jahrhundert verfasst:



13 Billette Flüelen – Camerlata um 1859. Coupon aus einem kombinierten Billett für eine Reise von Basel nach Mailand.

«Pferdegeschell, Peitschenknall, Rädergeknatter, Achsengeächze. Wer wollte bei einer solchen Ankündigung nicht aufwachen und Ausschau danach halten? So war es zur guten alten Zeit vor Eröffnung der Gotthardbahn, wenn drei bis fünf der grossen gelben Postwagen aufeinander folgend die Kehren ob Hospenthal herunter fuhren. War das ein Pferdegetrappel, ein Rädergepolter, ein Bremsengeknirsch auf dem granitenen Dorfplaster und ein Hundegekläff der sämtlichen Dorfhunde, das sich in diesen Lärm einmischte, wenn die Gotthardpost in vollem Trab die steile Dorfstrasse hinunterrasselte. Das Gecläff der Hospenthaler Hunde bei der Durchfahrt der Postwagen war so hartnäckig und intensiv, dass einmal ein Postkondukteur sich mit Waffengewalt dieser Meute entledigen wollte. Anstatt mit Kugel und mit Schrot lud er

die Pistole mit Salz und Reiskörner. Aber der Erfolg war nicht Abhilfe, sondern vermehrtes Gezeter. Und erst im Winter, wenn die Post mit 20 bis 30 und mehr Pferdeschlitten das Dorf Hospenthal durchzog und sich alle Fensterflügel öffneten, damit man die zu zweit in offenen Schlitten mit Decken, Schals und mit den verschiedensten Kopfbedeckungen eingepackten Passagiere ja recht sehen konnte. Wenn dann dieser Postzug beim Verlassen des Dorfes sich wie eine Schlange durch die Kehren zum Gotthard hinaufwand: war das nicht eine Augenweide?

Die Durchfahrt der Post bildete stets das Hauptereignis des Tages, aber nicht nur in Hospenthal, sondern auf der ganzen Gotthardroute. Müssige oder gwundrige Leute fanden sich stets bei der Ankunft auf dem Postplatz ein, um Neuigkeiten zu erhaschen, um die vielerlei Typen von Menschen, die verschiedensten Kleider- und Modetrachten zu beobachten und der Kritik zu unterwerfen. Schon mein Grossvater war wohlbestallter Postpferdehalter, bevor die Post eidgenössisch wurde. Bereits ab 5. September 1833 übernahm er vom kantonalen Postmeister Franz Xaver Z'graggen von Altdorf die Führung der täglichen Diligence von Andermatt bis Gotthard-Hospiz. Auf der Südseite des Gotthards war Herr Camossi in Airolo Postmeister. Mit Annahme der Bundesverfassung von 1848 wurde die Post eidgenössisch und die beiden kantonalen Postmeister Z'graggen und Camossi traten von ihrem Amte zurück. An deren Stelle kamen als Postpferdehalter die Meyer (Joseph und Anton Meyer und Söhne) in Andermatt und die Motta in Airolo. In den 1850er Jahren führten die Meyer die Postwagen von Flüelen bis Gotthard-Hospiz mit den zwei Pferdewechselstationen Intschi und Andermatt und die Motta vom Hospiz über Airolo bis Faido. Seit 1861, als die neuen Poststationen Amsteg und Wassen geschaffen wurden, übernahmen die Meyer die Postführung Wassen – Andermatt – Hospiz, die sie bis zur Einstellung am 1. Januar 1882 beibehielten. Die tägliche Gotthardpost bediente sich auf der Strecke Flüelen – Camerlata (sw. Mendrisio) eines grossen mit 5–6 Pferden bespannten, zehnplätzig Postwagens, wovon ein Exemplar zum Andenken im Landesmuseum in Zürich aufbewahrt wird.»

An welchen Fahrplan hatte sich der Reisende im Jahre 1850 zu halten? Der Hauptpostkurs, genannt «Mailänderkurs» fuhr nach festen Zeiten:

Fahrplan (vgl. Abb. 26)

1. Tag: Flüelen	ab 8.00 Uhr	
Altdorf	ab 8.30	
Intschi	ab 10.05	
Andermatt	an 13.05	Mittagessen
	ab 13.30	
Hospiz	ab 16.05	
Airolo	an 17.20	Imbiss
	ab 17.40	
Faido	ab 19.15	
Bodio	ab 20.35	
Biasca	keine Angaben	
Osogna	ab 21.40	
Bellinzona	an 23.05	Imbiss
	ab 23.20	

2. Tag: Bironico	ab 01.35
Lugano	ab 03.25
Mendrisio	ab 05.10
Chiasso	Zollstation
Camerlata	an 07.00

Die durchgehende Reise von Flüelen nach Camerlata dauerte genau 23 Stunden. Bei fast allen im Fahrplan genannten Orten wurden die Pferde gewechselt, insgesamt 12 mal (33).

Die Gotthardroute hatte, als kürzeste Verbindung zwischen Basel und Mailand, damals wie heute internationale Bedeutung. Dementsprechend wurde der Postwagenkurs von zahlreichen Ausländern frequentiert. Dabei erlangte die reine Vergnügungsfahrt eine stetig steigende Bedeutung. Im Jahre 1864 wurde ein zusätzlicher Kurs für die Vergnügungs-

Die Fahrt von Flüelen nach Camerlata kostete im Jahre 1850 im Coupé Fr. 24.– und im Intérieur Fr. 20.–, war also für damalige Verhältnisse sehr kostspielig, wenn man daran denkt, dass ein Postkondukteur damals Fr. 100.– im Monat verdiente oder 1 kg Brot Fr. 0.30 kostete. Noch teurer waren die Mietkutschen der Lohnkutscher und die Extrapost. Bis zu 20 kg Gepäck konnte taxfrei mitgenommen werden, später nur noch 10 kg.



14 «Vor der Post in Andermatt» mit Bergpostwagen von hinten. Davor Saumtiere, Säumer und Tragsessel. Holzschnitt, 1878.

Am Montag, den 26. August reiste ich mit dem Postkurs Nr. 979, welcher Flüelen um etwa ein Uhr verliess (KB 2142). Der Kutscher, ein junger Mann, welcher den Kurs in Göschenen übernahm und nach Hospenthal fuhr, war betrunken. Während der ganzen Fahrt führte er sich sehr laut und ungebührlich auf. Neben ihm sass ein weiterer ange-trunkener Mann, vermutlich ein guter Be-kannter. Der Lärm, den die beiden vollführ-ten, war unerhört. Der Anlass meiner Be-schwerde ist jedoch folgender: Während die Kutsche ein speziell steiles Stück Weg zurück-zulegen hatte, waren die meisten Passagiere, inklusive Kondukteur und ich selbst ausge-stiegen, und gingen der Kutsche voran. Diese Gelegenheit benützte der Kutscher, um vom Trittbrett des Coupés aus zwei junge engli-sche Damen, welche sich alleine im Coupé befanden, in unverschämter Weise um Trink-geld anzubetteln. Er liess von seinem Tun erst ab, als er sah, dass ich das Geschehen beob-achtet hatte und mich zurück zur Kutsche begab. Die beiden jungen Damen waren



16a Uniformrock eines Kondukteurs mit Postschild und Mütze.

sehr erschrocken und beklagten sich bei mir über die ihnen widerfahrene Beleidigung. Ich äusserte meine Beschwerde nicht gleich an Ort und Stelle, da ich das Gefühl hatte, Abhilfe könne nur von höherer Stelle geschaf-fen werden. Sie pflichten mir sicher bei, dass allein reisende junge Damen Anspruch auf Sicherheit und Höflichkeit haben, und dass Trunkenheit des Kutschers auf einer Passfahrt eine grosse Gefahr für die Reisenden darstellt. Ich verbleibe, sehr geehrter Herr, mit vorzüglicher Hochachtung
Alex E. Pearson

P. S. Da ich in den nächsten Wochen den Kontinent bereisen werde und deshalb keine feste Adresse habe, lege ich Ihnen eine Karte mit meiner offiziellen Adresse in London bei.»

Sehr aufschlussreich ist der interne Bericht des zuständigen Kreis-Postdirektors vom

6. Sept. 1872:

«No 110/28
Schweizerische Postverwaltung
VII. Postkreis
Die Direktion.
Luzern, den 16. Sept. 1872
an das Titl. schweiz. Postdepartement Bern.

Gegenstand: Beschwerde von Alexander E. Pearson

Über die unterm 5. dies übermittelte Be-schwerdeschrift des Hrn. Alex. E. Pearson vom englischen Handelsministerium gegen Postillion Wilhelm Christen bei Hrn. Postfüh-rer Meyer in Andermatt haben wir sowohl diesen Postführer, als auch den betreffenden Kondukteur einvernommen. In beiliegender Zuschrift der erstern lehnen diese in gewohnter Weise alle diessfallsigen Beschwerdepunkte «als unwahr» ab und sagen über die Hauptanschuldigung der Postillionstrinkgeldbettelei gar kein Wort. Theilweise hiemit übereinstimmend erklärt auch der Kondukteur Waldispühl, der jenen Kurs begleitete, dass seines Erinnerns der Po-stillion nicht gerade betrunken gewesen sei. Es habe sich jedoch neben demselben ein überzähliger Passagier, ein Weinändler aus

dem Kanton Uri, auf dem Bocksitze befunden, der durch sein lautes prahlendes Beneh-men den Postillion ebenfalls aufgeregt habe u. weil beide sehr laut gesprochen hätten, so sei es einige Male im Falle gewesen, dem Postillion während der Fahrt ein ruhigeres u. anständigeres Benehmen anzubefehlen. Ob derselbe dann während der Fahrt durch die obere Kehre in der Schöllenen sich soweit vergangen habe, die noch im Wagen befind-lichen Passagiere mit Trinkgeldbetteleien zu belästigen, darüber könne er, Kondukteur nicht Auskunft ertheilen, weil er mit einigen Reisenden dem Wagen zu Fuss vorausge-gangen sei. Sollte dies aber wirklich gesche-hen sein, was er nicht bezweifeln wolle; so begreife er, dass der Postillion durch sein wildaussehendes Wesen (:mit den langen schwarzen Kopf- u. Barthaaren u. dem ge-wöhnlich nur am Hinterkopfe tragenden Hu-te;) durch das plötzliche Hineinplatzen in das Coupé die in demselben befindlichen, frem-den Damen wohl werde erschreckt haben. Eine Ordnungsbusse dürfte gegenüber dem rohen Burschen immerhin am Platze sein.
Pro Kreis-Postdirection:
Nagele»

Offenbar hatte die Postverwaltung doch nicht allzu grossen Einfluss auf die selbstherr-lichen Postpferdehalter und deren eigenwilli-ge Postillione. Schliesslich ist der fehlbare Po-stillion dann doch gebüsst worden, und der englische Beschwerdeführer zeigte sich da-mit befriedigt. Die Postpferdehalter stellten neben den Po-stillionen auch die Pferde sowie die dazuge-hörigen Geschirre. Sie wurden für verspätete Abfahrten mit 10 Rappen «für jede versäumte Minute» gebüsst. Demnach war es in ihrem Interesse für ein Umspannen innert der übli-chen fünf Minuten besorgt zu sein. Der Postil-lion kündigte sein Kommen von weitem mit dem Posthorn an, so dass sein Kollege das neue Gespann bereitstellen, umspannen und sofort weiterfahren konnte. Die Postillione trugen die Uniform, die ihnen von ihrem Post-pferdehalter zur Verfügung gestellt wurde.

Instruktion für die Postpferdehalter, 1850

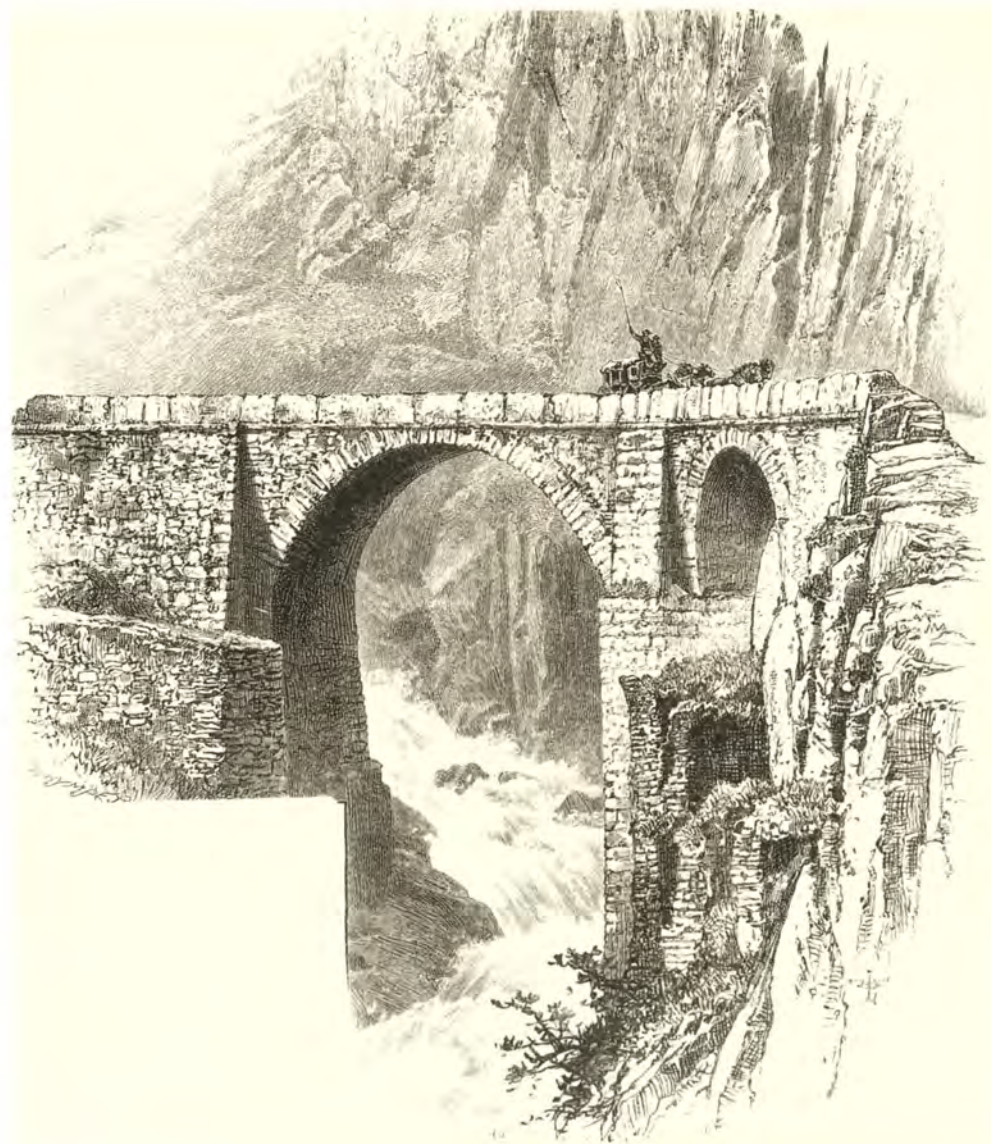
«Art. 44. Die vorschriftsmässige Bekleidung der Postillione besteht in:

- 1) einem runden schwarz lakirten Filzhut, mit silbernem Bande,
- 2) einem rotheingefassten Postillionsrock von grauem Tuch mit rothem Kragen und weissen Postknöpfen,
- 3) einer Weste (Gilet) von rothem Tuche,
- 4) in langen Beinkleidern von dunkelfarbe-nem Tuch,
- 5) in Stiefeln,
- 6) in einem grauen Mantel mit rothem Kragen.

Jeder Postpferdehalter erhält für die Zahl der-jenigen Postillione, welche er für den regel-mässigen Postdienst nöthig hat, von der Post-verwaltung jährlich auf den 1. Mai einen Po-stillionsrock, und je alle vier Jahre einen Po-stillionsmantel. Die übrigen Bekleidungsstük-ke hat der Postillion in seinen Kosten nach Vorschrift anzuschaffen.



16b Uniformrock eines Postillions mit Hut.



17 Neue Teufelsbrücke mit vierspännigen Bergpostwagen auf Talfahrt. Davor die Reste der alten Teufelsbrücke. Holzschnitt nach Edward Whymper, 1891.

Bei Nichtbeachtung dieser Bestimmung werden die mangelnden Gegenstände von der Postverwaltung angeschafft und deren Kostenbetrag dem Postpferdehalter für Rechnung seines Postillions von seiner Bezahlung in Abzug gebracht.»

Der Kutscher war die wichtigste Person auf dem Postwagen. Die hoch über der Strasse thronenden Postillione waren sich ihrer Stel-

lung voll bewusst; einiges von dieser stolzen Haltung, die offenbar öfters auch in Übermut ausarten konnte, hat R. Koller in seinem Bild einzufangen verstanden. Vor und nach seiner Fahrt hatte der Postillion aber mit für das ihm anvertraute Material und die Pferde zu sorgen. Ein Gespann fahrbereit zu machen – mit Füttern, Tränken, Putzen und Anschirren –, bedurfte eines mehrstündigen Aufwandes.

Der Wagen in Fahrt

Fahrversuche mit ähnlichen Wagen bestätigten, dass die Aufgabe des Postillions sehr anspruchsvoll war: Die Höhe des Bocks ermöglichte ihm zwar eine gute Übersicht über das Gespann und die Strasse vor ihm, in engen Kehren sass der Postillion aber buchstäblich über dem Abgrund auf seinem gefährlich wankenden Thron (36). Um die selbstbewussten Postillione besser unter Kontrolle halten zu können, mussten diese ein Dienstbuch führen, in das sämtliche Zeugnisse eingetragen wurden. Sie hatten sich an eine Fahrordnung zu halten, bei welcher der heute gebräuchliche Rechtsverkehr bereits vorweggenommen ist.

Ging es leicht bergabwärts, stellte der Postillion bei unserem Wagen zuerst die linke Bremskurbel an und verminderte dann mit der rechten Bremse das Tempo, wobei die Pferde mit der Stimme und den Zügeln zurückgenommen wurden. Die Bremse genügte jedoch bei längeren Talfahrten nicht, zumal bei blockierten Rädern Schleudergefahr bestand, die Radreifen sich schnell abnützten und durch die Reibungswärme so heiss werden konnten, dass die hölzernen Felgen Feuer fingen. Deshalb musste durch den Kondukteur rechtzeitig der mitgeführte Radschuh unter eines der beiden Hinterräder gelegt werden. Damit wurde ein regelmässiger Bremsseffekt erzielt und so konnte bergab-

18 Bergpostwagen in Andermatt um 1900 (Furkapost).



19 Bergpostwagen in schneller Talfahrt in den Schöllenen um 1895 (Furka- oder Oberalppost).



wärts relativ schnell gefahren werden, wie das Gemälde von Koller zeigt.

Nach den angegebenen Fahrzeiten zu schliessen sind sogar grössere Strecken der Talfahrt am Gotthard im Trab zurückgelegt worden (37). Das zeigt auch die hier abgebildete alte Photographie. Diese stammt allerdings aus der Zeit nach dem Tunnelbau und demnach von der Furka- oder Oberalppost. 1988 durchgeführte Versuche haben gezeigt, dass sogar die Tremola-Kurven im Trab gefahren werden können, was allerdings die grösste Aufmerksamkeit des Kutschers erfordert, wie überhaupt das Abwärtsfahren schwieriger ist als die Bergfahrt (38). Dazu kommen oft missliche Wetterbedingungen. Im Hochgebirge ändert das Wetter schnell; Nebelschwaden können innert kurzer Zeit dem Postillion die Sicht auf seine Vorpferde nehmen. Hier kommt ihm zustatten, dass sei-

ne Pferde durch die Routine über die besten Ortskenntnisse verfügen. Besondere Fahrkunst erforderte die Nachtfahrt über den Pass. Mit den seitlichen Laterne konnte der Weg vor dem Gespann kaum richtig ausgeleuchtet werden, befanden sich die Köpfe der Vorpferde doch etwa fünf Meter vor dem Kutscher. Die Seitenlaternen warfen zusammen mit der kleinen Mittellaterne wenigstens genügend Licht auf das Gespann, so dass der Postillion dauernd die Pferde und Geschirre überwachen konnte. Bei solch schwierigen Situationen ist das harmonische Zusammenspiel zwischen Kutscher und Pferden sowie die Ausbildung und Qualität der Pferde selbst, von ausschlaggebender Bedeutung. Zu den Pferden schrieb der oben genannte Andermatt Isidor Meyer: «Ich erinnere mich noch wohl, wie mein Vater jedes Frühjahr nach dem Berner Jura reiste und mit wenigstens einem Dutzend

schönster Freiburger Pferde zurückkehrte. Aber nebst dem Dutzend neuer Pferde, die den jährlichen Abgang ersetzten, bedurfte es über den Sommer noch zweier Dutzende Mietpferde, die man aus dem Bündner Oberland herüberholte und die hauptsächlich zum Kutscher- oder Beiwagendienst verwendet wurden. Diese Bündnerpferde waren von leichterem Schlag. Richtige Bergpferde, breitbrüstig, leichtfüssig und doch fest auf den Beinen, zähe und ausdauernd. Ihr Zuchtgebiet war Obersaxen und das Lugnez. Vom Trunser Markt kamen zur Zeit des Pass- und Fremdenverkehrs jährlich über 1900 solcher Mietpferde über die Oberalp. Der Mietpreis für die Zeit vom 1. Juni bis 30. September betrug 200–300 Fr. Der Kaufpreis war im Verhältnis sehr hoch. Die Postpferdehalterei Meyer besass stets einige solcher erprobter Bündner Pferde, die hauptsächlich im Winter als Bruchpferde ihre ausgezeichneten Dienste leisteten, wenn es galt nach schwerem Schneefall die Poststrasse offen zu halten. Vermöge ihrer Aufzucht in gebirgiger, rauher Gegend waren sie wie keine andere Rasse gewohnt, im Schnee durchzukommen. Aber nebst dem Postdienst unterhielten die Meyer für ihr Hotel Meyerhof in Hospenthal eine mit 20 Pferden ausgerüstete Privatkutscherei, wofür vornehmlich diese leichteren, gängigen Bündner Pferde gebraucht wurden.»

Die genannten Freiburgerpferde sind mit der heute so genannten Rasse nicht identisch, sondern gehörten einem kräftigeren Schlag an. Die Pferde wurden früher stark beansprucht; alte Photographien von Postgespannen zeigen denn auch sehr oft abgemagerte und erschöpfte Tiere, was schon damals Tiereschützer zu Interventionen veranlasste.

Gefahren und Unfälle

Dank der guten Organisation des Postverkehrs über den an sich gefährlichen Gotthardpass ereigneten sich wenig Unfälle. Am gefährlichsten waren die Naturgewalten im Winter. Davon zeugen die beiden folgenden Schlittenunfälle (39):

«Im November 1874 ereignete sich auf der Gotthardstrasse ein tragischer Unfall. Der Postkurs, der 27 Reisende beförderte, war bei schönem Wetter in Airolo abgefahren. Die

Karawane bestand aus zahlreichen Schlitten, die die erste Hälfte der Tremola-Kehren ohne Zwischenfall zurücklegten. Dann fing es zu schneien an; ein immer stärkerer Wind erhob sich und löste kleine Lawinen aus. Der Kreispostdirektor von Bellinzona fuhr zufällig mit. Bei der Schutzhütte San Giuseppe mussten die ersten Schlitten vom Gepäck entlastet werden. Diese den Postkurs versäumende Arbeit war kaum beendet, als eine grosse Lawine herunterfuhr und alle zehn Schlitten von der Strasse wegfegte. Der mit dem Kreispostdirektor reisende Passagier konnte sich als erster befreien und seinem Gefährten zu Hilfe kommen. Dank ihrem Eingreifen konnten dann alle Mitfahrenden gerettet werden, mit Ausnahme des Postkondukteurs Renner aus Andermatt, der sich unter einem Schlitten verfangen hatte; bevor er sich befreien konnte, wurde er von einem herabfallenden Stein erdrückt und verschied nach einigen Minuten. Der unterbrochene Kurs wurde mit demjenigen des folgenden Tages zusammengelegt und die Leiche des unglücklichen Renner nach seinem Heimatort geführt. Am 24. Januar 1879 wurde der aus elf Schlitten bestehende Postkurs aus Andermatt in den Tremola-Kehren von einer Lawine erfasst. Die drei ersten Schlitten wurden nicht berührt, wohl aber die acht folgenden, die aus der Strasse geworfen wurden. Alle Mitreisenden kamen heil davon, dagegen verendeten zwei Pferde im hohen Schnee. Das von fünf Schlitten geführte Gepäck und die Postsendungen konnten erst am andern Tag geborgen werden.»

Nur die grösseren Unfälle haben Eingang in offizielle Dokumente gefunden. Strassenverschüttungen, wie auf Abb. 20 dargestellt, waren nicht ungewöhnlich. Hingegen dürfte bei Abb. 21 die Phantasie etwas zu grosse Blüten getrieben haben. Aber auch von Überfällen blieb die Gotthardpost – und damit auch unser Wagen – nicht verschont:

«Am 22. November 1862 fand beim Friedhof von Balerna ein bewaffneter Angriff auf den Nachtpostkurs Camerlata – Flüelen statt. Es gelang einer Räuberbande, den Postwagen aufzuhalten, sich des Schlüssels des Wertkoffers zu bemächtigen, diesen zu be-

«Fahrordnung. Den Postillionen ist untersagt, mit dem Postwagen auf dem Strassenbord zu fahren, sie sollen jederzeit die Mitte der Strasse einhalten und beim Begegnen anderer Fuhrwerke sorgfältig rechts ausweichen. Wenn sie in den Fall kommen, andern Fuhrwerken in der gleichen Richtung vorzufahren, so soll diess auf der linken Seite der Strasse geschehen, insofern der Vorfahrende nicht selbst in dieser Richtung ausweicht. Für Unfälle, welche durch Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit des Postillions entstehen, wird der Postpferdehalter, vorbehaltlich des Rückgriffes auf den Postillion, verantwortlich gemacht.»

rauben und nach vollbrachter Tat zu entkommen. Gestohlen wurden Gelder und Uhrenwaren im Betrag von Fr. 1800.–, sowie die Uhr und der Geldbeutel des Postkondukteurs, der sich vergeblich zur Wehr gesetzt hatte. Eine in Balerna eingestiegene Dame trug u. a. mehrere Tausend Franken in Gold auf sich. Es gelang ihr glücklicherweise, während des Handgemenges unbemerkt aus dem Wagen zu entkommen und nach ihrer Wohnung zu fliehen. Die von den Räubern geworfenen leeren Postsäcke fand man in den folgenden Tagen auf einem Felde. Der spätere Verkauf der gestohlenen Uhren in Ghiffa am Langensee führte zur Verhaftung der Räuber, die zu einer Freiheitsstrafe verurteilt wurden. Ein anderer Angriff wurde am 13. Oktober

1864 auf den Nachpostkurs auf dem Monte Ceneri, einer Gegend die lange Zeit als besonders unsicher galt, ausgeführt. Der Postillion wurde mit einer Feuerwaffe schwer verletzt, der Postkondukteur festgebunden und wehrlos gemacht. Die mitfahrenden Reisenden mussten den Räubern Uhren und Geldbeutel ausliefern. Der Chef der Angreiferbande, namens Gianotti, wurde einige Zeit nach dem Überfall in Mailand festgenommen und den schweizerischen Gerichtsbehörden ausgeliefert. Er wurde in Bellinz zum Tode verurteilt, die Strafe wurde aber in eine Zuchthausstrafe umgewandelt.»



20 Fahrtunterbruch einer fünfspännigen Coupé-Berline auf der von einer Lawine verschütteten Passstrasse (Zeichnung 1893).

Die Aufhebung des Gotthardkurses

In der relativ kurzen Zeit der eidgenössischen Kurspostwagen haben erstaunlich viele Reisende eine Fahrt über den Gotthard erlebt. Insgesamt sind über eine Million Passagiere über den Gotthard befördert worden. Trotz der hohen Preise war dieses Unternehmen für die eidgenössische Post defizitär.

Der Personenverkehr war durch die schweizerische Post gut zu bewältigen. Mehr Probleme verursachte der stetig zunehmende Warenverkehr und sehr kostspielig war die Offenhaltung des Passes im Winter, der sogenannte Schneebruch, für welchen der neue Staat Fr. 40 000.– pro Jahr aufwenden musste. Auch dies waren Gründe für den Bau eines Eisenbahntunnels, wovon besonders die eiligen Reisenden profitierten. Damit wurde jedoch der regelmässige Kurswagen über den Pass unrentabel und in der Folge abgeschafft (40). Isidor Meyer schreibt als Zeitgenosse dazu:

«Und nun kam der 1. Januar 1882, an welchem Tage der Passverkehr über den St. Gotthard mit einem Schlage unterbunden wurde, die viel hundert Jahre alte Tradition des Gotthardpasses unterging und die reiche Erwerbsquelle unserer Bevölkerung auf einmal versiegte. Die Bedeutung dieses Schicksalstages kann sich jeder selbst ermassen. Ganze Familien und Dutzende von jungen Leuten wurden zur Auswanderung gezwungen. Aus diesem Grunde allein erklärt sich der starke Rückgang der Bevölkerung von Hospenthal, deren Auswirkung sich bis auf den heutigen Tag noch bemerkbar macht.»

Aus Anlass der Aufhebung des berühmtesten schweizerischen Alpenpostkurses entstand das bekannte Lied «Der letzte Postillion» (Text A. Lang, Melodie F. Schneeberger):

«Ich bin vom Gotthard der letzte Postillion,
ich bin vom Gotthard der Postillion;
hab viel gesehen in hoher Alpenwelt,
hab viel erfahren, das ihr nicht kennt.
Ein junges Herrchen mit schmucker Maid,
ein liebes Pärchen, ich seh's noch heut.
Das sass im Wagen einst auf seiner Hochzeit
reis,
ich hört' die Küsse wohl als Liebespreis,



21 Lawine reisst einen Postwagen mit den vier Pferden um (Phantasiebild 1891).

das sass im Wagen einst auf seiner
Hochzeitsreis,
ich hört die Küsse wohl als Liebespreis.
S'ging mich nichts an da drin,
ich dacht' in meinem Sinn:
Hüpp, hüpp mein Liesel, nur sacht im Schritt,
im Schritt,
hüpp, hüpp mein Liesel, nur sacht im Schritt.

Ich bin vom Gotthard...
Ein reicher Fabrikant und Compagnon,
schon dreimal abgebrannt und gut entflohn
mit einem Sack voll Geld, es war das Defizit,
reist in des Südens Welt,
ich nahm ihn mit, mit einem Sack voll Geld,
es war das Defizit, reist in des Südens Welt,
ich nahm ihn mit.
Schuft, dacht'ich immerhin,
doch rief ich vormich hin:
Hüpp, hüpp, mein Liesel...

Ich bin vom Gotthard...
Ein alter, kranker Herr, im Aug' den Tod,
dem warme Meeresluft tat schleunig not,
der reiste traurig mit,
da war's mein grösster Wunsch, wenn ich
nur Doktor wär',
ich hülf umsonst,
der reiste traurig mit,

da war's mein grösster Wunsch, wenn ich
nur Doktor wär',
ich hülf umsonst: Hergott, hilf du dem Mann,
ich tue, was ich kann:
Hüpp, hüpp, mein Liesel...

Ich bin vom Gotthard...
Nun fahr' ich nimmermehr dem Süden zu
und bitte Gott: Mein Herr, schenk' mir bald
Ruh',
ich taue nichts mehr hier,
drum willst mir gnädig sein,
lass durch die Himmelstür mich bald hinein,
ich taue nichts mehr hier, drum willst mir
gnädig sein,
lass durch die Himmelstür mich bald hinein,
dann, wenn du rufst,
o Gott, sing' auf dem Bock ich flott:
Hüpp, hüpp, mein Liesel...

Auch S. Bavier erinnert mit Wehmut an die
langsam verschwindende Postkutschenzeit
(1878):

«Aber es ist mit der neuen Ära des Verkehrs
auch ein gutes Stück Poesie verloren gegan-
gen. Der melodische Ton des Posthorns ist
durch die schrille Dampfpeife ersetzt wor-
den. Da wo man meist unter lustigem Blasen
und bei munterem Peitschenknall durch
freundliche Orte zur gewohnten Herberge
fuhr, und dort in gemüthlicher Mittagsrast
sich erquickte, – da stürzen jetzt die Insassen
eines Eisenbahnzuges, einer flüchtenden Ar-
mee nicht unähnlich, in die Restauration, um
sich eine Erfrischung zu erkämpfen und in
wilder Hast wieder weiter zu stürmen. Der
Postwagen ist in die Berge zurückgedrängt
worden, nur dort findet sich noch ein Echo
für die schmetternden Posthorntöne. Derjeni-
ge, der den Reiz des Reisens kennen lernen
will, mag sich in's Gebirge flüchten. Wenn er
dann, bald in bequemen Coupé sitzend, bald
zu Fuss neben dem kräftigen Gespann da-
hinschreitend, bergan geführt wird, erfrischt
er sich an den schäumenden Wildbächen,
blickt verwundert hinauf an die düstern,
grauen Felsen und ergötzt sich am Anblick
der blumigen Weide in ihrem dunkeln Tan-
nenkranze.

Auch im Winter hat das Reisen über die Berge
seinen Reiz. Wenn man nach einem, durch
die feine Luft gewürzten, kräftigen Mahle im



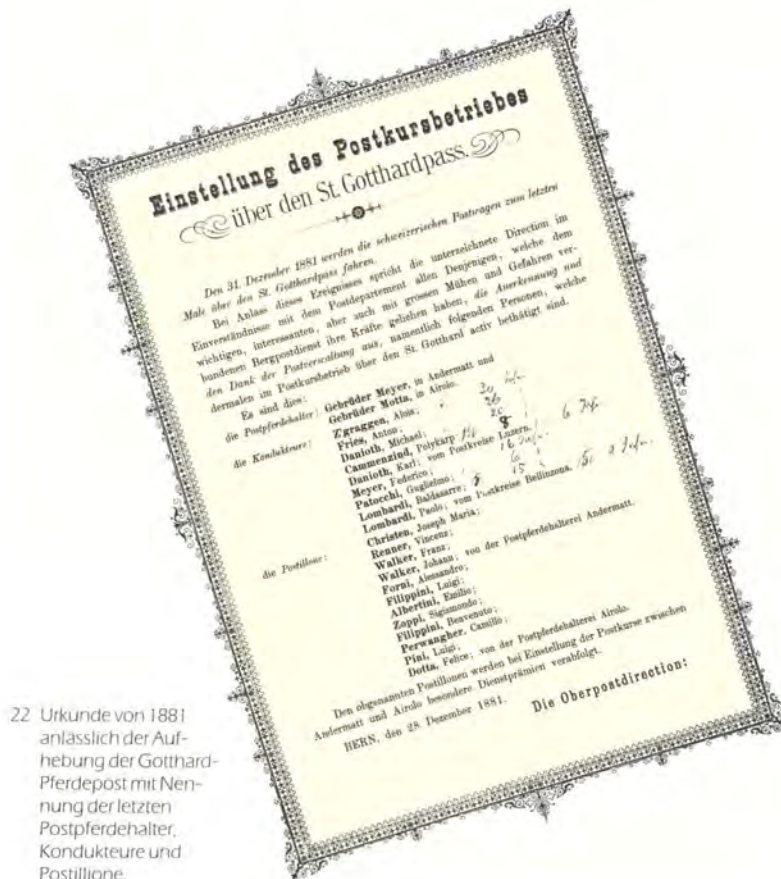
23 Als Vorlage für diese
humoristische Postkarte
von 1902 diente der
Postwagen im Landes-
museum und das Ge-
mälde von R. Koller.

Gasthof am Fusse des Berges, in den Schlitten
steigt und von dem hinten aufstehenden
Führer sorglich in warme Decken gehüllt
wird, fährt man frohen Muthes in's Gebirge.
Der Schlitten fliegt auf glatter Bahn über den
in der Sonne glänzenden Schnee, und sein
Insasse fühlt sich freudig gehoben in der er-
habenen Stille der Winterlandschaft, und nur
ungern fährt er wieder über den Berg hinun-
ter in des Thales Gründe.
Es kann freilich auch Tage geben, an denen
uns eine solche Bergfahrt nicht erfreut. Wenn
der rauhe Nordwind den Schnee wie Nadel-
stiche in's Gesicht weht, wenn der Schnee
sich vor dem Schlitten aufthürmt, dass jeder
Schritt erkämpft werden muss, oder wenn im
Frühjahr alles erweicht wird, und die Pferde
in der Bahn beinahe versinken, und kaum
mehr weiter zu bringen sind, sehnt man sich
nach dem Ende der Fahrt. Aber die gutmüthi-
gen, starken Bergleute, die uns den Weg bah-
nen, der um den Reisenden besorgte Con-
ducteur und der treffliche Postillion, unter
dessen besonderem Schutze wir stehen, brin-
gen uns wohlbehalten in's Nachtquartier, wo
wir uns der überstandenen Strapaze freuen,
und dieselbe in guter Erinnerung behalten.»

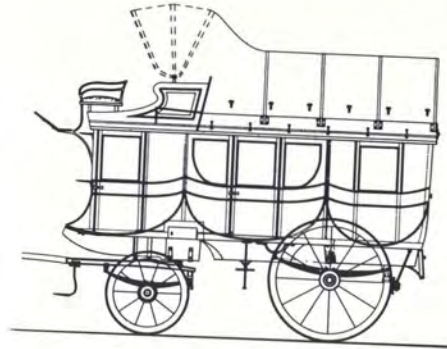
Die «gute alte Postkutschenzeit» am Gotthard
ist stets in Erinnerung geblieben. So ist es
nicht verwunderlich, dass am 1. 9. 1898, kurz
nach der Eröffnung des Schweizerischen
Landesmuseums in Zürich, in welchem Hö-
hepunkte der nationalen Geschichte darge-
stellt werden sollten, die Oberpostdirektion
«einen alten Gotthardwagen» als Geschenk
offerierte (41). Die Museumsdirektion nahm
das Geschenk gerne entgegen und der Wa-
gen wurde – allerdings ohne Kurstafeln – ab
Postremise in Bern sofort ausgeliefert. Die Ta-
feln wurden reklamiert, damit im Museum
auf den ruhmreichen Einsatzort des Wagens
hingewiesen werden konnte, und dann
prompt nachgeliefert (42).

Seither steht dieser letzte erhaltene Gotthard-
kurswagen im Eingangsbereich des Mu-
seums als Zeuge eines interessanten Kapitels
der jüngeren Schweizer Geschichte.
Damit wurde diese Kutsche noch einmal so
bekannt, dass sie zum Sujet von Souvenirarti-
keln avancierte, so auch für eine humoristi-
sche Postkarte, in der auf das Koller'sche Ge-
mälde zurückgegriffen wird (43). Mit den
grossen Kurswagen des 19. Jahrhunderts ist

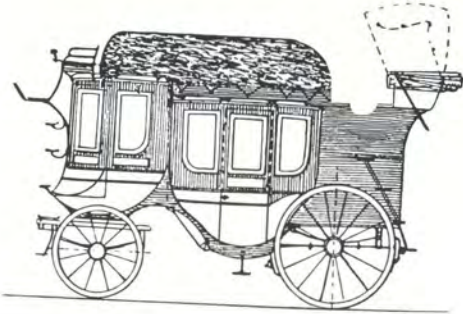
Passagiere auf der
Gotthardroute
1849 13 969 Reisende
1861 25 920 Reisende
1871 42 008 Reisende
1875 72 030 Reisende
(Rekordjahr)
1880 61 458 Reisende
1881 58 496 Reisende



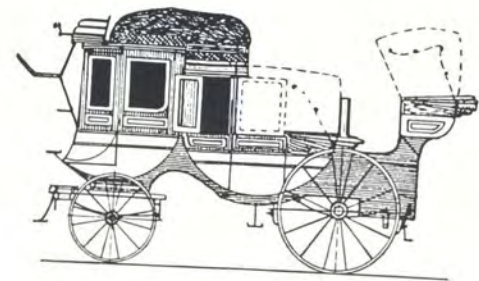
22 Urkunde von 1881
anlässlich der Auf-
hebung der Gotthard-
Pferdepost mit Nen-
nung der letzten
Postpferdehalter,
Kondukteure und
Postillione.



A 16-plätzigte Diligence



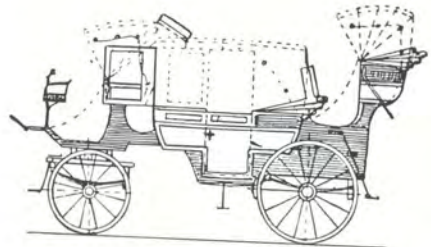
B 12/10-plätzigte Coupé-Berline



D 8-plätzigte Coupé-Landauer



C 10-plätzigte Coupé-Berline mit Landauer



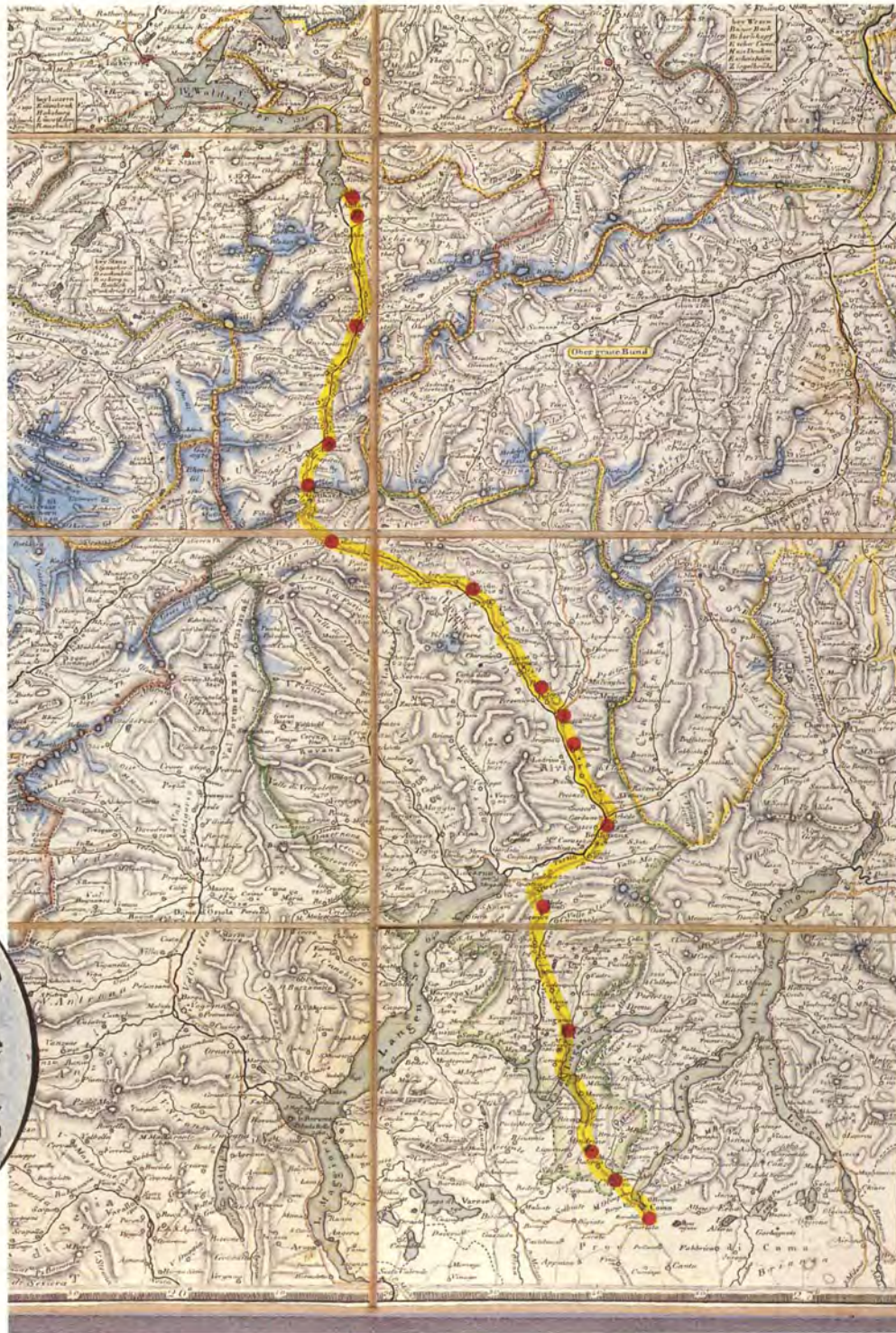
E 8-plätzigte Cabriolet-Landauer

24 Schwere Bergpostwagen für Hauptrouten von 1849 (A) bis um 1900 (E). Die jüngeren Wagen weisen mehr Plätze mit zurückschlagbarem Verdeck auf und sind leichter gebaut.

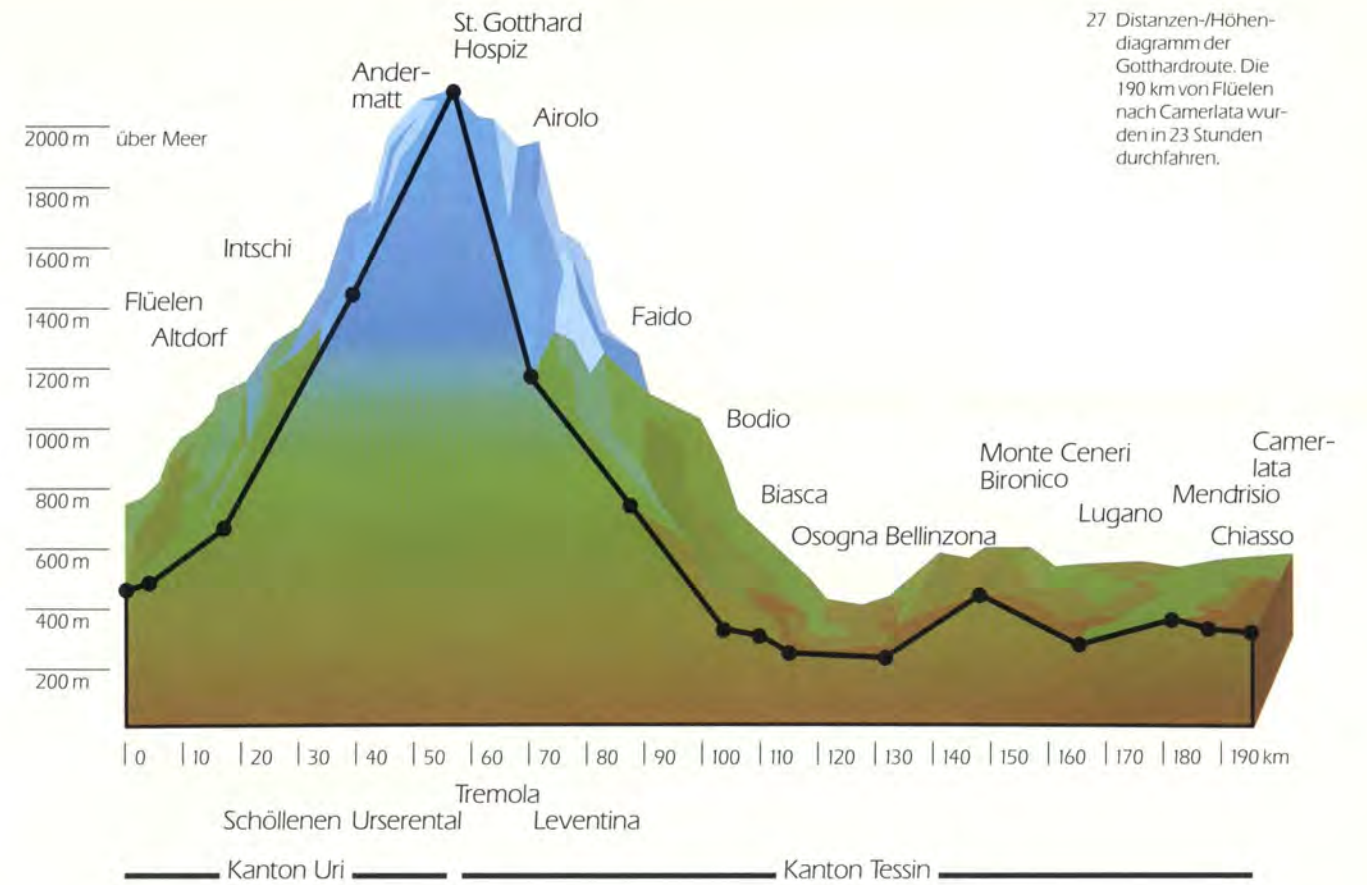


25 Nostalgiefahrt im Jahre 1988 über den St. Gotthard in originaler Anspannung (vgl. Anm. 36).

die Geschichte der Pferdepost am Gotthard noch nicht ganz zu Ende. Der grossen Nachfrage entsprechend führte die Postdirektion im Jahre 1909 für Touristen wieder einen Sommerkurs in kleineren Wagen ein, der bis nach dem 1. Weltkrieg Bestand hatte. Dann kam ab 1922 die grosse Zeit der Postautomobile, und schliesslich aufgrund privater Initiative im Jahre 1987 Nostalgiefahrten mit einem nachgebauten, achtplätzigten Coupé-Landauer [44].



26 Karte der Gotthardroute von 1851 mit den Poststationen.



27 Distanzen-/Höhen-
diagramm der
Gotthardroute. Die
190 km von Flüelen
nach Camerlata wur-
den in 23 Stunden
durchfahren.

Anhang 1

Auf der «Neuen Strasse» von 1830 über den St. Gotthard

Für die Strassenroute und ihre Umgebung liegt eine ganze Serie von instruktiven Ansichten der Strasse von 1830 vor, aus der wir im folgenden einige Darstellungen mit den wichtigsten Sehenswürdigkeiten abbilden, die – zusammen mit der einzigartigen Landschaft – den damaligen Reisenden einen so grossen Eindruck hinterlassen haben (45). Die folgenden Textauszüge stammen aus dem von Franz Karl Lusser (1790–1859), Arzt und Landammann von Uri, verfassten Originalbegleittext zu der Stichfolge (46). Darin werden für die Zeit um 1830 die wichtigsten Etappen der nachmaligen Reiseroute unseres Wagens beschrieben.

Flüelen (Abb. 28):

«Ein Dorf am Vierwaldstättersee mit 91 Häusern und 552 Einwohnern, der eigentliche Landungsplatz von Uri, eine halbe Stunde von Altdorf entfernt, hat eine geräumige Kirche, ein Zollhaus, und Sust, mehrere Schenk- und Wirthshäuser, worin der Adler

und das weisse Kreuz schöne Aussichten auf den See gewähren, und letzteres mit allem Recht als eines der vorzüglichsten des ganzen Landes anempfohlen werden darf. Chaisen, Pferde und Träger finden die Reisenden dort immer zur Auswahl. Flüelen ist grösstentheils von Holz erbaut, aber ganz gepflastert und hat einen durch Dämme angelegten geräumigen und sicheren Hafen.»

28



*Flüelen vers le Bristenstock
route Du St. Gotthard*



M. Külin, aut. nat. del. & sc.
Altdorf.
Chef-lieu du Cant. d'Ury

29



M. Külin aut. nat. del. et sc.
Le nouveau, et ancien pont dit Langenbrück.
aux Schoellinen, route du St. Gotthard

30



M. Külin aut. nat. del. et sc.
Vue du nouveau, et de l'ancien pont.
dit du Diable.

Altdorf (Abb. 29):

«Hauptort des Kantons Ury, liegt... im Osten einer... fast wagrechten Fläche, die sich zwischen steilen hohen Gebirgen... hinzieht, von der Reuss und dem Schächen durchschnitten wird..., und dem reich mit Obstbäumen und vorzüglich prächtigen kräftigen Wallnuss-Bäumen besäeten Thale, grossen Reiz verleihen.»

Langenbruck in den Schöllenen und Teufelsbrücke (Abb. 30 und 31)

«Schöllinen heisst eine anderthalb Stunden lange, nackte, schaurige Felsenkluft, die das Gebirge, welches das Urseler Thal von dem Göschenen-Thal scheidet, in südöstlicher Richtung durchschneidet, und von der hier wild schäumenden und tobenden Reuss

durchströmt wird; bey Göschenen führt links von dem Dorfe eine schöne Brücke, deren Bogen 97 Fuss über der Göschener-Reuss steht, 60 Fuss im Lichte und 23 Fuss Höhe hat, hinein in diesen grausen Schlund. Nicht fern davon führt eine kleine Brücke (Göschnerwaldbrücke, auch Häderlibrücke genannt*; übrigens 1987 durch Unwetter zerstört, Rekonstruktion geplant, Verf.) auf das rechte Reussufer hinüber, da läuft die Strasse durch fürchterliche Felsentrümmer hinan, von der nun verlassenen langen Brücke vorbei bis zur Sprengi, wo über einen schönen Sturz, den die Reuss macht, eine herrliche Brücke, deren Bogen 50 Fuss im Lichte, und 10 Fuss Höhe hat (Abb. 15), wieder auf das linke Reussufer hinüber führt, von hier steigt die Strasse unter vielen Krümmungen hinan

31

zur Teufelsbrücke, die auf kolossalen Grundlagen ruht, und deren Bogen 55 Fuss im Licht und 21 Fuss Höhe hat, und dessen Mittelpunkt 95 Fuss über der darunter hinschäumenden Reuss erhaben ist; stolz blickt sie auf die noch stehende alte Teufelsbrücke, welche 75 Fuss über der Reuss steht, hernieder, als sprechender Zeuge, dass heut zu Tage die Menschen Riesenhafteres zu schaffen vermögen, als dasjenige ist, was der Aberglaube älterer Zeiten nur mit Hülfe des bösen Geistes für möglich hielt. Auf ungeheuern Mauern krümmt sich die Strasse dicht bey dem in senkrechter Richtung 100, in schräger Richtung 300 Fuss hohen Sturz der Reuss, dessen Toben das Ohr des Wanderers betäubt, vorbey nach der Felsengallerie, Urselerloch genannt. Der Bau dieser Riesen-Strasse durch die Schöllinen war mit ungeheuern Schwierigkeiten und grossen Gefahren verbunden, auch haben leider dabey viele Arbeiter ihr Leben verloren.

Bey guter Witterung ist die Schöllinen völlig gefahrlos und das Auge findet immer etwas, worauf es mit Vergnügen weilt; im Sommer das Schäumen und Stäuben der Reuss, worin die Sonnenstrahlen oft Regenbogen in halben und ganzen Zirkeln bilden. Die schroffen Seitenwände zu beiden Seiten, belebt durch herrlich blühende Alpenrosen, die auf den Absätzen ganze Gebüsche bilden, durch Aurikkeln (*primula viscola*) Alpenastern (*aster alpinus*) und Steinbrechsträusse (*saxifraga pyramidalis*) und eine Menge anderer Alpenpflanzen, die aus den Klüften des grauen Gneusgranites hervorsprossen. An schönen Wintertagen hat die Schöllinen das Schreckbare ganz verloren, die Reuss hört man unter der tiefen Schneedecke kaum mehr brummen, das Thal scheint die Hälfte seiner Tiefe verloren und an Weite gewonnen zu haben, statt der Trümmerhaufen scheinen sanft ansteigende Halden sich an die senkrechten Felsen anzulehnen, an welchen, wo im Sommer Wasser herabtreuft oder in kleinen Fälen hinunterstürzt, kolossale, mannigfaltig gestaltete Eissäulen ankleben. Fürchterlich aber ist die Schöllinen bey schlechtem Wetter, wo der Wanderer in kalten, feuchten Nebel eingehüllt, nichts vernimmt als das Donnern der an tausend Felsenriffen zerschellenden Reuss und das Rasseln vom Gebirge her-

abrollender Steine, vollends erst im Winter, wenn ihn ein beissend kalter Wind durchschneidet, stetes Schneegestöber ihn umwirbelt, bey jedem Schritte hemmt, und ihn kaum wahrnehmen lässt, wenn eine Lawine sich über ihm losgerissen, und ihn zu ereilen droht. Nur wenige Stellen in der Schöllinen sind ganz vor Lawinen gesichert; weitaus die gefährlichste Stelle aber ist der sogenannte Brügwald, wo jetzt keine Tannen mehr stehen und wo an der Strasse zwey Zufluchtsgewölbe angebracht sind.»

Urnerloch (Abb. 32)

«Diesen Durchgang durch den Fuss des Kilchbergs, der nur durch das enge Reussbett von dem Teufelsberg getrennt ist, liessen die Einwohner von Ursern durch Pater Moretini von Val Maggia, nach andern von Luggaris gebürtig, einen damahls berühmten Ingenieur, der auch von dem Marschall Vauban in Frankreich, und General Cöhorn in Holland gebraucht wurde, sprengen (47), theils zu grösserer Sicherheit, theils weil die ausser dem Felsen über die brausenden Strudel der stürzenden Reuss in Ketten hangende stäubende Brücke, welche ein furchtbares Schauspiel gewährt haben muss, wegen beständigem Nasswerden zu häufig erneuert werden musste, und daher in der holzarmen Gegend allzu kostbar war.

Ganz anderst wird die Empfindung desjenigen seyn, der eine lange Stunde durch das enge Felsenthal, die Schöllinen, herangekommen dessen Blicken sich nur nackte Felsenwände, und chaotisch über einander liegende Trümmer darboth, und dessen Gehör von dem Brausen und Toben der wild daherschäumenden Reuss ganz betäubt worden, und nun auf einmal mit dem Auge, nachdem er hundert Schritte weit in Nacht gewandelt, den weiten von der Sonne beleuchteten grünen Teppich des Urselerthales überblickt, am Hintergrund flacher, grosser, reicher Matten, am Fuss weit hinauf bemoofter, an der Kuppe begletschter Berge die Dörfer Andermatt und Hospenthal anstaunt, kein Brausen mehr sein Ohr erschüttert, sondern nur das Lispeln der sanft durch die Wiesen daherschlingelnden Reuss vernimmt. Bey dem Austritt aus dem Urselerloch ins Urnerthal sieht man auf dem jenseitigen Ufer



M. Kälin ad nat. delin. et sculp.

Gallerie dite Trou d'Ury dep. Andermatt

route du St. Gotthard

der Reuss eine Menge Steintrümmer an der Berghalde, diess ist der sogenannte Thiergarten, wo die Murrelthiere, zufolge eines Gesetzes, frey und ungestört wohnen dürfen. Wer sich in Ursern aufhält, kann sich hier manches kleine Vergnügen machen, wenn er bey hellem Wetter die muntern Spässe dieser Thiere zu belauschen, dahin spaziert, wohin von Andermatt aus durch ebene Matten ein Fusspfad, und dann ein Stäg über die Reuss führt.»

Andermatt (Abb. 33)

«Ein hübsches Pfarrdorf von ungefähr 80 Häusern, worunter mehrere von Stein und geschmackvoll gebaut sind. Es hat eine schöne geräumige Kirche, und auf einem Hügel über dem Dorf eine sehr artige Kapelle. Ursern ist ein Alpenthal von 3 Stunden Länge und ¼ Stund Breite, es zieht sich von NO. nach SW. giebt mehrere Nebenthäler ab, wovon das Oberalp- und Unteralp- und das Gottthard- und Witenwassern oder Wysenwassernthal die bedeutendsten sind, und alle die

32



Vue d'Andermatt vers Hospenthal, et la Furka
route du St. Gotthard.

südöstliche Wand des Thales durchschneiden, die nordwestliche Wand ist undurchschnitten bis auf eine einzige Kluft, durch welche sich die Reuss drängt, und ohne welche Ursern ein langer schmaler See seyn würde, in vorgeschichtlicher Zeit vielleicht auch gewesen ist.

Die Bevölkerung dieses Thals beläuft sich auf 1383 Seelen, die sich in vier Dorfschaften Andermatt, Hospenthal, zum Dorf und Realp aufhalten. Sie sind wohl gewachsen, und zeichnen sich durch Lebhaftigkeit auffallend vor allen andern Urnern aus, eben so sehr bezeichnet sie grosse Liebe zum Gesang, der dann freylich bey den fast allgemeinen Discant- und Tenorstimmen meist etwas zu grell ausfällt, auch die Sprache der Urseler ist sehr laut und der Accent singend. Sie lieben den Putz, und dennoch ist Unreinlichkeit ihr nicht seltener Fehler, wozu aber besonders bey der unbegüterten Klasse die engen Wohnungen,

das Nichtgedeihen des Flachses und Hanfes, und die Theure des Holzes viel beytragen mögen. Letzteres muss aus dem Göschiner- und Wasnerwald hergehohlt werden, und ist ein nicht unbedeutender aber mühsamer und gefahrvoller Erwerb der Ärmern, welche sich dann mit Alpenrosen und Heidekraut behelfen. Sonst ist die Beschäftigung der meisten Einwohner die Viehzucht, sie bereiten jene wohlschmeckenden, fetten Käse, die weithin berühmt sind, und in Stöcken von 15 bis 30 Pfund ausgeführt werden. Nächst der Viehzucht gewährt der Transit den meisten Verdienst. Nebst der viel besuchten Gotthardsstrasse, die das Thal durchschneidet, gehen noch viel betretene Wege nach Bündten über die Oberalp, und nach Wallis über die Furka.»

Hospenthal (Abb. 34)

«Ein Dorf von 34 Häusern, 2 Gasthöfen, wovon der eine zum goldenen Löwen besonders zu empfehlen, einer schönen Kirche und niedlichen Kapelle, dem heiligen Carolus zu Ehren geweiht. Es liegt 4550 bis 4560 Fuss übers Meer, und ist von ungefähr 400 Seelen bewohnt. Über dem Dorfe auf einem Felsen zwischen der Vereinigung der Strasse über den Gotthard und dem Wege nach Wallis, steht in einer das ganze Thal beherrschenden Aussicht ein Thurm aus den Zeiten der Lon-

gobarden, der dem Dorf ein sehr malerisches Ansehen verleiht. Gleich herwärts dem Dorf rauscht die Reuss vom Gotthard herkommend, in tiefem Felsenbett, über welches eine sehr schöne steinerne Brücke führt, vorbei, um sich unten an dem Hügel mit dem von der Furka herkommenden Arm zu vereinigen. Durch das Dorf ist die Strasse da wo die Räder laufen, mit Granitplatten belegt, und hinter dem Dorf steigt sie sanft in Schlangenzügen am Fuss der Hühnerecke hinan nach dem Gneusboden.»

34



Village d'Hospenthal
route du St. Gotthard



J. Futer, ad nat. del. et sculp.

Hospice du St. Gotthard.

35

Hospiz (Abb. 35)

«Das ursprüngliche sehr enge Hospiz ward am 10. April 1775 um Mitternacht sammt der Capelle und dem grossen Stalle, von einer Lauwine weggerissen. Durch die in der ganzen Eidgenossenschaft gesammelten milden Beysteuern gelang es jedoch den Capuzinern, bald ein grösseres und geräumigeres Hospitium wieder herzustellen, das Ao. 1777 vollendet wurde; und wie viele Reisende erinnern sich noch der gastfreundlichen Aufnahme, die sie daselbst bis zu der alles zerstörenden Revolution von dem gefälligen Pater Lorenzo erfahren. Im Winter von 1799–1800 ward dies Gebäude aber von den Franzosen, die hier einen Vorposten hatten, ganz abgetragen, und das Holzwerk zur Feuerung verbraucht. Seither ist es leider nicht wieder aufgebaut worden, und das abgeweterte steinerne Gebäude, das der Reisende hier vor sich sieht, ist der alte Spital, eine von einem

rohen Bauern, der nur italienisch spricht, bewohnte, ganz erbärmlich schlechte Herberge. Hier müssen die Armen, welche nichts zu zahlen haben, oder schlechtweg Allmosen fordern, zu jeder Zeit aufgenommen, für die Noth mit etwas Nahrung gelabt, und wenn sie nicht weiter kommen können, über Nacht beherbergt werden. Schöner und besser eingerichtet ist der Stall. Ein vollkommenes Achteck von 36 Fuss Durchmesser, worin durch verständige Einrichtung 47 Pferde Raum haben, und noch etwas Transitwaren unter Dach gebracht werden können, wenn die am Spital angebrachte Sust damit angefüllt seyn sollte (48). Oft geschieht es, dass durch Unwetter und Schneeanhäufung der Pass ganz gehemmt wird; doch bleibt die Communication selten über acht Tage lang unterbrochen. Von beyden Seiten, von Airolo und Hospithal aus sendet man, so bald es sich thun lässt, starke

Männer mit Schaufeln, und Ochsen, die einen Balken hinter sich herschleppen, hinaus, um den Schnee zu durchbrechen, und die Strasse wieder wegsam zu machen, welches eine sehr mühevollen Arbeit ist, indem nicht selten der Wind die frische Bahn sogleich wieder verweht. Sehr angenehm ist aber an schönen Tagen im Sommer und Herbst die Reise über den Gotthard, man fühlt sich so leicht in dieser an die Wolken grenzenden Höhe; im Wagen, oder zu Fuss kommt man so sanft hinüber über die ebene Heerstrasse, in wenigen Schritten den Gesichtskreis nach Süden und Norden wechselnd. Wer Zeit und Gelegenheit hat, und Liebhaber von grossartigen Naturansichten ist, und sich auf kurze Zeit mit schlechter Herberge zufrieden geben kann, der weile einen Tag da, und besteige den Fieudo, oder noch besser die Gotthardsspitze; es wird sich da vor seinen Augen eine ausserordentliche Aussicht über ein Chaos von Felsenspitzen und Gletscherbergen entfalten, die in der Ferne undeutlich wie liches Gewölk am blauen Horizont zerrinnen. Alle Bauwunder menschlicher Kunst verschwinden vor diesen Werken der Gottheit, welche einen Begriff der Alpennatur gewähren, den man sich im Cabinette vergebens zu machen strebt, selbst auf den Reisen über die Alpen-Heerstrassen nicht erlangen kann.»

Valle di Tremola («Trümmeln») (Abb. 36)

«Dieses Thal des Schreckens oder Zitterns beginnt gleich östlich hinter dem Hospiz am Sella; zuerst ist es eben, und in seinem Schosse liegt der Sellasee, eine der grössern Quellen des Tessins; nahe bey der sogenannten Todtencapelle beginnt aber plötzlich die Senkung, und nimmt unterhalb der ersten Tessinbrücke bedeutend zu. Sehr steil steigt nun dieses mit Trümmern überschüttete Thal zwischen den steilen Felsenwänden des Fieudo und der Fibia zur Rechten und denen des Schipsius, und der Sorescia zur Linken hinab; bey der untern Tessinbrücke, wo die Strasse wieder auf dessen rechtes Ufer übergeht, ist es am engsten und düsterer noch durch den schwarzen Glimmerschiefer, der eben da die Stelle des grauweissen Granits einnimmt. Wie sich diese Schlucht wieder öffnet, werden die Trümmeln wieder etwas freundli-

cher; die Glimmerfelsen sind mehr verwittert, mehr mit Vegetation bedeckt, Alpenweiden treten an die Stelle der nackten Felsentrümmer, und bald zeigen sich die ersten Tannen, welche immer zahlreicher sich zum Walde bis Piotella gestalten, der dann dem Thale bis hinab nach Airolo folgt.

Diese durch Herrn Ingenieur Meschini angelegte Strasse ist prachtvoll und hat dem Tremolathal vieles von seiner vorigen Wildheit benommen. Bey sechs Metres Breite, hat sie sechs Schuh Fall auf hundert Metres. Kühn und länger verweilend schlängelt sie sich etli-

36



J. Futer ad nat. del. et sculp.

*Pont Tremola.
Route du St. Gotthard.*

46

48

49

che und vierzig Mahle ihre Richtung ändernd das steile grause Thal hinab zur untern Tessinbrücke; hier, wo sie oft 50 Schuh hoch mit Lauinenschnee bedeckt ist, der zuweilen noch in den Sommermonathen ein Gewölbe über den Tessin bildet, zieht sie sich eine Weile dunklen feuchten Felsen entlang, gerade hinaus bis zum Alpengelände Cima del Bosco, dann weit rechts dem südöstlichen Fusse der Fibia entlang, darauf in wiederholtem Zikzak über, mit Granaten reich besäten Glimmerschiefer-Felsen durch den Wald Piottella hinab, Airola immer vor sich, selbes immer fliehend; und endlich bildet sie noch einen ungeheuren Ellenbogen, bis zum Eingang in's Bedretterthal, um der Thalfläche entlang auf Eriels hinein zu gelangen.»

Airola (Eriels) (Abb. 37)

«Das Dorf ist in einer sehr freundlichen Gegend, überall von schönen Bergwiesen umgeben; vor ihm breitet sich eine ganz ebene Thalfläche aus, auf welcher auch Winterroggen und Kartoffeln gepflanzt werden. Erstere wird an grosse hölzerne Gerüste, Rescana genannt, zum trocknen und dörren aufgehängt, und dann im Freyen auf hart ge-



Airola.
Route du St. Gotthard.

stampfter Erde ausgedroschen. Fruchtbäume sieht man keine in dem ganzen schönen Thale, nicht einmal Kirschbäume; die steilen Bergabhänge aber sind mit Waldung reichlich ausgeschmückt, und viel höher als auf der Nordseite der Alpen, selbst bis zu 5000' übers Meer sieht man hier noch hochstämmiges Nadelholz.»

Val Leventina (bei Faido) (Abb. 38)

«Faido liegt in einem kaum 200 Schritte breiten aber fruchtbaren Thälchen, das der Tessin in ziemlicher Entfernung vom Flecken am Fusse der westlichen Gebirge in einem tiefen Bette durchheilt. Das Klima dieses Thales ist schon auffallend milder als in dem obern Livinerthal; die eine kältere Luft liebenden Tannen, Hasselnussstauden, Weissdornen, Hollunder, Hartriegel, Ahorne u. s. w., verlieren sich immer mehr, dagegen eine Menge Kirschen- und sehr grosse Wallnuss- und Kastanienbäume die Ebene und Berg-halden beschatten, auch schon an den Häusern an Geländern Weinreben gezogen werden, die aber selten reife Früchte tragen. Auf den Äckern wird Winter-Roggen und Mais gepflanzt, und als zweyte Erndte Heidenkorn, das in der Landessprache Faina heisst. Auf der Heerstrasse gelangt man in zwey Stunden an das Ende von Mittellivinen, nemlich nach Giornico, aber kaum eine gute Viertelstunde Wegs von Faido bey dem Dörfchen Lavorco verengt sich das Thal, ungeheure Blöcke von Gneus und aderigem Granit liegen auf der Ebene umher, und die Gegend wird äusserst wild, die grause Schlucht von Dazio scheint sich hier zu wiederholen; wüthend schäumt und drängt sich der Tessin über die rauhen Felsentrümmer hinab, und befeuchtet mit seinem Wasserstaube die schroffen Felsenufer und die längs denselben erbaute Strasse, die zweymal mittelst schöner Brücken den tobenden Strom überspringt. Bey der zweyten dieser Brücken herrscht die grösste Wildheit; fürchterliche Felsenblöcke scheinen den Tessin in seinem schnellen Laufe aufhalten zu wollen; dieser gleichsam darüber empört, sprudelt und tobt entsetzlich, und stürzt in Schaum zerschossen der Strasse entlang gegen Giornico (Jrnis) hinab, wo ehemals die alte Strasse unter dem Namen Jrniserstaiden fast senkrecht dem



M. Külin del.

Pres de Faido Val Leventina
Route du St. Gotthard.

brausenden Elemente nach hinab lief. Diess ist die letzte wilde Gegend der Gotthardsstrasse gegen Süden. Das Livinerthal zerfällt durch natürliche Grenzen in drey Theile, die terrassenartig übereinander liegen, in Ober-, Mittel- und Unterlivinen. ... Im dritten Theile von Giornico abwärts ist das Thal ebener, breiter; die Temperatur schon italienisch. Nicht nur gestattet die Erde eine zweyfache Erndte, sondern es wird da auch etwas Weinbau betrieben, aber bloss zum Bedürfniss für die Gegend selbst; die Berge sind bis weit hinan mit Castanienwäldern bekleidet, und auf den Wiesen sieht man schon hin und wieder Maulbeer- und Feigenbäume.»

Giornico (Abb. 39)

«Dieser recht artige Flecken vom Tessin in zwey Theile getheilt, liegt 1098' übers Meer, und 462 über den Langensee. Seine Gassen sind gepflastert, die Häuser alle von Stein. Vorzüglich bemerkenswerth ist die Kirche zum Heiligen Niklaus, mit ihren beyden ungeheuer hohen, ganz russichtschwarzen Thürmen (49). Sie wird für einen alten Heidentempel ausgegeben, mag aber wohl eher eine sehr alte, vielleicht die älteste christliche Kirche dieser Gegend seyn. Die Kirche St. Maria ist ebenfalls uralt, und wird wie die Ruinen an der Westseite der Brücke für Überbleibsel eines festen Schlosses der alten Gallier gehalten; noch bemerkt man auf der östlichen Höhe über Giornico Überbleibsel eines starken Thurmes, dessen Erbauung die Überlieferung einem Bischoff von Mayland, Namens Atto, zuschreibt, und in's Jahr 940 hinauf setzt. Giornico ist durch die Gotthardsstrasse sehr



Giornico
Val Leventina, Cant. Ticino

belebt; man findet da bey Herrn Giudici eine gute Herberge und freundliche Bedienung, was im Tessin, wie in Italien, nicht immer der Fall ist. Anfangs Juny ist hier ein Jahrmarkt, der nächst dem von Lugano für den wichtigsten des Cantons gehalten wird. Bey Giornico ist das Thal noch enge, die Landschaft ziemlich wild, aber mahlerisch; mehrere Giessbäche plätschern in tausend kleinen Fällen über die Gebirge hinab und erfüllen die Luft mit ihrem Geräusche; aber gleich ausserhalb Giornico verflächt, und öffnet sich das Thal immer mehr, und läuft die Strasse über fruchtbare Felder nach Bodio dahin. Hier war es, wo im Jahr 1478 ein Häufchen Eidgenossen über ein weit überlegenes Heer Italiener einen glänzenden Sieg davon trug.»

Bellinzona (Bellenz) (Abb. 40)

«Diese Stadt, während der Dauer der Mediationsacte Hauptort des ganzen Cantons, ward bedeutend verschönert; neue Häuser ganz nach italienischem Geschmack erhoben sich, alle Strassen wurden neu gepflastert. Vor allen Gebäuden zeichnet sich die Hauptkirche aus, deren prächtige, ganz aus marmor bestehende Vorderseite, und deren mit schönen Gemälden verzierten Altäre sie zur schönsten des ganzen Cantons erheben. Die Stadt Bellinzona ist in einem Engpass gelegen, und füllt vollkommen das enge Thal aus, welches zwey Ausläufer oder Vorgebirge der westlichen und östlichen Gebirgskette trennt. Sie ist im buchstäblichen Sinne das Thor des Rivierathales; an der Ostseite erheben sich auf dem Felsenfuss des Joeriberges zwey feste Schlösser, ein drittes auf dem gegenüberstehenden Berge; von allen diesen ziehen sich hohe Mauern bis an den Tessinstrom hinab, und dadurch wird, wenn die Thore der Stadt geschlossen werden, der Ein-

gang in die Riviera vollkommen gesperrt. Von den genannten Schlössern gehörte vor der Staatsumwälzung das Castello grande dem Canton Ury, und hiess Urmerschloss, das Castello di mezzo Schwyzerschloss, dem Canton Schwyz, und das Castello corbé, auch Unterwaldnerschloss genannt, dem Stande Unterwalden. Jedes derselben war nebst etwas schwerer Artillerie, mit einem Castellan und etlichen Soldaten, Schlossknechte genannt, besetzt; der Landvogt aber, den abwechselnd die Cantone Ury, Schwyz und Unterwalden dahin sendeten, wohnte in dem so-

genannten Palazzo auf einem der schönsten und grössten Plätze der Stadt. Die Gegend um Bellenz ist sehr reich an mahlerischen Ansichten, die Berge haben ein freundlicheres abgerundeteres Aussehen; dichte Castanienwälder umgeben deren Fuss bis hoch hinauf, darüber anderes Laubholz, und nur die höhern Bergrücken sind mit Tannen besetzt. An Geländern reifen Citronen und Pomeranzen, feine Obstsorten gedeihen in Wiesen und Gärten; hie und da sieht man an geschützten Stellen auch Feigen- und Mandelbäume, für Wein-, Seiden-

40



Bellinzona.



J. Luter ad nat. del. & sc.

Lugano.
Vers le mont Salvador.

41

und Tabackbau ist das Clima ebenfalls geeignet. Sehr anziehend ist der Überblick der fruchtbaren Ebene, die sich unterhalb Bellenz ausbreitet.

Die Einwohner von Bellenz, die sehr gefällig sind; und deren gebildete Theil so gut als die Mayländer italienisch spricht, nährt sich durch Acker-, Wein- und Seidenbau, und vorzüglich durch Getreide-, Käse- und Weinhandel, und den Waarentransit über den Gott-hard und Bernardin, und für Anlegung von Fabriken würde sich der Ort so gut als irgend einer eignen.»

Lugano (Lauis) (Abb. 41)

«Unbeschreiblich schön ist diese Gegend, ein wahrer Garten, von den mannigfaltigsten Bäumen und Pflanzen überdeckt, mit den schönsten Landhäusern besäet; die Luft ist, besonders während der Blüthezeit des Weinstocks und der Pomeranzenbäume, womit so viele Geländer bekleidet sind, mit Wohlgeruch erfüllt. Die Stadt Lugano ist der beträchtlichste und reichste Ort des ganzen Tessins, Bezirks- und Kreisort, und eine der Hauptstädte dieses Cantons.

Schöner noch als das Innere von Lauis ist dessen Umgebung, ein wahrer paradiesischer Garten. Die Berge sind niedrig und sanft abgerundet, bis auf die obersten Kuppen und Gräte mit Laubholz bedeckt, an welche sich tiefer grosse Kastanienwälder anschliessen, deren Früchte sehr gross und schmackhaft sind. Gegen die Ebene liegen in mahlerischem Wechsel Weingärten, Wiesen, Gruppen von Mandel- und Maulbeerbäumen, Fruchtfelder, zierliche Gärten und prächtige Landhäuser. Der freundliche und sehr fischreiche See schlängelt sich zwischen diesen schönen Gefilden, eine Menge Buchten bildend, dahin, mit seinem bläulichen Wasser bald nackte senkrechte Felsen, bald stattliche Dörfer und herrliche Wiesen und Gärten bespühend.»

Anhang 2

Masse des Postwagens Nr. 880, Inv. Nr. SLM 3790

Höhe	(Banquette)	ca. 325 cm	Aussenmasse	Masse nach der	Wagen Nr. 880
Breite	Coupé-Kasten vorn	ca. 153 cm		«Beschreibung»	Schweiz. Landes-
Länge	Kasten	ca. 420 cm		von 1849, vgl. S. 14–16	museum
Länge	total	ca. 485 cm		in Zoll (= 3 cm)	in cm
Höhe	Berline (bis Unter-				
	kante Gepäckverdeck)	ca. 130 cm			
Breite	max. über Naben	ca. 200 cm			
			Äussere Länge des Kastens		
			(34 Zoll Coupé und 52 Zoll Inneres)	86	258,0
			Breite des Kastens im Licht in der Höhe des Armes	50	148,0
			Höhe des Kastens im Innern vom Boden bis unter die Spriegel		
			(in der Mitte)	50	150,0
			Äussere Höhe der Fussbodenversenkung	4	13,0
			Breite der Thüren	18	54,0
			Thürenfenster	Höhe	18
				Breite	15
			Vordere Coupéfenster	Höhe	17
				Breite	13
			Höhe der Vache-Rahme	9	27,0
			Äussere Länge der vorderen Packkiste	18	54,0
			Äussere Höhe der vorderen Packkiste	18	54,0
			Äussere Breite der vorderen Packkiste	46	138,0
			Äussere Länge der hinteren Packkiste	28	84,0
			Äussere Höhe der hinteren Packkiste	26	78,0
			Äussere Breite der hinteren Packkiste	46	138,0
			Breite des Postillionssitzes	30	90,0
			Höhe der Sitzrahme vom Fussboden	9	27,0
			Breite der Kistenrahme	18	
			Die Wand zwischen dem Innern und		
			dem Coupé ist mit einem Fenster	Breite	6
			zum Herunterlassen versehen	Höhe	5
			Breite des hintern Cabriolets für den		
			Kondukteur in der Höhe des Armes	24	72,0
			Länge der Langwiede oder Entfernung der Achsen	76	228,0
			Länge des Deichsels von der Sprengwaag aus	112	336,0
			Länge der Waagscheite	29	87,0
			Höhe der Vorderräder (ohne Radreifen, Verf.)	33	102,0
			Höhe der Hinterräder (ohne Radreifen, Verf.)	48	150,0
			Stärke der vordern Nabe	7	21,0
			Stärke der hintern Nabe	7	21,0
			Höhe der Felgen	2	6,0
			Achsenkaliber No. 2 nach Muster		
			Länge der Achsenschenkel	8	24,0
			Stärke do. an der Stossscheibe	1	3,2
			do. do. an der Spitze	1	3,0
			Stossscheibe Durchmesser	2	6,0
				Dicke	
			Reifeisen von guter Qualität	Breite	2
				Dicke	1,5
			Entfernung von der Sprengwaag bis an		
			die Aufenthalter	105	315,0

Photo- und Objektnachweis

- 1 Kunsthaus Zürich, Inv. Nr. 639
- 2 PTT-Museum, Bern
- 3 Schweiz. Landesmuseum
- 4 PTT-Museum, Bern
- 5 Kunsthaus Zürich
- 6 Schweiz. Landesmuseum, Gemälde in Privatbesitz.
- 7 PTT-Museum, Bern
- 8 Schweiz. Landesmuseum
- 9 Schweiz. Landesmuseum
- 10 PTT-Museum, Bern
- 11 PTT-Museum, Bern
- 12 PTT-Museum, Bern
- 13 PTT-Museum, Bern
- 14 Schweiz. Landesmuseum
- 15 Schweiz. Landesmuseum
- 16 Schweiz. Landesmuseum/PTT-Museum, Bern
- 17 Aus: E. Whymper, *Swiss Pictures drawn with pen and pencil* (London 1891) S. 57. PTT-Museum, Bern
- 18 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
- 19 PTT-Museum, Bern
- 20 Aus: P. Nac et C. de Tours, *Vingt jours en Suisse* (Paris 1893) S. 113. PTT-Museum, Bern
- 21 Aus: E. Whymper, wie Abb. 17
- 22 PTT-Museum, Bern
- 23 Vorlage Verfasser
- 24 Aus A. Kellersberger und Dokumente Anm. 1
- 25 Photo Kathrin Renggli, Andermatt
- 26 Karte Schweiz. Landesbibliothek
- 27 Graphik Verfasser, umgezeichnet von M. Nikles und umgesetzt von D. W. Joos
- 28–41 Schweiz. Landesmuseum aus Kälin/Lusser, wie Anm. 45

Literatur

- S. **Bavier**, *Die Strassen der Schweiz* (Zürich 1878)
- C. **Bonetti et al.**, *Nationales Gotthard-Museum. Am Höhenweg der Geschichte* (Airolo 1989)
- E. **Bonjour**, *Geschichte der schweizerischen Post 1849–1949*.
Die eidgenössische Post (Bern 1948)
 Zum Gotthardpass siehe u. a. Band 1, S. 336 ff.
- U. **Bretscher**, *Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost* (ohne Ort und Jahr)
- J. **Gartmann**, *Die Pferdepost in Graubünden* (Disentis 1985)
- A. **Kellersberger**, *Die Schweizerischen bespannten Postfuhrwerke und ihr Bau zur Zeit des Kriegsausbruchs*, In *Schweiz. Schmiede- und Wagnermeister-Zeitung* (1924)
- K. F. **Lusser** und M. **Kälin**, *Zwölf Ansichten der neuen St.-Gotthards-Strasse* (Zürich 1830)
Fünfzehn Ansichten der neuen St.-Gotthards-Strasse (Zürich 1833)
- M. **Mittler**, *Pässe, Brücken, Pilgerpfade Historische Verkehrswege der Schweiz* (Zürich und München 1988)
- A. **Wyss-Niederer**, *Sankt Gotthard – Via Helvetica* (Lausanne 1979)
- A. **Wyss**, *Die Post in der Schweiz. Ihre Geschichte durch 2000 Jahre* (Bern und Stuttgart 1987)

Anmerkungen

- 1 16-Plätzer nach Dokument «Wagenzeichnungen und Baubeschreibungen von 1852» (Schweiz. Bundesarchiv 51, 311). 12-Plätzer nach Dokument wie Anm. 9.
- 2 Den Höhepunkt dieser Entwicklung verkörpert das achtplätzige Cabriolet-Landauer mit sämtlichen Plätzen unter zurückschlagbarem Lederdeck.
- 3 Abgedruckt im Urner Wochenblatt vom 1. November 1941; freundliche Auskunft von Talarchivar Myran Meyer, Andermatt.
- 4 In seiner Autobiographie, hrsg. von Adolf Frey, in *Wissen und Leben* 1, 13/1908.
- 5 Besser ersichtlich auf der Ölstudie ohne Vorperde, in Privatbesitz (Abb. 6). Lediglich zwei Details am Ölgemälde Kollers können kaum der Wirklichkeit entsprechen haben: Die Leinen der Vorperde sind nicht wie üblich zwischen Kandare und Kummtring gekreuzt, sondern dahinter, und das Hutband des Postillions ist nicht silbern, sondern golden gemalt. Vgl. auch Marcel Fischer, Zürich 1951.
- 6 Im Kunsthaus Zürich. Frau Daniela Dettwiler-Braun danke ich für ihre Hilfe.
- 7 Entsprechendes Album im Archiv des PTT-Museums (vor 1849).
- 8 In der Zwischenzeit wurde der Verkehr mit den von den Kantonen übernommenen Fahrzeugen ausgeführt.
- 9 Dokument des PTT-Museums E 2 47. Für die Transkription danke ich Werner Jaggi, Schweiz. Landesmuseum. Der genannte Char-à-Banc ist im PTT-Museum deponiert.
- 10 Hier noch als «neunplätzig» bezeichnet, im Gegensatz zur folgenden «Beschreibung», wo derselbe Wagentyp als Zehnplätzer beschrieben wird. In dieser Anfangszeit wurde der Kondukteursitz (Banquette), der später zum Passagiersitz wurde (vgl. unten), noch nicht dazugezählt. Offenbar besteht ein Zusammenhang zwischen dieser Ausschreibung und dem in Anm. 1 genannten ersten Dokument, in dem (ausser Typ 6) die hier genannten Typen teilweise genauer beschrieben und abgebildet (dat. 1852) sind. Erstaunlicherweise entspricht der dort abgebildete Wagen nicht unserem Typ Nr. 880, sondern einem Coupé mit einer Art Omnibus dahinter und einem Impérial darüber (ohne Banquette). Offenbar hat sich dieser Typ nicht bewährt oder es handelt sich bei diesem Dokument um einen 1. Entwurf.
- 11 A. Kellersberger, vgl. Literatur.
- 12 Bei der Restaurierung des Wagens ist dem Schmied des Schweiz. Landesmuseums an einem Federblatt eine T-förmige Schmiedemarke aufgefallen, die viel

leicht deutschen Ursprungs ist. Dies könnte höchstens darauf hindeuten, dass der Federstahl importiert worden ist.

- 13 Bundesarchiv 51/310 (gebundene Mappe mit der Anschrift «Bauvorschriften für Postwagen, 1851»). Fast identische (wohl etwas ältere) Beschreibung in dem in Anm. 1 zuerst genannten Dokument.
- 14 Derselbe Typ wie Nr. 880 mit dreiplätzigem Cabriolet. Vgl. Typen Abb. 24.
- 15 Vgl. oben und S. 8–9 mit Anm. 1.
- 16 Allenfalls möglich wäre noch eine Datierung in die Zeit um 1863/64. Auf diese Zeit sind identische Zeichnungen datiert, was dafür sprechen könnte, dass damals – im Zuge der Einführung eines zusätzlichen Tageskurses über den Gotthard – eine weitere Serie in Auftrag gegeben worden ist (dieselben Zeichnungen im PTT-Museum schon für die Zeit um 1852). Inwieweit aus der Wagennummer eine Datierung abgeleitet werden kann, ist nicht klar. Um 1850 besass die eidg. Post ca. 500 Wagen und ca. 250 Schlitten, im Jahre 1865 gut 800 Wagen. Leider ist nicht mehr zu ermitteln, wann unserem Wagen die Nr. 880 vergeben wurde. Der Typ unseres Bergpostwagens entstand in verschiedenen Varianten. So ist etwa aus der Form der Türe am Coupé keine Datierung abzuleiten: Über Eck bei unserer Nr. 880 und schon am frühen 12-Plätzer belegt (Abb. 2), Seitentüre bei Wagen Nr. 1067 (Abb. 12) und auf Zeichnungen von 1852 vertreten.
- 17 Noch für das Jahr 1846 sind vom Sattel aus gefahrene Postwagen am Gotthard überliefert.
- 18 Wagner, Schmied, Maler und Sattler mussten dabei eng zusammenarbeiten.
- 19 Nach A. Kellersberger, S. 9.
- 20 Nach einer alten Faustregel kann ein Pferd etwa so viel wie sein Eigengewicht – oder etwas mehr – ziehen. Demnach waren hier eher schwere Pferde vorgesehen (vgl. unten).
- 21 Das hier eingespannte Pferd dürfte mittels eines Laufzügels «gelenkt» worden sein.
- 22 Bundesarchiv 51, 309, Nr. 14.
- 23 Zugänglich durch zwei über Eck angeordnete Türen, einer sehr aufwendigen Wagnerarbeit.
- 24 Oberst Joh. Peter Schmidt, nach einem im Jahr 1945 gehaltenen Vortrag.
- 25 Bei schlechtem Wetter konnte hier ein Leder (der oben genannte «Mantel») vorgehängt werden, so dass der darin Sitzende im Dunkeln sass; spätere Wagen waren mit Fenstern versehen.
- 26 A. Kellersberger, S. 6.

- 27 Durch F. Jordi vom Schweiz. Landesmuseum. Die nicht mehr erhältlichen Borten wurden durch bedruckte Bänder ersetzt. Die ganze Restaurierung geschah unter der Leitung von P. Egli.
- 28 Durch O. Boos vom Schweiz. Landesmuseum, der unter anderem den Unterzug neu anfertigte, so dass sich der Wagen heute wieder in fahrbereitem Zustand befindet. Ebenfalls neu angefertigt wurden die beiden seitlichen Laternen und die Peitschenstiefel.
- 29 Ist mit der Schmiedemarke LAN. und _____ versehen und wird im Schweiz. Landesmuseum aufbewahrt.
- 30 In den Werkstätten der Brauerei Hurlimann. Für die kostenlose Ausführung sei auch hier noch einmal der beste Dank des Schweiz. Landesmuseum abgestattet.
- 31 Nach einer Durchsicht der Akten im PTT-Museum hat es mindestens drei weitere 10-plätzige Coupé-Berliner mit 1-plätziger Banquette gegeben, nämlich die Nummern 838, 1067 und 1438, wobei die meisten runde Berlinertüren hatten (vgl. Abb. 2) und am Coupé Seitentüren. Ähnliche Wagen mit zweiplätziger Banquette (wohl 8-Plätzer) sind über die Furka und die Bündnerpässe im Einsatz gewesen.
- 32 Ausführliche Darstellungen siehe Literaturverzeichnis, bes. A. Wyss-Niederer 1979.
- 33 Die im Fahrplan aufgeführte Pferdewechselstation Altdorf ist später aufgehoben, diejenige von Intschi nach Amsteg verlegt und eine neue in Wassen geschaffen worden.
- 34 Die oftmals mit «Gotthardpost» angeschriebenen Photos zeigen tatsächlich – wie unsere Abb. 19 – Wagen der Furkapost oder der Oberalppost, welche die Strecken von Göschenen nach Andermatt (und Brig, bzw. Disentis) befuhren.
- 35 Nach Akten im Bundesarchiv (51, 698); der genannte Wagen Nr. 1067 ist auf Abb. 12 reproduziert. (Übersetzung aus dem Englischen durch B. Welsch.)
- 36 Durch die Historische Reisepost AG, diesbezüglicher Dank geht an R. Albertin, Bülach. Im Rahmen dieser Fahrten hat der Verfasser am 18./19.8.1988 – zusammen mit D. Würzler, Bättwil, und dessen Pferden – zweimal den Gotthard als Postillon und Kondukteur überquert und die damals gesammelten Erfahrungen in den vorliegenden Text einfließen lassen (vgl. Abb. 25).
- 37 Die Bergfahrt Airolo – Hospiz wurde in 2 Stunden und 45 Minuten zurückgelegt, die Talfahrt in 1 Stunde und 15 Minuten. Ähnlich waren die Verhältnisse der Fahrzeiten auf der Nordseite; Hospiz – Andermatt: 1 Stunde 15 Minuten. Andermatt – Hospiz: 2 Stunden 30 Minuten. Die Bergfahrt (im Schritt) dauerte also in der Regel doppelt so lang wie die Talfahrt.



- 38 Vgl. Anmerkung 36.
- 39 Die vier folgenden Passagen aus: E. Bonjour, vgl. die oben angeführte Literatur, S. 342/343.
- 40 Weitergeführt wurden die Postwagen über die Furka und über den Oberalppass. Im Jahre 1882, als der Tunnel bereits in Betrieb stand, verkehrte bis am 31. Mai 1882 die Pferdepost noch bis Göschenen und ab Airolo.
- 41 Auch andere Museen der Schweiz und Europas erhielten schweizerische Postwagen als Geschenk.
- 42 Für diesbezügliche Auskünfte danke ich W. Bruderer und M. Imobersteg von der Generaldirektion PTT in Bern.
- 43 Vorlage von E. Köberle, Zürich 1902.
- 44 Vgl. Anmerkung 36.
- 45 «Zwölf Ansichten der neuen St.-Gotthards-Strasse». Gezeichnet und gestochen von M. Kälin mit einer Einleitung und erklärenden Beschreibungen von Herrn Lusser M. D. aus Altdorf (Zürich 1830). Heft 2 mit 15 Ansichten von 1833.
Karl Franz Lusser (1790–1859) war Arzt und Landammann des Kantons Uri.
- 46 Zu den Situationen vgl. die Karte Abb. 26. Auf eine Gegenüberstellung mit dem heutigen Zustand wird verzichtet, weil sich in den engen Tälern mit den Eisenbahn- und Autotrassen sowie den neuen Überbauungen sehr viel verändert hat.
- 47 1. Durchgang 1707/08 gesprengt.
- 48 Noch nicht erwähnt sind hier die beiden heute noch das Hospiz dominierenden Bauten, welche kurz nach 1833 erbaut worden sind: Die sogenannte «Alte Sust» (heute Gotthardmuseum) und das Hotel Monte Prosa (Neubau 1865).
- 49 Die Kirche S. Nicolao ist das bedeutendste romanische Baudenkmal im Tessin, mit bemerkenswerten Tierplastiken um 1120.

