

Zeitschrift: Auf Schweizer Alpenstrassen = Sur les routes alpestres suisses
Herausgeber: Verband Schweizerischer Gesellschaftswagenbesitzer
Band: 1 (1926)

Artikel: Vom Saumzug zum Car alpin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727408>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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

Vom Saumzug zum Car alpin.

Als Ariovists Schwertgesellen, den römischen Schrecken im Nacken, an den tiefenden Mähnen ihrer Gäule über den Rhein schwammen, begann das Reich der künftigen Cäsaren eine eherne Mauer wider die Germanenflut zu stemmen; bald blitzten vom Rhein zur Donau Schild und Schwert und durch die Burgunderpforte, durch Helvetien und Rätien stampfte der Marschtritt der Kohorten. Wohl hing der weite Kranz der Alpen mit ragenden Gipfeln und schneeverwehten Jochen gleich einer Schranke vor dem eroberten Gebiet, allein der Römer schreckte vor nichts zurück, schwang seinen Rebstock über die geknechteten Bergleute, schuf mit ihrem Frondienst Pflasterwege und feste Brücken und durchbrach die Schranke mit einem Netz bergtrotzender Alpenpässe. Ueber den *Grossen St. Bernhard* und den *Simplon* stiegen die Rotten und Hundertschaften, *Lukmanier*, *Bernhardin* und *Splügen* vernahmen das Klirren der Panzer und aus den Tälern des *Maloja* stiegen keuchende Kolonnen zum *Septimer* und *Julier* hinan, um sich den Legionen am Limes zu gesellen.

Und als das ewige Rom längst gebrochen am Boden lag, als die Wege und Steige in den Alpen zerbröckelten und die dunkeln Burgunden ihr südliches Blut vergassen, begann das Volk der Eidgenossen die alten Bergwege mit neuem Waffenklirren zu erfüllen. Von ihren Zügen trugen sie den Reichtum der Lampartei in ihre Täler, hochgebürdete Lasten schaukelten auf schwanken Maultierrücken über die Pässe; der *Gotthard* einte Nord und Süd. Zu jener Zeit und auch später, als Handel und Wandel immer bestimmtere Formen anzunehmen begannen, waren die säumbaren Alpenpässe im Grunde und nach heutigem Begriff elende, schmale Holpergassen, die kein Rad hätte befahren können und auf denen der Saumzug ein und alles war, es sei denn, dass in besonders günstigen Fällen hier und dort ein schmaler Hornschlitten oder Heuschnegg Verwendung gefunden hätte. Dafür entwickelte sich aber die Säumerei zu einem geregelten Verkehrsmittel. Es entstanden Talstationen, die Susten, als Lagerhäuser und Zollstätten, welsche Saumtiere sofften aus Inn und Reuss und Aare, helvetische Maulesel trampften durch das Pommat gen Cleven und Fuentes und die Bündnerpässe gewannen den Ruf der kürzesten, sichersten und darum vielbereisten Alpenübergänge.

Da sprang der Alpenwall plötzlich in den Gesichtskreis jenes finsternen Strategen, der ganz Europa mit Krieg überzog: Napoleon Bonaparte. In seinen Augen taugte die ganze Säumerei nicht viel; wohl konnten seine Grenadiere die Alpenpässe überschreiten, doch er, der grosse Artillerist, sann auf das « faire passer le canon » und sein Befehl setzte Spaten und Stemmeisen in Bewegung: die Strasse über den *Simplon* ward erbaut. Auch westlich und östlich der Schweizeralpen entstanden fahrbare Kunststrassen und die mühselige Säumerei über die Bündnerpässe begann abzuflauen. Aber siehe: die Eidgenossen nahmen den Konkurrenzkampf auf. In einem Jahrzehnt legten sie über *Gotthard*, *Bernhardin*, *Splügen*, *Julier* und *Maloja* kunstvolle Strassen an, die Säumer und Herdensüchel der alten Pässe wurden zu Trossknechten und unter Geisseln und Zungenschnalzen lief der Passverkehr wie vordem durch die Schweiz nach Italien. Mehr und mehr begann die Eidgenossenschaft ihr Strassennetz planmässig auszubauen und in den Jahren 1861 bis 1873 wurden als Militärstrassen eine ganze Anzahl neuer, guter Alpenpässe aufgetan. Die Blütezeit des Passverkehrs dämmerte herauf. Vom *Simplon* bis zum Ofenpass liefen grosse, wahrhaft stattliche Kaleschen über die Bergstrassen, hoch thronte der Postillion auf seinem Sitz und sein Horn fand ein fröhliches Echo in manchem stillen Alpental. Das Bild der hochgebauten, fünfspännigen Postkutsche, die mit Schwung und Sicherheit am Rande des Abgrundes dahin fährt, das Leben und Treiben an den Vorspannstationen und Hospizen, die ganze romantische Poesie eines rauhen und doch so gut gearteten Menschenschlages erfüllte die Alpenwelt mit neuem Leben. Doch nicht zu lange dauerte die schöne Zeit: bald hier, bald dort sank ein alter Postillion als der Letzte seines Zeichens ins Grab, öfter und öfter blieben die Reisenden aus und auf den schönsten Alpenpässen sah man leere Postkutschen mit trübsinnigem Getrappel einherziehen. Wie einst die Passtrasse die Bastsättel von den Maultieren warf, so begannen die Alpenbahnen die Postkutschen zu remisieren. Eine beängstigende Verödung der herrlichen Alpenübergänge griff rascher und rascher um sich und drohte die ganze Romantik der Alpenpost der Vergessenheit zu überliefern.

So standen die Dinge am Ende des welterschütternden Krieges. Doch wie seit Jahrhunderten kriegerische Erfordernisse wegbahnende Vorläufer friedlichen Verkehrs geworden waren, so gewann auch jetzt die in der Kriegszeit gesammelte Erfahrung einen friedlichen Ausdruck: im Jahre 1919 liefen auf dem *Simplon* und zwischen Reichenau und *Flims* umgebaute Militärlastwagen als Vorläufer der heutigen modernen Postkraftwagen. Schon im folgenden Jahr schnaubten auf der *Lenzerheide* und am *Splügen* gleichfalls starke Motorfahrzeuge und siehe, der Erfolg stellte sich ein und schon dämmerte eine neue, glückverheissende Belebung der

schlafenden Alpenstrassen herauf. Wirklich fügte das nächste Jahr dem Netz *Grimsel, Furka, Oberalp* und *Bernhardin* ein und rasch folgten *Ofenpass, Maloja, Klausen* und *Gotthard* und das Unterengadin erhielt die Anschlussstrecke *Schuls-Pfunds* nach dem Tirol. 1923 konnten der *Grosse St. Bernhard* und der *Julier* gleichfalls angeschlossen werden und in den beiden folgenden Jahren wurden noch eine Reihe kürzerer, bahnloser Strecken angegliedert, wie *Sitten-Haudères, Siders-Ayer, Flims-Ilanz-Vals, Chur-Tschiertschen, Andeer-Avers, Ragaz-Vättis* und *Ragaz-Weisstannen*. So sind alle Alpenstrassen ausser Albula und Flüela durch moderne Postkraftwagen bedient worden und die Postverwaltung darf sich rühmen, den Alpenstrassen zu neuem Ansehen und dem herrlichen Verkehr über den Berg zu einer neuen, ungeahnten Entwicklung verholfen zu haben!

Diese ganze Entwicklung vom Saumzug zum Car alpin, der als erfreulicher Tüchtigkeitsbeweis schweizerischer Qualitätsindustrie die Alpenstrassen erobert hat, steht im Zeichen auffälliger Stufenfolgen; das Neue verdrängt das Alte und erst unsere Zeit hat die praktische Ausnahme gefunden, dass sich oftmals das Alte durch Anpassung an neue Verhältnisse verbessern und mit erneutem Wert weiter verwenden lässt. Aus diesem Grunde haben wohl die Passtrassen den Saumzug und die Alpendurchstiche den Passverkehr zu beseitigen vermocht, doch den neuen Schwung, den der Passverkehr durch die Modernisierung seiner Betriebsführung gewann, vermag keine Eisenbahnstrecke mehr zu brechen, denn in ihm lebt die alte Romantik des Posthorns auf und wer nicht von Geschäft und Mammon gejagt von Land zu Land fliegt, der vertraut sich nur zu gerne den grossen, behaglich und sicher über die Alpen reisenden Postkraftwagen, die ihn auf altbewährten Strassen hinauf in die Welt der feurigen Bergblumen, der Gletscherlüfte und Hirtenjodel tragen.

