

**Zeitschrift:** Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

**Herausgeber:** [s.n.]

**Band:** 1 (1959)

**Artikel:** Vom alten Postwesen in Graubünden

**Autor:** Coray, Florian

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-971848>

#### **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:** 30.01.2026

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

# Vom alten Postwesen in Graubünden

von FLORIAN CORAY, CHUR

Bis tief ins 19. Jahrhundert war das bündnerische Postwesen noch sehr mangelhaft entwickelt. Der äußerst schlechte Zustand der Straßen im Innern des Landes und die nur mühsam begehbarer Saumwege in die abgelegenen Talschaften behinderten den spärlichen Nachrichten- und Gütertausch von Ort zu Ort und von Tal zu Tal in hohem Maße. Das öffentliche Interesse an einem geregelten Postverkehr war in Graubünden noch im späten Mittelalter, zu einer Zeit, da die Städte St. Gallen, Schaffhausen, Zürich, Bern u. a. infolge ihrer Bedeutung als Handelsorte schon lange über regelmäßige Postverbindungen unter sich und mit dem Ausland verfügten, noch sehr gering.

Die Kaufmannschaft der aufblühenden Städte Süddeutschlands und Norditaliens erkannte jedoch schon frühzeitig den Wert der bereits von den Römern für ihren «Cursus publicus» benützten Straßen über die bündnerischen Alpenpässe. Sie unterhielt vor mehr als einem halben Jahrtausend eine der wichtigsten Postverbindungen im damaligen Europa, die *Lindau-Mailänder-Messagerie*.

Diese während mehr als vier Jahrhunderten unterhaltene Postverbindung diente vorab dem Nachrichten- und Gütertausch zwischen den Städten Mailand und Lindau. In Mailand wurde die Verbindung nach den übrigen lombardischen Städten und nach Genua und Venedig hergestellt, in Lindau nach den süddeutschen Städten, insbesondere nach Konstanz, Augsburg und Nürnberg. Einem aus dem Jahre 1771 datierten Lindauer Ratsprotokoll ist über diese Postverbindung folgendes zu entnehmen:

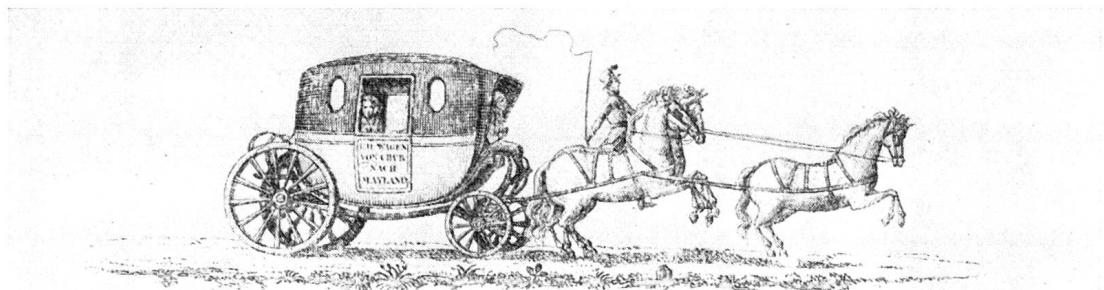
«Schon im 15. Seculo findet man, dass zum Behufe des Commerci zwischen der Lombardie und Oberdeutschland reitende Bothen von Lindau nach Mailand und viceversa wöchentlich abgegangen und nebst denen Briefschaften auch Gelder und feine oder Eil-Güther hin- und hertransportiert; diese Bothen, denen

es viere in der Alternativa sind, seynd entweder Burgern von Lindau, oder aber in dem benachbarten Fussach ansässig gewesen... Auf diese Weise ist nun seit undenklichen Jahren zum wechselseitigen Vortheil und Vergnügen der Handelsschaft das Bothen Wesen von statthen gegangen und da vermöge der Lage und Verfassung des Bündtner Landes auf diese Seithen keine Posteinrichtung nach Milano gemacht werden kann, war die bisherige Botheneinrichtung der Gegend und dem Comercio desto angemessener.»

Die vier reitenden Boten hatten die Aufgabe, die zum Transport vorliegenden Kaufmannsgüter nach einem bestimmten Fahrplan von Lindau nach Mailand oder umgekehrt zu begleiten. Jede Woche ging ein von einem dieser Boten begleiteter Warentransport in Lindau und in Mailand ab. Von Lindau ging's vorerst mit dem Schiff bis Fußbach, dann mit Pferd und Wagen über Feldkirch, Chur und die Alpen zum Comersee, von dort wieder mit Schiff bis Como, wo die Reise mit Pferd und Wagen nach Mailand fortgesetzt wurde.

Die Lindau-Mailänder-Messagerie trug wesentlich dazu bei, die Bedeutung Graubündens als Transitland zu heben. Wegen ihrer Zuverlässigkeit und Sicherheit genoß die Botenanstalt bei der Kaufmannschaft hohes Ansehen. Im Jahre 1788 soll sogar Goethe für seine Rückkehr von Italien nach Deutschland den Weg über den Splügen eingeschlagen und sich während seiner Reise der Lindau-Mailänder-Messagerie anvertraut haben.

Für den Transport der Handelsgüter durch Graubünden war die Botenanstalt allerdings an die Roodgesetze gebunden, welche die Freizügigkeit der Warentransporte und ihre beschleunigte Beförderung stark hemmten und erschwerten. Durch die Unbill der Witterung konnten mitunter erhebliche Verspätungen bei der Ankunft am Reiseziel nicht immer vermieden werden, was der Botenanstalt das Sprichwort eintrug:



## EIL WAGEN

von Chur über Chiavenna & Como nach Mayland gewöhnlich in 36 Stunden,  
durch ihre Verbindungen schnellste & billigste Reise aus Deutschland nach Italien.

### von Abys & Bauer in Chur.

von Chur nach Mayland zahlt die Person, frei Verpflegung,  
Postillions, Trinkgelder & zoll Gepäcke f. 25.30. Rheinisch oder francs 55.

#### Abreise

von Chur, Sonntag morgen um 4 uhr. in Mayland, Montag abend um 4 uhr.  
von Mayland, Dienstag morgen um 7 uhr. in Chur, Mittwoch abend um 7 uhr.

#### Aankunft

### ADRESSEN

in Chur, im Bureau des Mayländer Wagenw. oder im Gaesthöfe der Post.

in Mayland, in Reichmanns Gaesthöfe, Corso di Porta Romana.

1825.

Reiseanzeige für Eilkurs Chur — Mailand der Unternehmer Abys und Bauer in Chur, 1825 — 1834

Il corriere di Lindò  
va e viene quand' el può.

Immerhin war es keine Kleinigkeit, mit bescheidenen Transportmitteln bei jedem Wetter auf äußerst schlechten Straßen regelmäßige Postverbindungen über die Alpenpässe zu unterhalten.

Die Lindau-Mailänder-Messagerie genoß innerhalb des Gebietes der Drei Bünde gegen Entrichtung bestimmter Gebühren obrigkeit-

lichen Schutz. Dieser Schutz wurde noch am 20. April 1771 durch die Häupter Gemeiner III Bünde in einem Schreiben bekräftigt:

«Wir wollen anmit Euer Wohlgeboren unsern Hochgeehrten Herren, die freundnachbarliche Erklärung abgeben, daß wir denen von Euch nacher Mayland absendenden Botten allen sicheren Durchpass durch unser Land gestatten werden . . .»

Graubünden war nicht nur wegen des durch sein Land pulsierenden Transitverkehrs sehr

stark an der Erhaltung dieser Botenanstalt interessiert. Außer den finanziellen Erträgnissen bestand für die Bevölkerung die Möglichkeit, die Botenanstalt mitzubenützen und damit regelmäßige Verbindungen nach Nord und Süd zu erhalten.

Seit 1655 unterhielt auch das Kaufmännische Direktorium in Zürich einen regelmäßig verkehrenden Postkurs von Zürich nach Chur, den Zürcher Boten. Der vorerst wöchentlich einmal verkehrende Bote benützte von Zürich bis Lachen und von Weesen bis Walenstadt das Ruderschiff; von Lachen nach Weesen und ab Walenstadt legte er den Weg zu Fuß zurück.

Der Mailänder und der Zürcher Bote wurden zu den wichtigsten Trägern des Nachrichten- und Warenverkehrs nach und von Graubünden und im Transit durch Graubünden bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts.

\*

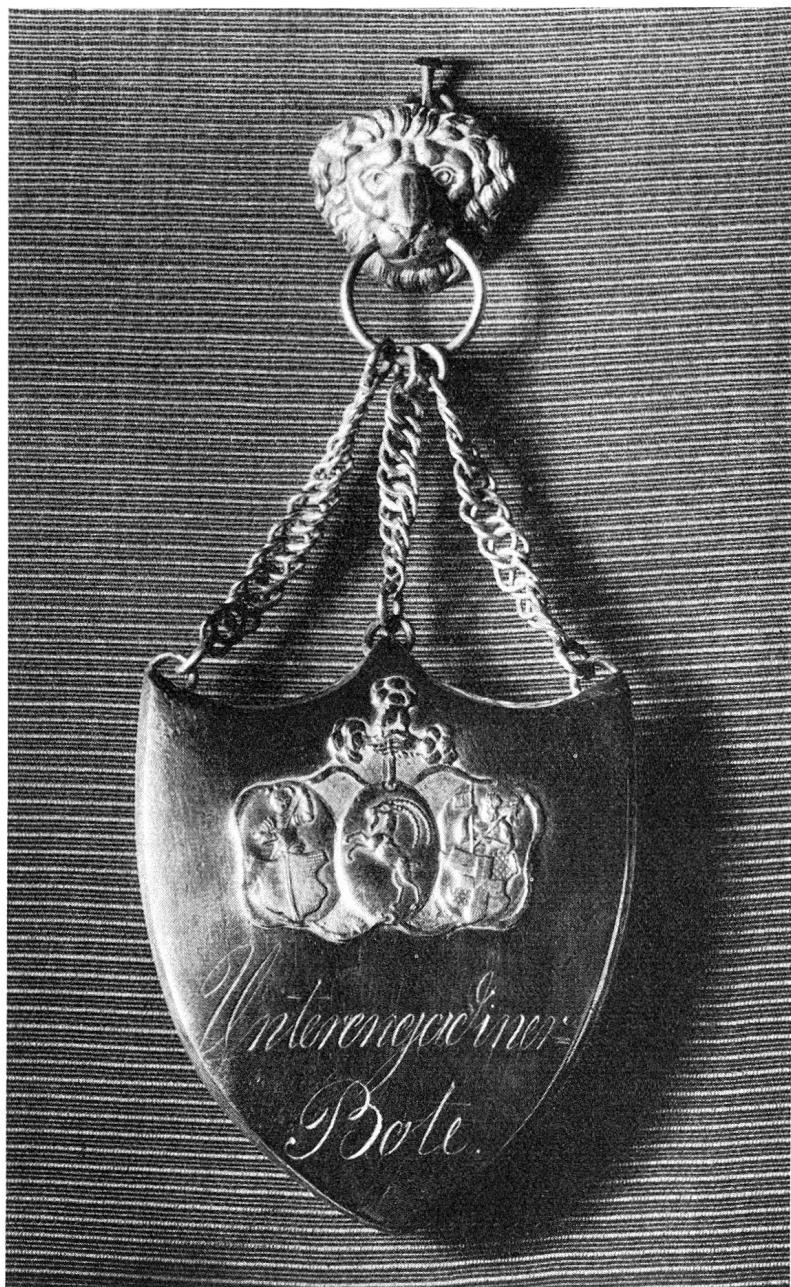
Im Innern Graubündens war das Postwesen bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts fast ausschließlich Sache der Hochgerichte und der Gemeinden. Den von diesen gebildeten Transportgenossenschaften, den sogenannten Porten, waren mannigfache Rechte eingeräumt. Sie organisierten das Transportwesen (Roodfuhrwesen) und hatten für gute Wegsame zu sorgen. Ihnen kam das Privileg zu, mit Säumern und Roodfuhrleuten Nachrichten und Güter innerhalb des Gebietes ihrer Port zu befördern. Sie erhoben auf den zu transportierenden Gütern Weg- und Brückenzölle und hatten allein das Recht, Waren durch ihr Portengebiet zu befördern. Sie stellten Pferd, Wagen oder Schlitten sowie die Begleiter zur Verfügung. Der jedem Mitglied einer Portengenossenschaft zukommende Anteil am Warentransport wurde «Rood» genannt. Die Portengenossenschaften hielten regelmäßig Zusammensüchte unter dem Vorsitz eines Portenrichters ab und achteten streng darauf, daß die Portenordnungen überall eingehalten wurden. Mehrere Gemeinden konnten sich zu einer Port zusammenschließen. Auf der Strecke zwischen Chur und Plurs befanden sich vier Porten: Lenz, Tinzen, Bivio und Vicosoprano. Am

Splügen und San Bernardino bildeten die Gemeinden Ems, Bonaduz und Rhäzüns die erste Port, die Gemeinden Thusis, Cazis und Masein die zweite Port; weiter südlich befanden sich die Porten Schams, Rheinwald, St. Jakobstal und Misox.

Durch den während Jahrhunderten monopartig beherrschten Warentransport in und durch Graubünden sicherten sich die Porten und Portengenossenschaften erhebliche Einkünfte an Zöllen und Gebühren aller Art. Dieses Transportwesen bildete aber auch für alle jene eine willkommene Erwerbsquelle, die mit ihm zu tun hatten oder mit ihm in Berührung kamen. Dazu gehörten die vielen Säumer und Fuhrleute, von denen es zwei Arten gab: die Roodfuhrleute und die Strackfuhrleute. Die Roodfuhrleute besorgten den Warentransport innerhalb des Gebietes einer Port, d. h. von Sust zu Sust (Sust vom italienischen «sosta»: Rast). Die Strackfuhrleute, die meistens den Transport der feineren Kaufmannswaren zu übernehmen hatten, waren berechtigt, die Waren über mehrere Susten durchzuführen. Sie mußten aber für dieses Recht eine höhere Kauktion als die gewöhnlichen Roodfuhrleute bezahlen. Für das an den Pferdewechselstationen und in den Susten, wo Niederlagshäuser für die zu transportierenden Waren errichtet wurden, aufblühende Gastwirtschaftsgewerbe bildete das Portenwesen geradezu die Existenzgrundlage. Wegen des häufig notwendigen Pferdewechsels und wegen der vielen Übernachtungen waren die Reisenden und die Begleiter mehr als nur notwendig auf die Herbergen angewiesen.

Der mit der Zeit stark vernachlässigte Unterhalt der Straßen und vor allem die im Portenwesen selbst begründete umständliche und zeitraubende Beförderung von Kaufmannsgütern (auf der Strecke Chur–Chiavenna mußten die Transportgüter nicht weniger als sechsmal umgeladen werden!) trugen nicht dazu bei, die Kaufmannschaft und die ausländischen Handelshäuser von der Güte der bündnerischen Postverbindungen zu überzeugen, dies um so weniger, als häufig vorkommende Warendiebstähle, die zwar weniger von der einheimischen

Brustschild für Unterengadiner Postboten  
Scans - Martinsbruck, 1813—1833



Bevölkerung als vielmehr von «landesfremdem Gesindel» verübt worden sein sollen, auch die Sicherheit und Zuverlässigkeit der Transporte beeinträchtigten. Als sich zu Beginn des 18. Jahrhunderts eine Abwanderung des Transitverkehrs von den Bündner Pässen zum Gotthard bemerkbar machte, sah sich der Bundstag wiederholt zu energischem Einschreiten veranlaßt. Er traf Maßnahmen zur Ausbesserung von schlechten Straßen und ordnete eine Revision der Portenbücher an, um «allseitig die Berechtigung zur Erhebung der Weggelder

und ihrer vorschriftsgemäßen Verwendung festzustellen». Als sich der Warenverkehr der zürcherischen Kaufleute vermehrt dem Gotthard zuwandte, beschwerte sich der Bundstag im Jahre 1721 deswegen bei der Regierung des Standes Zürich mit der Bitte, daß sie «ihre Handelsherren dahin halte, daß die alte, gute pundsgenössische Gewogenheit und Freundschaft in diesen Punkten etwas mehreres gegen die drei Bünde bezeugt werden möchte». Gegen Ende des 18. Jahrhunderts trat der Brenner als neuer Konkurrent zu den Bündner

Pässen auf. Ein endgültiger Rückgang des Transitverkehrs durch Graubünden konnte in der Folge auch durch strenges Einschreiten gegen die innert der Porten und bei den Fuhrleuten herrschende Unordnung nicht mehr aufgehalten werden.

\*

Nach dem Zusammenbruch der alten Eidgenossenschaft 1798 wurde die eine und unteil-

zur Zentralisation des helvetischen Postwesens während der kurzen Zeit des Bestehens der Helvetischen Republik nicht verwirklicht werden konnten. Durch Tagsatzungsdekret vom 2. August 1803 wurde das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone erklärt.

In Graubünden, wo das öffentliche Interesse für das Postwesen allmählich geweckt wurde, stritt man sich darüber, ob dieses zum Staatsbetrieb erklärt und in eigener Verwaltung übernommen oder verpachtet werden sollte. Die mannigfachen Widerstände im Kanton und in den Talschaften sowohl gegen die eine wie gegen die andere Lösung führten noch lange Jahre zu keinem Ziel. Die vielen Beschwerden über unzulängliche Organisation des Transportwesens durch die Porten, über hohe und auch willkürlich erhobene Taxen und Gebühren und über zahlreiche Verluste von beförderten Briefen veranlaßten den Großen Rat am 12. Mai 1812, die Regierung zu beauftragen, «an die Errichtung eines Kantonsbriefpostbureaus zu denken, und womöglich eine solche zu veranstalten». Ein Jahr später beschloß die Regierung, «es soll in Chur ein Zentral- oder Kantonalpostbureau errichtet werden», womit der Regiebetrieb seinen Anfang nahm.

Die nächsten Jahre brachten aber noch keine wesentlichen Änderungen und keine Verbesserungen im schwerfälligen, umständlichen und kostspieligen Transportwesen. Die Lindau-Mailänder-Messagerie unterhielt ihre Verbindung durch Graubünden noch nach wie vor aufrecht, obwohl ihr Transitverkehr allmählich zusammenschrumpfte. Als im Jahre 1813 die Messagerie vorübergehend aufgehoben wurde, schuf Graubünden einen eigenen Botenkurs von Chur über den San Bernardino nach Bellinzona, den Bellenzer Boten. Durch ein Abkommen mit Zürich konnte in Bellinzona der Anschluß an die Verbindung Schweiz-Italien über den Gotthard hergestellt werden. Im Jahre 1817 beschloß dann der Kleine Rat endlich, in Chur eine Postdirektion einzusetzen.

Die erste Postdirektion in Graubünden stand unter der Leitung von Bundeslandammann Ja-



Tafel des kantonalen Postamtes Splügen, 1813—1833

bare Helvetische Republik geschaffen. Die Bestrebungen zur Zentralisation von Verwaltung und Gesetzgebung machte beim Postwesen nicht Halt. Es entstand damals der erste Versuch zu einer einheitlichen Zusammenfassung des Postwesens auf dem ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft. Am Hauptort der Republik sollte die Zentralpostverwaltung und in den Städten Basel, Zürich, St. Gallen, Schaffhausen und Bern sollten die Kreispostverwaltungen errichtet und das Tarifwesen vereinheitlicht werden usw. Die Mediationsverfassung gab dann aber den Kantonen wieder ihre volle Souveränität zurück, so daß die Bestrebungen



Gasthof zum «Roten Löwen» in Chur, in dem von 1837—1860 das Postamt eingerichtet war.

kob Ulrich Sprecher von Bernegg und bestand insgesamt aus drei nicht im ausschließlichen Dienst der Post stehenden Mitgliedern. Der Postdirektion waren zwei Beamte, ein Briefträger und ein Paketräger unterstellt.

Die Postdirektion stellte sich vorerst die Aufgabe, den auf den Bündner Pässen zurückgegangenen und hauptsächlich auf den Gotthard und den Brenner verlagerten Transitverkehr wieder nach Graubünden zurückzugewinnen. Dies gelang ihr bis zu einem gewissen Grade. So wurde im Jahre 1820 mit der österreichischen Post ein Vertrag abgeschlossen, der es ermöglichte, den Transitverkehr Nord-Süd vermehrt über den Splügenpaß mit der Lindau-Mailänder-Messagerie und über den San Bernardino mit dem Bellener Boten zu leiten. Im Jahre 1822 wurde mit Zürich ein Abkommen getroffen, wonach die Verbindung Zürich-Chur durch einen wöchentlich einmal von Chur nach Chiavenna verkehrenden Postkurs als dritte Nord-Süd-Verbindung eine will-

commene Fortsetzung fand. Der neue Postkurs ab Chur über den Splügenpaß wurde durch die bündnerische Kantonalpost ausgeführt und durch Zürich subventioniert, während der Kurs Chur-Zürich zu Lasten Zürichs verkehrte. Die Fahrzeit von Zürich nach Chur betrug rund 13, jene von Chur nach Chiavenna rund 19 Stunden. Mit St. Gallen wurde vereinbart, daß die st. gallischen Korrespondenzen nach Italien durch Graubünden zu leiten seien. Der vom Jahre 1824 an zweimal wöchentlich verkehrende Diligencenkurs Chur-St. Gallen über Ragaz-Rheineck-Rorschach stellte die Verbindung über Lindau nach Süddeutschland her. Die Fahrzeit von Chur nach St. Gallen betrug rund 21 Stunden. Ein weiteres Abkommen vom Jahre 1834 mit dem Tessin hatte zum Ziel, den Anschluß der durch Graubünden führenden Transitkurse an die nach der Lombardei und nach dem Piemont verkehrenden Postkurse herzustellen. Praktisch konnte dadurch die Nord-Süd-Verbindung bis nach

Oberitalien und weiter ausgedehnt werden, was einem gegenseitigen Austausch von Transitgütern und der Leitung derselben durch Graubünden förderlich war.

\*

Während die Täler und Gemeinden, die vom Transitverkehr der genannten Einrichtungen berührt wurden, den Vorteil hatten, regelmäßige Postverbindungen mitbenützen zu können, waren die übrigen Talschaften nur auf die von den Hochgerichten und Gemeinden unterhaltenen Landbotenkurse angewiesen oder hatten überhaupt keine regelmäßigen Postverbindungen mit dem übrigen Kantons- teil oder mit der Hauptstadt. Es war eine schwierige Aufgabe, die oft divergierenden Interessen der Landboten und der weitgehend autonomen Hochgerichte und Gemeinden auszugleichen, etwa entstandene Streitigkeiten zu schlichten und im unzulänglichen System des Landbotenwesens überhaupt Ordnung zu schaffen. Dahinzielende Versuche stießen oft auf heftigen Widerstand der Hochgerichte und der Gemeinden. Zwei Beispiele mögen dies erhärten.

Das Hochgericht Oberengadin unterhielt auf eigene Kosten einen Fußbotenkurs, den Oberengadiner Boten, nach Chur. Zur Vermeidung bedeutender Verspätungen der Briefpost sah sich die Postdirektion, gestützt auf einen großrätslichen Beschuß des Jahres 1826, veranlaßt, von Chur nach dem Oberengadin einen zweiten Boten einzusetzen. Das Hochgericht Oberengadin, das sich nicht dreinreden lassen wollte, soll in der Folge gegen die Einsetzung eines zweiten Boten einen geharnischten Protest erlassen haben, der u. a. folgendes enthielt: die Postdirektoren hätten «kein Recht, Anteil an der Wahl der Boten zu nehmen; darüber hat das Hochgericht selbst zu verfügen... Der Postsekretär Nett hat bei diesem Anlaß einen neuen Beweis seiner Frechheit und Unverschämtheit abgelegt».

Der Bote des Obern Bundes beschwerte sich darüber, daß der Bote der Stadt Ilanz «durch seine Zudringlichkeit sich auch von andern Gemeinden der Straße nach herunter viel

Briefe zu verschaffen wisse und selbige mit nach Chur nehme». Der Ilanzer Bote klagte daraufhin beim Kleinen Rat, der Disentiser Bote nehme ihm Briefe, die für Ilanz bestimmt seien, weg. Gegen den Entscheid der Postdirektion, «daß dem Ilanzer Boten alle nach Ilanz bestimmten, dem Disentiser Boten alle nach dem Oberland bestimmten Effekten übergeben werden sollen, hingegen herabwärts solle niemand gehindert werden, seine Korrespondenzen dem beliebigen Boten anzuvertrauen», verwahrte sich das Hochgericht Disentis, weil nur der Amtslandrichter als Haupt des Obern Bundes und der Abt von Disentis das Recht haben, den Oberländer Boten zu bestellen.

Von den wichtigeren Landbotenkursen, die bis Ende der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts den Hochgerichten und Gemeinden unterstellt waren und die Verbindung mit der Hauptstadt herstellten, seien die folgenden erwähnt:

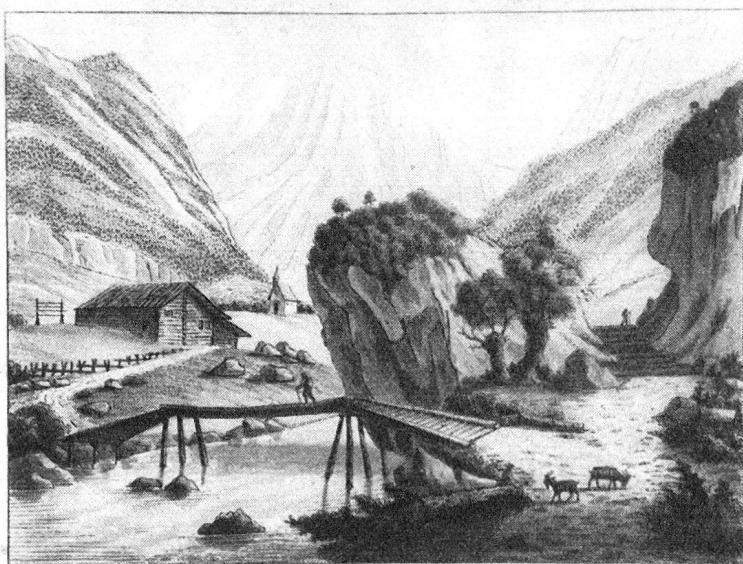
Der Oberengadiner Bote bestand schon seit 1757. Bis 1831 verkehrte er wöchentlich einmal über den Albula. Aus einer im Jahre 1827 erlassenen Instruktion über die Obliegenheiten dieses Botenganges war der Bote kraft eines Beschlusses des Kleinen Rates gegen Strafe verpflichtet, alle «Postalgegenstände», also Briefe, Gelder, Pakete, in Chur nur durch Vermittlung des Postamtes aufzunehmen und abzugeben; er hatte sich bei der Erhebung der Portotaxen an die bestehenden Tarife zu halten und mußte das Postgeheimnis wahren; er war verpflichtet, sich «zuvorkommend, dienstgefährlich und bescheiden gegen das Publicum und die Postverwaltung» zu verhalten. Von 1831 bis 1844 verkehrte der Oberengadiner Bote wöchentlich zweimal und ab 1844 nur noch einmal über den Albula. Nach Beendigung des Baues der Julierstraße wurde dieser Paß vom Jahre 1844 an durch den Oberengadiner Boten dreimal wöchentlich begangen.

Von Samaden nach Sondrio verkehrte der Tiramer Bote, von Scansfs nach Nauders der Unterengadiner Bote, der ab 1848 wöchentlich zweimal die Strecke von Samaden bis Schuls zurückzulegen hatte. Der Münstertaler Bote stellte in Ponte den Anschluß an den Ober-

engadiner Boten nach Chur her und verband das Engadin mit dem Münstertal bis 1848 wöchentlich einmal. Von Clevén (Chiavenna) nach Samaden verkehrte der Bergeller Bote bis 1846 wöchentlich einmal und nachher zweimal.

Zwischen der Hauptstadt und dem Bündner Oberland verkehrte lange Zeit ein einziger von

Paketverkehr. Bis dahin bestand noch keine kantonale Einrichtung, die sich mit der regelmäßigen Beförderung von Personen befaßte. Erst der Ausbau der Alpenstraßen über den San Bernardino und über den Splügen weckte das Bedürfnis, eine Anstalt zu errichten, welche in der Lage sein sollte, die Reisenden in regel-



*Rhem Brück bei S. Roch im Medelsertal  
in Winter*

Brücke von S. Roch im Medelsertal,  
Stich von W. Hess, 1790

der Gemeinde Disentis aufgestellter Bote wöchentlich einmal. Als dann die Gemeinden Kästris, Valendas und Versam einen eigenen Fußbotenkurs errichteten und Ilanz diesem Beispiel im Jahre 1832 folgte, entstanden die vorhin erwähnten Reibereien. Seit 1846 bestanden zwischen Chur und Ilanz im Sommer wöchentlich drei und im Winter zwei und zwischen Chur und Disentis wöchentlich zwei Postverbindungen.

Von Chur nach dem Prättigau verkehrte der Prättigauer Bote bis Küblis, der Davoser Bote von Küblis bis Davos, nach Langwies der Schanfigger Bote usw.

\*

Das bündnerische Postwesen umfaßte bis zum Jahre 1823 lediglich den Brief-, Geld- und

mäßigen Fahrten sicher und nach damaligen Begriffen bequem nach und durch Graubünden zu führen. So entstand die Extrapost- und Diligencenanstalt, die an P. C. v. Tscharner und Ratsherr Dalp verpachtet wurde. Ein Vertrag mit den Pächtern verpflichtete diese, wöchentlich einmal eine Diligence (Landkutsche) von Chur nach Bellinzona und zurück zu führen. Außerdem waren für beliebig bestellte Fahrten Extraposten zur Verfügung zu stellen. Die Pächter wurden verpflichtet, für die Offenhaltung des Passes über den San Bernardino im Winter zu sorgen, und mußten eine Realbürgschaft von 8000 Gulden leisten. Demgegenüber wurde ihnen die Zusicherung abgegeben, daß im ganzen Umfang des Kantons keine andere Extrapost-Anstalt errichtet werde. Es wurde ihnen gewissermaßen eine Monopolstellung eingeräumt.



J. Squeder, geb. 1804,  
bis 1865 Albula-Postbote,  
Lenz-Bergün

J. Squeder geb. 1804  
bis anno 1865 Junktör über den Albulatämmen

Das Unternehmen hatte über alle beförderten Reisenden genau Buch zu führen und mußte sich an die aufgestellten Tarife halten. Es wurde ihm genau vorgescrieben, wann die Fuhrwerke mit zwei, drei oder vier Pferden bespannt und wann ein oder zwei Postillone mitgegeben werden mußten. Die Fahrzeit von Chur nach Bellinzona betrug rund 26 Stunden; die Reise führte über die Wechselplätze Thusis, Andeer, Splügen, Hinterrhein, San Bernardino, Mesocco und Roveredo. Das Un-

ternehmen kam trotz eifriger Propaganda für die Schönheit einer Fahrt durch die Bündner Täler und über die Bündner Pässe nie zur Blüte. Der Vertrag mußte schon nach kurzer Zeit revidiert und für den Unternehmer günstiger gestaltet werden.

Mit dem Tode der Pächter v. Tscharner und Dalp nahm auch die pachtweise Übertragung der Extrapost- und Diligenzen-Anstalt, nachdem sie während kaum eines Dezenniums bestanden hatte, ein Ende. Die regelmäßige Be-

förderung von Reisenden, die sogenannte Fahrpost, wurde alsdann vom Kanton in Regie übernommen.

\*

Dem Landbotenwesen hafteten so viele Mängel und Unzukömmlichkeiten an, wie hohe und mannigfaltige Taxen, lange Beförderungsdauer für Briefe, Pakete und Geldsendungen usw., daß die immer eindringlicheren Begehren um Schaffung besserer, zuverlässigerer und rascherer Verbindungen nicht mehr überhört werden konnten. Allmählich setzte sich die Überzeugung durch, daß eine gründliche Umgestaltung des Landbotenwesens und eine bessere und zeitgemäßere Organisation des Postwesens in Graubünden nur erreicht werden könne, wenn dieses vom Kanton selbst auf eigene Rechnung übernommen würde. Als man in Graubünden im Jahre 1848 nahe daran

war, das gesamte Postwesen als Sache des Kantons zu erklären, trat nach Beendigung des Sonderbundskrieges jene historische Wende ein, die einer solchen Entwicklung zuvor-kam. Aus dem lockeren Staatenbund entstand 1848 der schweizerische Bundesstaat. Das Postwesen wurde gemäß Art. 33 der Bundesverfassung im gesamten Umfang der Eidgenossenschaft vom Bund übernommen, die Tarife wurden vereinheitlicht, die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses fand Gewährleistung. Die Kantone wurden für die Abtretung des Postregals an den Bund angemessen entschädigt.

Am 1. August 1849 nahm die Eidgenössische Postverwaltung ihre Tätigkeit auf, und seither bilden der Kanton Graubünden (ohne Misox und Calanca) und der st. gallische Bezirk Sargans den X. der elf Postkreise, den Postkreis Chur.