

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

Herausgeber: [s.n.]

Band: 6 (1964)

Artikel: Von den Alpenpässen und Bündner Pferdeposten

Autor: Minsch, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-971716>

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: 12.01.2026

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

Von den Alpenpässen und Bündner Pferdeposten

Von *Hans Minsch*

Wer sich die Mühe nimmt, die Geschichte der Alpenpässe zu lesen und die Zeit der romantischen Pferdeposten in Graubünden zu streifen, stößt auf viel Interessantes. Als Sohn eines ehemaligen Postkondukteurs des Postkreises Chur hat der Schreibende sich viel damit befaßt, in alten Chroniken Nachforschungen angestellt und kann sich sogar aus seiner Bubenzzeit an diese und jene Begebenheit persönlich gut erinnern. Nie vergessen werde ich vor allem eine schallende Ohrfeige, die mir der damalige Kreispostdirektor Branger – ein etwas hitziger Kopf – verabfolgte, weil ich in der Schalterhalle des alten Postgebäudes an der Poststraße in Chur den Papierkorb nach Briefmarken durchsuchte.

Die Alpenpässe

Bis in das 18. Jahrhundert hinein war das Gebirge der Schrecken der Völker. Niemand begab sich damals nur zum Vergnügen in die wilden Berge, wo nur böse Geister und schreckhafte Untiere hausen sollten. In den alten Chroniken kann man ferner lesen von rohen Naturgewalten und über das, was ein Wanderer der damaligen Zeit unterwegs an Strapazen, Steinschlägen, Unwettern, niederstürzenden Lawinen, die alles unter sich begruben, usw. auszustehen hatte. Es wird aber auch von Wegelagerern und geldlüsternen Wirten berichtet. Wanderer und Pilger nach Italien waren froh und dankten dem Herrgott, wenn sie heil über die halsbrecherischen Pfade, wie Gotthard, Splügen, Großer St. Bernhard, am südlichen Bestimmungsort anlangten.

Die ersten Fremden, welche die Schweiz besuchten, mieden aus diesen Gründen die

Berge. Sie begaben sich lieber an die Gestade eines blauen Sees. Es wird auch berichtet, daß die erste Propaganda für die Alpen vom Genfersee ausging. Rousseau war es, der laut und überschwenglich das hohe Lied von der Schönheit der Schweizer Alpenwelt erklingen ließ. Ähnliche Akkorde für die deutsche Schweiz schlugen Albrecht von Haller und sein Freund Johannes Geßner, zwei junge Gelehrte des frühen 18. Jahrhunderts, an. Goethe drang auf seinen Schweizerreisen schon weiter ins Gebirge vor, als es damals üblich war. Er soll zwar in Andermatt erleichtert aufgeatmet haben nach den Ängsten, die er beim Passieren der Teufelsbrücke in der Schöllenen ausgestanden hatte.

Für die Allgemeinheit wurden die Alpen erst erschlossen durch den Bau von Bergstraßen. Es brauchte viel Unternehmungsgeist und Zähigkeit vor mehr als hundert Jahren, um mit den damals noch sehr bescheidenen technischen Mitteln über die wilden Gebirgsfade fahrbare Straßen zu bauen. Die Schweiz hat diese Aufgabe aus eigener Kraft und mit eigenen Mitteln gelöst, wie sie auch für den Unterhalt selbst aufkommen mußte. Der Große St. Bernhard, der Simplon, der Gotthard und von den Bündner Pässen der Bernhardin, der Splügen, der Julier und der Septimer wurden in älterer Zeit am meisten begangen. Daneben bestanden aber noch andere, von denen man heute kaum mehr spricht. Im rätischen Volk erhält sich zum Beispiel noch die Sage von einem längst verschwundenen geheimnisvollen Weg nach Italien, der von Ilanz über Pitasch, das Günerkreuz und Safien zum Splügen und von dort nach Chiavenna geführt haben soll. Der Bischof von Chur war schon 1387, ein Jahr nach der Schlacht bei

Sempach, dafür besorgt gewesen, daß Wagen mit sieben Zentern Ladung von Chur nach Chiavenna fahren konnten, sehr wahrscheinlich über Julier oder Septimer. Nach dem Bau der Brücken in der Viamala rückte der Splügen unter den rätischen Alpenpässen an die erste Stelle und behielt sie gegenüber dem römischen Julier, ja sogar dem Gotthard bis in das 19. Jahrhundert hinein.

Schon früh hat sich die Post über die Pässe gewagt. Die eigentlichen Alpenstraßen, wie sie heute über die Berge führen, sind erst im 19. Jahrhundert entstanden. Die erste hat die Schweiz geschenkt bekommen, und zwar von Napoleon I., der den Simplon bauen ließ als Militärstraße – pour faire passer les canons.

In den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts mußte Graubünden der drohenden Konkurrenz wegen einer großen Kraftanstrengung vollbringen und baute, um seine Vorzugsstellung als Transitland im Nord-Süd-Verkehr zu behaupten, in rascher Folge den St. Bernhardin, Splügen, Julier und Maloja. Dann trat eine Pause ein. In den Jahren 1863 bis zur Jahrhundertwende wurden dann wieder folgende Alpenpässe zu Fahrstraßen ausgebaut: Oberalp, Bernina, Lukmanier, Flüela und Ofenberg-Umbrail. Dies wurde um so dringender, als der Churer Transit für die rätischen Alpenpässe schon im Jahre 1856 eine Transportmenge von 270 000 Zentnern aufzuweisen hatte.

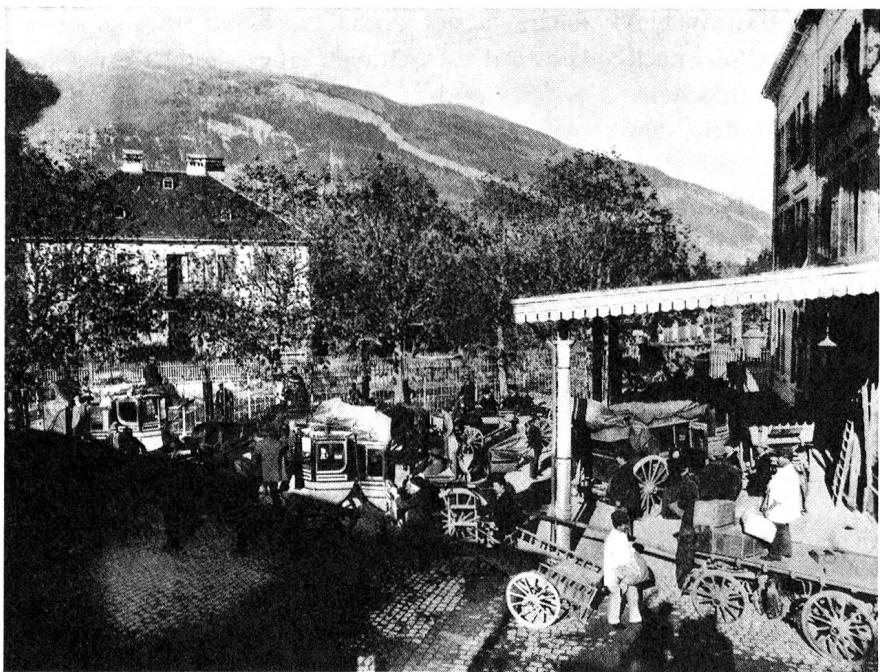
Anno 1882 kam aber eine ganz große Wende. In diesem Jahre wurde bekanntlich der Gotthardtunnel durchstochen. Als die ersten Eisenbahnzüge durch diesen langen Tunnel von Göschenen nach Airolo fuhren, war man sich darüber im klaren, daß die Glanzzeit der Alpenstraßen vorüber war, nicht nur über den Gotthardpaß, sondern auch über unsere Bündner Alpenpässe. Die Verbindung Zürich–Chur auf dem Schienenwege war bereits schon hergestellt. 1889 erfolgte der Bahnbau auf der Strecke Landquart–Klosters, und schon ein Jahr darauf war die Prättigauer Linie bis nach Davos fertiggestellt. Dann kam die Albula-bahn bis St. Moritz. Es sah so aus, als ob die Alpenstraßen nun wirklich ausgedient hätten,

nachdem der große Nord-Süd-Durchgangsverkehr auf die Schienen abgewandert war. Doch es kam anders. Die verlassen geglaubten Alpenstraßen feierten bald eine niegeahnte Auferstehung als Touristenweg, besonders als das Auto auch in Graubünden zugelassen wurde. Die gelben Postwagen fahren heute noch über unsere schönen Alpenpässe, nur motorisiert. Das Fünfergespann ist durch das schnellere und bequemere Postauto ersetzt worden.

E-a-cis, e-a-cis, e-a-cis oder tütata, tütata, tütata, wie die Buben es nachmachen, so ertönt heute der Ruf der Dreiklanghupe am gelben Postwagen, nicht zu vergleichen allerdings mit der Melodienfülle aus dem Horn des Postillons von Anno dazumal. Aber nicht nur die gelben Wagen der eidgenössischen Postverwaltung, sondern Tausende und aber Tausende von Privatautos und Autocars überqueren heute die inzwischen immer besser ausgebauten Alpenpässe. Man darf wohl mit Fug und Recht behaupten, die Pässe unserer Bündner Alpen seien wieder auferstanden; sie sind nun wieder Ferienstraßen geworden. Die Menschen haben entdeckt, daß von der Straße aus von den Bergen doch etliches mehr zu profitieren ist als am Fenster der Eisenbahn. Jede Fahrt über unsere schönen Alpenpässe, sei es mit dem Postauto oder im Privatwagen, ist bei schönem Wetter ein Reiseerlebnis mit erwartungsfreudigem Anfang, einem jubelnden Höhepunkt und einem freundlichen Ausklang am erreichten Ziel. Heute möchte sicher niemand das Postauto als öffentliches Verkehrsmittel missen. Gleichwohl erinnern sich aber noch recht viele der älteren Generation immer wieder gerne an die romantische Zeit der Bündner Pferdeposten. Für die heutige Generation drehe ich das Rad der Zeit nochmals um zirka 60 Jahre zurück und erzähle ihr etwas über

die Bündner Pferdeposten

Ausgangspunkt der Bündner Alpenposten war einerseits Chur und anderseits der am Fuße der Alpenstraße gelegene Ort, wie Silvaplana für den Julier, Pontresina für den Bernina,



Im Hofe des alten Postgebäudes befand sich die damalige Abfertigung der Postkutschen. Aufnahme aus den 90er Jahren. (Photo Salzborn)

Ponte für den Albula, Süs für den Flüela usw. Mein Vater, Peter Minsch, war als Postkondukteur in Chur stationiert und befuhr als solcher abwechslungsweise sozusagen alle Bündner Pässe. Es kam bisweilen vor, daß er eine volle Woche von zu Hause abwesend war, z. B. wenn er die Route Julier, Maloja und das ganze Bergell hinunter bis Chiavenna zu fahren hatte. Die Rückfahrt ging dann über St. Bernhardin oder über den Splügenpaß nach Hinterrhein bzw. Splügen und durch die Viamala nach Thusis-Chur. Eine andere längere Route führte über Julier-St. Moritz und das ganze Unterengadin hinunter über Martinsbrück hinaus bis Nauders.

Ich erinnere mich noch sehr gut an den lebhaften Betrieb im Churer Posthof bei der Abfertigung der verschiedenen Postkurse. Der Posthof befand sich dort, wo heute die Graubündner Kantonalbank steht. Ich sehe sie heute noch, diese strammen Postillone und Postkondukteure, wettergehärtet und, wie es hieß, stark wie die Bären, hohe, schön gewachsene Gestalten, einige davon mit wallendem Bart, so einen Senti, Theus, Fimian, Simmen, Meuli, Willi, Candrian, Pohl usw. Jeder war ein Charakterkopf zum Malen, jeder eine Gestalt zum Modellieren für einen Bildhauer.

Darunter mischten sich die Reisenden aus aller Herren Ländern. Fröhliche Touristen, elegante Damen für die damalige Zeit, mit roten Sonnenschirmen und Hüten wie Wagenräder oder wieder noble Herren mit großkarierten Shawls, mit Bergstöcken, Feldstechern, Photographenapparaten, Botanisierbüchsen und sonst allerlei Kirmskrams, den die verschiedenen Liebhabereien erforderten. Die Postillone mußten in der Pferdeführung wohl bewandert sein. Die Kondukteure hatten für das Wohlergehen der Reisenden zu sorgen und trugen die Verantwortung für die Brief- und Paketbeförderung. Durch diese engere Kontaktnahme mit dem Reisepublikum und der einheimischen Bevölkerung wurden besonders die Kondukteure landauf, landab geachtet und geschätzt. Sie galten als Persönlichkeiten. Einige von ihnen konnten sich in verschiedenen Sprachen verständlich machen. Mit Respekt schauten auch wir Buben auf zu diesen strammen Männern mit ihrem von Sonne, Kälte, Sturm und Regen rindenbraun gebeizten Gesicht in der schönen, blauen Uniform mit dem Ehrenzeichen, der silbernen Plakette der Eidgenössischen Postverwaltung.

Abfahrt war gewöhnlich morgens zwischen 7 und 8 Uhr, Ankunft abends gegen 6 Uhr. Es

gab aber auch einen Abend- bzw. Nachtkurs. Eine Alpenpostfahrt im Sommer gestaltete sich bei schönem Wetter zu einem unvergeßlichen Erlebnis. Wie stolz waren die Postillone auf ihre gut gefütterten, sauber geputzten und sehr gut dressierten Pferde. Da wußte jedes Roß genau seinen Platz; ein Laut aus dem Munde ihres Lenkers, und schon wurde reagiert. Neben dem Postillon auf dem Bock des stolzen Achtplätzers postierte sich der Kondukteur, nachdem er sich vergewissert hatte, daß alle Reisenden ihre Plätze eingenommen hatten. Dann war der Postkurs fällig, der Postillon blies mit seinem Horn das Signal — Abgang der Post — und majestatisch rollte die Kolonne zum Posthof hinaus in die schöne Landschaft, hinauf in die Berge. Es bedeutete jedesmal ein Ereignis für die Landbevölkerung, wenn hoch oben bei den Alpen eine Staubwolke das Herannahen der Post, oft mit einer langen Reihe von Kutschen, ankündigte und der Postillon mit meisterhaftem Können die Ankunft einer Post signalisierte. Es gab übrigens verschiedene ganz spezielle Hornsignale, so

Abgang einer jeden Post,
Ankunft einer jeden Post,

Ankunft einer Extrapost,
Zahl der Wagen,
Zum Ausweichen,
Anzahl der Pferde sowie den
Postillonsruf.

Und welche Poesie so eine Reise mit der Nachtpost, die morgens früh nach langer Nachtfahrt beispielsweise in Silvaplana ankam, während die meisten noch in tiefem Schlafe waren! Vor sich La Margna, deren Gipfel bereits im ersten Morgenrot erglühten. Unten der tiefblaue Silvaplanersee. Dazu das Zwitschern der Bergfinken und zwischendrein ein leises Rauschen der frischgedengelten Sensen, die von einigen Mähdern durch das betäute Gras geschwungen wurden. Durch Erheben der rechten Hand entboten sie der Post den Morgengruß.

Wie ganz anders aber gestaltete sich eine Paßüberquerung im Winter, wenn die Poststraßen unter Schneelasten begraben waren. Die Winterausrüstung der Postillone und der Kondukteure bestand aus einer dickwollenen Jacke, einer Pelzmütze, herunterklappbar zum Schutze der Ohren. Dazu kam ein Paar Filzgamaschen, die über die Knie reichten; denn diese Funktionäre der Post waren ja je-



Die drei letzten Postkondukteure
Von links nach rechts:
Willi, Minsch und Marchion



der Witterungsunbill ausgesetzt und ohne jeglichen weiteren Schutz. Diesen Dienst vermochten wirklich nur Männer von eiserner Gesundheit, ohne Schaden zu leiden, auszuhalten. Man fuhr über den Paß nur einspännig in offenen Zweisitzerschlitten. An der Spitze das Leitroß mit dem Postillon. Dann die Frachtschlitten ohne Führer, und am Schluß der Kolonne befand sich der Kondukteur, nur auf einem Brett stehend. Es waren naturgemäß keine Pelzschlitten, nur einfache Buchenschlitten mit Strohkippen auf den Sitzen und einem eisernen Schlittendeckel über den Knien. Die Reisenden wurden vor der Abfahrt in wollene Decken eingewickelt und faßten überdies noch einen nach oben belöcherten Blechbehälter mit glühender Kohle oder heißem Wasser gefüllt, damit sie nicht an die Füße frieren mußten. Die Postillone und Kondukteure bekamen lieber selbst blaue Ohren oder eine gefrorene Nase, als daß die Reisenden Grund zu Klagen gehabt hätten. Bei schönem Wetter war eine Fahrt über die verschneiten Berge auch ein Hochgenuß. Im Hospiz wurde immer ein längerer Halt gemacht, um sich äußerlich und innerlich zu wärmen. Von dieser Gelegenheit wurde denn auch immer Gebrauch gemacht. Manches Glas alten Veltliners oder ein «vinars» wurde da hinuntergegurgelt. Alkohol hin oder her — hier gab ein guter Tropfen Wärme und

Courage! — Auch die Pferde mußten eine Zwischenverpflegung haben.

Wenn aber bei solch einer winterlichen Paßüberquerung schlechtes Wetter herrschte und die Postkolonne in einen Schneesturm geriet, hatten diese wettergewohnten Postillone und Kondukteure samt den Pferden unvorstellbare Strapazen auszustehen. In solchen Fällen mußten die Zügel der Pferde freigegeben werden, und das Leitroß fand instinktmäßig den Weg durch den hohen Schnee, oft bis zum Bauche einsinkend. Es kam öfters vor, daß im Schneetreiben, ohne jegliche Sicht, ein Roß vom Wege abkam und in den Schneetiefen versank. In solchen Fällen waren dann Postillon und Kondukteur ganz auf sich selbst angewiesen, und es kostete große Mühe, das Tier herauszuziehen. Da kamen dann diesen wackeren Männern ihre Bärenkräfte zustatten.

Für jede Fahrt hatte der Kondukteur einen Rapport abzugeben. Wenn dann hin und wieder in den sogenannten Stundenpässen etwa die Bemerkung stand: «Wegen Schneesturm oder Schneeverwehungen fünf bis sechs Stunden Verspätung», wußte nur der Kenner, was das zu bedeuten hatte. In vielen Fällen mußte die Wegmachergruppe aufgeboten werden und unter eigener Lebensgefahr die eingeschneiten Postschlitten herausschaufeln. Ganz besonders bei Tauwetter war die Postkolonne großen

Gefahren ausgesetzt; denn jeden Moment bestand ja die Möglichkeit, daß sich eine todbringende Lawine loslösen könnte. Dieses Schicksal erreichte meinen Vater im Februar des Jahres 1904. Ich war damals noch ein ganz kleiner Bub. Am Flüela, unterhalb des Wegerhauses, in der Nähe der bekannten Galerien, sauste eine Staublawine herunter und schleuderte die ganze Postkolonne über das Bachtobel nach der andern Berglehne. Wie durch ein Wunder konnten der Postillon, mein Vater als Kondukteur und noch vier Pferde lebend den Schneemassen entrissen werden. Mein Vater erlitt aber einen Schock, von dem er sich erst nach längerer Zeit im Spital in Schuls, wohin er verbracht wurde, erholte. Dieses Unglück machte auf mich einen sehr starken Eindruck. Später, wenn dann mein Vater wieder die Flüelatour hatte und Föhnwetter herrschte, ließen wir ihn immer voller Ängste ziehen. Da soll ich zu ihm gesagt haben: «Weißt, Vater, wenn ich dann einmal Postdirektor bin, sorge ich schon dafür, daß du nicht mehr über den Flüela fahren mußt.»

Aus dem Postdirektor ist dann allerdings nichts geworden. — Aber auch für die Postillone und Kondukteure trat sehr bald eine Wendung ein. Als die Eisenbahn in Bünden

die Pferdeposten sukzessive verdrängte, mußten die Postillone in der Hotellerie oder in privaten Fuhrhalterien Unterschlupf finden. Die Postkondukteure aber wurden zum Fahrdienst in den Bahnpostwagen umgeteilt als sogenannte Obergehilfen. Wenn diese hochgewachsenen, strammen Männer dann abwechselungsweise die Bahnpost Chur-Zürich-Chur zu begleiten hatten, sollen sie im Bahnhof Zürich allgemein Aufmerksamkeit erregt haben. Von den seinerzeit etwa 50 Postkondukteuren zählte man im Jahre 1925 nur noch 3 dieser alten Garde.

Heute leben auch diese nicht mehr. Ich erinnere mich aber noch an manches lustige oder auch ernste Episodchen, das uns Buben der Vater nach Feierabend über seinen strengen, aber sehr interessanten Dienst mit Leuten aus aller Herren Ländern erzählte. Einige davon möchte ich den Lesern nicht vorenthalten.

Auf der Straße zwischen Chur und Ems verlor der achtplätzige Kurswagen Chur-Oberalp-Andermatt infolge Herausfallens des Nagels ein Hinterrad, so daß der vollbesetzte Postwagen sich auf die Seite neigte. Der Postkondukteur und der Postillon sprangen vom hohen Bock herunter und holten das Rad. Der Kondukteur (es soll Franz Willi gewesen sein)



Pferdepost am Albula

stemmte seinen Buckel unter den Achtplätzer, in dem die Reisenden sitzen geblieben waren, drückte ihn dergestalt empor, daß der Postillon das Rad wieder in die Achse einschieben konnte. Nachdem auch ein Ersatznagel eingefügt war, fuhr die Post weiter, als ob nichts geschehen wäre.

In Küblis wartete ein älteres Fraueli auf die Post nach Landquart. Als es bemerkte, daß die Postkutsche leer war, sagte es zum Kondukteur: «As ischt mar jetz schon nit rächt, daß ar nu minatwägan fahran müaßt. I chönnti schon as anders Mol chon.» Da antwortete der Kondukteur: «Ja, steigen Sie nur ein, gutes Fraueli, wir haben nämlich noch einen Brief zu befördern.»

Als der Kurswagen Splügen–Thusis die Viamala passierte, folgte dicht hinter ihm ein Blöckerfuhrwerk. Bei diesem versagten plötzlich die Bremsen, und ein Unglück war unvermeidlich. Im Verlorenen Loch kam es zum Zusammenstoß. Die Deichsel des Blöckerfuhrwerkes bohrte sich durch die Postkutsche bis ins Coupé. Dabei wurde der Postillon (es soll ein Christian Schwarz von Splügen gewesen sein) vom Bock geschleudert und hing nur an den Zügeln seiner fünf Pferde über der gäh-

nenden Viamalaschlucht. Zügel und Pferde hielten aber stand, und dem Kondukteur gelang es nur aus eigener Kraft, den Postillon aus seiner schrecklichen Lage zu befreien. Zwei mitfahrende Reisende sollen angeblich nicht verletzt worden und mit dem Schrecken davongekommen sein.

Auf der Albularoute fuhr mit meinem Vater ein waschechter Berliner ins Engadin. Mit einem Feldstecher ausgerüstet, frug er meinen Vater, ob es hier oben auch Gemsen zu sehen gebe. «Selbstverständlich», gab er ihm zur Antwort. Als die Post sich dem Hospiz näherte, zeigte mein Vater dem Berliner drei ihm sehr vertraute Tiere. Zum Wirt im Hospiz meinte der Berliner: «Großartisch diese drei Schweizer Jemsen da oben am Bersch; treiben sich diese so nahe beim Hospiz herum?» «Ja – das sind doch meine drei Ziegen», erwiderte der Wirt mit lautem Lachen. — «Sie verdammter Kerl», sagte der Berliner zu meinem Vater, «da hab'n Se mich aber schön reinjelegt!» Der Schwindel soll aber in Minne beigelegt worden sein bei einem guten Tropfen Veltliner. Auch das Beschwerdebuch sei vom Berliner nicht verlangt worden.