

**Zeitschrift:** Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens  
**Herausgeber:** [s.n.]  
**Band:** 51 (2009)  
  
**Artikel:** Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen  
**Autor:** Melchior, Andreas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-550545>

### **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:** 02.01.2026

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

# Bewegte Zeiten im Bündner Verkehrswesen

Teil 1/4

von Andreas Melchior

**A**ls Direktor des Postkreises Chur in den Jahren 1977 bis 1992 durfte der Schreibende eine Zeit miterleben, in der im öffentlichen Verkehr Wesentliches ins Rollen kam. In Abstimmungen nahm das Volk Stellung zur neuen Alpentransversale (NEAT), zur Vorlage Bahn 2000, zum Verfassungsartikel «Koordinierte Verkehrspolitik», zum Vereina-Bahntunnel, zum kantonalen Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs und zur Einzonung des Bahnhofareals in Chur. Mit Ausnahme der «Koordinierten Verkehrspolitik» fanden alle diese eigenössischen, kantonalen und städtischen Vorlagen die Zustimmung des Volkes; die Vorlage der Stadt Chur zur Einzonung des Bahnhofare-

als, die u.a. den Bau der Postautostation ermöglichte, allerdings erst im zweiten Anlauf. Diese Entscheide bildeten wichtige Voraussetzungen, um den öffentlichen Verkehr auch in Graubünden auszubauen, zu vernetzen und dadurch attraktiver zu gestalten.

Ich versuche auf diese bewegte Zeit Rückschau zu halten. Es gilt, die Entwicklungen beim Postautodienst als Teil des Gesamtverkehrswesens zu verstehen und im Kontext der damaligen Betrachtungsweise und Erfahrungen zu erläutern. Der Postkreis Chur umfasste den Postautodienst in Graubünden und das sanktgallische Sarganserland von Bad Ragaz bis Murg am Walensee. Dazu gehörte die direkte Postautolinie Chur-Bellinzona, nicht aber die lokalen Linien im Misox und Calancatal. Weil ich über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus am Entwicklungsprozess des öffentlichen Verkehrs beteiligt war, erhielt ich einen besseren Einblick in das Gesamtverkehrsbedürfnis und die Möglichkeit mich für die Koordination der Verkehrssysteme im Einzugsgebiet einzusetzen.

Um den neuzeitlichen Umbruch als solchen noch klarer zu erkennen, lohnt es sich, auch die Grundlinien der historischen Entwicklung des öffentlichen Verkehrswesens im Kanton nachzuzeichnen. Dies soll in einem ersten von insgesamt vier Teilen geschehen: Historische Hintergründe (1/4), das Postauto, Teil des öffentlichen Verkehrs in Graubünden (2/4), Bahn und Postauto 2000 (3/4), Bahnhofüberbauung Chur (4/4).

## 1. Historische Hintergründe

Beim allgemeinen Geschichtsablauf stütze ich mich auf meine allgemeinen historischen Interessen und die Erkenntnisse, die ich beim Studium



Römische Wagenrampe mit Karrengeleise und Stufen, Cassacia–Maloja. (Foto ADG in: Jürg Rageth: Römische Fundstellen in Graubünden, 2004, 16)

von Geschichtsbüchern, Dokumenten und beim Besuch von Vorlesungen an der Volkshochschule in Zürich im Laufe der Jahre sammeln konnte.

### **Anfänge im Transportwesen**

Mit Recht wird gesagt, die Geschichte Graubündens sei die Geschichte der bündnerischen Verkehrswege. Ihre Alpenübergänge hatten besonders in früheren Zeiten europäische Bedeutung, denn sie waren leichter zu begehen als jene in den Zentralalpen. Sie wurden im Laufe der Geschichte von vielen Völkern benutzt, sei es als Handelswege oder zu militärischen Zwecken. Besonders die Römer erkannten ihre Vorzüge. Noch heute sind viele ihrer Spuren sichtbar.

In die Geschichte eingegangen ist der römische «Cursus publicus», der, wie Jakob Lenggenhager es in seiner Verkehrsgeschichte Graubündens auf Seite 11 formulierte, als erste Etappe in der Geschichte des Postwesens in Graubünden angenommen werden kann. Diese Transportverbindung diente den Römern zur Beförderung von Personen und Gütern.

Für die Bewohner Bündens bildeten die Transportachsen stets eine wichtige Erwerbsquelle. Auch wenn die Wege in Rätien bis Ende des 18. Jahrhunderts mangelhaft waren, lebten viele in besonderem Masse vom Transithandel (Säumer) und von Leistungen für Durchreisende (Gasthäuser). In der Zeit der Drei Bünde übernahmen die Porten die Aufgaben im Transportwesen. Es waren Verbindungen von Gemeinden einer Talschaft, die dem Zweck dienten, Güter und Waren durch ihr Gebiet zu transportieren. Sie sorgten vermutlich auch für begehbarer Wege. In diesen Zeiten konnten die Passwege nur zu Fuss oder mit Saumtieren begangen werden.

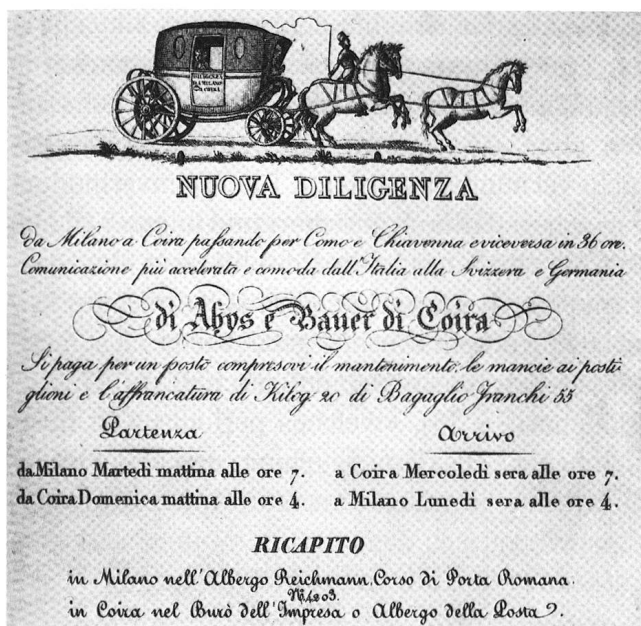
Die erste Kunststrasse in den Drei Bünden entstand erst im Jahr 1785 zwischen Chur und der Luziensteig, die als «Deutsche Strasse» in die Geschichte einging. Mit der allgemeinen politischen Beruhigung, welche auf die Jahre der Französischen Revolution folgte, entstanden weitere, so genannte Kommerzialstrassen. In den

Jahren 1813 bis 1823 wurde die «Italienische Strasse» gebaut, die von Chur nach Splügen und über den San Bernardino nach Bellinzona bzw. über den Splügenpass nach Chiavenna führte. Die «Obere Strasse» zwischen Chur-Silvaplana-Castasegna-Chiavenna entstand in den Jahren 1820 bis 1840.

### **Erste Pferdeposten**

1813 übernahm der Staat (Graubünden) die Beförderung von Briefen, Wertsendungen und Paketen, während die Personenbeförderung weiterhin privaten Unternehmungen überlassen blieb. Die Reisenden waren allerdings meist auf Fuhrhalter und gefällige Wirte von Herbergen angewiesen. Um von Lindau nach Mailand über Chur und den Splügen zu gelangen, benutzten die Reisenden die sogenannte Fussacher Post. Mit primitiven Wagen und Packpferden besorgten ihre Boten den Transport. In der Broschüre «Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten» (S. 28), schildert ein Zeitgenosse die Beschwerden einer solchen Reise:

Gewöhnlich verständigen sich die Reisenden, die von Mailand nach Lindau wollten, mit dem Boten oder Transportführer, der jede Woche von diesen beiden Städten abging. Er übernahm für einen bestimmten Preis die ganze Reise, einschliesslich der Mahlzeiten und der Übernachtungen. Man reiste mit ihm in aller Sicherheit und bequemer als allein. Fast immer befand man sich in grosser Gesellschaft. Bis Chur ist die Strasse gut und fahrbar. Aber von da an muss man sich tragen lassen oder reiten oder einen Schlitten benutzen, was weniger angenehm ist. An vielen Stellen ist der Weg so schmal, dass man einen Führer voraus schicken muss, um die von der entgegengesetzten Seite kommenden Lasttiere an breiteren Stellen des Pfades anzuhalten. Es ist nämlich die Regel, dass man sie vorbeilassen muss, und ich möchte keinem raten, ihnen und ihren Führern den Vorrang streitig zu machen. Um diesen unliebsamen Begegnungen auszuweichen, muss man vom Dorfe Splügen schon um 2 oder 3 Uhr morgens aufbrechen, um den gleichnamigen Pass zu überschreiten. Man legt sich in seiner ganzen Länge in die von Ochsen gezogenen Schlitten, mit dem Kopf an das Deichselende, da die Steigung so gross ist, dass im anderen Falle die Füsse höher als der Kopf lägen. Dabei sieht man nichts anderes als den Himmel und den Führer des Schlittens, der hinterher geht, um das Zugtier zu leiten.



**Fahrplan-Angebot in Mailand für einen Postkutschen-Schnellkurs nach Chur im 1823. (Quelle: Dal Negro, Post Hotel, 41)**

Nach der gleichen Quelle zu schliessen, haben damals zwei angesehene Bündner, B. C. von Tschärner und de J. B. Dalp, den Reiseverkehr in Graubünden neu aufgebaut. Sie gründeten zu diesem Zweck eine «Kantonale Direktion der Extraposten und Postwagen», ein privates aber vom Staat protektioniertes Unternehmen. So richteten sie 1823 auf der Strecke von Chur über den Sankt Bernardin nach Bellinzona einem Postkutschenverkehr ein. Die Postkutsche benötigte für diese Strecke 48 Stunden, während die Extraposten bereits nach 21 Stunden am Ziel eintrafen. Die Postillone der Extraposten sollen damals eine sehr pitoreske Uniform getragen haben: Gewichste Reitstiefel mit gewaltigen Sporen, eine weisse oder gelbe Lederhose, einen galonierten, hinten in einen Schwalbenschwanz auslaufenden Frack mit zwei Reihen gelber Knöpfe und einen lackierten schwarzen Zylinderhut. Zu dieser romantischen Livree gehörte das Posthorn, mit dem die Ankunft mit dem «Trari Trara» vorher angekündigt wurde, damit der Wechsel der Pferde an den acht Auswechselstationen rasch vonstatten ging.

Auf der Route über den Splügen, die auf Kosten der Österreicher fahrbar gemacht worden war, bestand gleichzeitig eine Eilwagenverbindung mit Mailand, die von Abys und Bauer betrieben wurde. Postkutschen und Eilwagen hatten in Chur

Anschluss an die aus Deutschland und aus der östlichen und nördlichen Schweiz kommenden Postwagen.

1834 stellte die Direktion der Postwagen ihre Tätigkeit ein, weil der Kanton die Personenbeförderung mit der Brief- und Güterpost vereinigen wollte. Dank der Erweiterung des Netzes der fahrbaren Strassen konnten neue Postkutschenverbindungen eröffnet werden: 1844 die Verbindung Chur–Lenzerheide–Julier–Maloja–Bergell und 1846 die Verbindung Samaden–Bergell–Chiavenna. Im Jahre 1847 beförderten die Pferdeposten (ohne die Extraposten gerechnet) 4157 Reisende über den Splügen, 1754 über den Bernardino und 696 Personen über den Julier. Zwischen Chur und Disentis sowie Chur und Davos bestanden private Fahrdienste. Eine wöchentliche Verbindung soll es auch über den Albulapass gegeben haben. (Lenggenhager, S. 484)

In Anbetracht der topografischen und klimatischen Bedingungen in Graubünden war die Instandstellung und Offenhaltung der Wege und Strassen eine Leistung, die noch heute zu bewundern ist. Im Winter war es die Schlittenpost, die die Verbindung über die Pässe herstellte. Die Personenschlitten und Gepäcksschlitten bildeten eigentliche Kolonnen. Und Wegknechte mussten für die Offenthaltung der Winterwege sorgen.

### Die eidgenössische Postkutsche

Mit dem Übergang des Postwesens an die Eidgenossenschaft im Jahr 1849 musste die Post, stellvertretend für den Bund, auch die kantonalen defizitären Reisedienste übernehmen, dies als Ausgleich für die finanziellen Einbussen, die die Kantone mit der Abgabe der gewinnbringenden Briefpost erleiden mussten. Bei den grossen Distanzen in Graubünden war dies eine schwierige und kostspielige Aufgabe für die damalige Post. Zur Übernahme des Reisedienstes durch den Bund gehörte auch die Schneeräumung der betreffenden Strassen – erst im Jahr 1953 (!) übernahm der Kanton Graubünden dafür wieder diese Verantwortung.

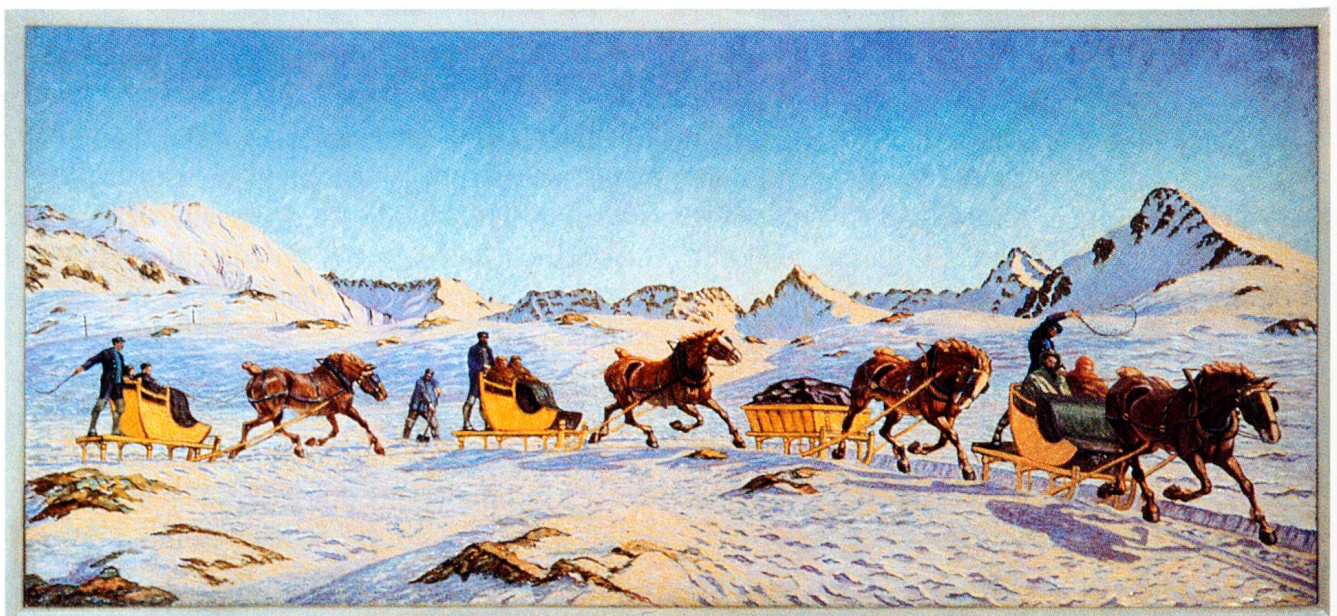




Bergpostkondukteur als Schlittenpostillion mit Pelzmütze, wattierten Stiefeln und Gamaschen. (Quelle: Wyss, Post, 220)

Wichtig für Graubünden war Art. 33 Ziffer 1 der ersten Bundesverfassung: «Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden». Die Alpenverbindungen waren dadurch gesichert und in guter Obhut. Auf Anraten eines in die Reiseliteratur eingegangenen Herrn Baedeker, der als Kenner des Reise- und Verkehrswesens galt, wurde ein umfassendes Extrapostreglement geschaffen (Schweiz. Alpenpost, S. 33), «welches periodisch in übersichtlicher Zusammenstellung erscheinend, es dem Reisenden möglich machte, im entferntesten Alpenwinkel sich den Plan zur Weiterreise genau auf Stunde und Minute, auf Kreuzer und Centime zu entwerfen».

Die Alpenwege dienten nicht mehr ausschliesslich dem Handel. Immer mehr Reisende wurden vom Zauber der Gebirgswelt angezogen, unter ihnen viele Berümtheiten. Eintragungen im Gästebuch des Hotels «Bodenhaus» in Splügen belegen es, wo Mitglieder von Herrscherhäusern Europas neben Gelehrten, Malern und Literaten verewigt sind. Als im Jahr 1858 die Kaiserin von Russland mit Gefolge vom Bodensee über den Splügen in den Süden reiste, begab sich der damalige Kreispostdirektor von Chur, Anton Stäger, nach Rorschach um dort die Reisegesellschaft zu empfangen. (Schweiz. Alpenpost, S. 39). Er darf-



Schlittenpost auf dem Berninapass um 1900, gemalt von Peter Robert Berry. (Quelle: Wyss, Post, 219)



te sich mit seiner eidg. Armbinde in den Landesfarben sehen lassen, denn er hatte alle Vorsorge getroffen und auf jeder Umspannstation für frische Pferde gesorgt. (Vgl. BJ 1998, 21–32)

Mit dem Einsetzen des Fremdenverkehrs gegen Ende des 19. Jahrhunderts eröffneten sich weitere Verdienstmöglichkeiten für die Bündner Bevölkerung, besonders für die Pferdefuhrhalter und Säumer. Für die Beförderung der hauptsäch-

lich ausländischen Reisenden entstanden unter der Regie der Schweizerischen Postverwaltung neue Verbindungen mit der Pferdepост: 1865 über den Berninapass und den Oberalp, 1866 folgte eine Verbindung über den Albula, 1867 über den Flüela und 1878 wurde der Lukmanier erschlossen, im Winter jeweils mit Schlittenposten.

Das offizielle illustrierte Posthandbuch aus dem Jahr 1892 gibt in mehrseitigen Ausführungen mit

<b>Oberalp-Route</b>	Chur–Göschenen
<i>Pferdewechsel:</i>	Reichenau, Flims, Ilanz, Truns, Disentis, Tschamutt und Andermatt
<i>Restaurationshalte:</i>	Ilanz und Disentis
<b>Lukmanier-Route</b>	Disentis–Biasca
<i>Pferdewechsel:</i>	Sta. Maria (Lukmanier) und Olivone
<i>Restaurationshalt:</i>	Olivone
<b>St. Bernhardin-Route</b>	Bellinzona–Splügen
<i>Pferdewechsel:</i>	Cama, Mesocco, St. Bernhardin u. Hinterrhein
<i>Restaurationshalt:</i>	St. Bernhardin
<b>Splügen-Route</b>	Chur–Chiavenna
<i>Pferdewechsel:</i>	Reichenau, Thusis, Andeer, Splügen u. Campodolcino
<i>Restaurationshalt:</i>	Splügen
<b>Julier-Route</b>	Chur–Lenz–Mühlen–Samaden
<i>Pferdewechsel:</i>	Churwalden, Tiefenkastel, Mühlen u. Silvaplana
<i>Restaurationshalte:</i>	Tiefenkastel und Mühlen
<b>Schyn-Route</b>	Thusis–Tiefenkastel
<b>Albula-Route</b>	Chur–Lenz–Albula–Samaden–St. Moritz/Pontresina
<i>Pferdewechsel:</i>	Churwalden, Lenz, Bergün und Ponte
<i>Restaurationshalte:</i>	Lenz und Bergün

<b>Schanfigg-Arosa-Rte.</b>	Chur–Langwies–Arosa
<i>Pferdewechsel:</i>	Langwies
<b>Landwasser-Route</b>	Chur–Lenz–(Tiefenkastel)–Wiesen–Davos
<i>Pferdewechsel:</i>	Churwalden, Lenz (Alvaneu Bad) und Wiesen
<i>Restaurationshalte:</i>	Lenz (Alvaneu Bad)
<b>Flüela-Route</b>	Davos–Schuls
<i>Pferdewechsel:</i>	Süs
<b>Maloja-Engadin-Rte.</b>	Chiavenna–Samaden–Schuls–Nauders–Landeck
<i>Pferdewechsel:</i>	Vicosoprano, Silvaplana/Zuoz, Süs/Nauders, Pfunds, Ried
<i>Restaurationshalte:</i>	Vicosoprano/Nauders
<b>Ofen-Route</b>	Zernez–Münster
<i>Pferdewechsel:</i>	auf dem Ofenberg
<i>Restaurationshalt:</i>	auf dem Ofenberg
<b>Bernina-Stelvio-Rte.</b>	Samaden–Poschiavo–Tirano/–Bormio–Mals
<i>Pferdewechsel:</i>	La Rösa, Poschiavo
<i>Restaurationshalt:</i>	La Rösa oder Poschiavo

(Quelle: Postautohandbuch 1892)

Entlang der Alpenrouten entstanden immer mehr Herbergen. Noch heute zeugen die «Posthotels» von diesen vergangenen Zeiten.



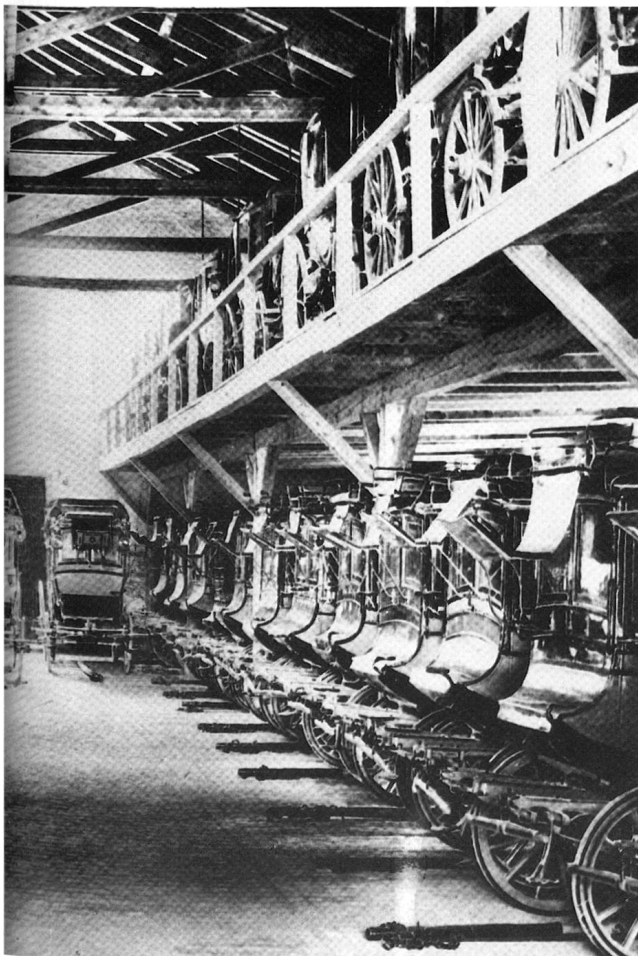
Hotel Post Viamala in Thusis aus der Zeit der Pferdepost. Im Bild mit Postauto um 1965, heute Viamala-Zentrum mit Postautostation. Ein entsprechendes Foto von 1900 findet sich in: Dal Negro, Post, 155. (Quelle: Archiv Postautodienst Chur)

zahlreichen Illustrationen und Kartenausschnitten Auskunft zu jeder der Routen. Es finden sich darin Angaben über Anzahl Kurse, Fahrpläne und Anschlussverbindungen, die Art der eingesetzten Wagen und Beiwagen, die Platzpreise, die Orte des Pferdewechsels und Restaurationshalte etc. Auch enthält es genaue Beschreibungen der befahrenen Routen und Ausflugsmöglichkeiten sowie interessante historische Hinweise.

Während nahezu eines ganzen Jahrhunderts beherrschten die Postkutschen den Verkehr über die Alpenpässe. Weitere Postpferde- und Botenkurse, die auf Nebenachsen zirkulierten, dienten mehr innerbündnerischen Transportbedürfnissen. Sie sind im Buchband «Die Pferdepost in Graubünden» von Joos Gartmann in einer Liste aufgeführt und einzelne mit Text und Bild dokumentiert.



Achtplätziger Coupé-Landauer vor der Abfahrt in Chur nach Samedan um 1895. (Quelle: Wyss, Post, 234/235)



In der Postwagen-Remise in Chur,  
Ecke Fontanaweg/Engadinstrasse um 1884.  
(Quelle: Wyss, Post, 226/227)



## Bahn und Postauto verdrängen die Pferde

Mit der Eröffnung der Brennerbahn, besonders aber der Gotthardbahn im Jahre 1882, verlagerte sich der Transitverkehr immer mehr auf diese leistungsfähigeren Transportmittel. Sie entzogen damit dem Transporthandel in Graubünden die wirtschaftliche Basis. Viele Bündner verliessen ihre engere Heimat, um in fremden Ländern Verdienstmöglichkeiten zu suchen. Damit ging eine glorreiche Zeit im bündnerischen Transitverkehr zu Ende.

Im Unterschied zu den meisten anderen Kantonen änderte sich für die Post in Graubünden bezüglich der Verkehrserschliessung in Graubünden vorerst nur wenig, denn die in den Jahren 1858 bzw. 1859 eröffneten Eisenbahnlinien Rheineck–Chur und Zürich–Chur fanden in der Bündner Hauptstadt ihre Endstation. Erst mit der etappenweisen Entstehung der Rhätischen Bahn (1889 bis 1914) und weiterer Privatbahnen verloren bisher stark frequentierte Postkutschenrouten ihre Existenzgrundlage. In den bahnlosen Haupt- und Seitentälern hingegen sowie in der Erschliessung von Bergdörfern behielt die Post ihre Aufgabe. Die Alpenposten erfreuten sich dank der Touristen weiterhin über starke Frequenzen.

## Das Postauto hält Einzug in Graubünden

Im Jahr 1919 verkehrte erstmals ein Postauto auf Bündner Strassen. Mit dieser Fahrt zwischen Reichenau und Flims, zusammen mit der Auto-

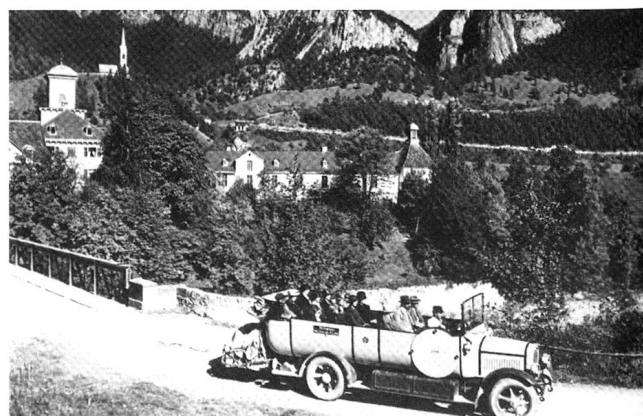
post Brig–Simplon–Gondo, wurde eine neue Ära eingeläutet. Es waren die ersten Postautolinien im Alpengebiet. Der Einzug des Postautos, anstelle der Pferdeposten, war auch in Graubünden nicht mehr aufzuhalten. Im Buchband von Joos Gartmann sind die Daten der Inbetriebnahme im Detail aufgeführt, allein in den Jahren 1919–1939 wurden rund 45 Strecken auf das leistungsfähigere Postauto umgerüstet oder neue Strecken in Betrieb genommen. Auch nach Kriegsende im 1945 ging es im gleichen Rhythmus weiter.

Eine im Rückblick romantisch anmutende Zeit nahm ihr Ende. Diese Umstellungen gingen aber nicht ohne Schwierigkeiten ab, wie es in der Broschüre 100 Jahre Alpenpost heisst (S. 47): «Die Pferdehalter fürchteten für ihren Verdienst, die Landsleute für ihr Vieh, die Behörden für ihre Strassen, alle zusammen aber für ihre Sicherheit». Der Widerstand gegen die Zulassung des Autoverkehrs war gross. Erst nach verschiedenen erfolglosen Anläufen und nach erbittert geführtem Abstimmungskampf im Jahr 1925 gewährte das Volk dem privaten Autoverkehr freie Fahrt. Damit wurde das Tor für eine damals ungeahnte weitere Entwicklung geöffnet.

Die immer besser ausgebauten Alpen- und Zufahrtsstrassen verschafften dem Automobil immer besseren Zugang zu den Tälern und über die Pässe, was dem Fremdenverkehr zusätzlichen Auftrieb verschaffte. Davon profitierte auch der Postautodienst bzw. die Reisepost, wie sie damals und noch längere Zeit hiess. Der Alpen-

### Entstehung der Rhätischen Bahn

1889–90	Landquart–Klosters–Davos
1896	Landquart–Thusis
1903–04	Thusis–Celerina–St. Moritz
1903	Reichenau–Ilanz
1907	Bellinzona–Mesocco
1908	Samaden–Pontresina
1908–10	St. Moritz–Tirano
1909	Davos–Filisur
1912	Ilanz–Disentis
1913	Bever–Schuls
1914	Chur–Arosa
1914	Disentis–Oberalp–(Andermatt)



Kurswagen auf der Fahrt Flims – Reichenau, links Schloss Reichenau, hinten links Kirche Tamins. (Quelle: Gartmann, Postauto, 26)



betrieb wurde nach und nach aus dem schweren Defizitgeschäft der Pferdeposten zu einer Einnahmequelle.

## Die Alpenposten

Im Jahr 1921 wurden die Alpenposten mit den Passlinien über den Grimsel, die Furka, den Oberalp und den San Bernardino eingeläutet. Damit begann eine eigentliche Blütezeit im Reise-postdienst.

Auch für Graubünden waren sie für die touristische Entwicklung von Bedeutung. Im Jahre 1922 folgten die Linien über den St. Gotthard, den Klausen, von St. Moritz über den Maloja nach Castasegna, von Zernez über den Ofenpass nach Münster (Müstair) und von Schuls nach Pfunds ins Tirol. Ein Jahr später wurde der Julierpass



Bild oben r.: Achtplätziger Citroën-Kégresse mit Raupenantrieb im Kursdienst am Ofenpass 1929. (Quelle: Bretscher, Postkutsche, 143)



Bild Mitte r.: Postauto mit Panoramadach bei Capolago Maloja mit Piz Lagreve 1926. (Foto Albert Steiner, St. Moritz; Quelle: Archiv Postautodienst Chur)

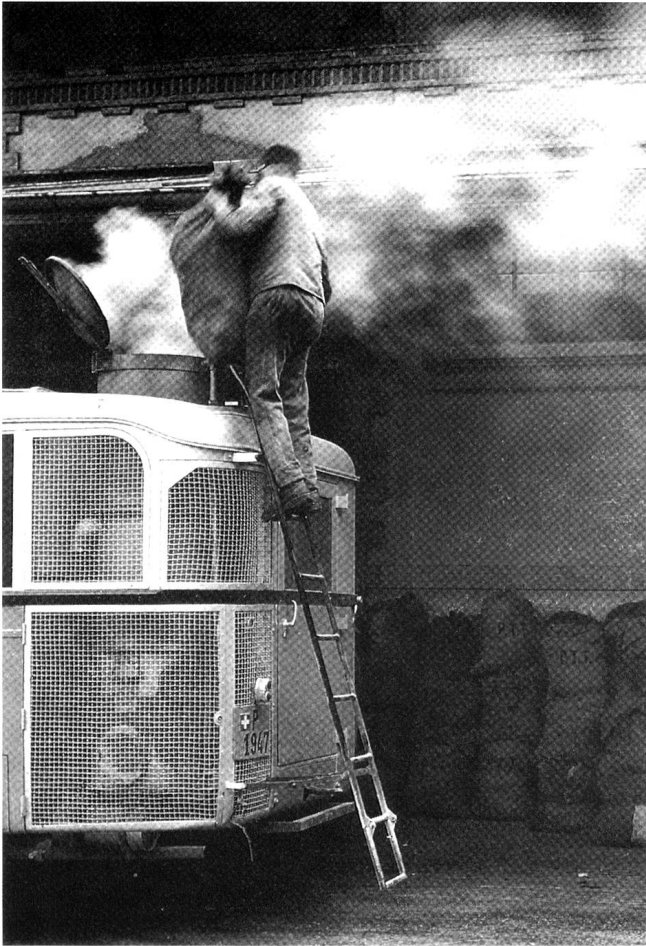
**SCHWEIZERISCHE ALPENPOSTEN**

**SBB** Automobilkurse über die Bergpässe: **SBB**

**SIMPLON, GRIMSEL, FURKA, OBERALP, GOTTHARD, KLAUSEN, LUKMANIER, BERNHARDIN, SPLÜGEN, MALOJA, OFEN (Nationalpark)**

Werbe-Plakat aus dem Jahr 1921. (Quelle: Gartmann, Postauto, 37)

mit dem Postauto befahren. Immer mehr Bergtäler und Talschaften wurden so auch touristisch erschlossen und das seit 1923 im Gebrauch stehende Dreiklanghorn in immer mehr Regionen gehört. Vier Jahre später (1927) wurden viele Gebirgsstrassen zu Bergpoststrassen erklärt, auf denen das Postauto Vortritt genoss bzw. beim Kreuzen bergseits ausweichen konnte.



Holzvergaser beim Aufladen 1942. (Quelle: 75 Jahre Postauto, 57)

Die Alpenposten erfreuten sich grosser Beliebtheit. Bildermäppchen, Routenkarten und kunstvolle Plakate sorgten für gute Werbung. Im Jahr 1925 wurde auf der Strecke Chur–Lenzerheide erstmals der Winterbetrieb erprobt. Sieben Wagen mit Raupenantrieb waren im Einsatz, zwei davon als Zugsfahrzeug für Schneepflüge.

Immer grössere und leistungsfähigere Busse kamen auf den Markt. Dank den gut ausgerüsteten Postgaragen und den gut ausgebildeten Wagenführer-Mechanikern, die besonders in der Zwischensaison in den Werkstätten zum Einsatz kamen und sich dadurch auf dem letzten Stand der technischen Entwicklung hielten, waren Unterhalt und Zustand der Fahrzeuge bestens gewährleistet. Es entwickelte sich beim Automobilpersonal aller Bereiche und Stufen ein Korpsgeist, der sich auch im Verhalten gegenüber der Kundschaft positiv auswirkte. Man war stolz, dem Team anzugehören. Zu Beginn der Dreissigerjahre ver-

kehrten Postautos auf den zwischenstaatlichen Linien nach Chiavenna und nach Bozen. Im Jahr 1936 wurde die Linie St. Moritz–Lugano und im Jahr 1937 die Linie St. Moritz–München eröffnet.

### Unterbruch während des Krieges

Während des Krieges (1939–45) mussten die grenzüberschreitenden Linien allerdings wieder eingestellt werden. Wegen Treibstoffmangel geschah dies im Jahr 1941 auch auf vielen anderen Autolinien oder, es wurde wieder auf Pferdepostbetrieb umgestellt. Auch kamen Saurer-Fahrzeuge mit Holzgaswagen zum Einsatz.

18 PTT-Transportkolonnen von Postautos und Postchauffeuren standen 1939 bei der Mobilmachung der Armee zur Verfügung. Ihre Fahrzeuge wurden technisch für den Verwundeteneinsatz mit Bahren hergerichtet.

### Wiederaufnahme des Betriebes

Nach 1945 nahmen die Alpenposten ihren erfolgreichen Betrieb wieder auf. Immer mehr Routen wurden im Linienbetrieb gefahren oder als regelmässige Ausflugsfahrten ausgeschrieben. Diese Fahrten konnten den Gästen Landschaften und das Leben der Bevölkerung auch ausserhalb der Fremdenverkehrsorte vermitteln. Zahlreiche Berichte erinnern an die Begeisterung, die diese Fahrten auslösten. Bewundert wurden auch die Wagenführer (Postautochauffeure) ob ihrer Fahrkunst. Entsprechend beliebt und gefragt war ihr Beruf.

Die Ausflugsfahrten der Reisepost, die von allen grösseren Kursgruppem angeboten wurden, waren gefragt und finanziell ein willkommener Ausgleich zu den ganzjährig angebotenen Verbindungen in die schwach besiedelten Talschaften und Bergdörfer.

Mit der Eröffnung des San Bernhardin-Strassentunnels im Jahr 1967 konnte eine ganzjährige Schnellverbindung zwischen Chur und Bellinzona geschaffen werden. Bei der Aufhebung der Bahn-



Erschwerte Durchfahrt nach Erdrutsch zwischen Fuldera und Valchava im Münstertal in den Sommermonaten 1946 (oben l.). Erdrutsch (la boda) in Fuldera Daint (l., oben r. u. unten). Lilly Bardill erzählt von jener «Boda», welche ins Haus von Josef Freiburger (s. oben r.) ofengrosse Steine schob. Im Sommer 1946 haben sich laut den Meldungen der damaligen Tageszeitungen mehrfach schwere Gewitter mit Unwetterschäden ereignet, so beispielsweise am 1. Juli 1946 im Sertig. (Quelle: Privates Fotoalbum von Karl Gächter, 1912–2003, ehemaliger Wagenführer-Mechaniker; Gespräch von P. M. mit L. Bardill, 7.9.2008)







Postauto in der Via Mala 1960er Jahre. (Foto Vonow, Chur; Quelle: Archiv Postautodienst Chur)



Mit dem Postauto zum Wanderweg, Haltestelle Il Fuorn (am Ofenpass). (Archiv Postautodienst Chur)

In Juf auf 2133 m ü. M., der ganzjährig bewohnten Siedlung. (Foto Engesser; Quelle: Archiv Postautodienst Chur)



Gedränge beim Pferdewechsel der Splügen- und St. Bernhardinpost in Andeer um 1900 und 70 Jahre später bei den Postautos anlässlich des Engadiner Skimarathons. (Quelle: Archiv Postautodienst Chur)





linie zwische Bellinzona und Mesocco im Jahr 1972 übernahm der Postautodienst anstelle der Bahn diese Talverbindung.

### **Erschliessung der Täler und der Fläche**

Mit der Umstellung der vielen Zufahrtslinien auf den motorisierten Postautobetrieb rückten viele Dörfer in die besser Reichweite für Wanderer und umgekehrt waren die nächstgelegenen Marktflecken für ihre Bewohner besser erreichbar. Solange das Privatauto noch nicht zum selbstverständlichen Alltags-Vehikel gehörte, konnten auch diese Postautolinien ihr finanzielles Gleichgewicht einigermassen halten. Das Wiederaufleben des Fremdenverkehrs gaben den initiativen Verantwortlichen der einzelnen Aufsichtspoststellen im Reisepostdienst die Möglichkeit, sich diesen Bedürfnisse anzunehmen und entsprechende Angebote zu kreieren.

1972 verkehrte der erste Sportbus auf der Lenzerheide und im Folgejahr 1973 läutete die Geburtsstunde für den Oberengadiner Sportbus ein. Mit dem erstmals durchgeführten Engadiner Ski-Marathon konnten die damaligen Verantwortlichen den Beweis ablegen, dass sie in der Lage sind, auch den Transport für einen solchen Grossanlass zu meistern.

### **Quellen und Literatur**

- Archiv Postautodienst Chur.  
Fotoalbum von Karl Gächter mit Fotos von 1932–1947; in Pb. seiner Söhne Leo Gächter, Moosseedorf, und Markus Gächter, Abtwil.  
Privatarchiv Andreas Melchior: Die Darstellungen aus der Zeit meiner Amtstätigkeit als Postdirektor (1977–1992) stützen sich auf entsprechende Studien, Planungen und Akten dieser Zeit.  
Schweiz. Alpenpässe und das Postwesen im Gebirge, offizielles illustriertes Posthandbuch. Hrsg. Schweiz. Postverwaltung. Bern 1892.  
Bretscher, Ulrich: Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost. Schaffhausen: Meier 1982.  
Dal Negro, Francesco: Post-Hotel, Viganello-Lugano: Nuova Edizione Trelingue 1986.  
Eidg. Post und Telegraphenverwaltung: Hundert Jahre Schweiz. Alpenposten. Genf: Verlag «Die Kunst in der Schweiz» 1932.  
Fünfundsiebzig (75) Jahre Postauto. 1906–1981. Hrsg. von der Generaldirektion PTT, Automobilabteilung. O. O., o. J.  
Gartmann, Joos: Das Postauto in Graubünden. Disentis: Desertina 1984.  
Gartmann, Joos: Die Pferdepost in Graubünden. Disentis: Desertina 1985.  
Lenggenhager, Jakob: Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens. Thusis 1911.  
Minsch, Hans: Das Talglicht, Verkehrsgeschichte Graubündens etc. Chur: Bischofberger 1980.  
Wyss, Arthur: Die Post in der Schweiz. Ihre Geschichte durch 2000 Jahre. Bern, Stuttgart: Hallwag 1987.