

<b>Zeitschrift:</b>	Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landeskunde und Baukultur
<b>Herausgeber:</b>	Verein für Bündner Kulturforschung
<b>Band:</b>	- (2022)
<b>Heft:</b>	1
<b>Artikel:</b>	Ein Lohnkutscher des Fin de Siècle : Emanuel Schmid von Surrein-Sumvitg und sein berühmtester Fahrgast
<b>Autor:</b>	Egloff, Peter
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-976571">https://doi.org/10.5169/seals-976571</a>

### 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:** 11.01.2026

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

**Peter Egloff**

## Ein Lohnkutscher des Fin de Siècle

Emanuel Schmid von Surrein-Sumvitg  
und sein berühmtester Fahrgast

*Kutscher Emmanuel Schmidt hat uns von Meran über den Stelvio und Bernina nach St. Moritz gut und sicher gefahren, es ist mit Freude, dass wir ihn empfehlen an Jedermann, der in Gebirgen reisen will.*

*Drei Fräulein Petersen aus Kopenhagen – Dänemark  
d. 8ten September 1881.*

*Mr. and Mrs. Eady have great pleasure in speaking in the highest terms of Emanuel Schmidt who has driven them from Campfèr to Landeck over the Bernina, Stelvio & Finstermuntz Passes in six days, one of which, Sunday, was spent at Bormio. – He is a very careful driver & very kind to his horses – very respectful & intelligent. His choice of hotels can always be relied on – His carriage and horses are excellent.*

*Landeck, 31 August 1887*

*Thomas William Eady*

*Emily Susan Eady*

*Wenn man Siebenmal mit einem demselben Kutscher gefahren ist, braucht man nicht zu sagen, dass man in Jeder hinsicht zufrieden ist und unterschreiben wir gerne was Prof. Dr. Röntgen am 25 Sept 90 von Em. Schmidt gesagt hat.*

*Klosters, September 1893*

*F. Diamant u Frau*

*Petten (Holland)*

Vor mir liegt ein Büchlein, fast quadratisch und so klein, dass es bequem in eine Kitteltasche passt. Der graubraune Einband mit dem abgewetzten Lederrücken und den bestossenen Ecken ist nicht beschriftet, und erst die aufgeschlagene Titelseite verrät:

*Lohnkutscher-Tarif*

*CHUR 1879.<sup>1</sup>*



Emanuel Schmid (1854–1924).  
Portraitfoto des Studios  
F. Montanus, Chur. (Deutsches  
Röntgen-Museum, Remscheid)

Nebst detaillierten Tariftabellen für die verschiedenen Fahrstrecken im Kanton Graubünden und zu angrenzenden Destinationen umfasst das unscheinbare Bändchen 160 unbedruckte Seiten, von denen gut die Hälfte handschriftliche Empfehlungen enthält für den Kutscher Emanuel Schmid.

Dieser Emanuel Schmid ist mein Grossvater mütterlicherseits. Von ihm wurde berichtet, er habe im Veltlin jeden Weinkeller gekannt und auf der ganzen Strecke zwischen Tirano und seinem Dorf Surrein jeden Hotelier und Gastwirt, «en Valtellina mintga tschaler e silla lingia da Tirano a Surrein mintga hotelier ed ustier.»<sup>2</sup> Ein solcher Satz liesse sich leicht miss verstehen, und darum beeile ich mich anzufügen, dass Emanuel Schmid nach allen mir vorliegenden Informationen das genaue Gegen teil eines Hallodri war, nämlich ein Mann von äusserst solider Lebensführung und sittlichem Ernst und ein treubesorgter Gatte und Familienvater. Er lebte von 1854 bis 1924, und jene so zugesagen enzyklopädische Kenntnis von Weinkellern und Gast stätten im Alpenraum war nicht mehr und nicht weniger als das Know-how, die Grundlage für die beiden Gewerbe, denen er bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs zur Hauptsache oblag. Im Sommer war er Lohnkutscher, im Winter importierte und verkaufte er Weine aus dem Veltlin. Weine, die so reell gewesen seien wie der Händler selbst, «reals sco il marcadont sez.»<sup>3</sup> Aber sauer verdient sei dieses Geld gewesen, und oft habe Emanuel Schmid erzählt von den gefährlichen Winterreisen über den Berninapass, mit schwer beladenen Pferdeschlitten im dichten Schneetreiben bedrohliche Lawinenzüge querend und dem Weissen Tod verschiedentlich nur knapp von der Schippe springend. Angenehmer habe sich da jeweils der Sommer angelassen, wenn es galt, mit seiner Landauer-Kutsche vornehme Herrschaften durch die Täler und über die Pässe von Graubünden und weiter in die Innerschweiz, ins Wallis, ins Tessin, nach Italien oder hinaus ins Tirol und nach Bayern zu führen.

---

Im 19. Jahrhundert entdeckten die gesellschaftlichen Eliten Europas und der USA die Reize der Alpenwelt. Sie begeisterten sich für firnbedeckte Gipfel, rauschende Wasserfälle und unberührte wilde Natur. Was auch zu verstehen ist als eine frühe Reaktion auf die ökologischen Fatalitäten der Industrialisierung: In prickelnder Champagnerluft liessen sich die rauchenden Fabrikschloten und verschmutzten Flüsse der Niederungen vergessen. Das elegante Leben auf den Boulevards, in den Cafés und Salons der Metropolen verlagerte sich also temporär, vorerst

vor allem im Sommer, in die zum «Playground of Europe» nobilitierten Alpen, in die Hotels der angesagten, rasch wachsenden Destinationen. Anfänglich war diese Art der Sommerfrische den Angehörigen einer sehr schmalen Oberschicht vorbehalten, welche oft auch «mit Bedienung» reisten. In der zweiten Jahrhunderthälfte wurden die Touristinnen und Touristen aber zusehends zahlreicher, obschon es Ferien im arbeitsrechtlichen Sinn noch nicht gab. Ab 1858 war Chur von Norden her mit der Bahn erschlossen. Die wichtigen Bündner Pässe waren in rascher Folge ausgebaut worden, und während die Kutschen der eidgenössischen Post im Mittelland parallel zum fortschreitenden Eisenbahnbau verschwanden, erlebten sie im schweizerischen Alpenraum eine Blütezeit.<sup>4</sup>

Auf allen wichtigen Strecken gab es in regelmässigen Abständen Postpferdehaltereiien, wo die ermüdeten Gespanne gegen frische, getränkte und gefütterte Tiere ausgetauscht wurden.<sup>5</sup> So konnten die Reisezeiten massgeblich verkürzt werden. Aber die Postkurse verkehrten auch in der Dunkelheit, und je nach Sitzplatz war die Aussicht ohnehin beschränkt. Zudem zwang die Postkutsche während vieler Tages- und Nachtstunden zu enger Tuchfühlung mit Hinz und Kunz und war auch darum nicht nach jedermanns Geschmack. Wem solch zusammen gewürfelte Reisegesellschaften zu wenig «honett» erschienen, wer «von Familie» war, über eine gefüllte Börse verfügte, seine Reisepläne selber bestimmen wollte, in umfassendem Sinn Herr seiner Zeit war und das vertiefte Erlebnis der Gebirgswelt suchte, der reiste als «Kutschenprivatier»<sup>6</sup> mit Stil. Und das hiess: langsam.

Engagiert wurde dafür ein Lohnkutscher mit eigenem Gefährt und Gespann. Lohnkutschern war der Pferdewechsel «en route» aufgrund des Postregals verwehrt, womit sich der Staatsbetrieb hinsichtlich Reisegeschwindigkeit einen Konkurrenzvorteil vorbehielt.<sup>7</sup> Mit dem Lohnkutscher entsprachen Rhythmus der Reise und zurückgelegte Tagesdistanzen der langfristigen Leistungsfähigkeit der Pferde. Diese kontemplativ-geniesserische, exklusive Art von Langsamverkehr war der sommerliche Broterwerb meines Grossvaters, und sein abgenutztes Tarif- und Empfehlungsbüchlein ermöglicht einen genuinen Blick auf die Belle Époque und den Alpentourismus einer Elite von Berühmten, Reichen und Schönen, für welche der US-amerikanische Ökonom und Soziologe Thorstein Veblen 1899 in einem Schlüsselwerk der Soziologie den Begriff der «Leisure Class» geprägt hat.<sup>8</sup>

Von 1880 bis 1906 finden sich im Schmid'schen Tarif- und Empfehlungsbüchlein 91 Einträge, in denen sich Fahrgäste mehr oder minder ausführlich und stets lobend über Kutscher, Wagen und Gespann äussern. Die Tariftabellen wiederum führen eindrücklich vor Augen, dass diese Art der Fortbewegung für die allermeisten Zeitgenossen buchstäblich unbezahlt war. So kostete gemäss Churer Tarif 1879 zum Beispiel die Reise von Chur nach St. Moritz für bis zu vier Personen im zweispänigen Landauer via Julier 120 Franken zuzüglich 10 Prozent

**Route St. Gotthard.**

Von <b>Andermatt</b> oder <b>Hospenthal</b>	Fr.	Zwei-spänner.	Drei-spänner.	Vier-spänner.
nach Airolo . . . . .	50	80	100	
" Faido . . . . .	70	100	130	
" Bellinzona . . . . .	130	180	220	
" Magadino . . . . .	150	200	250	
" Lugano . . . . .	170	220	280	
" Como . . . . .	200	300	400	

**Route Davos.**

Von <b>Chur</b> nach :	Fr.	Ein-spänner.	Zwei-spänner.	Drei-spänner.	Vier-spänner.
Zizers . . . . .	8	15	—	—	—
Landquart . . . . .	10	20	—	—	—
Maienfeld . . . . .	15	25	—	—	—
Ragaz . . . . .	15	25	—	—	—
Grüsch . . . . .	15	25	—	—	—
Seewis . . . . .	18	35	—	—	—
Schiens . . . . .	18	35	45	60	
Jenatz . . . . .	20	50	60	75	
Dorf Fideris . . . . .	24	55	70	90	
Küblis . . . . .	25	55	70	90	
Klosters . . . . .	40	70	100	130	
Davos . . . . .	55	90	150	200	
Samaden . . . . .	95	160	220	270	
St. Moritz . . . . .	100	170	235	290	
Tarasp . . . . .	95	160	220	270	

Trinkgeld. Hinzu kam eine Übernachtung unterwegs. Sie war notwendig, weil die Fahrt, anders als mit der Postkutsche, in einem Tag ohne Pferdewechsel nicht zu schaffen war. Zum Vergleich: Die 132 Franken entsprachen einem Viertel des Jahresgehalts eines patentierten Bündner Volksschullehrers (bei jährlich 24 Schulwochen).<sup>9</sup> Der Taglohn eines kantonalen Wegmachers betrug zwischen 2.10 und 3 Franken. Und selbst der Direktor der Bündner Standeskanzlei hätte für diese gut anderthalbtägige Reise mehr als ein halbes Monatsgehalt hinblättern müssen.<sup>10</sup>

---

Bei allen Investitionen und Unkosten, welche die selbständige Lohnkutscherei auch mit sich brachte: Emanuel Schmid bewegte sich in einem höchst interessanten Geschäftsfeld! Unproblematisch war dieses Geschäftsfeld aber durchaus nicht, und zwar am allerwenigsten in Graubünden. Rasch hatten sich die dicken Börsen der internationalen Gäste im Alpenraum herumgesprochen. Konkurrenz und Gedränge um die solvante Kundenschaft waren heftig und die dabei herrschenden Praktiken rüde. Früh erkannte die Berner Regierung einen Regelungsbedarf und erliess 1856 ein erstes Kutscherreglement für das Berner Oberland. Es ging darum, die Sicherheit der transportierten Gäste zu gewährleisten, sie vor Belästigungen und betrügerischen Praktiken zu schützen und damit den guten Ruf der Region als Reiseziel zu wahren. Auch die Regierungen anderer Gebirgskantone mit touristischem Verkehrsaufkommen zogen mit Kutscherverordnungen nach. Das revidierte Berner Reglement von 1885 für die Kutscher des Berner Oberlands verlangte unter anderem einen guten Leumund, eine alljährlich zu erneuernde Konzession, die Hinterlegung einer Garantiesumme, Einhaltung der festgelegten Tarife, Kennzeichnung der Fuhrwerke. Es sanktionierte aufdringliches Anwerben von Kunden und Kundinnen und die Verwendung schlechter Fuhrwerke und Pferde, definierte Maximallasten und postulierte das Recht des Fahrgastes zur Ausfertigung eines Zeugnisses und des Kutschers zur Einforderung eines solchen.<sup>11</sup>

---

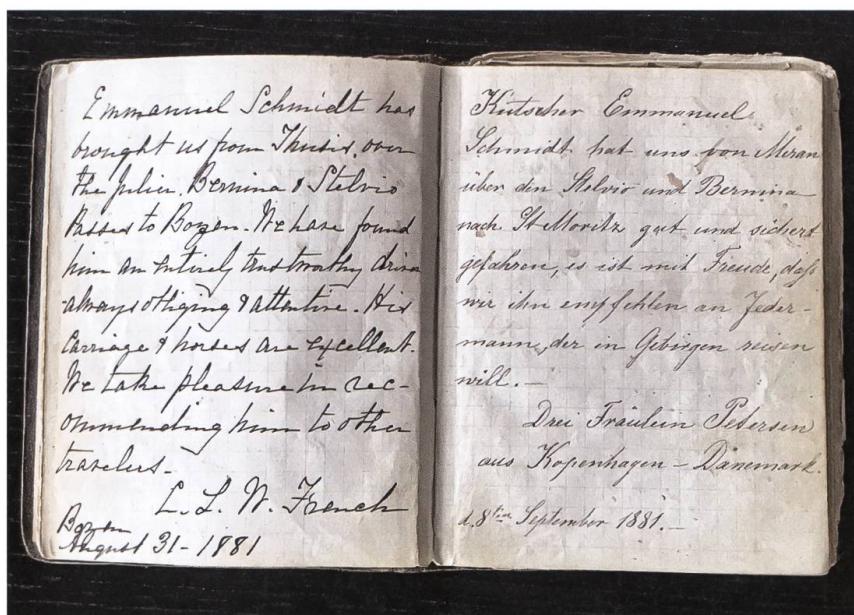
Nichts davon in Graubünden, dem Kanton mit der sakrosankten Gemeindeautonomie. Zwischen 1873 und 1895 versanden hier sämtliche Bestrebungen, das private Kutschereigewerbe auf Kantonsebene in geordnete Bahnen zu lenken und «grösste Sicherheit der Personen mittels Anstellung zuverlässiger

Kutscher und Ausübung einer Controlle über Tauglichkeit der Pferde, über Geschirr und Bespannung» sowie durch den «Schutz der Reisenden vor lästiger Zudringlichkeit der Kutscher, vor Prellerei und Übervortheilung» zu gewährleisten.<sup>12</sup> Ende November 1894 ist es der Lohnkutscherverband selbst, der sich mit einem Schreiben an die Kantonsregierung wendet und «zum Wohle des Landes überhaupt und sodann auch speziell im Interesse des Lohnkutscherberufes» eine «kantonale Verordnung für den Fremdenverkehr» für dringlich erachtet: «Wir wissen sehr wohl, dass durch eine kantonale Verordnung nicht allen Übelständen, die sich bei der Besorgung des Fremdenverkehrs zeigen, mit einem Schlag abgeholfen wird. Aber wir sind überzeugt, dass eine solche Verordnung den Anfang dazu macht und jene Uebelstände mildern und nach und nach wenigstens theilweise beseitigen wird.»<sup>13</sup> Auch diese Initiative erlahmt nach einem Vernehmlassungsverfahren so sang- und klanglos wie alle früheren Anläufe. Geblieben ist im Staatsarchiv Graubünden ein hübscher Stoss Akten aus über zwei Jahrzehnten: eingeholte Reglemente anderer Kantone, Unterlagen zur Bildung von Fachkommissionen, Eingaben, Reglementsentrüffe, Vernehmlassungen mit Stellungnahmen von eidgenössischen, kantonalen und Gemeindebehörden und der Entwurf eines amtlichen «Kutscherbuches» mit Ausweischarakter nach Berner Vorbild.<sup>14</sup>

---

Der kantonale Aktenberg hat nicht mal eine Maus geboren –, die Reglementierung der Lohnkutscherei verbleibt in Graubünden in der Verantwortung von Kreisen und Gemeinden. So bestimmt etwa Art. 6 des «Allgemeinen Kutscher-Reglements für den Kreis Oberengadin» von 1890: «Der Kutscher hat sich stets eines höflichen und anständigen Benehmens zu befleissigen und soll sich ganz besonders vor Trunkenheit hüten.»<sup>15</sup> Das Kutscher-Reglement der Gemeinde St. Moritz von 1894 bestimmt, dass «die Belästigung der Reisenden, sei es durch Rufen, Hinduzdrängen, Anerbieten von Fahrgelegenheit» strengstens gebusst werden soll und verspricht die Hälfte der Busse dem Anzeigerstatter. Kutscher müssen «des Fahrens kundige, zuverlässige und gut beleumdet Leute sein», für die Fahrten dürfen «nur vertraute und dienstfähige Pferde» benutzt werden und die Droschken müssen «in vollständig brauchbarem Zustande sein».«<sup>16</sup> Vor diesem Hintergrund werden Sinn und Nutzen der Empfehlungsschreiben im Büchlein von Emanuel Schmid unmittelbar einsichtig.

Zu den Fahrpreisen bestimmt Artikel 7 des Oberengadiner Reglements: «Der Kutscher ist verpflichtet, sich genau an den Tarif zu halten, der in derjenigen Ortschaft Geltung hat, in welcher der Accord für die Beförderung der Reisenden abgeschlossen wird. Bezuglich des Trinkgeldes gelten die in den Tarifen aufgenommenen Bestimmungen.» Auch das St. Moritzer Reglement enthält detaillierte Tarifangaben. Ob bei der offenbar starken Konkurrenz unter den Lohnkutschern die Tarife strikt eingehalten wurden, erscheint zumindest fraglich. Bei lokal oder regional tätigen Ausflugs-Kutschern mag dies eher der Fall gewesen sein. Dass aber «Reisekutscher»<sup>17</sup> wie Emanuel Schmid für Fahrten über fünf und mehr Tage und bis weit ins benachbarte Ausland individuelle Preise aushandelten, war wohl gar nicht anders möglich. Belege dafür liegen mir indes keine vor.



Einträge in Emanuel Schmids Tarif- und Empfehlungsbüchlein.  
(Privatbesitz, Montagne-de-Courtelary)

Beim Tarif- und Empfehlungsbüchlein meines Grossvaters handelt es sich also nicht um ein amtliches Dokument. Trotzdem ist es in 26 Jahren weit gereist im Alpenraum. Es bietet unter anderem auch eine kleine Kopfreise durch die Schriftkultur der feinen Leute des späten 19. Jahrhunderts. Nur ein Drittel der Einträge ist mit Bleistift geschrieben – man reiste auch mit Tintenfass! Manches liest sich wie gestochen und gedruckt, imponiert mit Schwung und Schliff und schönen Schnörkeln. Einige Texte sind in Gedichtform abgefasst, von kleinen kalligraphischen Kunstwerken bis zu kindlichen Krakeln – auch von adliger Hand – ist alles da. Hier unterzeichnet eine Baronin, dort

ein Freiherr oder eine Freiin, da fällt ein Fahrgäst aus London durch sein perfektes Deutsch auf oder einer aus Frankfurt am Main, weil er seiner deutschen Eloge eine elegante englische Kurzfassung anfügt.

Offensichtlich ist nur ein Teil der Fahrten durch Zeugnisse dokumentiert, und über die Auswahlkriterien wissen wir nichts. Wenig wahrscheinlich erscheint aber, dass Schmid allfällig unzufriedene Fahrgäste um eine schriftliche Meinungsäusserung gebeten hätte ...<sup>18</sup>

Nur gut die Hälfte der 91 Einträge nennt die nähere Herkunft der Schreiber und – jawohl, der Schreiberinnen: Damenpartien ganz ohne Herrenbegleitung kommen durchaus vor.

Die Empfehlungsschreiben nach Nationalitäten: Deutsches Kaiserreich 45, Vereinigtes Königreich 25, Frankreich 10, Holland 4, USA 3 (alle New York), Dänemark 1. Mit 9 Einträgen ist Berlin die am häufigsten genannte Herkunftsstadt. Und nur drei Schreiben stammen von Schweizer Fahrgästen, eines von einem der damals bekanntesten St. Galler Textilbarone:<sup>19</sup>

*Emanuel Schmidt hat mich und Familie von Chur nach Biasca geführt und spreche ich meine volle Zufriedenheit aus sowohl betreffs Wagen & Pferde als auch dessen Geschick als Kutscher und dessen artiges und freundliches Benehmen.*

Biasca  
31 Aug. 82

L[eopold]. Iklé  
aus St.Gallen

---

Die dokumentierten Fahrten dauerten von einem bis zu 18 Tagen, der Durchschnitt dürfte bei etwa 5 Tagen liegen. Immer wieder wird Schmids «höfliches und leutseliges Wesen» erwähnt. Er sei «neat and careful and pleasant & thoroughly reliable in every respect», bezeugen Mr. and Mrs. H. N. Heinemann aus New York. Einmal, als der Landauer auf dem Oberalppass mitten im August in einen «blinding snowstorm» gerät, wird sein entschiedenes und kompetentes Handeln als quasi überlebenswichtig geschildert. Und Mr. Thomas Turner mit drei Damen aus Irland und Schottland empfiehlt Schmid speziell «to all travellers through dangerous places».

In der häufigen Betonung seiner Intelligenz schwingt Klassendünkel mit, aber der Kontext ist zu berücksichtigen. Kutscher und Fuhrleute standen, wie weiter oben bereits deutlich wurde, nicht im Ruf, über eine sehr differenzierte Sprache oder besonders geschliffene Umgangsformen zu

verfügen oder mit der Abstinenzbewegung zu sympathisieren. Zudem war der Berufsstand in den Anfängen des neuzeitlichen Tierschutzes eine der Hauptzielscheiben der Tierfreundinnen und -freunde: Der «Pferdeschinder» war der prototypische Tierquäler. England hatte als erstes Land 1822 ein Gesetz erlassen, welches insbesondere Pferde, Schafe und Rinder vor Misshandlungen schützen sollte.<sup>20</sup> Nicht von ungefähr hatten also gerade Engländerinnen und Engländer ein Auge für Schmids achtsamen Umgang mit seinen Pferden und für deren Qualitäten – «his horses are strong and yet quiet». Auch als Person muss er das Kutscher-Klischee recht eindrücklich kontrastiert haben. Immerhin zierten Familienwappen und Initialen des Mannes auf dem Bock den Wagenschlag des luxuriösen Landauers. Und schliesslich war er selbst als Spross einer Familie von Landammännern und Söldneroffizieren und als Bruder eines Karriere-Seelenhirten und späteren Bischofs von Chur<sup>21</sup> nach damals gängiger Auffassung auch nicht von schlechten Eltern.

Etliche Empfehlungen betonen, dass man Schmid nicht nur als Kutscher, sondern auch als Reiseführer geschätzt habe. Er sei «un guide parfaitement au courant du pays, voll von interessanter Information, he points out the things of interest en route». Auch seine Wahl der Hotels unterwegs wird als vertrauenswürdig gelobt.<sup>22</sup> 1924 bringt der Nachruf für Emanuel Schmid in der *Gasetta Romontscha* seine Qualitäten als Cicerone auf eine hübsche Kurzformel: «Ses passagiers duvravan negin Bädeker – Seine Passagiere benötigten keinen Baedeker.»<sup>23</sup>

---

Unter den 91 Einträgen dürfte bei intensiverer Recherche wohl allerhand Prominenz jener Jahre zu identifizieren sein. Schmids treuster Fahrgäst war jedoch mit Sicherheit auch sein prominentester: der Träger des 1901 erstmals verliehenen Nobelpreises für Physik. Von ihm finden sich im Schmid'schen Tarif- und Empfehlungsbüchlein gleich drei Autographen.

*Lohnkutscher Em. Schmid hat uns vom 20ten bis zum 25ten Sept. 1890 gefahren und zwar von Pontresina über Martinsbruck nach Landeck, von da nach Innsbruck und dann über Jenbach, Achensee nach Gmund am Tegernsee. Es ist dies die dritte grössere Wagenfahrt, welche wir mit E. Schmid machten und jedesmal waren wir mit Kutscher, Pferden und Wagen ausgezeichnet zufrieden.*

*Wir hoffen noch manche Fahrt mit ihm zu machen und können ihn auf das wärmste empfehlen.  
Tegernsee 25. Sept. 90 Prof. Dr. W. C. Röntgen und Frau aus Würzburg*

Wilhelm Conrad Röntgen wurde 1845 in Lennep, 30 Kilometer östlich von Düsseldorf, als einziges Kind in eine begüterte Tuchfabrikanten-Familie geboren.<sup>24</sup> 1848 zog die Familie nach Appeldorn/Holland. Röntgens Schulkarriere verlief nicht besonders glücklich. Nach Zürich ans Eidgenössische Polytechnikum kam er 1865, weil hier die Möglichkeit bestand, ohne Matura, allein aufgrund einer Aufnahmeprüfung, zu studieren. Auch in seinen Zürcher Anfängen war Röntgen nicht eben das, was man einen Musterstudenten nennen würde. Finanzielle Sorgen hatte er keine, er trieb Rudersport auf dem See, wanderte ausgiebig in den Bergen, kutscherte vierspännig durch die Stadt. Schliesslich aber fasste er Tritt und schloss mit einem Diplom in Maschinenbau ab, dem 1869 an der Universität Zürich ein Doktorat in Physik folgte. Im selben Jahr verlobte sich Röntgen mit Anna Bertha Ludwig (1839–1919), Tochter von Johann Gottfried Ludwig-Gschwend. Der deutsche Vormärz-Revolutionär war 1830 von Göttingen in die Schweiz geflohen, hatte sich in Schwamendingen eingebürgert und eine Schweizerin geheiratet. Ludwig war Wirt im Zürcher Gasthaus «Zum Grünen Glas», das bei Professoren und Studenten beliebt war (und bis heute existiert). Über eine Habilitation in Strassburg und weitere Stationen wurde Röntgen schliesslich 1888 nach Würzburg als Ordinarius

Im September 1890 am Achensee: Das Ehepaar Bertha und Wilhelm Conrad Röntgen auf grosser Fahrt in Emanuel Schmids Landauer. (Deutsches Röntgen-Museum & Wilhelm Conrad Röntgen)



auf den Lehrstuhl für Physik berufen. Dort entdeckte er in der Nacht des 8. November 1895 die nach ihm benannten Strahlen. Das revolutionierte nicht nur die medizinische Diagnostik, sondern führte gleich danach auch zur Entdeckung der Radioaktivität durch Henri Becquerel und Marie und Pierre Curie, was die Physik als Wissenschaft und unser Weltbild grundlegend veränderte.

---

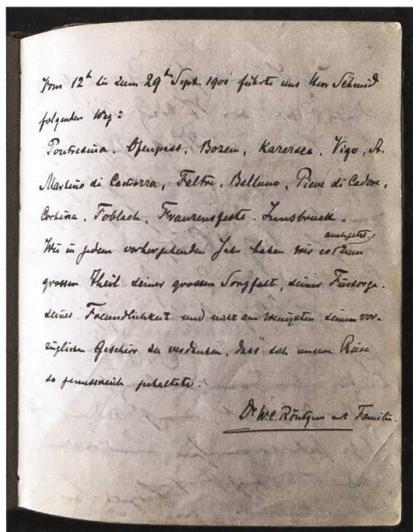
Von 1873 bis 1913 verbrachte das Ehepaar Röntgen fast alljährlich einige Ferienwochen in Pontresina. Der Ort war Sommertreffpunkt einer vorab deutschen Professorenrunde: Mediziner verschiedener Fachrichtungen, Physiker, Zoologen, Botaniker, Philologen. Röntgen war nicht nur leidenschaftlich gerne mit der Kutsche unterwegs, er war auch ein begeisterter und ausdauernder Berggänger. Und noch Jahre nach Eröffnung der Albula-Eisenbahnlinie ins Engadin (1903) reisten Röntgens von Chur, bisweilen auch von Luzern, Lenzerheide, Flims oder anderen Orten aus mit dem Kutscher aus dem Bündner Oberland nach Pontresina und unternahmen mit ihm von dort aus mehrtägige Fahrten. Für 1897 ist in Schmids Fahrtenbuch der erste Teil der Rückreise nach Würzburg dokumentiert.

*Die am 28. Sept. 1890 ausgesprochene Hoffnung ist in Erfüllung gegangen, indem wir seither in jedem Jahr nur mit Herrn Schmid die grossen Touren gefahren sind. Diesmal wünscht Hr. Schmid eine Bescheinigung darüber, dass wir folgende Reise mit ihm vom 13ten bis zum 20. Sept.d.J. gemacht haben. Pontresina, Schuls, Landeck, Zirl, Mittenwald, Partenkirchen, Linderhof, Füssen. Auf Wiedersehen im nächsten Jahr.  
Dr. W.C. Röntgen und Frau.*

---

Emanuel Schmids erste Frau war 1890 nach nur vier Jahren Ehe gestorben. Sein dreijähriges Töchterchen wurde fortan während der langen Abwesenheiten des Vaters von seinen Schwestern betreut. Diese lebten wieder in Surrein, nachdem sie in Deutschland, Frankreich, Spanien und England als Erzieherinnen in grossbürgerlichen und adeligen Häusern tätig gewesen waren. Eine Wiederverheiratung drängte sich also nicht auf.

In diesem Punkt dezidiert anderer Ansicht war offenbar Bertha Röntgen-Ludwig. Ihre Ehe blieb zu ihrem Kummer kinderlos. 1890 nahmen sie und ihr Mann deshalb eine Nichte, Josephine Bertha Ludwig, als Pflegekind zu sich und adoptierten sie später.<sup>25</sup>



Prof. Röntgens Eintrag vom September 1901 in Emanuel Schmids Tarif- und Empfehlungsbüchlein. (Privatbesitz, Montagne-de-Courtelary)

Über die Jahre war das Verhältnis der Familie Röntgen zu ihrem Lohnkutscher ein sehr herzliches und vertrautes geworden.<sup>26</sup> Bertha Röntgens Sinn für familiäre Werte muss sie bewegt haben, während der alljährlich gemeinsam unterwegs verbrachten Zeit den Witwer auf dem Bock behutsam, aber stetig an die Vorzüge ehelicher Zweisamkeit zu erinnern.<sup>27</sup> Im September 1901 war das Ehepaar Röntgen wieder mit Pflegetochter Josephine Bertha im Landauer unterwegs. Mit 18 Tagen ist es die längste aller 91 im Lohnkutscher-Büchlein dokumentierten Reisen. Viel Zeit für der Professorengattin zielstrebiges Wirken ...

*Vom 12ten bis zum 29ten Sept. 1901 führte uns Herr Schmid folgenden Weg: Pontresina, Ofenpass, Bozen, Karersee, Vigo, St. Martino di Castrozza, Feltrè, Belluno, Pieve di Cadore, Cortina, Toblach, Franzensfeste, Innsbruck. Wie in jedem vorhergehenden Jahr haben wir es auch jetzt zum grossen Theil seiner grossen Sorgfalt, seiner Fürsorge, seiner Freundlichkeit und nicht am wenigsten seinem vorzüglichen Geschirr zu verdanken, dass sich unsere Reise so genussreich gestaltete.*

*Dr. W. C. Röntgen und Familie.*

Übers Jahr heiratete der 48-jährige Emanuel Schmid meine Grossmutter, die 13 Jahre jüngere Maria Ursula Schmid aus Surcasti im Lugnez, welche er in Flims kennengelernt hatte, wo sie Gouvernante im Hotel Segnes der Familie Candrian war.<sup>28</sup> (Auch Röntgens pflegten bisweilen für ein, zwei Wochen in Flims abzusteigen).<sup>29</sup> Mit Brief vom 2. April 1902 gratulierte Frau Röntgen zur Verlobung,<sup>30</sup> am 5. April 1904 zur Geburt der ersten Tochter.<sup>31</sup> Weitere fünf Kinder folgten, von denen meine Mutter das zweitjüngste war. To be or not to be: Wir alle kommen fraglos (und ungefragt) als Ergebnisse einer endlosen Verkettung von Zufällen zur Welt.

---

Der letzte Eintrag im Schmid'schen Tarif- und Empfehlungsbüchlein trägt das Datum 28. August 1906 und wurde in Davos von Mr. and Mrs. O. G. Perkins, Wellington College,<sup>32</sup> Berkshire, verfasst: «We should like to recommend him most highly as a thoroughly reliable man.» Emanuel Schmid war auch in den folgenden Jahren noch mit den Röntgens<sup>33</sup> und wohl auch mit anderen Fahrgästen unterwegs. Aber der Kriegsausbruch 1914 stürzte den internationalen und damit auch den Bündner Tourismus in eine tiefe Krise und bedeutete das abrupte Ende



von Schmids Lohnkutscherei wie auch seines Weinhandels mit dem Veltlin. Fortan kümmerte er sich nur noch mit zwei oder drei Knechten um die Landwirtschaft auf dem für damalige Verhältnisse stattlichen Familiengut Bubretsch in Surrein.<sup>34</sup>

Der Landauer hat Pause: Familie Röntgen zu Besuch bei Emanuel Schmid auf dessen Hof Bubretsch in Surrein/Sumvitg. (Deutsches Röntgen-Museum & Wilhelm Conrad Röntgen)

In der Korrespondenz des Ehepaars Röntgen mit Emanuel Schmid zeichnet sich das Ende der Pferdekutschenzeit ab. Der Professor fragte mit Brief vom 21. August 1905, «ob Ihre Pferde noch vor Automobilen scheuen; der Verkehr mit Automobilen hat so stark zugenommen, dass es doch bedenklich wäre, mit nicht ganz sicheren Pferden zu reisen».<sup>35</sup> Seine Gattin doppelte am 8. Juli 1906 nach: «Gerne hätte mein Mann von Ihnen gehört, wie sich Ihre Pferde jetzt gegen Automobile verhalten, ob man ohne Sorgen und Aufregung mit denselben fahren kann.»<sup>36</sup> Die Antwort muss zufriedenstellend ausgefallen sein, denn vom 17. bis 21. August 1906 war man wieder zusammen unterwegs von der Innerschweiz über den Klausen nach Bad Ragaz und weiter nach Pontresina.<sup>37</sup> Die Formulierungen legen nahe, dass es zuvor zu einem offenbar glimpflich abgelaufenen Zwischenfall gekommen war, womöglich ausserhalb Graubündens. Ein scheuendes, durchgehendes Gespann auf einer

schmalen Gebirgsstrasse war eine tödliche Gefahr. Spektakuläre Unfälle dieser Art beschäftigten zu Beginn des Automobilzeitalters die Öffentlichkeit. Schmids Pferde hatten wenig Gelegenheit, sich an motorisierten Verkehr zu gewöhnen. Denn im August 1900 hatte die Bündner Regierung wegen der Gefährdung des Post- und allgemeinen Fahrverkehrs ein vollständiges Automobilverbot auf dem Bündner Strassennetz erlassen.<sup>38</sup> Ganz im Sinne einer Bevölkerungsmehrheit, wie sich zeigen sollte: Ab 1907 wurde die immer wieder verlangte Zulassung des Automobils im Kanton in neun Volksabstimmungen stets deutlich verworfen. Man darf annehmen, dass Emanuel Schmid in der Sache eine klare Meinung gehabt hat. Ironischerweise war es aber ausgerechnet sein Neffe Georg Willi, Jurist und ab 1920 als Bündner Regierungsrat Vorsteher des Justiz-, Polizei- und Sanitätsdepartements, in dessen Zuständigkeit die Zulassungsbestrebungen fielen.<sup>39</sup>

---

Die letzten Abstimmungskämpfe um das Automobil hat Emanuel Schmid nicht mehr erlebt. Er starb, anderthalb Jahre nach Röntgen, am 28. August 1924. Drei Tage später zog sein letztes Pferd, eine prächtige Fuchsstute, den Sarg vom Hof Bubretsch zur Kirche von Surrein.

Im Jahr darauf war der Bündner Souverän schliesslich weichgeklopft und stimmte im zehnten Anlauf der Zulassung des Automobils auf Kantonsgebiet knapp zu.<sup>40</sup> Eine Epoche war zu Ende. Aber noch ein halbes Jahrhundert später erzählte mir ein alter Surreiner Landwirt und Pferdenarr in schwärmerischen Worten von der wunderschönen Fuchsstute, von der «*bellezia fuxa digl Emanuel da Bubretsch*».

---

Der Volkskundler Peter Egloff war u. a. Redaktor bei Schweizer Radio DRS in Basel und Zürich, Programmleiter der Televisiun Rumantscha in Chur und ist heute Rentner und gelegentlicher freier Publizist.

Adresse: Kalkbreitestr. 6, 8003 Zürich.

Eine kürzere Version dieses Beitrags ist in der Zeitschrift *BIANCO – Alpine Lifestyle Magazine* erschienen.

## Anmerkungen

- 1 Das Dokument aus dem Besitz meiner Mutter, Madleina Egloff-Schmid (1911–2006), gehört aktuell Emanuel Schmid-Zwicky, Montagne-de-Courtelary. Ein weiteres Exemplar (für das Jahr 1881, ohne Empfehlungsschreiben) findet sich im Rätischen Museum, Inv.-Nr. 2017/52. Zur Herausgeberschaft vgl. Anm. 13.
- 2 Nekrolog in Gasetta Romontscha vom 4. 9. 1924.
- 3 Wie vorige Anm.
- 4 Dazu allgemein: Simonett, Verkehr, Gewerbe und Industrie; Kessler, Tourismus.
- 5 Balzer, Postpferdehalterei; Schmidt, Postdienst am Albula; Bonjour, Geschichte der schweizerischen Post.
- 6 Zur «standeskonventionellen Sozialabkapselung der Kutschenprivatiers» vgl. Beyrer, Im Coupé, S. 141.
- 7 Schmidt, Postdienst, S. 11. Das Verbot des Pferdewechsels für Lohnkutscher ist auch dem Baedeker «Schweiz nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol» von 1879 auf Seite XXXV einen Hinweis wert.
- 8 Veblen, Theorie der feinen Leute.
- 9 Gesetzessammlung des Kantons Graubünden IV, S. 286–287: Grossratsbeschluss Gehalt Volkschullehrer, Abschied vom 31. Okt. 1873.
- 10 Gesetzessammlung des Kantons Graubünden IV, S. 144ff.: Revidierte Gehaltsliste, Grossratsbeschluss vom 6. Dezember 1878.
- 11 Reglement für die Kutscher des Oberlandes vom 6. Mai 1885, in: Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Bern XXIV, S. 63–71.
- 12 Vernehmlassungsschreiben: «Der Kleine Rath des Kantons Graubünden an den löbl. Vorstand der Gemeinde Chur», 4.1.1884, Stadtarchiv Chur, B II/2.0003.00765.
- Dass die im Schreiben an die Gemeinden angebrochene «Sicherheit der Personen» keineswegs selbstverständlich war, illustriert ein dramatischer Bericht vom Jahr 1900 in der Hauszeitung des renommierten Wellington College. Die Reise von Arosa nach Chur hätte für ein Lehrpersonen-Ehepaar dieser exklusiven Bildungsinstitution der britischen Oberschicht leicht die letzte sein können: «Mr. and Mrs. Maclarens had a wonderful escape on their way back. Coming from Arosa to Chur in a wheeled conveyance, their horse bolted near Castiel, and went straight for the side of the mountain path. The precipice at that particular place is 300 feet deep. Fortunately the traces broke when the carriage itself was half over the small parapet protecting the road. The horse went down the precipice, followed by the driver and by a dog, which was sitting at the moment of the accident between Mr. and Mrs. Maclarens. Mrs. Maclarens was shot into the hood of the carriage and was caught there. Mr. Maclarens was thrown across the carriage, but was secured by his wife as he passed, hanging half over the abyss. The horse was cut to ribands. The driver, by some extraordinary luck, struck the horse just as they both went, and was jerked into a tree, where he stayed. The dog went the whole way down, but, except from some very bad bruises, escaped. The last time there was an accident on the road, the diligence went over at almost exactly the same place, and everyone was killed.» (Courtesy Edward Hutson, Chichester/West Sussex).
- 13 Abschrift (Durchschlag) des Schreibens an den Kleinen Rat vom 25.11.1894, Stadtarchiv Chur, B II/0003.07182, unterzeichnet von Präsident J. Mallepell und Aktuar M. Enderlin. Ich gehe davon aus, dass dieser Lohnkutscherverband Herausgeber des Tarif- und Empfehlungsbüchleins von Emanuel Schmid war, obschon das Dokument selbst ausser der Ortsangabe weder einen Hinweis darauf noch auf eine Mitgliedschaft Schmids enthält.
- 14 StAGR X 10 k 1–4, Lohnkutschereiwesen.
- 15 Allgemeines Kutscher-Reglement für den Kreis Oberengadin, Samaden, 1. Juni 1890.
- 16 Kutscher-Reglement der Gemeinde St. Moritz vom 20. April 1894. Exemplar aus dem Nachlass von Emanuel Schmid, aktuell im Besitz von Emanuel-Schmid-Zwicky, Montagne-de-Courtelary.
- 17 Im Kutscherreglement St. Moritz (wie Anm. 16), S. 7 so bezeichnet.
- 18 Das Berner Kutscherreglement (Anm. 11) bestimmt in Art. 6: «Der Reisende hat das Recht, dem Kutscher über sein Verhalten auf der Reise ein Zeugnis in sein Buch einzuschreiben; ebenso ist der Kutscher berechtigt, vom Reisenden ein Zeugnis zu verlangen.» Art. 8: «Die ab-

- sichtliche Entfernung von Blättern aus dem Buch sowie die Eintragung falscher Zeugnisse oder die eigenmächtige Veränderung von Zeugnissen wird als Fälschung bestraft.»
- 19 Wanner, Iklé.
  - 20 Online: <https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Tierschutz&oldid=214543838>  
(konsultiert am 2. 9. 2021).
  - 21 Gasser, Schmid von Grüneck. Eine pathetisch überhöhte Familiengeschichte bietet Durgiai, Schmid von Grüneck. – Das Adelsprädikat unsicherer Observanz wurde von Emanuel Schmid nicht verwendet.
  - 22 Der Baedeker «Schweiz nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol» von 1879 rät auf Seite XXXV: «Auf der Reise bestimme man selbst die Gasthöfe, wo man übernachten will.» An gleicher Stelle wird auch empfohlen, mit dem Lohnkutscher direkt, «ohne Zwischenleute» zu verhandeln und für längere Reisen einen schriftlichen Vertrag abzuschliessen.
  - 23 Nekrolog in Gasetta Romontscha vom 4. 9. 1924.
  - 24 Zum Folgenden Wieser, Röntgen.
  - 25 Wieser, Röntgen, S. 267; Ritzmann, Röntgen, S. 78.
  - 26 Ritzmann, Röntgen, S. 6 und 68.
  - 27 Mdl. Mitteilung Madleina Egloff-Schmid; Wieser, Röntgen, S. 267.
  - 28 Mdl. Mitteilung Madleina Egloff-Schmid. Maria Ursula Schmid war offenbar ganzjährig angestellt und begleitete die Familie Candrian jeweils auch nach Nizza und Cannes, wo die Wintermonate verbracht wurden.
  - 29 Etwa im August 1899 und August 1904. Ritzmann, Röntgen, S. 134–135 und 145.
  - 30 Brief im Wortlaut bei Ritzmann, Röntgen, S. 140.
  - 31 Brief im Wortlaut bei Ritzmann, Röntgen, S. 144.
  - 32 Vgl. Anm. 12, 2. Absatz.
  - 33 Ritzmann, Röntgen, S. 176 erwähnt eine Heimfahrt im September 1910 mit Aufenthalt in Hohenwangau.
  - 34 Nekrolog in Gasetta Romontscha vom 4. 9. 1924.
  - 35 Brief im Wortlaut bei Ritzmann, Röntgen, S. 155–156.
  - 36 Brief im Wortlaut bei Ritzmann, Röntgen, S. 158.
  - 37 Ritzmann, Röntgen, S. 159.
  - 38 Maissen, Kampf um das Automobil, S. 12–13.
  - 39 Bühler, Willi.
  - 40 11'318 Ja, 10'271 Nein. Maissen, Kampf um das Automobil, S. 105.

## Quellen und Literatur

### Quellen

#### Originalquellen

- Privatbesitz Emanuel Schmid-Zwicky, Montagne-de-Courtelary  
– Lohnkutscher-Tarif CHUR 1879 (Tarif- und Empfehlungsbüchlein Emanuel Schmid, 1880–1906)

Rätisches Museum, Chur

- Inv.-Nr. 2017/52, Lohnkutscher-Tarif, Chur 1881, Chur, Druck von Chr. Senti, 1881.

Staatsarchiv Graubünden, Chur (StAGR)  
– X 10 k 1–4, Lohnkutschereiweisen

Stadtarchiv Chur

- B II/2.0003.00765, Vernehmlassungsschreiben des Kleinen Rates vom 4.1.1884.
- B II/0003.07182, Schreiben des Lohnkutscherverbandes vom 25.11.1894 an die Kantonsregierung.

#### Gedruckte Quellen

Baedeker, Karl, Die Schweiz, nebst den angrenzenden Theilen von Oberitalien, Savoyen und Tirol. Handbuch für Reisende. 18., neu bearbeitete Aufl., Leipzig 1879.

Gesetzessammlung des Kantons Graubünden, Band 4, Chur 1880.

Gesetze, Dekrete und Verordnungen des Kantons Bern, Band 24, Bern 1885.

Allgemeines Kutscher-Reglement für den Kreis Oberengadin, Samaden, 1. Juni 1890  
(Kantonsbibliothek Graubünden, Ad 96 33).

Kutscher-Reglement der Gemeinde St. Moritz vom 20. April 1894, St. Moritz, Manatschal, Ebner & Cie, 1901.

Nekrolog Emanuel Schmid, in: *Gasetta Romontscha*, Disentis-Mustér, 4. 9.1924.

## Literatur

- Balzer, Hans, Eine Postpferdehalterei vor 40 Jahren, in: BM 1943, S. 65–82.
- Beyrer, Klaus, Im Coupé. Vom Zeitvertreib der Kutschfahrt, in: Bausinger, Hermann und Korff, Gottfried (Hg.), Reisekultur. Von der Pilgerfahrt zum modernen Tourismus. München 1991, S. 137–146.
- Bonjour, Ernest, Geschichte der schweizerischen Post 1849–1949, Band 1, Bern 1948.
- Bühler, Roman, Willi, Georg, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 4. 11. 2013. Online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/005312/2013-11-04/>, konsultiert am 2. 9. 2021.
- Durgiai, Erwin, Die Schmid von Grüneck zu Bubretsch in Surrhein-Somvix – Abriss einer Familiengeschichte, in: BM 1955, S. 65–110.
- Gasser, Albert, Schmid von Grüneck, Georg, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 19. 8. 2011. Online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/003027/2011-08-19/>, konsultiert am 2. 9. 2021.
- Kessler, Daniel, Der Tourismus. In: Handbuch der Bündner Geschichte, Band 3, S. 89–111.
- Maissen, Felici, Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900–1925, Chur 1968.
- Ritzmann, Kurt, Wilhelm Conrad Röntgen und die Schweiz. Ein Beitrag zur Biographie des Entdeckers der nach ihm benannten Strahlen. Remscheid, Deutsches Röntgen-Museum [2007].
- Schmidt, Joh. Peter, Der Postdienst am Albula in früheren Zeiten, in: BM 1950, S. 10–24.
- Simonett, Jürg, Verkehr, Gewerbe und Industrie, in: Handbuch der Bündner Geschichte, Band 3, Chur 2000, S. 61–73.
- Veblen, Thorstein, Theorie der feinen Leute. Eine Untersuchung der Institutionen. Deutsch von Susanne Heintz und Peter von Haselberg. Köln 1958 (Originalausgabe: The Theory of the Leisure Class. An Economic Study in the Evolution of Institutions, New York 1899).
- Wanner, Anne, Iklé, Leopold, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 25. 1. 2007. Online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/027732/2007-01-25/>, konsultiert am 2. 9. 2021.
- Wieser, Constant, Wilhelm Conrad Röntgen und die Schweiz, in: Wieser, Constant; Etter, Hans; Wellauer, Josef (Hg.), Radiologie in der Schweiz, Bern 1989, S. 259–277.

