

Zeitschrift: Frick - Gestern und Heute
Herausgeber: Arbeitskreis Dorfgeschichte der Gemeinde Frick
Band: 4 (1991)

Artikel: Die letzten Postillionen, die letzten Camionneure und der letzte Kavallerist von Frick
Autor: Picard, Heinz / Mösch-Zberg, Josefine / Mösch, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-954996>

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: 09.12.2025

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

Die letzten Postillione, die letzten Camionneure und der letzte Kavallerist von Frick

Heinz Picard (P) im Gespräch mit Josefine Mösch-Zberg (J) und Hans Mösch (H), Sohn

P: Herr Mösch, was wissen Sie über die Anfänge des Postdienstes, den Ihre Vorfahren unterhielten?

H: Der Dienst geht zurück auf meinen Urgrossvater Josef Anton Mösch. Von ihm wissen wir nur, was hier im Dienstbuch vermerkt ist:

«Der Unterzeichnete bezeugt, dass sein Sohn Adolf vom heutigen Tag an den Postillionsdienst auf der Route Frick—Wittnau—Oberhof bei ihm versieht.»

Frick, 1. Aug. 1898. Gez. Josef Anton Mösch.



Adolf Mösch, 1875—1918.

Dieser Adolf Mösch, mein Grossvater also, starb 43jährig bei der Grippewelle 1918. Seine Frau versuchte nun, den Betrieb — er umfasste Postillionsdienst und Postpferdhaltung — mit Knechten aufrecht zu erhalten. Hier habe ich den Dienstvertrag gefunden, den sie am 15. April 1919 mit Herrn Albert Gersbach abschloss. Da, sehen Sie, ist bezeugt, dass genannter «Postillion vollständige Verköstigung und Zimmer mit gutem Bett bei der Postpferdhalterin erhält» und monatlich fünfzig Franken Lohn bekommt.

Dieser Albert Gersbach muss ein rechter Trunkenbold und Tunichtgut gewesen sein. Meine Grossmutter klage dem damaligen Posthalter Baldesberger ihr Leid. Der hatte ein Einsehen und erwirkte, dass ihr Sohn Josef den Dienst übernehmen konnte; das war 1920, und Josef, mein Vater, besuchte damals die achte Klasse.

P: Frau Mösch, können Sie uns etwas sagen zur Route und zum Fahrplan?

J: Ja. Das steht in den Postführungs-Verträgen. Ich habe hier einige bereit gelegt. Da, sehen Sie! Die Route begann beim Postbüro Frick (altes Spital, heutige Liegenschaft Werner Mösch, Malermeister). Dann ging's zur Bahnstation Frick. Von da fuhr man weiter nach Wittnau und erreichte schliesslich als Endstation Oberhof. Die Strecke ist mit 9,8 km angegeben und sollte nach dem Vertrag von 1921 auf dem Hinweg in 1 Stunde und 35 Minuten absolviert werden. Für die Rückreise nach Frick waren 1 Stunde und 20 Minuten vorgesehen. Gefahren wurden täglich zwei Kurse, die Abfahrtszeiten in Frick sind mit 7.40 und 14.00 Uhr angegeben.

P: Hier ist auch die Art der Kutsche beschrieben, sehe ich. Es handelte sich um einen vier- bis fünfpflätzigen Omnibus, auch Berline genannt, für höchstens drei Beiwagenreisende.

J: Vielleicht interessieren unsere Leser auch die «Besondern Bestimmungen». Hier, im Vertrag 1909 heisst es u.a.: «Der Postwagen hat in beiden Richtungen und bei allen Fahrten



über Witnau zu kursieren. Er hat ebenfalls in beiden Richtungen und bei allen Fahrten die Bahnstation Frick zu berühren und dort den zur Herstellung des Anschlusses an die Postzüge erforderlichen Aufenthalt zu nehmen. Die Zeit zur Abfertigung der Post auf den Zwischenstationen ist in der Fahrzeit inbegriffen. . . . Der Unternehmer hat den Postwagen auf seine Kosten äusserlich und im Innern zu beleuchten, zu reinigen und zu schmieren und denselben, sowie auch den Schlitten, an den Kursendpunkten gehörig zu remisieren . . . »
P: Können Sie uns Angaben zur Dienstkleidung machen?
J: Im Dienstreglement ist nachzulesen, dass zur vorschriften gemässen Kleidung ein runder, schwarzlackierter Filzhut mit



Bahnhof Frick, ca. 1920. Links Bahnangestellter mit Karren (Postverlad). Im Mittelteil Unbekannter mit «Schese» (Sprengwägeli), der jemanden abholt. Rechts die fünfplätzige «Berline», auf dem Dach unter der Plache ist das Gepäck. Auf dem Bock Josef Mösch-Zberg.

silbernem Bande gehört; ferner eine Jacke von blaumeliertem Tuche, mit liegendem Kragen und roter Einfassung; und nicht zu vergessen ein Mantel von blaugrauem Tuche, mit rot eingefasstem Kragen. Jacke und Mantel wurden von der Postverwaltung für die Postillionen der «gewöhnlichen und subventionierten Kurse» unentgeltlich geliefert. Die übrigen Dienstkleider mussten sie auf eigene Rechnung anschaffen. Ferner war es verboten, Dienstkleider in Ställen zu tragen oder dort aufzuhängen. Die von der Postverwaltung gelieferten Dienstkleider blieben deren Eigentum.

H: Das Dienstbuch ist so eine Sache. Ich möchte nicht beschwören, dass sich meine Vorfahren sklavisch an alle Verboten gehalten haben. So war beispielsweise den Postillionen im Dienst das Tabakkauen untersagt, ebenso das Rauchen auf dem Bocksitz während der Fahrt. Die Vorschriften waren sehr streng. Von der Fahrzeit etwa heisst es in Artikel 10, sie sei pünktlich einzuhalten. «... *Geschieht dies nicht und kann die Verspätung nicht durch ausserordentlichen Schneefall, plötzlich eintretendes Glatteis, Schneeschmelze ... begründet werden, so wird dem Postpferdhalter eine Busse von 15 Cts. für jede verspätete Minute auferlegt.*» Oder unter «Disciplinarstrafen» heisst es u.a. «*Je nach Schwere des Falles werden mit Dienstausschluss, mit gänzlicher oder teilweiser Vorenhaltung der Löhnnungszulage bestraft: Vergehen gegen das Postregal (Passagierschmuggel, Beförderung von Briefen oder Paketen auf eigene Rechnung oder aus Gefälligkeit), Trunkenheit ... , Verlust des Dienstbuches ... , unbefugtes Anhalten vor Wirts- und Privathäusern ... , unhöfliches Benehmen in und ausser dem Dienste ...*»

P: *Die Löhnnungszulage ist offenbar eine Prämie gewesen.*
H: Ja, das kann man sagen. Sie wurde den Postillionen ausbezahlt, wenn sie während eines ganzen Jahres im Postdienst standen und sich durch gute Dienstleistungen und entsprechendes Verhalten auszeichneten. Daneben wurde den Po-

stillionen laut Instruktion vom 1. Juli 1894 eine monatliche Mindestlöhnnung von Fr. 30.— mit, und Fr. 90.— ohne Verköstigung und Unterkunft zuerkannt. Bei Adolf Mösch sah die Löhnnungszulage so aus: 100 Fr. pro 1899, 1900 schon Fr. 110.— und 1909 bezog er immerhin 325 Franken.

P: *Wieviele Pferde musste man im Stall haben, um den Dienst auf dieser Strecke versehen zu können?*

H: Drei Pferde. Eines musste immer ausruhen. Von den zwei Pferden, die am Morgen eingesetzt waren, blieb am Nachmittag eines daheim, und das frische kam zum Zug. Am nächsten Morgen wurde wieder gewechselt usw.

P: *Der Kutschendienst füllte den Tag ja nicht aus, nehme ich an?*

H: In den Zwischenzeiten besorgte man den Landwirtschaftsbetrieb; nichts Grossartiges, aber er musste mindestens das Futter für die Pferde einbringen. Man hielt vielleicht noch drei bis vier Kühe; und natürlich Stiere. Die zogen beim Ackern den Pflug, statt der Pferde.

P: *Erinnern Sie sich noch an die Fahrkosten? Weiss man etwas über die Passagiere?*

H: Von meinem Vater weiss ich noch, dass die Fahrt Frick—Oberhof Fr. 2.90 kostete. Fahrgäste waren in der Regel die sog. Reisenden; sie konnten sich solche Auslagen leisten. Diese Reisenden trafen in Frick per Bahn ein und führten in Koffern Waren mit (meist Kleider). Sie gingen den Fricker Geschäften nach und nahmen Bestellungen auf. Andere Geschäfte übrigens, z.B. die Eisenwarenhandlung Peter Walder, machten es anders, sie bestellten nach ihren Katalogen. Doch zurück zu den Reisenden! War die Fricker Kundschaft bedient, fuhren sie vielleicht noch nach Wittnau und gingen den dortigen Geschäften nach. Dann wanderten sie nach Oberhof, und war auch dieser Kundenkreis zufrieden gestellt, bestieg man wieder die Kutsche und fuhr nach Frick zurück.

P: Wie lange hat Eure Familie den Kutschenverkehr aufrecht erhalten?

J: 1923 wurde der Postautoverkehr eingeführt, damit war unser Dienst nicht mehr gefragt. Man wollte angeblich schon früher aufgeben. Aber der alte Posthalter Baldesberger habe gewarnt: Die Leute würden munkeln, man habe uns den Dienst weggenommen. Schrecklich, diese Neider! Da galt es halt, durchzuhalten bis zum Schluss.

P: Frau Mösch, wie haben Sie den Postillion-Betrieb erlebt?

J: Das war vor meiner Zeit. Ich kam nämlich erst 1932 nach Frick, ins Gasthaus zum Löwen (heute Migros); und zwar als Mädchen für alles. Eine Servierstochter aus der Blumenua hatte mir die Stelle vermittelt. Ich bin ja Urnerin (Schattdorf), wie Sie vielleicht wissen. Im Löwen — er gehörte der Familie Acklin — gab's viel zu tun. Acht Kinder mussten versorgt sein. Und zur Wirtschaft gehörte noch ein grosser Bauernbetrieb. Fast täglich trafen damals Handwerker ein. Sie kamen von Brugg her und übernachteten. Anderntags zogen sie in Richtung Rheinfelden weiter. Sie unterstanden der Einschreibepflicht und durften nur einmal übernachten. Die Polizei kontrollierte dies genau.

P: Wissen Sie noch, wieviel Sie damals verdient haben?

J: 100 Franken im Monat. Und . . . das Heimweh! Doch, am Anfang war es schlimm. Die Berge fehlten mir halt, und der See. Aber ich habe mich schnell eingelebt. Und schon bald war ich in Frick daheim. Und heute? Nein, ich möchte nicht mehr zurück, ich gehöre hierher.

P: Wer sich mit den «Postillione-Mösch» unterhält, wird über kurz oder lang auch auf die Camionnage zu sprechen kommen.

H: Karl August Mösch, der «Seppeli-Gusti», war ein Bruder meines Grossvaters und wohnte oberhalb dem Central. Er besorgte die Camionnage. Als seine Kräfte schwanden, übernahm ein Bruder meines Vaters die Fuhrhalterei (1948); und



Karl August Mösch, 1879–1952, «Seppeli-Gusti».

nach dessen Tod (1951) ging der Betrieb an meinen Vater über. Ich selber führte ihn noch fort bis 1978. Und während ich in der Kavallerie diente (Dragonerschwadron 13 und 15), löste mich mein Vater ab. Übrigens: Ich war der letzte Kaval-



«Seppeli-Gusti» beim Pflügen, 1939.

lerist von Frick. 1971 wurde die Kavallerie aufgehoben; das machte mir ganz schön zu schaffen.— Doch wo waren wir stehen geblieben? Ach ja, 1978. Jetzt sprang die Firma Herzog, Wölflinswil, ein. Sie ist heute noch, als Cargo Domizil, zuständig für die Versorgung unserer Region. Drehscheibe dieser modernen Zustellform ist nicht mehr Frick, sondern Stein; im Einsatz sind zwei Lastwagen.

P: An «Seppeli-Gusti» erinnern Sie sich wohl noch gut?

H: Ja natürlich. Er war Fricks erster Fuhrhalter. Gelebt hat er von 1879 bis 1952; aber leider weiß ich nicht mehr, wann er den Posten angenommen hat. Ich selber habe Jahrgang 37 und muss etwa zehn Jahre alt gewesen sein, als ich ihn auf seinen Touren begleitete.

P: Wie sah sein Tagwerk aus?

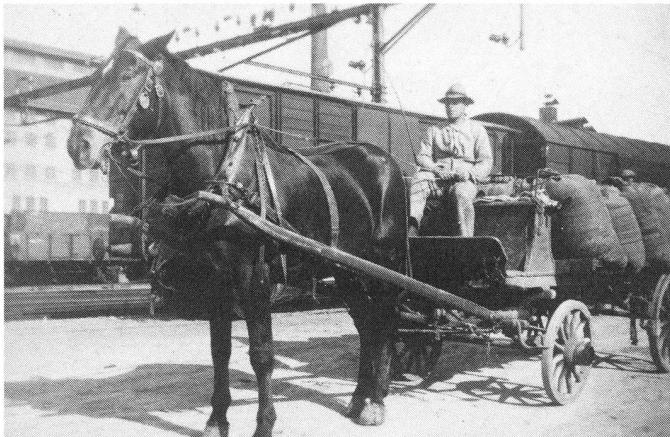
H: Um acht Uhr morgens fuhr man den Wagen, einen sog. Federbockwagen, rückwärts aus der Scheune — das war damals ganz ungefährlich, Autos fuhren selten —, spannte ein,

und ab ging's zum Bahnhof, wo aufgeladen wurde. Die Zustellung dauerte bis gegen elf Uhr. Die Route folgte praktisch der Hauptstrasse. Auf dem Frickberg stand noch kein einziges Haus, nur auf dem Rain gab es vereinzelte Häuser. Deren Bedienung überliess «Seppeli-Gusti» Schülern. Kläusler Otti war dabei, bis er 1948 die Lehre bei der Firma Jakob Müller anfangen konnte. Später kamen Suter Karli und ich dazu. Während er heimwärtskutscherte, rückten wir nochmals aus mit einem einfachen Vierräderkarren. Zum Mittagessen traf ich dann im Elternhaus ein, und am Nachmittag, wenn ich keine Schule hatte, half ich in «Seppeli-Gusti» Landwirtschaftsbetrieb. Im Stieracker hatte man ihm zwei Hektaren Land zuerkannt. In seinen besten Jahren besass er zwei schwere Füchse; dazu zwei Kühe, die ihm mein Onkel gemolken hat. Ich kümmerte mich vor allem um die Pferde und deren Futter. Dabei hatte ich mit einer Maschine Heu (mit wenig

46



Marktfest 1951. «Seppeli-Gusti» und Briefträger Hermann Mösch. Der Einspänner ist ein Museumsstück aus Aarau.



Am Bahnhof bei der Fruchtabgabe, ca. 1945, Johann August Mösch, Onkel von Hans Mösch, jun.

Stroh vermischt) auf etwa drei Zentimeter Länge zurechtzuschneiden. Dieses sog. Kurzfutter feuchtete ich an und gab es den Pferden; auch Hafer war dabei.

P: Was musste man damals austragen?

H: Unser grösster Kunde war Hans Treyer. Ihm mussten wir Rauchwaren bringen. Die kamen am Bahnhof an, verpackt in Kartons und Kisten. Und einmal in 14 Tagen gab's eine Extratour für Hans Treyer: Der ganze Wagen war mit Rauchwaren geladen. Da gab's noch keinen «Benz-Lebensmittel», keine Migros, und der Coop-Laden wurde von Camionneur und Milchfuhrmann Goar Treier von Ueken bedient. Oder denken Sie an die heutige Weltfirma Jakob Müller: Damals waren wohl nur etwa 40 Leute beschäftigt, für den Bürodienst genügten zwei Angestellte, Erhard Grenacher und Jakob Müllers Schwester.

P: Hat Ihnen im Verlauf Ihrer Camionneurtätigkeit etwas besondern Eindruck gemacht?

H: Doch, die «Jäger». Da muss ich etwas ausholen. «Seppeli-Gusti» führte nämlich auch den «Jägerwagen», auf dem beidseits Bänke angebracht waren. Wenn nun die Jäger auf die Jagd gingen, musste er sie in den Wald fahren und abends wieder abholen. Die «Jäger», das war ein Ereignis erster Güte. Es waren allesamt «betuchte» Berner, die im Hotel Adler logierten, bei Fritz Rüfenacht. Fritz Rüfenacht und der Adler, das war die Heimat der Jäger. Ja, der Wirt brachte ihnen sogar über Mittag eine heisse Suppe in den Wald.

Seit 1953 spielte ich in der Musikgesellschaft. Einmal, es war vermutlich 1955, musste unsere Jungmusik den Jägern bei ihrer Weihnachtsfeier im Adler aufspielen, der Fulenbacher Marsch war darunter, das weiss ich noch genau. Und dann das Unvorstellbare: Die Jäger gaben uns 100 Franken und liessen uns ein üppiges Mahl auftischen. Wir konnten unser Glück kaum fassen.

P: Mit dieser gefreuten Erinnerung wollen wir unser Gespräch beenden. Ich danke Ihnen für diesen interessanten Einblick in eine Zeit, die, obwohl sie noch nicht so weit zurückliegt, bereits von der Vergessenheit bedroht ist.



Hut und Horn, im Besitz der Familie Mösch