**Zeitschrift:** Jahrbuch Oberaargau : Menschen, Orte, Geschichten im Berner Mitteland

**Herausgeber:** Jahrbuch Oberaargau

**Band:** 33 (1990)

**Artikel:** Mit der Postkutsche durch den Oberaargau

**Autor:** Lindegger, Hanspeter

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1071686

**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:** 04.10.2025

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

# MIT DER POSTKUTSCHE DURCH DEN OBERAARGAU

HANSPETER LINDEGGER

Die ruhig dahinrollende Postkutsche ist das Sinnbild der guten alten Zeit, als man die Eile noch nicht kannte. Bis zum Auftauchen der schnelleren Eisenbahnen und Postautos beherrschte die Pferdepost den öffentlichen Verkehr. Der Personen- und Warentransport erfolgte über Landstrasse oder auf dem Wasserweg. Täglich und bei jeder Witterung kursierten Postkutschen auch durch den Oberaargau. Das damalige Strassenbild war geprägt von Kutschen, schwerbeladenen Pferdefuhrwerken, Handwerkern mit Handkarren und unzähligen Fussgängern. Wer heute auf die Strasse geht, ist beständig dem dahinsausenden Verkehrsstrom ausgesetzt; ein Pferdefuhrwerk verursacht sofort eine Verkehrsstauung.

## *Die erste fahrende Post in der Schweiz*

Der erste Postkurs in der Schweiz führte von Bern nach Zürich, über Burgdorf, Langenthal und Aarau. Das Berner Postunternehmen Fischer (eine angesehene Patrizierfamilie) eröffnete diesen Kurs im Jahre 1735 zusammen mit dem Messagerieboten Hofmeister aus Zürich. Der von vier Pferden gezogene Postwagenkurs konnte vier Personen und zehn Zentner Ware mitführen. Er verkehrte wöchentlich einmal und durfte eine Fahrzeit von sechs Tagen hin und zurück benötigen. Die Wagen waren mit Stahlfedern ausgerüstet und boten auf den in den Jahren 1706–1711 erstellten bernischen Staatsstrassen einen erträglichen Fahrkomfort. Bremsen waren aber noch keine vorhanden. Bei den Distanzen rechnete man damals mit der Wegstunde von zirka 4,8 km.

Im Jahre 1738 erfolgte die Eröffnung des zweiten wichtigen Kurses: Bern–Balsthal–oberer Hauenstein–Basel (25 Wegstunden). In den Jahren 1789/90 kamen die Postlinien Bern–Solothurn–Attiswil–Niederbipp (Dürrmühle)–Langenthal–Zofingen–Luzern und Bern–Burgdorf–Sumiswald–Huttwil–Lu-

**Tarif für Reisende.**

**Diligence nach Arburg, Arau, Zürich, Schaffhausen, St. Gallen und Luzern,**
zu 6 Plätzen und 2 im Cabriolet.

| Sonntag und Donnerstag. Abgang 12 ½ Uhr Mittags. | Preis der Plätze. | |
|---|---|---|
| | L. | s. |
| Nach Hindelbank | 1 | 10 |
| „ Kirchberg | 2 | 8 |
| „ Herzogenbuchse | 4 | 4 |
| „ Bützberg | 4 | 16 |
| „ Morgenthal | 6 | — |
| „ Arburg | 7 | 4 |
| „ Olten | 7 | 16 |
| „ Arau | 9 | — |
| „ Lenzburg | 10 | 4 |
| „ Baden | 12 | — |
| „ Zürich | 14 | 8 |
| „ Winterthur | 16 | 16 |
| „ St. Gallen | 24 | — |
| „ Schaffhausen (nur Sonntags) | 18 | 8 |
| (NB. über Brugg mit einer einspännigen Chaise Donnerstag und auch Sonntag.) | | |

Instruktion für Reisende.
Berner Diligence 1794.
PTT-Bibliothek, Bern

zern dazu. Langenthal war der Schnittpunkt der Linien Bern–Zürich und Solothurn–Zofingen–Luzern. Pferdeumspannstationen gab es im Oberaargau in Bützberg, Murgenthal und Dürrmühle bei Niederbipp. Eine besonders wichtige Haltestation war Murgenthal, wo neben dem Pferdewechsel auch genächtigt wurde.

### *Binnenzölle, Brücken- und Weggelder*

Grosse Reiseverzögerungen entstanden durch die Erledigung der vielen Zollformalitäten an den Kantonsgrenzen und bei Brücken. Da und dort mussten noch Weggelder bezahlt werden. Im Oberaargau lagen die Hauptzollstätten in Wangen und Aarwangen, in Langenthal und Herzogenbuchsee. Anstelle von Wiedlisbach traten 1772 Attiswil und vor allem Dürrmühle/Niederbipp. Die kantonalen Zölle entfielen erst mit dem neuen Bundesstaat, der die Schweiz ab 1848 zum einheitlichen Wirtschaftsraum machte. Letzte Brückengelder hatte man für die Benützung der Berner Nydeggbrücke bis 1853 und der Hängebrücke Aarburg zu bezahlen.

# Land-Gutschen-Messagerie-Tariff

## Erneueret, und der Waaren Preysen halben erleichteret.

Es wird dem Publico benachrichtiget, daß das Gewicht hin und hero nach dem Poid de Marc genommen wird, auch die Bezahlung verstehet sich in Berner-Valuten, der Gulden # 36. Schilling, oder 54. Kreutzer Züricher-Wehrung gerechnet; Und daß man dem Publico vor das Aufgebende drey Monat Zeit gut stehet, und so jemand in solcher Zeit der 3. Monat sich nicht melden würde, niemanden mehrere Red und Antwort gegeben wird.

### Von Zürich nach Baden, Mellingen, Lentzburg und Arau.

| | Frank. | Sols | Den. | Gl. | kr. |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 50. Pfund à 1. Lucerner Schilling, oder | - | - | 8 | - | - |
| Von 50. bis 100. Pf. der Centner | 1 | 15 | - | 1 | 10 |
| Von Silber und Gold, jedes 100. Gulden | - | 3 | - | - | 6 |

### Von Zürich nach Zoffingen und Arburg.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 50. Pf. à 2. Lucerner Schilling, oder | - | 1 | 4 | - | - |
| Von 50. bis 100. Pf. der Centner | 2 | 12 | 6 | 1 | 45 |
| Von dem Gold, von 100. bis auf 375. fl. pro cento | - | 4 | - | - | 8 |
| Was über 375. fl. | - | 3 | - | - | 6 |
| Von dem Silber von 100. fl. bis auf 375. pro cento | - | 5 | - | - | 10 |
| Was über 375. fl. | - | 4 | - | - | 8 |

### Von Zürich bis nach Langenthal.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 50. Pfund | - | 1 | 6 | - | 3 |
| Von 50. bis 100. Pf. der Centner | 3 | - | - | 2 | - |
| Von dem Gold, von 100. bis 375. fl. pro cento | - | 5 | - | - | 10 |
| Was über 375. fl. | - | 4 | - | - | 8 |
| Von dem Silber, von 100. fl. bis 375. pro cento | - | [illegible] | - | - | [illegible] |
| Was über 375. fl. | - | 5 | - | - | 10 |

### Von Zürich nach Bern, Burgdorff, Solothurn.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 50. Pfund | - | 2 | - | - | 4 |
| Von 50. bis 100. Pfund Berner Gelt | 6 | - | - | 4 | - |
| Von dem Gold, von 100. bis 375. fl. ½. pro cento. | | | | | |
| Was darüber ⅓. pro cent. | | | | | |
| Von dem Silber, von 100. fl. bis 375. ⅓. pro cento. | | | | | |
| Was darüber ¼. pro cent. | | | | | |

### Von Zürich nach Murten, Freyburg, Neuenburg.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 50. Pfund | - | 3 | - | - | 6 |
| Von 50. bis 100. Pf. der Centner | 7 | 10 | - | 5 | - |

### Nach Payerne, Moudon, Lausanne, Morges.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 50. Pfund à | - | 4 | - | - | 8 |
| Von 50. bis 100. Pf. der Centner | 8 | 5 | - | 5 | 30 |

### Geneve Horologeries.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 25. Pf. vor diesem 13. kr. dermalen | - | 6 | - | - | 12 |
| Von 26. bis 50. Pf. vor diesem 10. kr. dermalen | - | 4 | 6 | - | 9 |
| Vor 50. bis 100. Pf. vor diesem 12. fl. 20. kr. dermalen | 14 | - | - | 9 | 20 |

### Dorures.

| | Frank. | Sols | Den. | Gl. | kr. |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 25. Pf. vor diesem 12. kr. dermalen | - | 5 | 6 | - | 11 |
| Von 26. bis 50. Pf. vor diesem 9. kr. dermalen | - | 4 | - | - | 8 |
| Von 50. bis 100. Pf. vor diesem 10. fl. 20. kr. dermalen | 12 | 10 | - | 8 | 20 |

### Von Zürich nach Genf.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Seyden und andere Waaren, von 3. bis 25. Pf. jedes Pf. | - | 5 | - | - | 10 |
| Von 26. bis 50. Pf. jedes Pf. | - | 3 | 6 | - | 7 |
| Von 50. bis 100. Pf. vor diesem 7. fl. 30. kr. dermalen | 10 | 5 | - | 6 | 50 |

### Von denen Ballotten von Zürich nach Genf.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 120. bis 130. Pfund vor diesem 9. fl. dermalen | 12 | 10 | - | 8 | 20 |
| Was darüber wigt, zahlt jedes Pf. | - | - | - | - | 4 |

### Von denen Gold- und Silber-Sorten, nach Freyburg, Murten, Neuenburg, Payerne, Moudon, Lausanne, Morges, Geneve.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von dem Gold, von 100. bis 375. fl. ½. pro cento. | | | | | |
| Was darüber ⅓. pro cent. | | | | | |
| Von dem Silber, von 100. bis 375. fl. 1. pro cento. | | | | | |
| Was darüber ¼. pro cent. | | | | | |

### Von Zürich nach Schafhausen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Von 3. bis 25. Pfund, à | - | 1 | - | - | 2 |
| Von 26. bis 50. Pfund, à | - | - | 9 | - | 1½ |

### Für eine Person nach Schafhausen.

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Weilen es zu Pferd geht | 6 | - | - | 4 | - |

### Für die Personen: Von Zürich

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| bis nach Baden und Melligen | 1 | 10 | - | 1 | - |
| Lentzburg | 2 | 5 | - | 1 | 30 |
| Arau | 3 | 7 | - | 2 | 14 |
| Arburg | 4 | 17 | - | 3 | 14 |
| Langenthal. | 6 | 15 | - | 4 | 30 |
| Burgdorff | 8 | 5 | - | 5 | 30 |
| Bern | 10 | - | - | 6 | 40 |

### Von Bern

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| bis nach Morat | 2 | 10 | - | 1 | 40 |
| Payerne | 4 | - | - | 2 | 40 |
| Moudon | 6 | - | - | 4 | - |
| Lausanne | 9 | - | - | 6 | - |
| Morges | 10 | - | - | 6 | 40 |
| Rolle | 11 | 10 | - | 7 | 40 |
| Nyon | 12 | - | - | 8 | - |
| Coppet | 12 | 10 | - | 8 | 20 |
| Geneve | 12 | 10 | - | 8 | 20 |

### Avertissement.

DEm Publico wird zugleich avertirt/ daß man für die aufgebende Gelder/ Fræriosen/ und übrige Waaren/ dahin gut stehet/ jedoch daß man dero Valor, der Contanti und Geld Beschwerden/ auch die Adresse notire/ widrigenfalls nicht darvor respondirt wird; da sonsten/ wann durch Versaumnuß und Unachtsamkeit der Postillionen etwas verlohren werden solte/ nach dessen Untersuchung/ jedwederm gebührende Satisfaction (Gottes und Herren Gewalt vorbehalten) gegeben werden solle. Sommers-Zeit verreiset diese Land Gutschen von Zürich Mittwochen Morgens um 4. Uhren; daragen wird ersucht/ die Waaren/ Paquet, Ballot, des Dienstags Nachmittag vor Abend 6. Uhren einzuliefern. Winters-Zeit aber verreiset dieselbige Dienstag Mittags um 11. Uhren/ so daß die Waaren/ Paquet, Ballots Dienstags Morgens nach der Predig einzuliefern.

NB. Denen Passagiers werden 30. Pfund Hardes frey gestattet; wofern sie aber mehrere/ oder gar viel Bagage haben/ wird man in dem Porto sie raisonabel halten/ den halben Theil aber der Voiture/ bey Anrettung des Platzes/ zu bezahlen haben sollen.

AN. M D CC XLIII.

Tarif der Berner Post 1743. Dokument aus PTT-Museum Bern

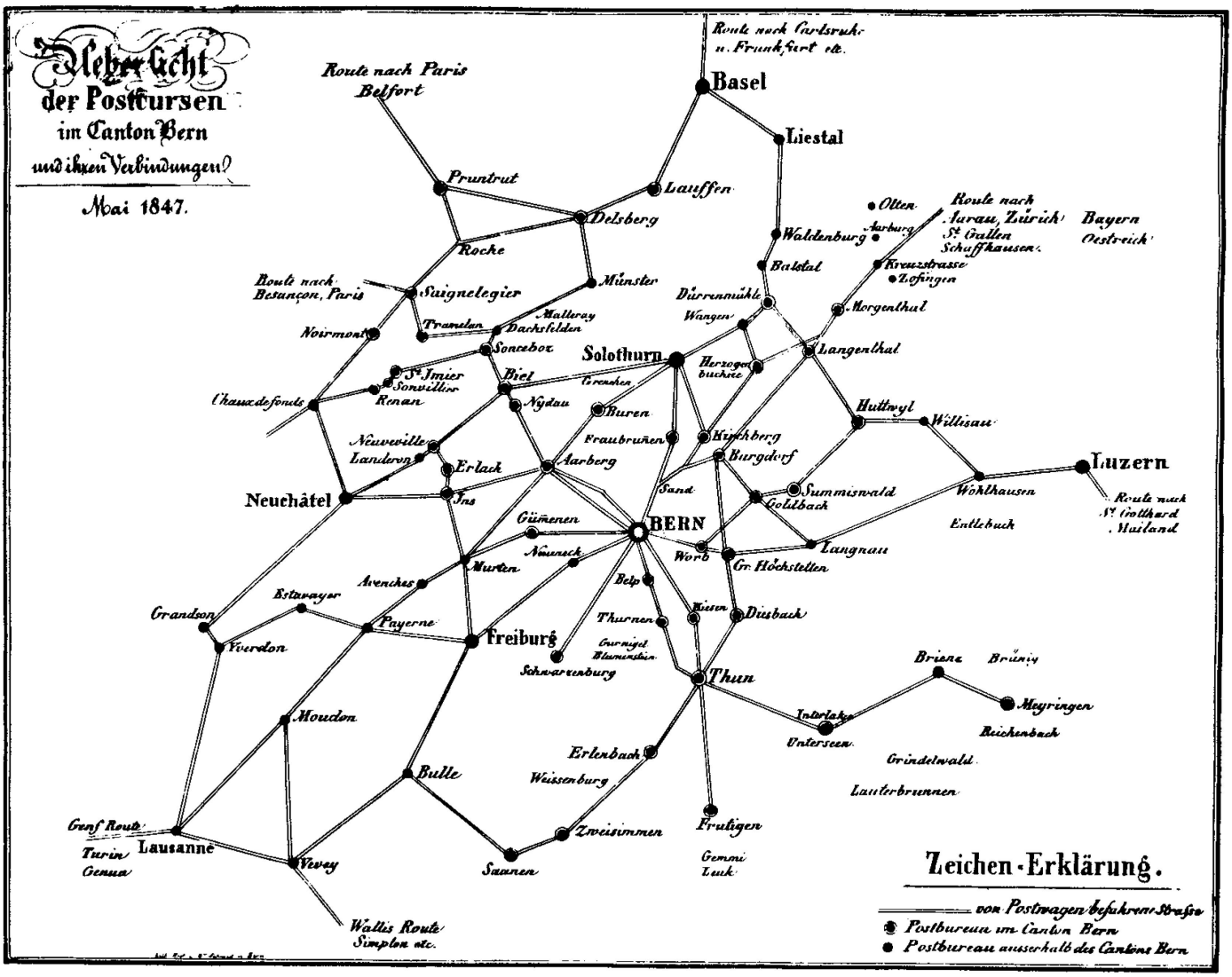
| Route nach | Diligence nach Brugg. Abfahrt um 12½ Uhr Nachmittags. | Ankunft. Uhr. | Preise. L. | f. |
|---|---|---|---|---|
| Hindelbank | | 1½ | 1 | 4 |
| † Kirchberg | | 2½ | 2 | 8 |
| St. Niklaus | | 4 | 3 | — |
| Seeberg | | — | 3 | 12 |
| Herzogenbuchsee | | 5 | 4 | 4 |
| † Büzberg | | — | 4 | 16 |
| Morgenthal | | 7 | 6 | — |
| † Arburg | | 8 | 7 | 4 |
| Olten | | — | 7 | 16 |
| † Arau | | 11 | 9 | — |
| Lenzburg | | 1 | 10 | 4 |
| Schinznacht | | — | 11 | 8 |
| † Brugg | | 3 | 12 | — |

Sie fährt wöchentlich zweymal ab, nemlich Sonntag und Donnerstag, und hat auch fünf Plätze, jedoch mit dem Unterschied, daß der fünfte Passagier des Donnerstags nur bis Arburg kann geführt werden, weil selbigen Tag die von dort wegfahrende nur zu vier Plätzen eingerichtet ist. Uebrigens mit den Hardes &c. wie nach Genf. Noch ist zu bemerken, daß diejenigen Reisenden, so von Brugg ihre Reise nach Zürich und Schafhausen fortzusetzen wünschen, alle Gelegenheit dazu finden, um den Preis von 7 fl. nach Zürich für eine Chaise und 2 Pferde; nach Lauchingen um 5 fl., und nach Schafhausen um 13 fl. 20 xr., wofür sie sich bey Hrn. Joh. Rud. Schmid zum rothen Haus in Brugg anzumelden haben. Die Abreise von Brugg nach Bern, Montag und Donnerstag Abends.

Fahrplan und Tarif 1794. PTT-Bibliochek, Bern

*Neue Kutschen und Kurse*

Ab 1780 ergänzte die Fischerpost die schwerfälligen und wenig Komfort bietenden Landkutschen oder «Coches» allmählich durch leichtere und schnellere fünfplätzige Postchaisen und Diligencen. Als Vorzugsplätze bei grossen Wagen galten die Coupe-Plätze auf den Aussensitzen vorn und Bankette-Plätze im erhöhten Hinterteil der Wagen. 1786 und 1787 verkehrten auf der Aarauer Route versuchsweise Extraposten auf private Bestellung und




ohne fixen Fahrplan; sie waren jedoch zu kostspielig und wurden wieder eingestellt.

Mit dem Jahre 1832 verlor die Familie von Fischer das seit 1675 immer wieder erneuerte Postmonopol in Bern und den umliegenden Kantonen, die bis zur Einrichtung der eidgenössischen Post kantonale Postanstalten betrieben. Im Laufe des 19. Jahrhunderts gab es Tageseilkurse Solothurn–Huttwil–Luzern (17 Wegstunden), Bern–Solothurn–Attiswil–Niederbipp–Basel (20 Wegstunden) und Bern–Langenthal–Aarau–Zürich (27½ Wegstunden). Beliebt waren bei den Reisenden die Nacht-Eilposten, welche die Fahrtzeiten verkürzten. Sie verkehrten auf den wichtigsten Städteverbindungen.

## II.
## Bern-Zürcher-Nachtkurs über Aarau.

| | | Std. | M. |
|---|---|---|---|
| Bern, Abgang | Abends | 5. | — |
| Burgdorf, Abgang | „ | 7. | 30. |
| Langenthal, Abgang | Nachts | 10. | — |
| nach einem Aufenthalt von 15 Minuten. | | | |
| Morgenthal, Abgang | „ | 10. | 50. |
| Kreuzstraße, „ | „ | 11. | 55. |
| Aarau, Ankunft | „ | 1. | 45. |
| „ Abgang | „ | 2. | — |
| Lenzburg, Abgang | Morgens | 3. | — |
| Baden, Bahnhof, Ankunft | „ | 5. | — |
| „ „ Abgang mit dem Bahnzug | „ | 6. | — |
| Zürich, Bahnhof, Ankunft | „ | 6. | 45. |
| „ Posthof, „ | „ | 7. | — |

| | | Std. | M. |
|---|---|---|---|
| Zürich, Posthof, Abgang | Abends | 7. | — |
| „ Bahnhof, „ | „ | 7. | 15. |
| Baden, Bahnhof, Ankunft | „ | 8. | — |
| „ „ Abgang | „ | 8. | 15. |
| Lenzburg, Abgang | „ | 10. | 10. |
| Aarau, Ankunft | „ | 11. | 10. |
| „ Abgang | „ | 11. | 25. |
| Kreuzstraße, Abgang | Nachts | 1. | 20. |
| Langenthal, „ | Morgens | 3. | 25. |
| Burgdorf, „ | „ | 6. | — |
| Bern, Ankunft | „ | 8. | 20. |

Im Laufe der Zeit kamen weitere Kurse dazu:

- Bern–Kirchberg–Herzogenbuchsee–Murgenthal–Aarau-Zürich (16 Std.),
- Burgdorf–Hermiswil–Thunstetten–Aarburg–Zofingen (Route d'Aarbourg),
- Solothurn–Wangen–Herzogenbuchsee (Route de Soleure),
- Burgdorf–Eriswil–Rohrbach–Lotzwil–Thörigen–Wangen a.d.A. (Route d'Eriswil),
- Burgdorf–Affoltern i.E.–Walterswil–Auswil–Ursenbach–Wangen a.d.A. (Route de Walterswil),
- Langenthal–Aarwangen–Niederbipp (Route d'Aarwangen).

Auf den grossen Strecken waren für den stets zunehmenden Postverkehr Beiwagen notwendig.

### *Extrapost für königliche Hoheiten und vornehme Leute*

Die grossen Extraposten brachten buntes Leben in den Strassenbetrieb. So reisten viele königliche Hoheiten, Staatsmänner, Geschäftsleute, Dichter aus Russland, England, Frankreich, Deutschland u.a.m. mit grossem Gefolge

Postkutsche vor dem Post- und Telegraf-Gebäude in Langenthal, zirka 1910.
Foto PTT-Museum Bern.

durch den Oberaargau. Im Juni 1857 kam z.B. Kaiserinmutter Friederieke Luise Charlotte Wilhelmine von Russland mit ihrem Gefolge. Diese Extrapost umfasste 18 Wagen mit 86 Pferden und fuhr von Solothurn über Niederbipp nach Basel.

Vornehme Leute bestellten sich eine Extrapost, um nicht mit einfachen Zeitgenossen reisen zu müssen. Wieder andere Reisende besorgten sich einen privaten Lohnkutscher. Das Reisen zu jener Zeit war allerdings teuer. Nur wenige konnten sich dies leisten, so dass für viele nur der Fussmarsch blieb.

Das Reisen in der Schweiz wurde auch durch hohen Fuhrlohn und langsames Fahren, wodurch das öftere Einkehren notwendig wurde, kostspielig.

Im Jahre 1849 benutzten 14 027 Personen die Strecke Bern–Zürich mit dem Tagkurs und 11 021 mit dem Nachtkurs. Das sind für die damalige Zeit

Postgebäude Herzogenbuchsee mit Postkutschen um 1910. Foto: PTT-Museum Bern

Postkutsche vor der Post Oberbipp um 1890. Foto: PTT-Museum Bern

Postkutsche vor dem «Löwen», Melchnau, 1910. Foto: Heidi Morgenthaler, Melchnau

Postkutsche (4pl. Berline) vor dem Postbüro Melchnau. Foto: PTT-Museum Bern

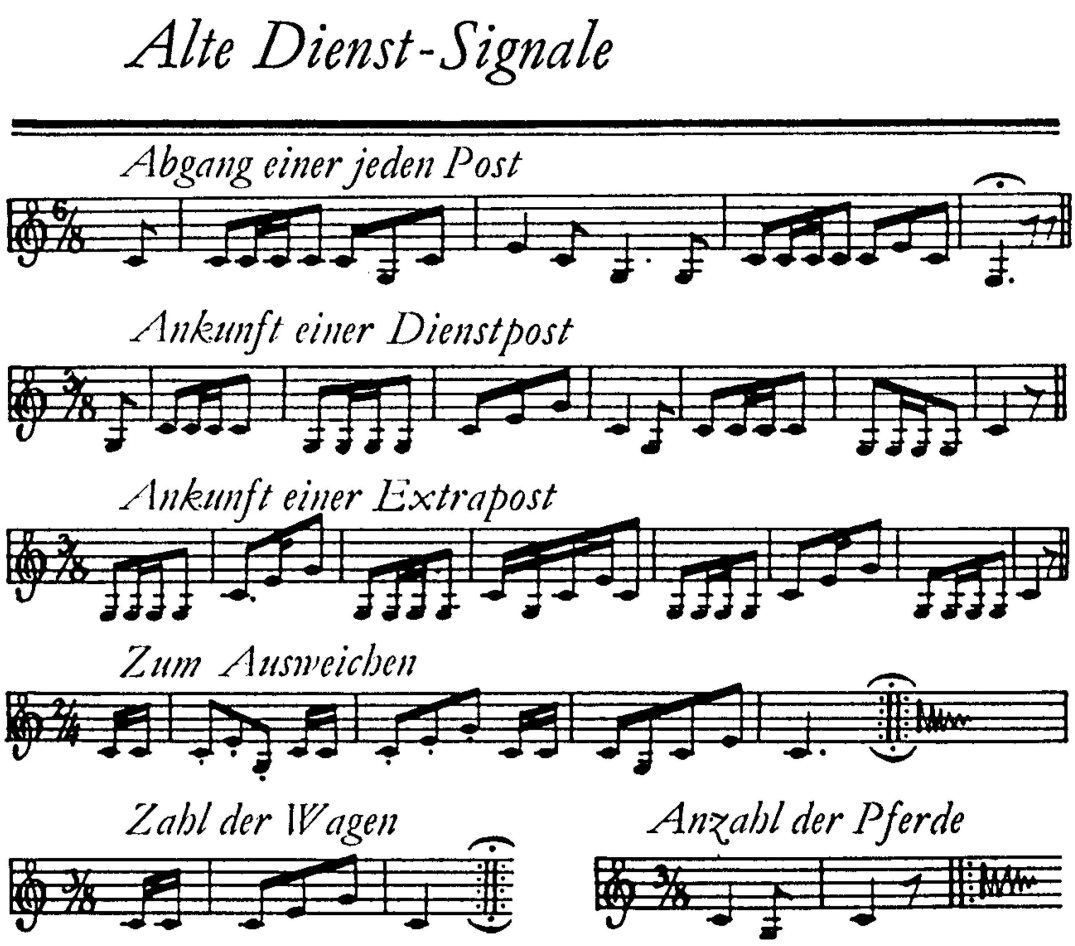
Postkutsche vor der Post in Wiedlisbach. Foto: Hans Beer/Bibliothek Herzogenbuchsee

ausserordentlich viele Reisende, welche mit Postkutschen durch unsere Dörfer fuhren. Die Kutschenpost (Malle-Postchaisen) transportierte neben Reisenden auch Wertsachen, Pakete und Briefe.

*Aus dem Reisebericht eines englischen Dichters*

Der englische Dichter Samuel Rogers unternahm im Jahre 1815 eine Schweizer Reise. Er schildert den Oberaargau wie folgt:

«Die Strasse von Bern nach Herzogenbuchsee führt in nordöstlicher Richtung durch eine hügelige Landschaft mit Wäldern, Bauernhöfen und Schlössern. Es war Sonntag und die Einwohner standen in ihrer besten Tracht vor den Türen, lehnten aus den Fenstern oder fuhren in Einspännern und Chaisen durch die Strassen. In der Schweiz wird nicht so viel geritten wie in England.




Wir assen in Herzogenbuchsee, etwa zwanzig Meilen nördlich von Bern. Die Herberge war gross und sauber und die Gaststube im Erdgeschoss voll von Männern und Frauen. Ein dünner Yvorne wurde ausgeschenkt.

Nach dem Essen spazierten wir auf dem Friedhof. Eine grosse Trauerweide beschattete ein Grab, und man sah viele Federnelken. Der Blick auf die Alpen war immer noch herrlich; jetzt wurden sie von der Abendsonne angestrahlt, und ihre Umrisse, von Licht und Schatten markant modelliert, mit unzähligen Vorsprüngen und Vertiefungen wirkten so sanft und silbrig und fürs Auge fast so stofflos wie leichte Sommerwolken.

Wir fuhren am selben Abend im hellsten Mondschein weiter und kamen nach Murgenthal. In diesem Dorf war jeder Stein, jeder Ziegel am rechten Platz und jedes Strohdach in bestem Zustand. Als ich mein Bett bestieg, hörte ich einen Knaben fröhlich aus dem Fenster singen.»

Postkutsche Pavillon Huttwil–Melchnau (–Langenthal) vor der Post Gondiswil, um 1900. Foto: PTT-Museum Bern

Post Schwarzenbach bei Huttwil mit Postkutschen zirka 1900. Links: Huttwil–Sumiswald. Rechts: Huttwil–Wyssachen. Foto: PTT-Museum Bern

Bleienbach am Eröffnungs-Festtag für die neue Automobilpost Herzogenbuchsee–Langenthal 1917.

Letzte Post von Bleienbach nach Langenthal 1917. Foto: Elisabeth Ammon, Herzogenbuchsee

### *Die Eisenbahnen kommen*

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen (ab 1857) verschwanden die einträglichen grossen Mittellandstrecken. Es bot sich der Post Gelegenheit, ihre Kurslinien auf Nebenstrecken auszudehnen. Die Zahl der aufgehobenen Postkurse konnte durch kleinere Kurse ausgeglichen werden: 1850 verkehrten in der Schweiz 158 Postkutschen auf 498 Linien, und 1900 waren es 1659 Postkutschen auf 789 Linien. Auch der Oberaargau kam in dieser Zeit zu neuen Linien; andere erfuhren durch die Bahn nur eine Abkürzung. Es waren dies:

- Langenthal–Bleienbach–Thörigen–Herzogenbuchsee
- Langenthal–Rohrbach–Huttwil
- Langenthal–Melchnau–Huttwil–Zell–Willisau
- Langenthal–Murgenthal (1 Stunde)
- Herzogenbuchsee–Seeberg–Grasswil–Koppigen
- Herzogenbuchsee–Wangen–Dürrmühle (1½ Stunden)
- Huttwil–Wyssachen
- Huttwil–Sumiswald–Burgdorf
- Huttwil–Eriswil
- Riedtwil–Oschwand
- Kleindietwil–Oeschenbach
- Rohrbach–Rohrbachgraben
- Wiedlisbach–Oberbipp u.a.

### *Strenge Vorschriften*

Zu den Pflichten eines Posthalters gehörte die Haltung einer bestimmten Anzahl tauglicher Pferde nebst benötigtem Geschirr. Gefährliche oder mit Untugenden behaftete Pferde waren für den Postdienst nicht geeignet. Die Anzahl der Pferde zur Bespannung hing vom Gewicht der Ladung und von der Kutschenart ab. Bei den zweispännigen Überlandwagen waren die vierplätzigen Berlinen am häufigsten.

Die Postillione hatten die Fahrzeiten genau einzuhalten. Verspätungen waren soweit möglich durch schnelleres Fahren auszugleichen. Ein Anhalten vor Wirtshäusern in Orten, wo sich keine Poststelle befand, war strikte verboten.

Postillion mit Sommerhut um 1900.
Foto: PTT-Museum Bern

Posthorn aus der Postkutschenherrlichkeit. Foto: PTT-Museum Bern

Bei Nachtfahrten war, ausser bei hellem Mondschein, auf Kosten des Reisenden in den Laternen des Wagens stets Licht zu halten. Das Tabakrauchen war dem Postillion während der Fahrzeit untersagt; Nüchternheit war oberstes Gebot.

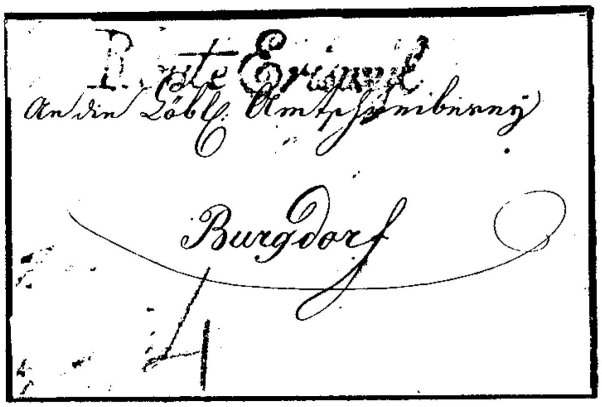
Die Pferdehalter wurden gebüsst, wenn die Rossgeschirre mangelhaft waren. Der Postillion hatte auch in vorschriftsgemässer und sauberer Kleidung anzutreten. Überdies gehörte das Posthornblasen zu den Anstellungsbedingungen. Postreisende fanden in den Postämtern des Kantons Bern Bücher, in welche sie ihre Beschwerden eintragen konnten.

### *Ereignisse und Stimmen aus der Postkutschenzeit*

Anfänglich wurde viel über die aufkommenden Postkutschentransporte gespottet. Das Reisen mit der Postkutsche «gebe Anlass zu Mariagen», meinte ein Kritiker. Ein weiterer übler Umstand seien die «allzu grossen Gesellschaften in den bequemen Postkutschen, die immer voll schöner, duftender

ROUTE ERISWIL

1817




VON LOTZWIL NACH BURGDORF

Frauenzimmer steckten, und wo die Passagiere so sitzen, dass sie einander ansehen müssen, wodurch nicht allein eine höchst gefährliche Verwirrung der Beine entstehe, daraus eine nicht mehr aufhörende Verwirrung der Seele und Gedanken zu konstatieren sei, so dass mancher junge Mensch anstatt ans Reiseziel, zum Teufel gereist sei».

Im Jahre 1786 kommt es im Städtchen Bremgarten an der Reuss zu einem Überfall auf eine «Messagerie-Coche» von Bern. Der Wagen wird umgestürzt, der Postillion verprügelt und die Ladung beschädigt. Die Übeltäter waren die «ehrenwerten Schneider und Schuhmacher aus Bremgarten, welche mit diesem Gewaltakt gegen die Einfuhr von billigeren Kleidern und Schuhen aus dem Bernbiet (Langenthal) und dem Aargau protestieren wollen».

Die Postkurse Bern–Zürich sorgten in Langenthal für einigen Unmut, denn sie hielten bis 1856 abwechslungsweise bei zwei Wirtshäusern und fuhren erst nachher zum Postbüro. Einem dritten Wirt gefiel dies nicht, und die Aussteigehalte wurden auf seine Intervention hin verboten.

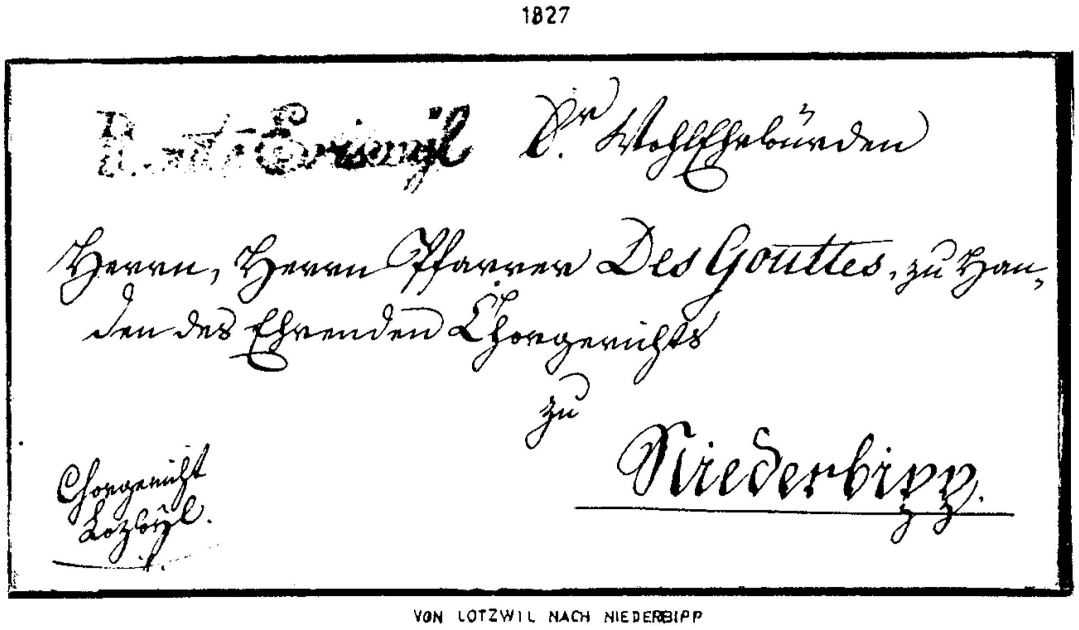
### *Schattenseiten der Postkutschenromantik*

Das Reisen mit der Postkutsche war bei den damaligen Strassenverhältnissen nicht immer angenehm. Mitunter war die Reise recht beschwerlich und gefährlich. Für den Postillion war es nicht leicht, vier ungeduldige Pferde zu lenken. Dies bedurfte einer gewissen Härte und eines unerbittlichen Durchsetzungsvermögens. Hoch auf dem Bock war der Postillion stets Wind, Re-

Die letzte Post Wangen a.d.A. – Herzogenbuchsee, 29. Februar 1916.

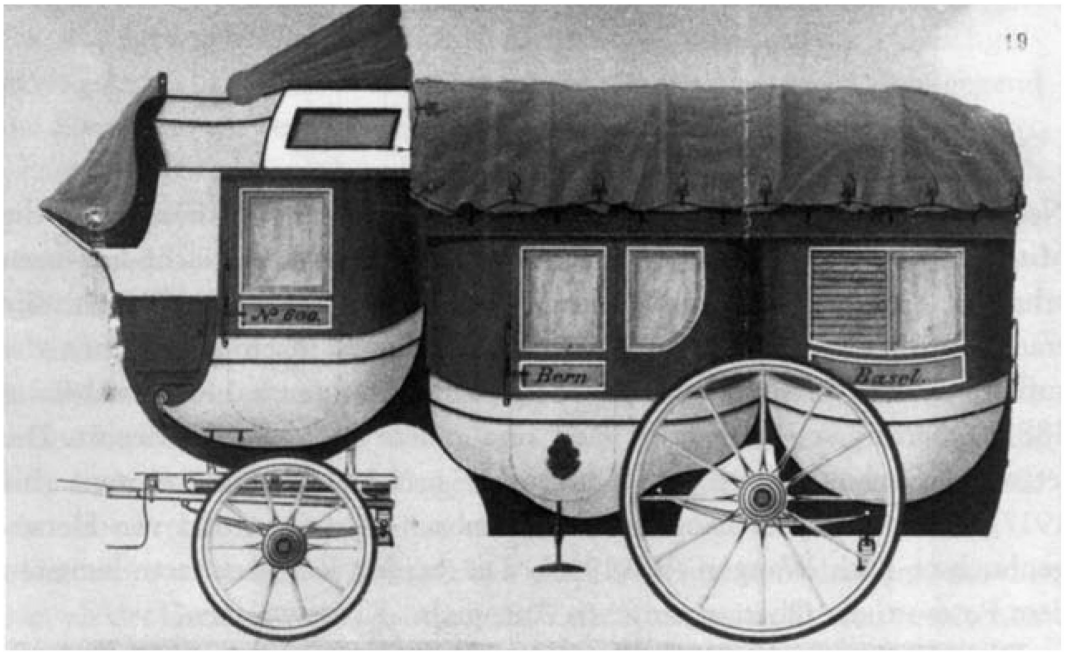
Zweispännige Chaisenpost in Wangen a.d.A. um 1900. Foto: Adolf Roth, Wangen a.d.A.

Schlitrenpost in Melchnau um 1910. Foto: Heidi Morgenthaler, Melchnau




Alte Poststempel aus der Sammlung Otto Weber, Lotzwil.

Zwei Postkutschen in Langenthal, um 1900/1910, Restaurant Markthalle (4pl. Berlinen, eckige Form).




Seitenansicht eines 16pl. Postwagens der Eidg. Post, um 1850/55. Mit Streckenbezeichnung Bern-Basel. PTT-Museum Bern

gen und Schnee ausgesetzt. Die Fahrgäste schwitzten im Sommer und froren im Winter. Leider konnte man die Mitreisenden nicht auslesen. Auf langen Reisen war Rücksichtnahme in den doch engen Kutschen unbedingt notwendig. Die Strassen waren öfters voll fusstiefer Löcher, staubig und bei Regen meist morastig. Ein Überholen war bei den damaligen schmalen Strassen nicht möglich. Rad- und Achsenbrüche waren an der Tagesordnung. Die Federung der Wagen war vielfach mangelhaft. Postkutschen und Fuhrwerke kamen sich öfters in die Quere, wobei gegenseitig etwa auch Schmähworte fielen.

### *Vom Postillion*

Der Postillion war kein Beamter der Post, sondern ein Angestellter des Postpferdehalters. Die Postillione gaben mit dem Posthorn weithin hörbare Signale. Jede dieser Melodien hatte eine andere Bedeutung. Viele Postillione erfreuten ihre Fahrgäste mit gekonnten Vorträgen. Bei grösseren Reisen setzte die Post Schirrmeister oder Kondukteure, wie sie später auch genannt wurden, ein. Sie hatten die Aufgabe, im Vorbeifahren auch Telegrafenleitungen auf allfällige Defekte zu überwachen.

### *Abschied von der Pferdepost*

Nach Eröffnung der Bahnstrecke Bern–Zürich im Jahre 1857 wurden die Mittellandlinien aufgehoben. Die Reisenden vermissten die Nacht-Eilposten sehr, da die Bahnen Nachtverbindungen erst ab 1886 einführten. Sie erachteten Nachtzüge als zu gefährlich. Nach und nach verdrängten die aufkommenden Privatbahnen (Gäubahn 1876, Langenthal–Huttwil-Bahn 1889, Oberaargau–Jurabahnen 1907 und andere mehr) die Pferdepost. Die letzten Kutschen fuhren von Langenthal nach Melchnau–Reisiswil (bis 1917), Einspännerpost Langenthal–Bleienbach–Thörigen und von Herzogenbuchsee nach Wangen (bis 1916). Die beiden letztgenannten mussten dem Postauto der Oberaargauischen Automobil-Kurse weichen.

Diesen privaten Automobillinien hafteten oft verschiedene Mängel an, und sie litten häufig unter Betriebsstörungen. Einige gingen nach kurzer Zeit wieder ein und wurden wieder durch die billigeren Pferdepostkurse ersetzt.

Dem Publikum fehlte anfänglich das Vertrauen in diese «neuartigen Fuhrwerke». Im Oberaargau behaupteten sich aber die Automobilkurse gut und erfreuten sich stets grösserer Beliebtheit.

## *Quellenangaben*

Die Geschichte der Schweizerischen Post 1849–1949/Die Reisepost.
W. Balmer, Melchnau, Auszug aus dem Dorfbuch von Melchnau/Postwesen.
U. Bretscher, Von der Postkutsche zum Postauto.
Roman Bussmann/Josef Gräni, Kleine Luzerner Postgeschichte 1988.
Ebel, Anleitung für die Schweiz zu bereisen/Orell Füssli 1809.
Joos Gartenmann, Die Pferdepost in Graubünden/Desertina Verlag.
Arthur Geiser, Alte Poststempel von Langenthal (Langenthaler Heimatblätter 1986).
Walter Gfeller, Vom Römerweg zum Taktfahrplan/Zur Geschichte des Postwesens im Amt Wangen und in Herzogenbuchsee.
J. J. Leuthy, Der Begleiter auf der Reise durch die Schweiz 1841 (PTT-Bibliothek).
H. P. Lindegger, Herzogenbuchsee und die ersten Autofahret (Jahrbuch des Oberaargaus 1987).
Georg Luck, Der Dichter in der Kutsche/Die Schweizerreise des Herrn Samuel Rogers (Verlag Nagel + Kimche).
Walter Wolf/Richard Weich, Postkutschen-Romantik/AT Verlag.
Arthur Wyss, Die Post in der Schweiz (Verlag Hallwag 1987).
Fussboten, Landkutschen und Messagerien der Stadt Bern von 1694–1850 (PTT-Bibliothek 1985).
Instruktion für die Reisenden, in Betreff der Berner Diligences von anno 1794 (PTT-Bibliothek, Bern).
Nachrichten für Reisende in der Schweiz 1796 (PTT-Bibliothek).
Verzeichnis der im Kanton Bern bestehenden Postwagendienste und ihre Verbindungen im Jahre 1847 (PTT-Bibliothek).
Karl Rolli, Die Entwicklung des oberaarg. Verkehrswesen (Jahrbuch des Oberaargaus 1959).
100 Jahre Staat Bern im Schweizerischen Bundesstaat 1848–1948.
Festschrift 50 Jahre Briefmarkensammlerverein Langenthal und Umgebung 1931–1981.
Festschrift 50 Jahre Philatelistenverein Huttwil 1938–1988.

## *Fotonachweis*

Fotos aus den Sammlungen des PTT-Museums, Bern; Dorfarchiv von Herzogenbuchsee; Fräulein Elisabeth Ammon, Herzogenbuchsee; Frau Heidi Morgenthaler, Melchnau; Frau Bertha Zimmerli, Langenthal, und von Herrn Adolf Roth, Wangen a.d.A.; Heimatsammlung: Otto Weber, Lotzwil.

*Dank*

Für die freundliche Hilfe dankt der Verfasser Frau Heidi Morgenthaler, Melchnau, den Herren Ernst Bläuer, Herzogenbuchsee, Rudolf Bürgi, Roggwil, Walter Gfeller, Herzogenbuchsee, Adolf Roth, Wangen a.d.A., Max Schneeberger, Langenthal, Otto Weber, Lotzwil, U. Kronig, PTT-Museum Bern, insbesondere auch den Herren Heinz Schneeberger, Langenthal, und Urs Zaugg, Oberönz.