

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer
Herausgeber: Oldtimer Club Saurer
Band: - (2017)
Heft: 103

Artikel: Saurer FBW Berna Arbenz Martini : die Wegbereiter des modernen Reiseverkehrs der 1849 gegründeten Eidgenössischen Post
Autor: Hopf, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037522>

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: 07.02.2026

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

SAURER FBW BERNA ARBENZ MARTINI

Die Wegbereiter des modernen Reiseverkehrs der 1849 gegründeten Eidgenössischen Post

Text: Hans Hopf, Archiv

Vor dem Übergang zur Eidgenössischen Post wurde der Personen- und Postverkehr von den vorgängigen Kantonalen Postverwaltungen geregelt. Ausser der kurzen Strecke der «Spanisch-Brölibahn» zwischen Zürich und Baden gab es noch keine weiteren Eisenbahnen, dafür jedoch eine grosse Anzahl Pferdepostlinien der ehemaligen Kant. Postverwaltungen. Durch die Gründung der Eidg. Post konnte diese von den ehemaligen Kantonalen Postverwaltungen rund 150 bestehender Pferdepostlinien übernehmen und bis auf gut 900 Linien steigern. Wie wichtig diese Kutschen- und Schlittenverkehr war, zeigt das folgende Bild der zweistöckigen Postwagenremise in Chur.

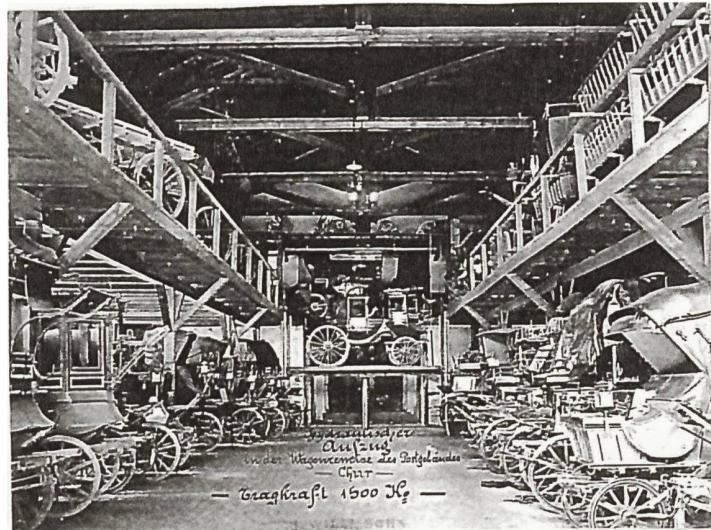
Postkutsche, Postillion und das Lied «ich bin der letzte Postillion» waren überall präsent. Bedingung für einen Postillion war, dass er das Horn blasen konnte, denn es bestanden damals Posthorn-Dienstsignale. Heute ist jeder Post-

chauffeur ein Musiker: ein Druck auf den Knopf und er spielt die Ouvertüre aus Rossinis Oper «Wilhelm Tell» cis - e - a, besser bekannt als Tüü da do! Das bis heute bekannte Dreiklanghorn musste die damalige Handhupe der Alpenwagen ersetzen und wurde zum Vorrecht der Post und wurde bis heute zum Symbol des Postautos.

Der einsetzende Bau von Eisenbahnen und die 1882 erfolgte die feierliche Eröffnung der Gotthardbahn läuteten den Niedergang der Pferdepostlinien ein. In Amsteg wurden an der Eröffnungsfahrt schwarze Fahnen aufgehängt und die Lokomotiven als «Brot-schelme» tituliert.

Die um die Jahrhundertwende einsetzende automobile Beförderung betrachtete die Postverwal-

tung zunächst mit Skepsis. Die damals bekannte, berüchtigte Autofeindlichkeit von Volk und Behörden trug auch dazu bei. Man denke auch an die Querelen im Kt. Graubünden (s. Gazetten Nr.63/64). Man wollte kein Risiko eingehen und vergab dazu die ersten Automobilkonzessionen an private Unternehmungen. 14 Konzessionäre mit 35 Bussen verschiedenster Herstellern waren es 1905. Viele dieser Linien mussten den Betrieb wegen hohen Kosten, Reparaturen und Unzuverlässigkeit jedoch bald wieder aufgeben. So stand im St.Galler-Tagblatt im Oktober 2002, dass am 13.10.1902,



1850

Posthorn-Dienstsignale	1850	Segnali di servizio per corno postale
Signaux de service pour cor postal		Service signals for post horn
Abgang einer jeden Post		Partenza di ogni diligenza
Départ de chaque diligence		Departure of the mail-coach
Ankunft einer Dienstpost		Arrivo di una diligenza di servizio
Arrivée d'une diligence de service		Arrival of the mail-coach
Ankunft einer Extrapost		Arrivo di una corsa speciale
Arrivée d'une course spéciale		Arrival of an extra mail-coach
Zahl der Wagen		Numero di carrozze
Nombre de voitures		Number of coaches
Zum Ausweichen		Per chiedere via libera
Pour demander le passage		Caution!
Postillons-Ruf		Richiamo del postiglione
Appel du postillon		Postillon's call
Anzahl der Pferde		Numero di cavalli
Nombre de chevaux		Number of horses

also vor 100 Jahren, die erste schweizerische Busslinie Gossau - Waldkirch - Wittenbach - Heiligkreuz (Tramstation) eröffnet worden sei. Befahren wurde diese Strecke mit einem «Motorange triebenen Kraftomnibus» der Elsässer Motorenfabrik Dietrich & Co.

Trotzdem wollte es die Postverwaltung wissen und bestellte 1905 bei den bekannten Schweizer Fahrzeugbauern SAURER, BERNA und MARTINI je einen Postomnibus für eigene Versuche.

Motoren 6642 und 6661. Der zweite Autokurs der Post startete 1916 mit der Linie Locarno - Brissago und der dritte 1918 zwischen Nesslau - Wildhaus.

Nebst diesen SAURER liefen MARTINI's auf den Linien Münchwilen - Turbenthal, St. Peterszell - Herisau und Yverdon - Moudon.

Der Anstoß für die PTT nun selbst doch auch ins automobile Zeitalter einzusteigen, lieferte eigentlich die Armee mit



Die ersten drei Versuchsfahrzeuge der Post

BERNA

MARTINI

SAURER

Der postalische Reisedienst mit diesen Motorfahrzeugen begann 1906. Der Saurer-Bus war vermutlich der am 8.5.06 gelieferte 3t-Kettenwagen mit 14 Sitzplätzen und dem AM II-Motor 1471. Eingesetzt wurden diese Wagen auf den Stecken Bern- Wohlen-Detligen sowie Bern - Boll - Utzigen. Sofern keine Störungen auftraten wurden die 17 km Bern - Detligen in rund 1 Stunde zurückgelegt. Von diesen drei ersten Postautomobilen ist leider keines erhalten geblieben.

Entsprechend den damaligen SAURER-Ablieferungslisten durfte SAURER am 15.2.07 einen weiteren 3t-Kettenwagen mit Motor-Nr. AM II 1538 liefern und ein Jahr später bereits 2 weitere 3,5t Cardan-Wagen mit dem stärkeren AMV-

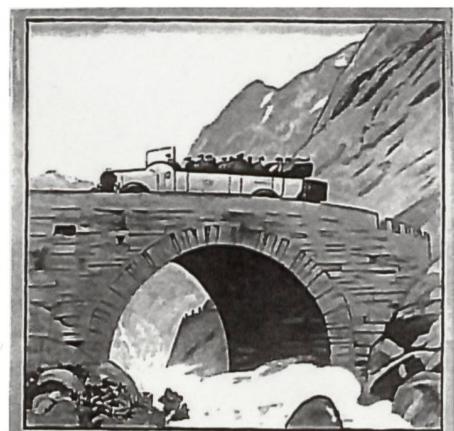
ihren Ende des Krieges überzähligen 3t-Fahrzeugen. 100 LKW wurden zu diesem Zweck in der Eidg. Konstruktionswerkstätten Thun zu Cars Alpin und Allwetterfahrzeugen umgebaut und der PTT zum zivilen Einsatz überlassen. Mit dieser Flotte wagte sich der Automobilien-dienst der PTT mit 40 bis 45 PS auf holperigen Naturstrassen bis weit in abgelegene Täler und Ortschaften und man hatte den Mut, den Betrieb, die sog. Alpenpost auch auf den Alpenpässen aufzunehmen.

1919 Simplon	1923 Maloja
1921 San Bernardino	1923 Ofenpass
1921 Lenzerheide	1923 Klausen
1921 Julier	1923 Grosser St.Bernhard
1921 Grimsel	1925 Pillon
1921 Furka	1925 Lukmanier
	1927 Umbrail u. Stelvio

Mit den farbigen Alpenpost Plakaten und Postkarten des Malers Cardinaux wurden ab 1921 auch im Ausland wacker für unseren Tourismus geworben. Auf den meisten Plakaten ist im Postauto die Silhouette eines SAURER's zu erkennen und auf dem grossen Wandgemälde im Bahnhof Genf - Cornavin war der SAURER unverkennbar (war Cardinaux also bereits ein früher Saurer-Fan?).

Im Einsatz standen diese umgebauten Fahrzeuge laut Rentsch ab ca. 1920 bis etwa Ende der 20er-Jahre.

In der Zwischenzeit entwickelten die Schweizer Autobauer neue, moderne Fahrzeuge. SAURER kam mit den A-Typen und den ersten B-Typen auf den Markt. Bis anfangs der 30er-Jahre lieferte Arbon etwa 70 Chassis des Types 2AD und 3AE, 3BH und BL. Bei FBW waren es in dieser Zeitspanne 25 Chassis der Typen RI, F, AN und AT. Und BERNA lieferte 10 Chassis des Types E3, Arbenz lediglich nur 7 Fahrzeuge. Interessant ist auch die Tatsache, dass für all diese Wagen nur die Chassis geliefert wurden. Karossiert wurden diese Chassis durch alle damaligen Karrossiers zwischen St.Gallen bis Genf und Basel bis Lugano. Einzig SAURER begann sehr früh auch mit dem Aufbau.

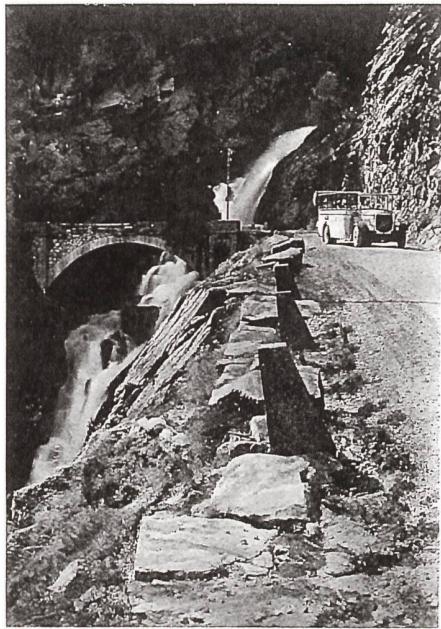


SCHWEIZERISCHE ALPENPOSTEN

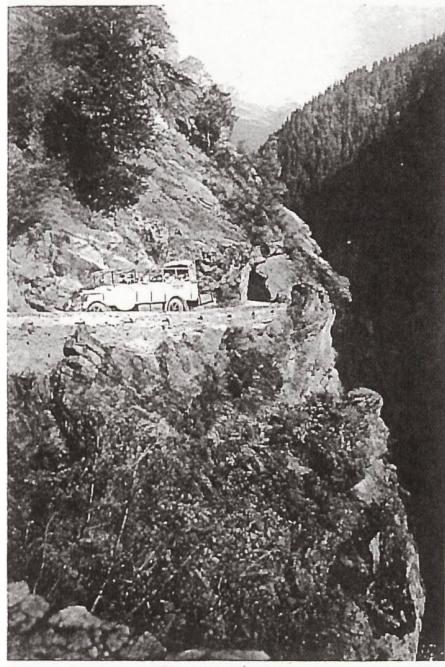
SBB Automobilkurse über die Bergpässe: **SBB**
SIMPLON, GRIMSELFURKA, OBERALP
GOTTHARD, KLAUSEN, LUKMANIER
BERNHARDIN, SPLÜGFN, MALOJA
OFEN (Nationalpark)

Das älteste, heute noch vorhandene Postauto ist ein BERA vom Typ E und stammt vermutlich aus der Serie der umgebauten Armeewagen. Am Heck befindet sich der damalige übliche Gepäckträger mit Staubplatte. Heute befindet es sich mustergültig restauriert durch Gangloff und Ramseier-Jenzer im Besitz der Post.

Und so fuhren sie damals über unsere engen Schotterstrassen: die modernen neuen Transportmittel!



Frassinone-Wasserfall (1408 m) am Ausgang der 222 m langen Galerie von Gondo
Phot. Spreng



Höllental im Val Medel

Phot. Steiner

Um zu vermeiden, dass die damaligen Stützmauern aus Trockenmauerwerk auf schlechten Grund infolge des höheren Gewichtes der Wagen einbrechen könnten wurde das Motorfahrzeuggesetz durch die Tafel «Postautos kreuzen bergseits» erweitert (was wohl manch ein- und ausländischen PW-Fahrern das Fürchten und Zittern gelehrt hatte). Diese Verordnung bestand bis in die 50er-Jahre. Bei der Vergabung des Auftrages

für die Wagen auf der San Bernardino-Strecke, musste der Lieferant den Beweis erbringen, dass seine Wagen die engsten Kurven in einem Zug befahren konnten. Man erzählt sich, dass Saurer am Auftrag interessiert, einen eigenen Bautrupp mit Pickeln und Schaufeln unter der Leitung des Finanzdirektors nach Splügen beordert hätte, um zu spitze Kehren nötigenfalls zu vergrössern. Sachen gab es!!



Das war der Anfang der erfolgreichen Zusammenarbeit des Automobil Dienstes der PTT mit den Schweizer Nutzfahrzeugherstellern. Diese Zusammenarbeit bestand – mit Ausnahme der Einsetzung von 28 Alfa Romeos 1948 bis 1957 – bis zur feierlichen Ablieferung des 100. RH-Chassis an die Post. Inzwischen kamen ab 1973 die ersten «Fremden» in die Postgaragen.

Quellen:
PTT-Museum
Rentsch: 80 Jahre Postauto
Friedrich v. Martini
Brettscher: Von der Postkutsche zum Postauto
Kroning: Ab die Post

Wer sich für die letzten SAURER-Aktivitäten im Busbau interessiert, kann das in meinem 24 seitigen Bericht lesen.

Der Bus-Bau bei Saurer

Vom 2H, V2H über den 3DUK, 5DUK

Bis zu den letzten an die PTT gelieferten 5DUK und 3DUK

Die Wiederaufnahme der Bus-Fertigung mit Komponenten von Leyland DAB

Bis zum krönenden Abschluss mit dem RH und dem SH



... und das war der krönende Abschluss - mit einem guten Bild

Hoher Besuch im Saurer Museum

Text und Foto: Ruedi Baer

Für einmal nicht regieren, sondern zu hören: Hans Stacher und Ruedi Baer zeigen den hohen Regierungsrätern und -räten, den ehemaligen Regierungsräten und -räten sowie deren Partnern das Saurer Museum. Regierungspräsident Martin Klöti, unser Schirmherr, hatte eingeladen. Am schönen Nachmittag des 9. Mai 2017 holten wir mit dem Museums-RH-Postauto die fröhliche Schar nach Arbon, dort zeigten Sepp Hess die Stickmaschinen, Hans Stacher die Weberei und der Präsi die Geschichte sowie den Bereich Nutzfahrzeuge. Nach einem kleinen Umtrunk gings aufs Schiff und nach Langenargen ins Schloss.



Im Bild mag man erkennen, v.l.n.r.: alt RR Stöcklin, RR Mächler, alt RR W. Haag, dann rechts von Ruedi Baer die beiden RR Stefan Kölliker und Bruno Damann.