

Frische Luft für die Fahrgäste : PostAuto Graubünden stellt morgen ein Cabriolet vor und erinnert damit an eine glanzvolle Vergangenheit

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Gazette / Oldtimer Club Saurer**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 104

PDF erstellt am: **23.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Frische Luft für die Fahrgäste

PostAuto Graubünden stellt morgen ein Cabriolet vor und erinnert damit an eine glanzvolle Vergangenheit

Text: Jürgen Pfister, aus: «Bündner Woche» vom 12. Juli 2017

Fotos: Archiv Saurer Museum Arbon



Ein Saurer Alpenwagen 2A AD vor der Poststelle Waldhaus-Flims. Noch sind die Cabriolets mit Vollgummi-Holzrädern ausgerüstet. Wahrlich ein luftiges und auch holpriges Vergnügen.

Nach über 40 Jahren nimmt PostAuto erstmals wieder ein Cabriolet in Betrieb, das morgen offiziell vorgestellt wird. Früher waren Postautos ohne Verdeck auf den Freizeitlinien gang und gäbe. Das erste war der «Car alpin» von Saurer, der die Ausflügler ab 1919 über den Simplon und von Reichenau nach Flims beförderte. Das Cabriolet ist das rollende Symbol für die neue Partnerschaft zwischen PostAuto und den Schweizer Wanderwegen. In Zukunft ist es auf Extrafahrten unterwegs und kann auch gemietet werden. Die Vorstellung ist Grund genug, einmal einen Rückblick zu wagen auf die lange Tradition von Postkutsche und Postauto in der Schweiz. Die Anfänge der Personenbeförderung durch die Post reicht bis ins Jahr 1711 zurück. Damals richtete die Fischerpost in Bern einen Postwagenkurs Bern – Basel ein, der aber mangels Erfolg bald wieder eingestellt wurde. Mehr Erfolg

war dem Berner Unternehmen mit seinem 1735, zusammen mit der Zürcher Kaufmannspost, eröffneten Postwagenkurs Bern – Zürich beschieden. In kurzen Abständen folgten weitere Kurse zwischen den Städten im Mittelland.

Eng sind sie gewesen, diese Kutschen, mit harten Bänken, und trotz der Federung wahre Rumpelkisten. Oft erreichten sie auch nach 1800 kaum Schrittgeschwindigkeit und so ist in alten Reiseberichten immer wieder zu lesen, dass den Fahrgästen die Zeit zu lang wurde und sie es vorzogen, auszusteigen und vor der Kutsche herzuwandern. In der Regel mussten sich Reisende schriftlich oder mündlich bis eine Stunde vor Abfahrt des Kurses anmelden und den Fahrpreis bezahlen. Name, Reiseziel und Fahrtaxe wurden notiert. Die Vergebung der Plätze erfolgte in der Reihenfolge der Anmeldung. Im Jahre 1806 wurde als erster Alpenpass der Simplon für den

Reisepostverkehr geöffnet. Die Fahrstrasse am Gotthard wurde erst 1830 eröffnet. Die Kantonsgrenzen behinderten lange die weite Ausbreitung der Pferdepост: Zölle sowie Weg- und Brückengelder wurden erhoben.

Im Verlaufe der 1850er Jahre verlor die Reisepost die einträglichsten Pferdepостkurse auf den Hauptstrecken des Mittellandes an die Eisenbahn. Allmählich wurden die Postkurse auf Nebestrecken verdrängt. Mit der Verkehrszunahme durch den aufkommenden Tourismus in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts fand die Reisepost ein breites Betätigungsfeld auf den grossen Alpenpass-Strassen. Den Höhepunkt bezüglich Wagenpark und Personalbestand erreichte die Pferdepост kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Nach 1900 stiess die Pferdepост an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Die finanziellen Verluste nahmen von Jahr zu Jahr zu. Gefragt war

eine bessere Alternative zur langsamen und teuren Postkutsche mit ihrer beschränkten Beförderungskapazität. Die Postverwaltung erteilte Automobilgesellschaften Konzessionen, damit diese erste Erfahrungen sammeln konnten.

Am 1. Juni 1906 nahmen schliesslich die drei ersten schweizerischen Postautos den Betrieb auf der Strecke Bern – Detligen und ab 1. Oktober zwischen Bern und Papiermühle fahrplanmässig auf. Der Betrieb der beiden Linien war allerdings so unrentabel, dass man die Strecke Bern – Papiermühle 1909 wieder auf Pferdebetrieb umstellte und vorläufig keine neuen Postautolinien einführte.

Die Erfahrungen im Kriegseinsatz führten zu leistungsfähigeren Fahrzeugen, wovon auch der Postautobetrieb profitieren sollte. Von den hundert Armeelastwagen, welche die Postverwaltung nach Kriegsende übernehmen konnte, wurden 61 Saurer grossteils zu Car alpin sowie 39 Berna und Martini zu Überlandomnibussen umgebaut. Der eigentliche Durchbruch erfolgte dann 1918 mit der Eröffnung der Strecke Nesslau – Wildhaus, die 1919 bis Buchs verlängert wurde. Die Frequenzen waren so gross, dass sogar Personenanhänger zum Einsatz kamen. Mit der Strecke Reichenau – Flims und der ersten Passstrecke über den Simplon begannen 1919 die Postautos die Alpen zu erobern.

1930 war die Pferdepost fast bedeutungslos geworden. Die letzte Pferdepost verkehrte 1961 zwischen Cresta und Juf in Graubünden. Das Postauto hatte sich durchgesetzt. Nicht zu beneiden waren die Postautofahrer mit ihren offenen Wagen bei schlechtem oder kaltem Wetter. Die Scherenverdecke waren schwierig zu montieren und um überhaupt etwas zu sehen, musste oft die beschlagene Frontscheibe geöffnet werden. Kam es unterwegs zu einem Wetterumschlag, wurden die Passagiere gefragt, ob das Verdeck zu schliessen sei. Häufig waren die Passagiere, denen Wolldecken zur Verfügung standen, lieber Wind und Wetter ausgesetzt, als dass sie auf die Aussicht verzichten hätten.

Nach 1945 war die Entwicklung gekennzeichnet durch eine immer leichtere Bauweise bei gleichzeitig stärkeren Motoren. Durch die Erhöhung der Reisegeschwindigkeit mussten Alternativen zum Faltdach gesucht werden. Es entstanden

begründet: «Wanderer können so nicht nur auf ihren Touren, sondern auch während der Fahrt mit dem acht Meter langen Fahrzeug ihren Kopf verlüften.» Das Fahrzeug ist ausgerüstet wie ein Reisedeck und bietet 20 Personen einen



Ein Alpenwagen Typ I vor der Kulisse von Disentis.



Saurer Schnauzer des Saurer Museum Arbon auf einer Fahrt ins Blaue. Das waren die Postautos der fünfziger und sechziger Jahre mit Faltdach.

Postautos mit Lüftung und Teilverglasung des Daches, die den Panoramaausblick weiterhin zulässig. Die frische Luft wird den Passagieren des Cabriolets, das am morgigen Donnerstag offiziell vorgestellt wird, jetzt wieder um die Nase wehen. Zurück in die gute alte Zeit also. Für Manfred Kürschner, Leiter PostAuto Region Graubünden, liegt einer der Gründe für das Cabriolet in der Partnerschaft mit den Schweizer Wanderwegen

Platz. Es wird im vertrauten PostAuto-Gelb unterwegs sein, versehen mit dem Logo der Schweizer Wanderwege. Kürschner erinnert daran, dass es im Fahrzeugbestand von PostAuto bis 1976 Cabriolets gab. «Danach waren keine Postautos mit offenem Verdeck mehr unterwegs.» Das wird sich nun durch die Partnerschaft zwischen PostAuto und Schweizer Wanderwege ändern.

(beachte auch Bericht auf Seite 17)