

**Zeitschrift:** Jahrbuch / Zürcher Unterländer Museumsverein  
**Herausgeber:** Zürcher Unterländer Museumsverein  
**Band:** 9 (1950-1951)

**Artikel:** Aus der Postgeschichte des Zürcher Unterlandes  
**Autor:** Kramer, Albert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1095633>

### **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:** 28.04.2026

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

# Aus der Postgeschichte des Zürcher Unterlandes

Von Albert Kramer,  
Beamter der Kreispostdirektion Zürich  
(Erweiterung eines am 10. Februar 1952 im Museumsverein  
gehaltenen Vortrages)

## I. Einleitung

Es schienen so golden die Sterne,  
am Fenster ich einsam stand,  
und hörte aus weiter Ferne  
ein Posthorn im stillen Land.  
Das Herz mir im Leibe entbrennte,  
da hab ich mir heimlich gedacht:  
Ach, wer da mitreisen könnte  
in der prächtigen Sommernacht!

Eichendorff

Diese Reise Sehnsucht, die der Dichter so schön schilderte, ist gewissermaßen ein Urgefühl der Menschen und hat sie je und je ergriffen. Heute veranlaßt sie uns hauptsächlich, Erholung oder doch Abwechslung zu suchen. Früher kam dazu die Freude an der Entdeckung und Erforschung neuer Gegenden. Anno dazumal war das Reisen allerdings noch nicht so vergnüglich wie heute. Noch zu Beginn des vorigen Jahrhunderts unternahmen nur ganz wagemutige oder durch ihren Beruf gezwungene Leute eine größere Reise oder gar eine Fahrt ins Ausland. Die heutigen Verkehrsmittel lagen noch im Traumland; der Mensch war auf seine eigenen Füße, auf ein Reittier oder ein holperiges Wägelchen und auf „gar schröckliche Wege“ angewiesen.

Neben dem Reisen hat sich die Postgeschichte aber auch mit dem Transport von Briefen, Paketen und Geldern zu befassen. Schon die Helvetier empfanden das Bedürfnis, wichtige Nachrichten zu vermitteln. Sie besorgten dies durch Höhenfeuer, Rufposten oder Boten.

Als sich später die Römer in Helvetien niedergelassen hatten, führten sie auch bei uns ihre schon gut entwickelte Posteinrichtung, den sogenannten «Cursus publicus» ein, d. h. eine zum Teil auch der Öffentlichkeit zur Verfügung stehende amtliche Reisemöglichkeit. —

Vier römische Straßen waren für das Zürcher Unterland von besonderer Bedeutung. Die eine führte von Aquae (Baden) nach Turicum (Zürich) und Curia (Chur), die zweite von Baden aus durch das Furtal nach Claudia (Kloten), Vitudurum (Winterthur) und an den Bodensee, die dritte ging als Nebenweg durch das Behntal und über Steinmaur nach Bülach und die vierte von Kloten über den Dettenberg nach dem Rhein. Diese Straßen, von denen man da und dort noch Ueberreste gefunden hat, mußten von den daran wohnenden Ansiedlern unterhalten werden. Für die Eilpost wurden Pferdekuriere sowie sehr praktische und solide Zwei- und Vierräderwagen verwendet; daneben gab es natürlich auch Fußboten. Die Beförderung der Frachtpost geschah mit Zweiräderwagen; als Zugtiere dienten Pferde, Esel, Maultiere und Ochsen. Die Tiere standen unter gesetzlichem Schutz; die Mißhandlung mit Stöcken war unter harte Strafe gestellt, und nur die Peitsche war zulässig. Vorschriften bestimmten ferner genau die Belastung der Wagen. Später wurde im Interesse der Landwirtschaft verfügt, daß für den Cursus publicus keine Ackerochsen mehr verwendet werden durften. Eine Haltestelle im Cursus publicus hieß Statio posita, woher der Name Post abgeleitet wird.)

Im Mittelalter hatten die Gau- und Landgrafen und die Lehensherren in ihrem Gebiet für die Sicherheit der Boten- und Kaufmannszüge zu sorgen; in dieser Zeit entstand das sogenannte Geleitrecht. Manche mittelalterliche Burg wurde zum Schutze der Straßen und Sicherheit der Boten gebaut. Die Eidgenossen sorgten sich besonders um das Geleitrecht über den Gotthard, der sich im 13. Jahrhundert zu einem internationalen Verkehrsweg entwickelte.

Schon früh führten die Bischöfe und Klöster besondere Boten ein und ließen Klosterwege bauen. Ihre Boten standen allerdings nicht jedermann zur Verfügung. Beliebte Vermittler waren z. B. die wandernden Franziskaner- oder Bettelmönche. Zu jener Zeit lagen also hie und da der Brief- und der Bettelsack auf der gleichen Schulter.

Auch Metzgerposten dienten dem allgemeinen Verkehr. Die Metzger hatten für ihre Einkäufe im weiten Land herum mit Pferd und Wagen zu reisen und bauten die Besorgung von Botendiensten zu einem eigentlichen Gewerbe aus, besonders in Süddeutschland. Für das Signal ihrer Ankunft und Abfahrt bedienten sie sich der Hörner geschlachteter Tiere. Das waren also die ersten Posthörner.

Mit dem Aufblühen der Städte erschienen auf den Landstraßen die Städteboten. Sie vermittelten vor allem die amtliche Post für den Staat und das Militär und kursierten nach bestimmten Ordnungen. Auch die Landgemeinden suchten Anschluß an die Städte; sie unterhielten deshalb weitverzweigte Verbindungen durch ihre Landläufer. Die amtlichen Läufer gingen „unter ihrer Herren Farbe“, d. h. in einer

Art Uniform. Ihre Amts- und Hoheitszeichen waren überall zu respektieren. Daß sie sich ihrer Würde als Amtspersonen wohl nicht immer bewußt waren, geht aus folgender Mahnung hervor: „Welcher dann gar sumselig werde oder trunken in die Canzley keme, dem mag für ein Monat sein Köckli abgezogen und diese Zeit ihm sein Wartegelt inbehalten werden“.

Die amtlichen Läufer vermochten jedoch mit der Zeit den Verkehr der Handelsstädte nicht mehr zu bewältigen; es entstanden in der Folge die sogenannten „Ordinari-Posten“, die auf bestimmten Straßen und in genauen Zeitabständen zirkulierten. Eine dieser Posten war das wichtige Lyoner Ordinari, d. h. auf der Strecke von Nürnberg nach Lyon eine regelmäßige 14-tägige Verbindung von St. Gallen über Zürich—Bremgarten—Lenzburg—Solothurn—Murten—Lausanne—Genf, woran sich die St. Galler, Schaffhauser, Zürcher und Basler Kaufleute beteiligten. Diese Postverbindung bildete im 16., 17. und 18. Jahrhundert die schweizerische Stammlinie, an die sich weitere Linien anschlossen. Namentlich Zürich, wo um das Jahr 1610 mit obrigkeitlicher Bewilligung das erste Postamt an der Münsterergasse 23 durch das Handelshaus Hef errichtet wurde, unterhielt Anschlüsse nach allen Richtungen.

Die verkehrsarmen Landgegenden besaßen jedoch keine ausgebildeten Posteinrichtungen; lediglich an den Hauptverkehrsstraßen gelegene Briefablagen wurden von den durchgehenden Boten fremder Postverwaltungen bedient. Die Straßen befanden sich in schlechtem Zustand. Tagsatzungen im 16. Jahrhundert mußten u. a. auch Weisungen geben, „die Stauden und Aeste aus den Straßen hauen zu lassen“.

Noch ums Jahr 1830 gab es im Kanton Zürich nur 5 Hauptstraßen, nämlich: 1. Zürich—Dietikon—Baden, 2. Zürich—Kloten—Eglisau—Schaffhausen, 3. Zürich—Bassersdorf—Winterthur, 4. Winterthur—Elgg—St. Gallen und 5. Winterthur—Frauenfeld—Romanshorn. Erst die demokratischen Fortschritte nach dem Ustertage des Jahres 1830 brachten der Landschaft bessere Straßenverhältnisse und Postverbindungen. Bis es so weit war, hatten sich die Gemeinden eben ihrer eigenen Boten zu bedienen, die an bestimmten Wochentagen in die Stadt kursierten. Die Last auf dem Tragräf dieser privaten oder von Gemeinden „autorisierten“ Boten bestand jedoch nicht allein aus Postsachen; sie übernahmen sonstige Aufträge, machten Einkäufe und vermittelten Zinsgelder, die man ihnen unterwegs übergab.

Meistens jeden Freitag früh traten sie ihren Marsch an, und mittags 12 Uhr kehrten sie wieder zurück. Sie hatten zur Auswechslung der Postsachen ihre bestimmten Absteigequartiere und Depots in Wirtschaften oder bei Krämern usw. — Allgemein konnten nur die offiziellen, in „Eid und Pflicht“ genommenen Gemeindebotten Einschreibbriefe ohne

weiteres in Empfang nehmen, die anderen mußten Vollmachten der Adressaten vorweisen. Eine solche Beförderung war natürlich mit allerlei Umständen und Verspätungen verbunden. Als Botenlohn wurden pro Brief höchstens 2 Schillinge (ca. 10 Rappen) bezahlt. In der Regel hatten die Gemeindeböten noch eine Patentgebühr von einigen Gulden zu entrichten. Die Beförderungstaxen für die Postsachen wurden bei der Aushändigung vom Empfänger eingezogen, bis im Jahre 1843 die kantonale Post in Zürich als wichtige Neuerung die ersten Briefmarken einführte. Wie aber fand das Zürcher Unterland seinen Postanschluß an die Umwelt?

## II. Zürich—Bülach—Schaffhausen

Schon früh spielte die Straße Zürich—Kloten—Bülach—Eglisau—Schaffhausen für die Getreidefahren von Süddeutschland nach Zürich, der Innerschweiz und dem Gotthard eine wichtige Rolle. Gegen das Ende des 16. Jahrhunderts benützten die Schaffhauser Kaufleute Peyer diese alte Landroute für ihre privaten Botenverbindungen von Nürnberg nach Lyon. Das taten ebenfalls die späteren Schaffhauser Postmeister Klingensfuß, Peyer und Stokar. Als Postreiter unter ihrem „Geleit, Schirm und Schutz“ werden im 17. Jahrhundert ein Ueberli und ein Erni namentlich erwähnt. Als das Lyoner Ordinari 1624 abwechslungsweise durch Postreiter von St. Gallen und Schaffhausen aus betrieben wurde, erfolgte die Uebergabe der Postsachen in Bülach, wenn der St. Galler an der Reihe war. Um 1650 kursierte ein Bote im Anschluß an die ankommende Post aus Ulm jeden Sonntag früh von Schaffhausen nach Zürich; noch gleichentags hatte er den Rückweg anzutreten. Die Taxe für einen Brief im Umfang eines Bogens betrug für diese Strecke 4 Kreuzer (ca. 15 Rappen); für schwerere Briefpakete war 1 Kreuzer pro Lot (= 16 Gramm) zu bezahlen. Anno 1688 wird dem Postreiter Conrad Wiederkehr ein zweimaliger wöchentlicher Ritt von Schaffhausen nach Eglisau übertragen. Anfangs des 18. Jahrhunderts benützte auch der bedeutende Postmeister Beat Fischer für einen Messagerie-Botenritt (betr. Pakete und Wertsachen) nach Genf diese Verbindungsstraße. Seit 1698 bestanden vier wöchentliche Boten- oder Reiterkurse; sie verkehrten 1713 von Zürich nach Schaffhausen Sonntag und Donnerstag ab 7.00 Uhr, Dienstag und Freitag ab 10.00 Uhr. Zur Hauptsache der schlechten Straßen wegen bereitete die Umwandlung der reitenden Post in die fahrende Post viel Schwierigkeiten. Schon 1740 wurden Versuche mit der Landkutsche unternommen; aber erst am 7. April 1794 konnte wöchentlich ein regelmäßiger Kurs mit 4-plätziger Postkutsche und 3 Pferden auf der Route Zürich—Eglisau—Schaffhausen

eröffnet werden und zwar ab Zürich jeden Montag 6.00 Uhr bis Eglisau, wo ca. 10.00 Uhr auch die Voiture von Schaffhausen her eintraf. Die Ladungen wurden in Eglisau ausgewechselt, und die Diligencen kehrten wieder zurück. Der Fuhrlohn des Zürcher Unternehmers Freudweiler betrug pro Fahrt 3 neue Taler, d. h. etwa 15 Franken. In Eglisau wollte man aber bald den Umlad von kostbaren Ladungen nicht mehr einfach zwei Kutschern anvertrauen. In einem „Tractat“ beschloßen deshalb die beiden Städte Zürich und Schaffhausen, daß aus Sicherheitsgründen Briefe und schwere Sachen nach Schaffhausen und vice versa zu abgemachter Zeit und Stund in Rafz auszutauschen seien.

Damit man sich besser ein Bild über die damaligen Verhältnisse im Postverkehr machen kann, sei hier aus dem ersten Postführungsvertrag der Schweiz vom 27. Mai 1735 zwischen dem Postamt Bern und dem Zürcher Unternehmer Hofmeister für die Strecke Bern—Aarau folgendes angegeben:

„1. Uebernimmt Herr Hofmeister diese Coche (Kutsche) mit 1 oder 2 Knechten, 4 starken Pferden und dazu gehörigem Geschirr von Bern nach Aarau und zurück zu führen, alle Spejen für Knechte und Pferde und zwischen Bern und Aarau den Beschlag und Abgang der Pferde, auch den Olterer Zoll über sich zu nehmen, auch die Seil zum Binden und die Zwerchfäcke anzuschaffen, auch Sommerszeit diese Reise in 3 Tagen zu machen, so daß er Donnerstag in Aarau abfahre, des Freitags Morgen in Bern anlange, wo er nachmittags um 1 Uhr wieder zurückspediert werden solle. Vor Eintritt des Winters aber soll man sich über eine Winterroute miteinander verstehen.

2. Sollen 4 Personen und 10 Zentner Ware die völlige Ladung der Coche mit 4 Pferden ausmachen und, wenn mehr Ladung vorhanden wäre, der dazu nötige Vorspann von Aarau bis Bern und zurück von dem Postamt in Bern vergütet und bezahlt werden.

3. Die Coche soll gemeinsam angeschafft werden, und was daran auch auf der Straße zwischen Zürich, Aarau und Bern abgehe und brechen möchte, gemeinsam repariert werden, also daß Bern an deren Ankauf und Unterhaltung  $\frac{2}{3}$  und Herr Hofmeister  $\frac{1}{3}$  zu bezahlen habe.

4. Verspricht das löbl. Postamt Bern auch den Knechten die „Mondur-Röcke“ mit des löbl. Standes Ehrenfarb anzuschaffen.

5. Wegen den Paquet- und Gelt-Porti soll es bei den zwischen beiden Postämtern Zürich und Bern errichteten Messagerie-Verkommnissen gänzlich verbleiben und beziehet Zürich den Porto von da bis Aarau und vice versa und Bern von da bis Aarau und vice versa; der Personen halber soll ein Tariff gemacht und der Preis nach demselben beobachtet werden.“

Anno 1780 besorgte Bote Caspar Widmer in einer Extrafähre die Vermittlung der schweren Sachen von Kloten bis Rafz, wo sie vom Schaffhauser Boten Rordorf übernommen und weiterbefördert wurden.

Wie aus anderen Gegenden des Kantons gingen nebst den Kurswagen auch aus dem Unterland private oder von den Gemeinden „autorisierte“ Boten an bestimmten Wochentagen in die Stadt. In der

„Freitagszeitung“ vom 23. März 1804 gab der Schaffhauser Zürcherbott folgendes bekannt:

„Johannes Seiler, Schaffhauser Zürcherbott, als solcher bestätigt von dem wohlweisen kleinen Rath der Stadt Schaffhausen und versichert mit obrigkeitlichen Attestaten und gesetzlicher Bürgschaft, also ein Bott wie alle Bötter seyn sollten, empfiehlt sich zu großgünstigem Zutrauen und verspricht Treu, Fleiß und Ordnung. Er logiert allhier in Zürich bey Herr Vogel, dem Glaser, an der Marktgasse und geht ab Freitag-Nachmittag um 3 Uhr exact.“

Auf dieser sogenannten „Fruchtstraße“ gab es aber noch keinen geregelten Verkehr. Am 24. Dezember 1806 verordnete die Zürcher Regierung, daß die Fuhrleute, speziell diejenigen der schwäbischen Getreidefahren auf der Route Zürich—Eglisau—Schaffhausen, dem Postwagen auf der Straße den Vorzug lassen sollten. Dies gab Anlaß zu großen Widerständen und Händeln, in denen die Wegknechte die Postillione oft unterstützen mußten. Noch wiederholt beschwerte sich in den folgenden Jahren die Postdirektion in Zürich „über das Benehmen der Bauern, der Korn- und anderer Fuhrleute beim Begegnen von Posten“. Erst strenges Einschreiten ermöglichte die ungehinderte Durchfahrt der großen Postwagen, die jeden Dienstag, Freitag und Sonntag Richtung Zürich, und jener, die Mittwoch, Samstag und Sonntag mit Briefen und Passagieren Richtung Schaffhausen mit Anschluß nach Frankfurt, Holland und Preußen verkehrten.

Die Poststraße Zürich—Schaffhausen wird zwar um 1800 schon als bedeutende Land- und Haupttroute genannt. Für jeden Fall genügten aber die vorhandenen Postverbindungen nicht. So verfügte während der Helvetik der österreichische Erzherzog Karl, daß auf den „Relaisstationen“ Klotten und Rafz ständig vier Pferde und ein Wagen für den Transport hochgestellter Militärpersonen in Bereitschaft stehen mußten. Nachdem ferner der Postdirektor Schweizer in Zürich der Regierung Antrag gestellt hatte betreffend die Requisition der in Bülach bereitzustellenden Postpferde und Calleschen „zur Militair-Disposition“, erließ am 31. Dezember 1813 die Polizei-Commission eine Anzeige, daß in Bülach, Eglisau und Rafz „zur Estaffetten-Post Landjäger aufgestellt seyen“. Von 1835—1844 wurde die wichtige Schaffhauser Poststraße ausgebaut. Bessere Fahrwege, neue Straßenzüge und die sich nun stärker entwickelnde Fahrpost förderten in der Folge Verkehr und Handel auch auf der Landschaft. Die Postwagen fuhren ab 1833 auf der genannten Strecke täglich; der Fahrplan lautete 1851 wie folgt:

Zürich	ab	7 Uhr 45 morgens
Schaffhausen	an	12 Uhr 10 mittags
Schaffhausen	ab	1 Uhr 30 mittags
Zürich	an	6 Uhr 00 abends

Der Kurswagen von Schaffhausen erhielt nach Inbetriebsetzung des ersten Dampfbootes „Minerva“ auf dem Zürichsee (19. Juli 1835) am Abend Anschluß an den Schiffskurs nach Rapperswil und den Nachtkurs nach Luzern.

Der Eilwagen mit neun Plätzen wurde drei- und die Briefchaise einspännig geführt. Am 3. April 1838 fuhr sodann erstmals von Zürich her auf der neuerbauten Straße von Eglisau über Hüntwangen nach dem Großherzogtum Baden der tägliche Malleepostkurs (benannt nach dem französischen Wort malle = Koffer) mit Anschluß in Freiburg i. Breisgau an die Karlsruher Eilpackwagen; dazu verkehrte noch ein wöchentlicher Packwagenkurs auf der gleichen Strecke. Die Malleepost verließ Zürich morgens 8 Uhr und brauchte bis Freiburg 16 und bis Karlsruhe 21 Stunden. Die Reisetaxe betrug bis Freiburg 11 Fr. 12 Rp., bis Karlsruhe 25 Fr. 28 Rp. — In Zürich traf dieser Malleepostkurs um 1 Uhr 00 mittags ein.

Gegen die „offiziellen“ Kurse trat oft Konkurrenz auf. Nebst den Metzgerposten und den Privatboten richteten der Bülacher Kreuzwirt Müller, der Rabenwirt in Schaffhausen und der Lohnkutscher Kölliker in Winterthur auf der Route Schaffhausen—Zürich Konkurrenz-kurse mit Pferdewechsel ein. Die Postverwaltung von Zürich klagte hierauf beim Statthalteramt, das weitere derartige Privatpostkurse und „wilde“ Boten verbot. Die Getreidewagen, geführt von den schwäbischen Fuhrleuten mit Zipfelmütze und blauem Ueberhemd, belebten aber weiterhin die Straße.

Anno 1843 beförderte ein einspänniger Schaffhauser Briefpostwagen zwischen Zürich und Eglisau noch ein bis zwei Reisende; dieser Kurs wurde am 1. Januar 1845 in eine Lokalverbindung zwischen Eglisau und der zürcherischen Hauptstadt umgewandelt und 1853 nach Rafz verlängert. Die Gemeinden um Bülach erhielten sodann 1842 wöchentlich zwei- bis dreimal aus Richtung Winterthur die durch die Bülacher Postchaise vermittelten Postsachen. Seit 1844 führte sodann der Unternehmer Guggenbühl aus Unterstraf den Schaffhauser Eilwagen mit drei Pferden nach Bülach, wo er für die Strecke bis Rafz vom Pferdehalter Engel abgelöst wurde.

Allmählich erhielten die abseits der Hauptstraßen gelegenen Ortschaften ebenfalls bessere Postverbindungen, auch dank dem Uebergang der kantonalen Posten an die eidgenössische Post am 1. Januar 1849. Damals betrug die Passagiertaxe von Zürich bis Bülach Fr. 1.75 im Intérieur und Fr. 2.15 im Coupé (mit Aussicht). Anlässlich der Eröffnung des Postkurses Winterthur—„Kreuzstraße“—Eglisau (1857) wurde im Sommer des gleichen Jahres ein neuer Kurs von Eglisau nach Waldshut eingerichtet, geführt vom dortigen Postpferdehalter J. H. Schmid zum „Hirschen“. Die Post verließ Eglisau 7 Uhr 30 mor-

gens und Waldshut um 1 Uhr 10 nachmittags zur Rückfahrt. Die täglich verkehrende Postchaise Zürich—Rafz wurde am 1. Dezember 1862 durch einen sechsplätzigigen Postwagen ersetzt.

Die großen Postkutschen, deren Ankunft in den Dörfern die Postillone mit ihrem Horn ankündigten, erhielten aber bald wichtige Konkurrenz durch die Bahnen. Am 1. Mai 1865 wurde die Linie Zürich—Bülach durch die Nordostbahn-Gesellschaft (NOB) eröffnet. Die dazumal von Jakob Meier in Bülach geführten Postomnibusfahrten Zürich—Bülach wurden aufgehoben. Jakob Schweizer zum „Kreuz“ in Rafz übernahm jetzt die Führung der Postwagen zu sechs Plätzen auf der Strecke Bülach—Rafz nach folgendem Fahrplan mit Anschluß an die Züge nach und von Zürich:

I. K u r s				II. K u r s	
Rafz	ab	5 Uhr	morgens	4 Uhr	abends
Bülach	an	6 Uhr 10	morgens	5 Uhr 10	abends
Bülach	ab	9 Uhr	vormittags	8 Uhr	abends
Rafz	an	10 Uhr 10	vormittags	9 Uhr 10	abends

Ein kleiner Postwagen zu zwei bis drei Plätzen verkehrte außerdem ab Rafz 10 Uhr 10 mit Rückfahrt in Bülach um 2 Uhr 30. An Fahrzeit benötigte dieser „Extrakurs“ 1 Stunde 20 Minuten. Die „Fahrordnung“ der Postkurse Rafz—Bülach wurde auf den 1. Juli 1867 neu organisiert, indem nun täglich dreimal sechsplätzigige Postwagen Rafz—„Kreuzstraße“ und Glattfelden—Bülach verkehrten. Dem Pferdehalter J. Meyer in Bülach wurden die „Estaffetten“ vom Dorf Glattfelden nach der „Kreuzstraße“ übertragen. In den Fällen, wo der Glattfelder Kurs in der „Kreuzstraße“ keine Passagiere mehr aufnehmen konnte, war der Rafzer Kollege gehalten, bis nach Bülach gegen Ueberlassung der Passagiertaxe durchzufahren. Seit 1873 bestanden zwischen Rafz und Bülach drei Kurse: morgens, mittags und abends, Fahrzeit 1 Stunde 15 Minuten, Fahrpreis 1 Fr. 85, und drei Kurse zwischen Glattfelden und „Kreuzstraße“, Fahrzeit 20 Minuten, Reisendentaxe 30 Rp.

Einen neuen Markstein in der Verkehrsgeschichte des Unterlandes bedeutete die Eröffnung der Bahnlinie (NOB) Winterthur—Bülach—Eglisau—Koblenz am 1. August 1876. Ab Zürich bestand folgende Verbindung nach Schaffhausen:

Zürich (Bahn)	ab	7.47	morgens	Schaffhausen	ab	2.45	nachmittags
Bülach (Bahn)	ab	9.22	morgens	Durstgraben	ab	3.05	nachmittags
Eglisau				Eglisau	ab	5.25	nachmittags
(Postwagen)	ab	9.50	morgens				
Durstgraben	ab	12.10	mittags	Bülach	ab	5.45	nachmittags
(Neuhausen)							
Schaffhausen	an	12.40	mittags	Zürich	an	7.34	abends



Zürcher Postkutsche 1845

Stich von Joh. Salomon Hegi

PTT-Museum Bern

## Postkutschen-Romantik

Auf hohem Bocksiß hornt, trara,  
 der Postillon: „Hei, wir sind da!“  
 und flink läßt er die Geißel knallen.  
 Horch, heimelig die Klänge hallen  
 im trauten dörflichen Gefild.  
 Gemach! Ein längst entschwundnes Bild  
 und alte Melodien narren.  
 Du hörst nicht mehr die Räder knarren,  
 nicht muntern Pferdezugs Geschell.  
 Fürwahr, du träumst! — Die Zeit geht schnell.  
 Indes sehnt sich der Mensch im stillen  
 doch nach beschaulichen Idyllen.

Jakob Franz Büßler

Nach der „Fahrordnung“ vom 15. Oktober 1876 verließen die Postkurse nach Eglisau dreimal täglich Rafz um 5 Uhr 10, 12 Uhr 40 und abends 4 Uhr 30, Fahrzeit 50 Minuten, Reisetaxe 80 Rp. — Nach Schaffhausen verkehrte ab Rafz ein Kurs mit Abgang um 11 Uhr und Rückkehr um 4 Uhr 25 mittags, Fahrzeit 1 Stunde 40 Minuten, Taxe 2 Fr. 05. Nach Eglisau kurlierten sechs- bis siebenplätzige Postwagen mit Beiwagen für sechs Reisende, auf dem Schaffhauser Kurs über Lottstetten Vierplätzer mit Beiwagen für zwei Reisende.

Um die Reisendenstation „Kreuzstraße“ war es nun stiller geworden; sie wurde mit der Bahneröffnung nach Koblenz aufgehoben.

Zwanzig Jahre später, d. h. am 1. Juni 1897, dampfte die Bahn (NOB) ab Eglisau auch nordwärts dem Rhein entgegen. Bahnposten verkehrten jetzt durchgehend von Zürich nach Schaffhausen. Die Ueberlandpost auf der wichtigen Postroute über Kloten—Bülach—Rafz hatte ihre Fahrten vollends eingestellt. Ein schönes Stück Landstraßenpoesie mit den Diligencen, die „in Ketten hingen“, den Berlinen, Omnibussen und den Postillonnen war entschwunden samt den guten Zeiten der vielen Gasthäuser.

\* \* \*

Durch das Städtchen Bülach, das urkundlich schon im Jahre 811 als Pulacha genannt wurde, führte die alte Landstraße von Kloten durch den Hardwald nach Eglisau. Es besaß anfänglich im Zürcher Unterland allein eine Postablage, errichtet im Jahre 1820 von der kantonalen Postverwaltung. Von einem eigentlichen Postbureau konnte damals zwar noch nicht gesprochen werden. Die Postgeschäfte wickelten sich in der Wohnstube des Posthalters ab; als erster „amtete“ Conrad Meyer, Landschreiber. Im Jahresbericht der kant. Post von 1846 wird zwar bereits erwähnt, daß neben Zürich und Winterthur die Postbureau in Andelfingen, Bauma, Bülach, Fehraltorf mit noch fünf weiteren als zürcherische Bureau den größten Verkehr aufzuweisen hätten. Dabei verrechnete Bülach im Januar 1850 an „Erträgnissen“ für Reisende den Betrag von Fr. 55.05. Die umliegenden Gemeinden erhielten die Postsachen vorerst vom Städtchen aus zugestellt. Der Bote Heinrich Müller besorgte 1853 sogar fünfmal wöchentlich einen Botendienst über Niederglatt, Oberglatt, die Hasligemeinden bis nach Dielsdorf und Regensberg; er erhielt für diese Dienstleistung 224 Fr. jährlich. Von 1852 an hatte der Posthalter, jetzt J. Nägeli, Gemeindeammann, die Post in seinem Städtchen täglich zweimal auszutragen. Im Jahre 1862 erhielt Bülach den Telegraph. Die Gemeinden hatten damals Garantiesummen zu leisten und mußten zum Bau der Leitung beisteuern. Der Beitrag Bülachs wurde für 10 Jahre auf eine jährliche Garantiesumme von Fr. 349.— und die Lieferung von 300 Stangen

zum Leitungsbau angelegt. Schon 1864 erhielten die Bülacher die Post dreimal täglich zugestellt. Am 1. August 1876, mit der Bahneröffnung Winterthur—Bülach, erhielt der Ort auch eine eigene Bahnstation. Der damalige Bahnhof stand zwischen der heutigen Einfahrt der Zürcher Linie und der Kasernenstraße. Das Postlokal, das sich anfänglich an verschiedenen Orten der alten Durchgangsstraße Kloten—Rafz befand, wurde 1888 aus der eigentlichen Altstadt näher gegen die Bahnstation verlegt, wohin sich die bauliche Entwicklung orientierte. Im Jahre 1890 nahm die Telephonzentrale mit anfänglich acht Abonnenten den Betrieb mit den ersten Verbindungen nach Zürich auf und zehn Jahre später, am 1. April 1900, stieg die Poststelle des Bezirkshauptortes von der III. in die II. Verkehrsklasse auf. Ab 1. Dezember 1933 verkehrten bis 1939 Autofurse mit 12—20-plätzigem Wagen über Kloten nach Glattbrugg, die nach der durch den zweiten Weltkrieg bedingten Einstellung erst am 8. Oktober 1950 ihre Fahrten bis Kloten wieder neu aufnahmen.

Manche Nachbargemeinden erhielten mit der Zeit ihre eigene Postablage. Höri bekam sie unter J. Nill um 1843. Vorerst wurde aber die Post von den Kreisbriefträgern aus Bülach ausgetragen. Die Postablagen in den kleineren Gemeinden befaßten sich anfänglich nur mit der Entgegennahme der Postsachen und waren auch nicht gehalten, ein eigentliches Postlokal zu stellen. Dementsprechend war das „Gehalt“ dieser Postablagehalter. Der jährliche Anfangslohn des zweiten Stelleninhabers, Johann Volkart, gewählt auf 1. November 1848, betrug z. B. 24 Franken. Nach der Bahneröffnung Zürich—Bülach (1865) vertrat der Niederglatter Posthalter Jakob Volkart die Postsachen, was den Bürgern von Höri aber nicht paßte. Mit Unterstützung von Statthalter Meier, Bezirksgerichtspräsident Schurter und Posthalter Nägeli in Bülach gelangte der Gemeinderat 1871 in einem ausführlichen Schreiben an die Postdirektion in Zürich um Wiederherstellung der Verbindung mit dem Bezirkshauptort. Briefe hätten, so wurde ausgeführt, „wenn's schnell zugeht, wenigstens einen Tag bis nach Bülach und solche aus einer Entfernung von nur 2—3 Stunden 2—3 Tage, um an die Adresse zu gelangen. Während der eidgenössischen Grenzbesetzung seien Aufgebote erst an den hiesigen Sektionschef gelangt, als die Mannschaft schon in Zürich sein mußte.“ Der Erfolg blieb nicht aus. Der Posthalter von Höri mußte ab 1877 zwei Botengänge nach Bülach ausführen, und seit 8. Oktober 1950 erhält Höri die Post per Auto zugeführt.

Winkel bekam am 1. November 1851 an der Landstraße zwischen Scheidweg und Seeb eine Postablage. Bisher waren die Postsachen in Bülach aufzugeben. Erster Ablagehalter wurde der Gemeindepresident und bekannte Mundartdichter Konrad Meyer. Die Post wurde nun durch den großen Postwagen auf der Durchgangsstraße vermittelt. Ein

Bürger von Rüti holte wöchentlich ein- bis zweimal die Post ab, nachdem Oberrüti und Niederrüti früher die Post von Kloten her zugestellt erhalten hatten. Nach dem Bahnbau vermittelte zuerst wieder der Bülacher Kreisbriefträger Conrad Nägeli die Post; später hatte der Ablagehalter die Botengänge selbst zu machen und auf dem Rückweg bis 1888 auch die Postsachen in Bachenbülach auszutragen.

Hochfelden unterhielt schon früh einen eigenen Boten zur Abholung der mit der „Mallepost“ eingehenden Briefe. Am 1. November 1853 wurde beim Ortslehrer Kläusli die erste Ablage eingerichtet, aber erst ab 1. Mai 1865 hatte der spätere Schulmeister Kaspar Heidelberger die Post im eigenen Dorfe vertragen zu lassen und zwei Botengänge nach Bülach zu besorgen.

Von Bachenbülach aus versah Moriz Ukinger, genannt „Möhri“, Botendienst mit dem Tragräfs. Als Privatbote führte er unregelmäßige Botengänge bis ins Zürcher Oberland aus. Auf 1. April 1888 erhielt Bachenbülach die erste Ablage im Hause gegenüber dem Gasthof „Rose“ an der Eschenmosenstrasse, nachdem es vorher durch den Kreisbriefträger von Bülach und vom Ablagehalter in Winkel bedient worden war. Erster Ablagehalter wurde dort der Gemeindepräsident Tobias Schurter.

Glattfelden beschäftigte laut seiner Dorfgeschichte schon 1807 einen Boten, namens Johannes Keller. Diese Gemeinde an der wichtigen Straßenverbindung Basel—St. Gallen hatte später ebenfalls mehrere Boten. Einer von ihnen, Jakob Meier, kehrte in Zürich in der „Treu“ jeden Mittwoch und Freitag an. Die Postablage dürfte um 1850 errichtet worden sein. Der erste Ablagehalter und Briefträger zugleich, Johann Zollinger, Wirt, mußte wöchentlich drei- und später fünfmal die Post in Eglisau auswechseln. Bei der „Kreuzstrasse“ an der Durchgangslinie Zürich—Schaffhausen erhielt Glattfelden am 1. März 1857 sozusagen seine Filiale, die sich zur Hauptsache mit dem Reisendendienst befaßte. Als Ablagehalter amtete dort der Gastwirt Johannes Keller. Anno 1867 wurde das Dorf an den Postkurs Rafz—Bülach mit Postwagenverbindung angeschlossen und am 1. August 1876 erhielt es den Bahnanschluß an der Linie Winterthur—Koblenz. Seit 1. Februar 1933 besteht nach der Bahnstation ein Autofkurs.

Zweidlen gehörte lange Zeit zum Postzustellkreis des benachbarten Glattfelden, bis dieses Dorf, wo Glatt und Rhein sich treffen, am 1. Mai 1916 eine Postablage erhielt. Sie wurde im Stationsgebäude eingerichtet mit Uebertragung der Postgeschäfte an den Stationsvorstand.

Eglisau besaß seit 1. Juli 1823 außer Bülach das einzige Postbureau in der weiteren Umgebung. Es war in der „Lochmühle“, nahe der 1811 erbauten Rheinbrücke untergebracht. Erster Ablagehalter war

Conrad Kienast, Wirt und Zolleinnehmer. Der auf 15. Juni 1863 ernannte Kreisbriefträger Johannes Meier, Landwirt von Hüntwangen, besorgte eine tägliche Postzustellung in Wasterkingen und Hüntwangen. Auch von Buchberg her kam seit 1852 der Ablagehalter zur Postauswechslung nach Eglisau, bis er am 1. Juni 1897 seinen Kurs nach Rüdlingen besorgte.

Rafz befand sich in bezug auf den Verkehr in bevorzugter Lage an der wichtigen Poststraße der Zürcher und Schaffhauser Kaufmannschaft. Von Zürich aus ging schon 1762 ein „Nebenbott“ ins Rafzerfeld. Sein erstes „Postbureau“ erhielt Rafz anlässlich der Eröffnung des „Mallespostkurses“ von Zürich nach Karlsruhe über Eglisau—Hüntwangen im Jahre 1838, vermutlich unter J. H. Siegrist; diesem folgte im Amt anfangs 1845 J. H. Neukom. Die erste Postablage befand sich im Unterdorf und wurde 1843 an die neu erstellte Landstraße verlegt. Rafz war Pferdewechselstation für den Eilwagen Zürich—Schaffhausen. Die Post für die Ortschaften im Rafzerfeld wurde hier ausgeladen, und der Posthalter hatte sie anfänglich in den verschiedenen Gemeinden zu vertragen. Ab 1. Juli 1856 führte Johann Schweizer zur „Traube“ den neunplätzigigen Omnibus des großen Ueberlandkurses. Als 1897 die Postkutschenherrlichkeit auf der Schaffhauserstraße ihr Ende fand, änderte der Postwagen seine Fahrten von Rafz nach Buchberg—Rüdlingen—Flaach mit Fortsetzung bis Henggart. Am 1. August 1921 verabschiedete sich der „letzte Postillon“ endgültig vom Rafzerfeld, indem die Postkutsche durch das Auto auf der neu errichteten Kurslinie Rafz—Andelfingen abgelöst wurde.

Am 1. April 1844 folgte H ü n t w a n g e n mit einer eigenen Postablage. Als erster Inhaber amtierte Jakob Beerli. Sein Jahresgehalt stieg bis zu seinem Ableben im Jahre 1866 nicht über 60 Franken. Erst 1897, mit der Eröffnung der Bahnlinie über die imposante Rheinbrücke, wurde die Poststelle wichtiger. Der Ablagehalter wechselte auf der neuen Bahnstation Hüntwangen—Wil die Post aus und hatte sie im eigenen Dorf, sowie in Wasterkingen, zu vertragen.

Wohl fuhr die „Mallespost“ schon 1838 durch W a s t e r k i n g e n. Das Dorf erhielt aber erst am 1. August 1851 eine eigene Poststelle, nachdem vor der Botenverbindung mit Eglisau allfällig ankommende Postsachen anfänglich im Hause des alten „Zunfttrichters“ abgegeben werden mußten. Ein Bote, der wöchentlich zwei- bis dreimal nach Eglisau und Glattfelden kursierte, nahm die Postsachen jeweils mit. Später erhielt Wasterkingen die Post von Eglisau, Rafz, Wil und Hüntwangen zugestellt. Erster Posthalter war vermutlich Johann Spühler, der bis 1876 die Ablage besorgte. Erst ab 1. Februar 1921 werden die Postsendungen von der eigenen Post im Dorf ausgetragen.

Wil, am abfallenden Höhenzug des Hundsrüden, bekam am 1. Januar 1853 seine Postablage unter Heinrich Keller, alt Gemeindevorsteher. Dieser war zeitweise Briefträger und Bote nach Rafz. Er besorgte vorübergehend auch Zustelldienst in Hüntwangen und Wasterfingen, bis ihm diese Arbeit später die Kreisbriefträger von Rafz und Eglisau abnahmen. Die Auswechslung der Post geschah immer in Rafz (1897—1914 auch direkt bei den Bahnposten). Im Jahre 1931 löste das Auto den „Postläufer“ zwischen Wil und Rafz ab.

Schon bevor die Straße von Seebach bis oben ins Dorf Rümlang und von hier über Niederglatt nach Kaiserstuhl ausgebaut war und der Postkurs ab 1852 dorthin bestand, besaß Oberglatt vermutlich bereits um 1844 eine Postablage. Ein eigener Bote ging 1825 auch aus dieser Gemeinde in die Stadt. Der erste Ablagehalter, Jakob Derrer, hatte die Brieffschaften zwar nur bei der Durchfahrt der Postwagen auf die „Haltestelle“ oben an der alten Landstraße zu verbringen. Hofstetten und Oberglatt erhielten die Sendungen zu jener Zeit noch von Niederglatt zugestellt, bis sie 1861 von der eigenen Post ausgetragen wurde. Mit der Erstellung der Bahnlinie, vier Jahre später, kehrte hier regeres Leben ein.

Aus Rümlang wurde 1825 eine eigene Zürcher Botin gemeldet, die bei Denzler im „Rothen Mann“ einkehrte. Anno 1843 erhielt die Gemeinde eine bessere Postverbindung, als im benachbarten Kloten, am Postkurs nach Schaffhausen, ein kantonales Postbureau eingerichtet wurde. Viermal wöchentlich hatte der Klotener Bote auf seiner weitverzweigten Marschrouten die Post in Rümlang zuzustellen. Die Quartalsentschädigung für seinen „Lauf“ betrug 104 Franken. Im Jahre 1852, mit der Eröffnung des Kaiserstuhler Kurses, erhielt Rümlang seine eigene Postablage. Der „Krone-Wirt“ und erste Ablagehalter, Johann Schmid, machte sich sein „Amt“ zwar leicht; er anvertraute die wenigen Postschaften einigen Schulkindern zur Vertragung. Die Postgeschäfte wickelte er bei ihm, wie dazumal auch anderswo, im Hausgang, in der Bohn- oder Wirtsstube ab. Sein Nachfolger war von 1863 bis 1886 Konrad Altorfer.

Die Postschaften in Glattbrugg stellte anfänglich ebenfalls der Bote Felix Frey von Kloten zu. Auf das Gesuch um ein eigenes Postbureau antwortete das Postdepartement am 23. März 1849, „daß mit der Errichtung einer Postablage in Glattbrugg (1½ Stunden von Zürich) an der Eglisauer Poststraße gleichzeitig die tägliche Beförderung der Postgegenstände nach den nahe gelegenen Gemeinden Opfikon und Oberhausen zu verbinden sei; die diesfälligen Besoldungskosten dürften höchstens auf 80 Franken jährlich zu stehen kommen.“ Am 1. Mai 1853 wurde dann erster Ablagehalter der „Löwen-Wirt“ Johann Strehler. Von nun an vermittelte der Kurswagen Zürich—Rafz die Post. Nach

dem Bahnbau Zürich—Bülach (1865) wurde der Postkurs Korbas—Kloten bis Derlikon verlängert; zudem verkehrte noch täglich ein einspänniger Lokswagen zwischen Glattbrugg und Kloten. Nebst der Postzustellung in den zugeteilten Gemeinden hatte der Posthalter die Einschreibung der Reisenden und die Abfertigung des Postwagens auf der dortigen Station zu besorgen. Mit der Eröffnung der Nationalbahnlinie (1877) ging der Postkurs nach dem unteren Tödtal ein. Erst 1933 stellte das Auto wieder Kursverbindungen mit Bülach und Korbas her. Am 1. Mai 1908 erhielt Glattbrugg auch Anschluß an die Tramlinie Derlikon—Seebach, und 1931 wurde die Straßenbahn durch den städtischen Ueberlandautobus ersetzt.

### III. Niederglatt—Kaiserstuhl

Im Stadler- und Bachfertal stellten Weiach, Bachs, Stadel und Neerach eigene Boten. Diese trafen sich u. a. bei Gofzweiler an der Strehlgasse, in der „Treu“ und auch beim „Pfauen“ mit den Wehntaler und Zurzacher Boten. Die Weiacher übergaben ihre Aufträge einer Botin, Frau Meierhofer, die mit der Zaine auf dem Kopf den „Briefträger“ versah und später von einem Ortsbürger genannt „Wagnerhansjosef“ abgelöst wurde. Anno 1835 stellte Weiach einen eigenen Zürcher Freitagboten namens Jakob Meyer. Für diesen waren zwei habhafte Bürgen nötig, „damit niemand zu Schaden komme“. Bei „starkem“ Verkehr bewilligte man ihm ein Pferd. Später fuhr für diese Gegend ein Bote Grießer zweimal wöchentlich mit dem Fuhrwerk in die Stadt; seine Nachkommen wurden noch lange Zeit „s Postgrießers“ genannt.

Mit der Eröffnung des Postkurses nach dem Wehntal erhielten die Gemeinden die Post, die in Dielsdorf für diesen Bezirksteil ausgeladen wurde, von den Kreisbriefträgern in Regensberg. Ferner verkehrten Boten von Bülach nach der „Burg“, wie die Unterländer das Städtchen auf dem Lägerngrat nennen, und bedienten die an ihrer Route liegenden Gemeinden.

In den Jahren 1847/50 wurden die Straßen Niederglatt—Stadel und Niederglatt—Rümlang—Seebach ausgebaut. Bald darauf, am 1. Juni 1852, wurde ein neuer Postwagenkurs Kaiserstuhl—Zürich eröffnet. Ein zweiplätziger Wagen, einspännig, genügte vorerst mit folgender Fahrtordnung:

Kaiserstuhl	ab	5 Uhr 00 morgens
Zürich	an	7 Uhr 45 morgens
Zürich	ab	4 Uhr 00 nachmittags
Kaiserstuhl	an	6 Uhr 45 abends

Die Botengänge von Regensberg in diesen Bezirksteil fielen nun dahin. Damals verkehrte von Kaiserstuhl aus Sonntag, Dienstag und Donnerstag auch ein Pferdpostkurs, das Surbtal berührend, nach Baden. Seit 1857 fuhr der Kaiserstuhler Kurs zweispännig; am Dienstag und Freitag, d. h. an den Markttagen in der Stadt, wurden meistens Wagen zu sechs Plätzen eingesetzt.

Nach der Bahneröffnung (1865) bis Bülach blieb von dieser Verbindung noch die Strecke Kaiserstuhl—Niederglatt, täglich ein Kurs, einspännig mit vier Plätzen. Die Passagiertaxe betrug 1 Fr. 35. Die Kutsche verkehrte nach folgendem Fahrplan:

Kaiserstuhl	ab	5 Uhr 10 morgens
Niederglatt	an	6 Uhr 20 morgens
Niederglatt	ab	7 Uhr 40 abends
Kaiserstuhl	an	8 Uhr 50 abends

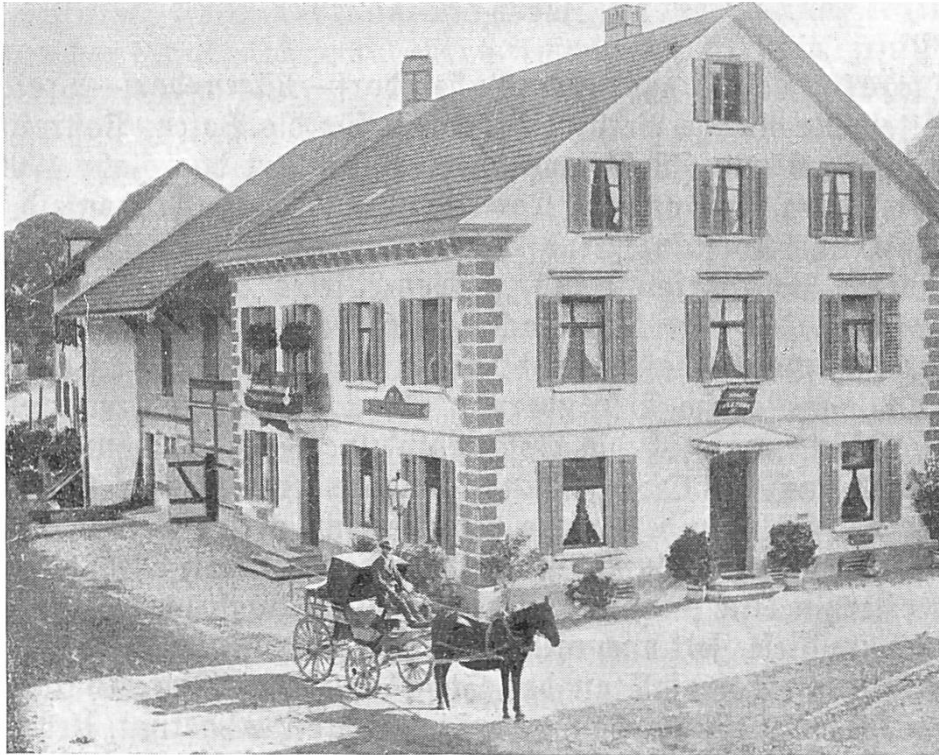
Zu dieser Zeit verband eine weitere Pferdpost Kaiserstuhl mit Zurzach.

Als die neue Bahnlinie Winterthur—Koblenz (1876) erstellt war, wurde die Postkutschenfahrt abermals gekürzt, d. h. auf die Strecke Stadel—Niederglatt beschränkt. Der Kurs verkehrte morgens und abends, Taxe 80 Rp.; dazwischen zirkulierte noch ein Fußbote. Ab 1. Oktober 1899 fuhr der Wagen mit drei Plätzen dreimal täglich ab Stadel: morgens 5 Uhr 50 und 11 Uhr 45, abends 4 Uhr 35; Fahrtaxe einfach 65 Rappen. Im Jahre 1902 wurde eine sogenannte „Berline“ mit vier bis fünf Plätzen eingesetzt, und seit Frühjahr 1909 fuhr ein „großer“ Postwagen mit sieben Plätzen. Fünf Jahre später trat auch hier die Postkutsche ihre letzte Fahrt an, indem auf 1. April 1914 das Auto mit 17 Plätzen seinen Einzug hielt. Der Kurs wurde bis Windlach mit vier Fahrten in jeder Richtung ausgedehnt; Sitz der Automobilonternehmung ist Stadel.

Niederglatt bekam am 1. Juni 1852 mit der Errichtung des Kaiserstuhler Kurses ein Postbureau. Friedrich Rüber, Wirt, war erster Posthalter; ihm folgte ein Jahr darauf Jakob Spörri. Ab 1861 besorgte die Familie Volkart die Post; Gemeinderat Jakob Volkart führte auch den Kurs nach Kaiserstuhl. Sein Jahresgehalt betrug 500 Franken; davon kassierte jedoch der privat angestellte Briefbote 180 Franken ein.

Neerach erhielt unter J. Schlatter schon um 1842 eine Briefablage. Anno 1847 baute man die Straße durch das Ried nach Niederglatt, und 1882 wurde die Gemeindetelephonstation eingerichtet.

In Stadel bei Niederglatt amtete 1852 bis 1857 der Wirt Johann Albrecht als erster Ablagehalter und Briefträger mit jährlicher Entschädigung von 100 Franken. Er hatte die Post auch in Windlach, Schüpfheim und Raat auszutragen. Am 30. November 1897 brannte hier das Posthaus bis auf den Grund nieder. Posthalter Hauser, im Amt von 1877—1902, erstellte an gleicher Stelle ein neues Gebäude.



Einpänner-Postwagen um 1900 vor dem ehemaligen Posthaus  
in Stadel.

Mit dem Gasthof „Rose“ verbrannte ein Jahr später ebenfalls der dort untergebrachte Kurswagen.

Windlach besitzt erst seit 1902 ein Postbureau. Bis zum genannten Jahr gehörte es zum Zustellkreis Stadel. Die Postsachen werden ab 1. April 1914 per Auto zugeführt. Vorher hatte sie der Posthalter auf seinem Botengang in Stadel auszuwechselfn. Die Post ist bis heute in der Familie Beereuter geblieben.

Das schon erwähnte Weia ch hatte bereits 1800 seine „Stadtboten“. Das Datum der Einrichtung der ersten Postablage zwischen 1835 und 1842 unter J. Baumgartner ist nicht genau bekannt. Mit der Eröffnung der Bahnlinie erhielt das Dorf willkommene Verbindungen rheinauf- und abwärts. Auf 100 Jahre Postdienst kann hier die Familie Meierhofer zurückblicken, indem sie seit der Uebernahme der Post am 1. Juni 1852 durch Gemeindefchreiber Rudolf Meierhofer bis heute ununterbrochen die Postgeschäfte besorgt.

#### IV. Zürich—Winterthur

Die alte Landstraße über Bassersdorf—Mürens—Breite war lange Zeit die einzige Verbindungsrouten für die Boten, Postreiter und Fuhrwerke zwischen Zürich und Winterthur. Um das Jahr 1700 ging ein Bote jeden Freitag mit Korrespondenzen nach Frauenfeld, Stein am Rhein und Konstanz. Eine Konkurrenz der Ordinari-Post mag das zweirädrige Postfabriolett des „Näfen-Wirtes“ Näf aus St. Gallen gewesen sein, das um 1741 nach Zürich kursierte. Darin sollen zwei Personen „comod“ Platz gehabt haben! Daß eine solche „Carriolpost“ bis 1798 ohne große Veränderung ihren Betrieb aufrecht erhalten konnte, beweist, daß sich die Postverbindungen in der damaligen Zeit von Zürich nach der Ostschweiz nur langsam entwickelten. Erst um die nachfolgende Jahrhundertwende verbesserten sich zur Zeit der Helvetik die Verbindungen Richtung Winterthur. Die schlechten Straßen bildeten aber weiterhin eine ständige Sorge der Postverwaltungen.

Daß um diese Zeit noch mehrere Boten über die Breite zirkulierten, geht aus dem „Ueberfall an der Steig“ auf den Winterthurer Boten Johann Ulrich Fürst von Bassersdorf im Jahre 1822 hervor. Ueber dieses Ereignis wurden durch den Landjärgergefreiten Luz in Bassersdorf und das Amtsgericht Embrach verschiedene Personen sowie die Weinfelder, Bischofszeller, Steiner, Elgger, Konstanzer und Gottlieber Boten einvernommen. Als Täter wurde der Winterthurer „Totenknecht“ Jakob Diggelmann „ab der Breiti“, einer, der sich in der Gegend auskannte, erwischt und wegen Raubüberfall und Dieberei verurteilt. — Noch 1830 wurde der Kanton Zürich in einem Post-Pachtvertrag mit dem Kanton Thurgau verpflichtet, jährlich 400 Franken als Extraentschädigung für den Straßenunterhalt an die thurgauischen Gemeinden zu bezahlen. Allmählich entstanden dann mehrere Diligencen-Kurse nach der Ostschweiz, so 1836 eine tägliche Ueberlandpost Zürich—Winterthur—Nad—dorf—Wil—St. Gallen.

Kloten, an der Kreuzung der Römerstraßen Zürich—Schaffhausen und Windisch—Winterthur gelegen, verspürte schon früh die Pulsader des Verkehrs. Die regelmäßige, durch die St. Galler, Schaffhauser und Zürcher Kaufleute 1575 eingerichtete Verbindung von St. Gallen nach Lyon, das sog. „Lyoner Ordinari“, und die eigenen Botenkurse des Kaufhauses Beyer in Schaffhausen berührten auf ihrem Durchgang auch Kloten. Aber erst als die täglichen Mallepostkurse nach Karlsruhe und die Diligencen auf der Schaffhauser Route verkehrten, erhielt diese Gemeinde am 1. April 1843 unter R. Meister die erste Postablage. Von ihr aus ging viermal wöchentlich ein Bote auf der Route Kloten—Oberembrach—Embrach—Lufingen—Oberrüti—Niederrüti—Kümlang—Glattbrugg—Opfikon—Kloten. Anno 1853 amte als

Kreisbriefträger Felix Frey. Die Hoffnung, an die im Bau begriffene Bahn zwischen Winterthur und Zürich Anschluß zu erhalten, erfüllte sich vorerst nicht, indem die Linie der Nordostbahngesellschaft (NOB), eröffnet am 27. Dezember 1855, über Wallisellen nach Derlikon geführt wurde. Am 26. Juni 1856 konnten die Züge auf dieser Linie das Schlußstück Derlikon—Zürich befahren. Am 15. Oktober 1877 gelangte Kloten dann zu seinem Anschluß an die Schweiz. Nationalbahnlinie (SNB) Winterthur—Baden, die aber nicht nach Zürich führte.

Bassersdorf, ebenfalls eine alte Durchgangsstation, mag um 1840 — das Datum ist unbestimmt — unter Salomon Benninger die erste Postablage erhalten haben. Im Jahre 1855 wurde diese vom Gastwirt Johann Caspar Siber weitergeführt. Im Zuge des Ausbaues der Straßen entstand 1841 die neue Hauptstraße über Schwamendingen—Niederschwerzenbach (Wallisellen)—Baltenswil (mit wichtiger Pferde- wechselstation)—Tagelswangen nach Winterthur. Die alte Landstraße über Bassersdorf—Breite verlor in der Folge an Bedeutung, indem sich der Fahrverkehr immer mehr auf die neue Straße verlegte. Von Zürich aus ging 1844 wöchentlich sechsmal ein Bote nach Bassersdorf und Mürens Dorf, und die Postwagenverbindungen auf der alten Route bestanden nur noch als Lokalkurse bis 1. Juni 1856 weiter. Mit der Errichtung der Postablage in „Baltenschweil“ an der neuen Straße am 1. April 1844 mußte dort der Bote Jakob Brunner täglich die Post- sachen im eigenen Dorf, in Wangen, Dietlikon, Wallisellen, Mürens Dorf und Bassersdorf, das noch längere Zeit keinen eigenen Zustelldienst hatte, vertragen. Erst mit dem Bau der Nationalbahnlinie (1877) bekam Bassersdorf mit eigener Station wieder bessere Verbindungen.

Mürens Dorf besaß als Durchgangsort an der alten Landstraße Zürich—Winterthur bereits 1841 eine Postablage; ihre ersten Betreuer waren die „Bären-Wirte“ Rudolf Schellenberg, Johann Jakob Uster und J. J. Kyffel. Als die bequemere Talroute für den Durchgangs- verkehr erschlossen war, geriet das Dorf abseits der großen „Heerstraße“, und bis um die Jahrhundertwende (1903) erhielten die Einwohner vom Boten von Bassersdorf die Post zugestellt.

Die stattliche Gemeinde Wallisellen im oberen Glattal kam verhältnismäßig spät zu einem eigenen Postbureau. Mit der neuen Winterthurer Route entstanden in Tagelswangen und Baltenswil Postablagen. Von letzterer erhielt auch Wallisellen die Post täglich zugestellt. Unter dem Namen Niederschwerzenbach entstand am 1. Juli 1848, also kurz bevor im nachfolgenden Jahre die kantonalen Posten in der eidgenössischen Post aufgingen, ein Postbureau. Als erster Posthalter und Briefträger mit einer jährlichen Besoldung von 60 Franken amtete Jakob Benz. Diese Poststelle wies im Januar 1850 keine Einnahmen für Reisende auf, hingegen 27 Fr. 29½ Rp. für Briefe und 21 Fr. 10 Rp.

für Pakete. Postkurse verkehrten einige Zeit sowohl über die alte (via Breite) wie über die neue Straße. Auf letzterer kursierte die Postkutsche zweimal täglich in jeder Richtung: Ankunft von Zürich 8 Uhr morgens und 4 Uhr nachmittags, Ankunft von Winterthur 12 Uhr mittags und 4 Uhr nachmittags. Die Erstellung der Bahnlinie (1855) war für das Dorf von großer Bedeutung. In jeder Richtung verkehrten anfänglich vier Züge. Noch im folgenden Jahre wurde die Poststelle Niederschwerzenbach aufgehoben und auf 1. Januar 1856 das Postbureau Wallisellen errichtet, betreut vom Stationseinsteher David Erni. Die Postwagenkurse fielen jetzt dahin mit Ausnahme des St. Galler Nachtkurses, der noch einige Zeit weiter bestand. Seit 1857 verkehrten auf der Bahnstrecke die ersten Bahnposten. Die Boten in Baltenswil übernahm nun Wallisellen; sie hatten ab 10. März 1857 auf ihrem täglichen Botengang Wangen, Dietlikon, Rieden, Baltenswil, Bassersdorf, Schwamendingen und die umliegenden Weiler zu bedienen. Am 1. August 1856 wurde das erste Teilstück Wallisellen—Uster der Glattallinie durch die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) eröffnet und damit der Anfang zu einer ausgezeichneten Verbindung ins Zürcher Oberland gemacht. Erst 1906 fielen die Botengänge nach Schwamendingen weg, weil nun die Straßenbahn ab 1. November die Post dorthin von Dietlikon aus vermittelte. Seit 7. Dezember 1935 besitzt Wallisellen ein modernes PTT-Gebäude.

Dietlikon, früher vom Stadtverkehr abgeschnitten, besaß wie andere Gemeinden seinen eigenen Boten. Als Zürcher Bote wird 1842 Johann Wintisch genannt. Jeden Freitag ging er unter „gemeinderätlicher Garantie“ nach Zürich; die gewohnte Einker hatte er bei Beck Kramer am Rindermarkt und im „Rothenhaus“. Als 1844 in Baltenswil eine Postablage errichtet wurde, erhielt Dietlikon vom dortigen Boten Jakob Brunner die Post, der für die Bedienung seines weitverzweigten Botengebietes 75 Franken pro Vierteljahr bezog. Auf den 16. Januar 1856 bekam Dietlikon unter Rudolf Hug seine eigene Ablage für die Entgegennahme der Post; ausgetragen wurde sie jedoch von nun an vom Boten in Wallisellen bis 1. April 1885. Mit diesem Datum erhielt Dietlikon nach der Errichtung einer Bahnstation auch seinen eigenen Briefträger, der noch Brüttisellen zu bedienen hatte. Diese Ortschaft kam erst 1903 zu einer Postablage mit eigenem Boten.

## V. Embrachertal

Die Gemeinden im Embracher- und unteren Töftal sandten ihre Boten nach Zürich, Winterthur und ins benachbarte Bülach. Den richtigen Postanschluß erhielten sie erst mit den späteren Verbindungen

zum Postkurs Zürich—Schaffhausen. Die Bülacher Boten kursierten über Eschenmosen nach Winterthur, das seit 1788 ein „Postbureau von Zürich“ besaß. Als dann die Straßen für die Errichtung der Fahrpost besser genügten, konnte am 7. Juni 1842 die tägliche Führung einer Postchaise Bülach—Winterthur zur „Konkurrenz“ ausgeschrieben werden. Dieser Postkurs diente auch einer wöchentlich dreimaligen Vermittlung der Postfachen für die Gemeinden um den Trüchel bis nach Flaach. Die Fahrten der einspännigen Briefchaise gingen aber bald wieder ein. Ab 1. Mai 1846 vermittelte bereits wieder der Fußbote die Post; er marschierte wöchentlich dreimal nach Winterthur für eine vierteljährliche Bezahlung von 54 Fr. 60. Jeden Dienstag, Mittwoch und Freitag führte überdies ein Kollege zwischen Bülach und Korbas Botengänge aus; dieser, namens J. Heinrich Benninger, erhielt dafür anfänglich pro Quartal 19 Fr. 50. Seit 1852 versah er diesen Gang täglich, und sein jährliches Gehalt stieg deshalb auf 224 Franken.

Die Gemeinden dieses Bezirksteils bemühten sich schon 1849 um eine tägliche Postkursverbindung mit der Stadt. Im Sommer 1856 ersuchten sie die Regierung neuerdings um Errichtung eines täglichen Postkurses mit zweispännigem Wagen von Zürich über Kloten—Embrach—Korbas mit Fortsetzung um den Trüchel bis Andelfingen. Der Bundesrat antwortete hierauf am 7. Januar 1857, „daß die gewünschte Postverbindung nur mit Einbuße erstellt werden könnte, die mit den von den Reklamanten erwarteten Vorteilen durchaus in keinem Verhältnis stehen würde. Dagegen ist allerdings als Mangel in den Posteinrichtungen jener Gegend anzuerkennen, daß das ganze untere Tößtal mit seinen bedeutenden Industrien gar keine Fahrposteinrichtung besitzt und daß der Bezirk Bülach einer solchen mit Winterthur und Umgebung entbehrt“. Eine Verbindung in dieser Richtung mit gleichzeitigem Anschluß an den Eglisauer Kurs wurde vom Bundesrat als vorteilhafter angesehen. Bereits am 1. März 1857 trat wieder der Postwagen auf den Plan, indem ein sechsplätziger Omnibus täglich auf der Strecke Winterthur—Korbas—Eglisau verkehrte. Die Botenkurse von Bülach gingen nun ein. Mit der Errichtung der neuen Poststelle „Kreuzstraße“ nördlich der jetzigen Bahnstation Glattfelden bestand nun Anschluß an den Kurswagen Zürich—Schaffhausen. Der Omnibus verließ Winterthur um 5 Uhr 45 morgens und Eglisau für die Rückfahrt um 3 Uhr nachmittags.

Am 1. Juli 1862 entstand mit dem neuen Kurs Korbas—Kloten ein weiterer Anschluß an diese Ueberlandroute. Postpferdehalter J. H. Hoffmann zum „Löwen“ daselbst führte den zweiplätzigen Postwagen oder nötigenfalls einen Vierplätzer; er war auch verpflichtet, den Kurs bis nach Zürich zu führen, wenn die Reisenden vom Embracherthal her im Schaffhauser Hauptwagen keinen Platz mehr fanden.

Am 1. Mai 1865 wurde der Kurs bis Derlikon geführt, jedoch am 1. Januar 1866 auf die Strecke Korbas—Glattbrugg gekürzt.

Der Postwagen verkehrte 1873 nach folgendem Fahrplan:

Korbas	ab	5 Uhr 05 morgens
Glattbrugg	an	6 Uhr 35 morgens
Glattbrugg	ab	4 Uhr 30 abends
Korbas	an	6 Uhr 00 abends

Auf der 1841/42 neu erstellten Straße über die Wagenbreche verkehrten nach Eröffnung der Bahnlinie bis Bülach (1865) die Postwagen nur noch bis „Kreuzstraße“, bzw. bis Glattfelden. Im übrigen bestanden spärliche Postwagenverbindungen. Noch 1873 gab es zwischen „Kreuzstraße“ und Winterthur nur einen Kurs: Fahrzeit bis Winterthur 2 Stunden, Retourfahrt 1 Stunde 45 Minuten, Fahrpreis 2 Fr. 20. Von Korbas nach Glattbrugg brauchte der Postwagen bei der täglichen Fahrt 1½ Stunden; Fahrpreis 1 Fr. 90.

Am 1. August 1876 wurde die Bahn Winterthur—Koblenz festlich eingeweiht, und die Postkutsche hatte wieder ein Feld mehr zu räumen. Der Postkurs Glattfelden—Winterthur wurde aufgehoben; jener nach Glattbrugg verkehrte nur noch dreimal täglich ab Kloten. Eine bessere direkte Verbindung mit der Kantonshauptstadt stellten erst wieder die 1933 von Korbas nach Kloten bzw. nach Glattbrugg eingeführten konzessionierten Autokurse her, die ab 1. Mai 1934 auch für die Postbeförderung benützt wurden.

Korbas=Freienstein erhielt am 1. Juli 1842, als das Postwägelchen von Bülach nach Winterthur seine erste Fahrt aufnahm, eine Postablage. Für Briefe, Pakete und Gelder vereinnahmte sie im Januar 1850 total 61 Fr. 65½ Rappen. Erster Posthalter war Johann Sigg und nach diesem 30 Jahre lang (1856—1887) J. Heinrich Landert. Der Posthalter amtierte gleichzeitig als Briefträger bis 1876. Die amtliche Benennung des Postbüros hieß anfänglich nur Korbas. Seit 1. Juli 1894 trägt die Posttafel die Namen der beiden Gemeinden, welche die 1806 über die Töb erbaute steinerne Brücke verbindet. Am 17. Juli 1948 bezog die Post auf Freiensteiner Boden am Ausgang der neuen, 1936/37 erbauten großen Betonbrücke über die Töb im neu-erstellten Gebäude moderne Räumlichkeiten.

Teufen erhielt die Post lange Zeit von Korbas her zugestellt. Der erste, auf 1. August 1876 angestellte Briefträger von Korbas, hatte dort täglich einmal die Post auszutragen; diese Arbeit besorgte er zwar nicht selbst, sondern „delegierte“ sie an eine Familie in Teufen und bezahlte dieser hierfür 100 Franken pro Jahr. Am 1. April 1889 wurde in Unterteufen die erste Postablage unter Gottfried Soland eingerichtet, der dann täglich zwei Botengänge nach Korbas auszuführen hatte. Am 9. Juli 1933 wurde der „Läufer“ vom Auto abgelöst, bis dann am

5. Oktober 1947 in das stille Dorf am Trchel das Kursauto von Zürich-Seebach her seinen Einzug hielt und nun die Post vermittelt.

Embrach unterhielt einen eigenen Stadtboten nach Zürich, der bei Pfister-Reutlinger „oben an der Marktgasse“ mit anderen Kollegen aus dem Unterland jeden Mittwoch und Samstag sein Rendezvous hatte. Wie der Korbaser Bote kehrte auch er oft von Einkäufen aller Art schwer beladen in seine Gemeinde zurück. Als dann die Postwagen von Schaffhausen nach Zürich fuhren, stellte der Bote von Kloten, Felix Freß, die Post viermal wöchentlich im Embrachertal zu. Die erste Postablage, die nur Annahmestelle war, wurde um das Jahr 1842 unter Heinrich Weidmann errichtet. Ab 1850 verfrug der Klotener Kreisbriefträger die Postsachen täglich. Erst ab 1. März 1857 hatte der Posthalter, dazumal Heinrich Boßhard, seine Gemeinde, ferner Lufingen und die umliegenden Weiler selbst zu bedienen. Als Oberembrach eine eigene Postablage erhielt, hatte er noch dorthin zur Auswechslung der Postsachen einen täglichen Gang zu machen. Eine Paketannahmestelle mit Wertzeichenverkauf wurde am 1. März 1937 im Stationsgebäude Embrach-Korbas eingerichtet.

Oberembrach kam am 1. Mai 1854 zu seiner eigenen Postablage, betreut von Konrad Huber in der Mühle. Der Ablagehalter war zugleich Briefträger für seine Ortsgemeinde, die vorher vom Klotener Boten bedient worden war.

Bevor Lufingen vom Klotener Kreisbriefträger die Post erhielt, hatte es seinen eigenen Stadtboten, der jeden Dienstag und Freitag nach Zürich und jeden Donnerstag und Samstag nach Winterthur marschierte. Auf 1. August 1863, nachdem ein Jahr vorher der Postwagenkurs von Korbas nach Kloten eingerichtet worden war, erhielt die Gemeinde ebenfalls eine Postablage unter alt Präsident Johann Moos, der auch den Briefträgerdienst für sein Dorf und die umliegenden Dertlichkeiten versah. Die Postsachen waren in Embrach abzuholen, bis der auf 1. Dezember 1933 errichtete Autokurs die Post für Oberembrach und Lufingen vermittelte. Seit der Einrichtung der ersten Poststelle bis auf den heutigen Tag ist der Postdienst des Dorfes der gleichen Familie Moos anvertraut.

## VI. Behntal und Umgebung

In bezug auf diesen Teil des Unterlandes schrieb im Jahre 1839 der Regierungsrat des Kantons Zürich in seinem Rechenschaftsbericht folgendes:

„Der Grund, warum der Bezirk Regensberg bis jetzt nicht mit Posteinrichtungen bedacht werden konnte, liegt vorzüglich darin, daß

dessen Verkehr im Innern höchst unbedeutend und größtenteils auf die Stadt Zürich beschränkt ist, daß sich beinahe keine auswärtige Korrespondenz für denselben ergeben hat und daß das weitere Vorrücken der daselbst angefangenen Straßen abgewartet werde mußte. Indessen sind nun alle Einleitungen getroffen, auch diesem Bezirk Postverbindungen zu eröffnen, um sowohl der amtlichen als der privaten Korrespondenz eine sichere und geregelte Beförderung zu verschaffen.“ 1840 berichtete die Regierung weiter: „Wenn man bisher Anstand gefunden hat, den Bezirk Regensberg sowie das rechte Limmatufer und die unteren Gegenden der Glatt mit dem Kantonshauptort und den übrigen Teilen des Kantons in Postverbindung zu bringen, so ist es einzig dem Umstand zuzuschreiben, daß man die Hoffnung genährt hat, diesen Verbindungen durch Ausdehnung über die Kantonsgrenzen ein besseres Erträgnis zu schaffen. In Bälde wird man für Befriedigung dieses lokalen Bedürfnisses besorgt sein.“

Seit 1800 werden Boten aus dem Wehntal, von Dielsdorf und 1820 von Niederhasli genannt. Diese Wehntaler, die die Botengänge auch für die Nachbargemeinden besorgten, stiegen ab bei Beck Reutlinger „ob der Marktgasse“, beim Zingießer an der Strehlgasse und beim Pfauen „auf der großen Hofstatt“, wo auch der Zurzacher Bote eintraf. Dieser wählte zwischen dem ehemals wichtigen Messeort am Rhein und Zürich die kürzeste Marschroute durchs Studienland und das Wehntal. Für den einfachen Weg brauchte er sechs Stunden. Anno 1821 benötigte der „Zurzacher Züribott Heinrich Groß für seinen wöchentlichen Botengang ein besonderes Zusatzpatent.

Anfangs 1842 wurde endlich der Postwagenkurs Niederweningen—Zürich eröffnet. Er verkehrte vorerst zweimal wöchentlich mit einem Zweispänner auf der Strecke über Schöfflisdorf—Dielsdorf—Regensdorf—Alfolttern nach Zürich. Am 18. März des Eröffnungsjahres fuhr Dienstag und Freitag ein Achtpläker, dreispännig, mit Kondukteurbegleit. Die Fahrordnung war folgende:

Niederweningen	ab	5 Uhr 00 morgens
Zürich	an	7 Uhr 45 morgens
Zürich	ab	4 Uhr 00 nachmittags
Niederweningen	an	6 Uhr 45 abends

Mit der Eröffnung dieses Postkurses wurden in Dielsdorf, Regensberg, im „Klupf“ (bei der Gemeindegrenze Schöfflisdorf/Oberweningen), in Niederweningen und im „Hard“ (in der Nähe der jetzigen Strafanstalt Regensdorf) Postbureaux errichtet.

Am 12. August 1842 wurde ein weiterer Botenkurs von Regensberg über Dielsdorf, Hard, Höngg nach Zürich eingeführt, jedoch nur für die Beförderung der Briefpost, besonders zur Abholung der mit dem Schaffhauser Wagen in Zürich eintreffenden Postfächer. Dreimal

wöchentlich vermittelte ferner ein Bote die mit der Bülacher Postchaise von Winterthur her eintreffenden Postsachen nach Niederglatt, Oberglatt, Niederhasli, Dielsdorf und Regensberg. Seit 1846 fuhr bloß wieder ein Zweispänner auf dem „Wehntaler Kurs“, dafür verkehrte am Sonntag ein Fußbote oder bei Bedarf eine Einspännerchaise. Zwei Jahre später, im letzten Jahre der kantonalen Posten, verursachte aber die zunehmende Frequenz wieder den Einsatz eines Dreispanners, der am Dienstag, Freitag und Sonntag kursierte.

Am 16. August 1850 entstand aus dem Högger Botenkurs eine tägliche Briefpostverbindung: Regensberg ab 8 Uhr morgens, Abgang in Zürich 4 Uhr abends.

Die kantonale Postverwaltung in Zürich ernannte in Regensberg, dem damaligen Hauptort des Bezirkes, drei Kreisbriefträger, die dreimal wöchentlich, am Montag, Mittwoch und Samstag, folgende Botengänge auszuführen hatten:

Ein Bote, namens Salomon Schärer, „Post-Sali“ genannt und beliebt wegen seines urwüchsigem Humors, besuchte auf seinem ausgedehnten Botengang Steinmaur, Neerach, Stadel, Windlach, Raat, Zweidlen, Weiach, Fißibach, Bachs, Schöfflisdorf, Oberweningen, Schleinikon, Dachslern, Niederweningen und Murzeln.

Ein zweiter Kreisbriefträger, Hans Georg Süssli, bediente Dielsdorf, alle Hasligemeinden, Oberglatt, Hoffstetten, Niederglatt, Nöschikon, Höri und Niederflachs und marschierte bis Bülach. Als letzter Bote unter der kantonalen Post ging auf dieser Strecke ein Bote aus Bülach.

Der dritte Bote, Konrad Schwent von Regensberg, marschierte auf dem „Högger Kurs“ viermal wöchentlich nach Zürich, um die mit dem Schaffhauser Wagen eintreffende Mallepост abzuholen. An Gehalt bezogen diese Läufer pro Jahr 327—416 Franken.

Ab 1. Januar 1855 wurde der Postkurs Niederweningen—Zürich täglich geführt, und zwar Dienstag und Freitag mit sechs und an den übrigen Tagen mit zwei Plätzen. Die einfache Passagiertaxe nach Dielsdorf betrug 40 Rappen und nach Zürich 1 Fr. 35 Rappen. Der Botenkurs über Högger wurde aufgehoben. Die Post wurde nun durch die Posthalter in ihren eigenen Gemeinden ausgetragen. Die Kursierungszeiten waren noch die gleichen wie zur Eröffnung der Postwagenlinie. Dem Postführungsvertrag vom 1. November 1863 ist jedoch zu entnehmen, daß sechsplätzig Postwagen und bei Bedarf achtplätzig Omnibusse Verwendung finden sollten. Postpferdehalter war zu jener Zeit Jakob Hirt in Niederglatt und Murzeln.

Am 1. Mai 1865 veränderte sich auch im Bezirk Regensberg das Verkehrsweisen, und zwar wegen der Eröffnung der Bahnlinie Zürich—Bülach und der Zweiglinie Oberglatt—Dielsdorf. Im Wehntal blieb für den Postkurs noch die Strecke Dielsdorf—Niederweningen, die nun

bis Lengnau im benachbarten Aargau verlängert wurde. Der tägliche Postwagenkurs verkehrte 1873 nach folgendem Fahrplan:

Lengnau	ab	4 Uhr 50 morgens
Dielsdorf	an	6 Uhr 00 morgens
Dielsdorf	ab	5 Uhr 05 abends
Lengnau	an	6 Uhr 20 abends

Fahrtaxe einfach 1 Fr. 90.

Ferner bestand noch folgender Mittagskurs zwischen Dielsdorf und Niederweningen:

Dielsdorf	ab	9 Uhr 15 vormittags
Niederweningen	an	10 Uhr 05 vormittags
Niederweningen	ab	1 Uhr 20 nachmittags
Dielsdorf	an	2 Uhr 10 nachmittags

Fahrtaxe einfach: 1 Fr. 05.

Wegen geringen Reiseverkehrs wurde aber am 1. September 1878 der Kurs auf der Strecke Niederweningen—Lengnau aufgehoben.

Am 12. August 1891 wurde die Bahnlinie von Dielsdorf nach Niederweningen verlängert. Die Postkutsche, die während nahezu 50 Jahren durch die Talschaft gefahren und einzige regelmäßige Vermittlerin des Verkehrs gewesen war, wurde durch die Bahn vollends verdrängt. In jeder Richtung kursierten sechs Züge. Eigentliche Bahnposten mit Verarbeitung der Post im fahrenden Bureau verkehren im Wehntal seit dem Sommer 1914. Verbindungen an die damals bestehenden Pferdposten im Surbtal nach Lengnau—Siggental, bzw. nach Baden bestanden keine. Die Wehntal-Züge erhielten erst 1927 auf der damaligen Station Niederweningen teilweise Anschluß an die seit 15. August 1921 geführten und ab Oktober 1927 zu den Bundesbahntaxen betriebenen Autokurse der Surbtallinie Baden—Lengnau—Döttingen—Klingnau mit 19—40-plätzigem Wagen. Der Betrieb des Kurses ist der einzige dieser Art in der Schweiz. Das Bundesgesetz vom 23. Dezember 1915 betr. den Bau der Surbtalbahn wurde am 17. März 1937 von der Bundesversammlung wieder aufgehoben, weshalb die SBB zur Uebernahme eines allfälligen Betriebsdefizites verpflichtet wurden. Im Jahre 1938 erfolgte die Verlängerung der Bahnlinie um einen Kilometer bis an die zürcherisch-aargauische Kantonsgrenze bei der Maschinenfabrik Bucher-Guyer. Die bisherige Station blieb als Haltestelle „Niederweningen-Dorf“ bestehen. Die meisten Surbtalkurse fahren heute bis zur neuen Bahnstation, wo seit 1. September 1949 auch das benachbarte Schneisingen im Aargau seine Post auswechselt statt wie früher bei der Haltestelle im Schladwald.

In **Dielsdorf**, das 1871 an Stelle von Regensberg die Würde eines Bezirkshauptortes erhielt, war von 1842—1873 das erste Postbureau im heutigen Gerichtsgebäude untergebracht. Die Einnahmen für Reisende, Briefe, Pakete und Gelder erreichten im Januar 1850 die Summe von 100 Franken nicht ganz. — Die Jahresbesoldung des Posthalters erhöhte sich im Jahre 1852 von Fr. 140.— auf Fr. 220.—, weil zu seinem Zustellkreis noch Sünikon, Nieder- und Obersteinmaur kamen. Erster Posthalter war Salomon Schärer, der auch als Kreisbriefträger von Regensberg amtierte. Nach dem Bahnbau hatte der damalige Posthalter Jakob Müller nebst der Postzustellung auch noch als Kondukteur-Begleiter auf der Strecke Dielsdorf—Oberglatt zu funktionieren. Am 28. Mai 1895 wurde die Telephonzentrale Dielsdorf dem Betrieb übergeben. Eine eigentliche Briefträgerstelle wurde erst 1899 geschaffen.

Für **Regensberg** hatte nach der Stadtbotenromantik ein Fußbote in Dielsdorf die Post auszuwechseln. Unter Posthalter Kramer wurde am 1. April 1842 ein eigenes Postbureau eröffnet. Nach dessen Rücktritt besorgte der Bezirksratschreiber Heinrich Duttweiler von 1845 bis 1868 dieses Amt. Am 1. Juli 1863 wurde in Regensberg ein Telegraphenbureau eingerichtet. Die umliegenden Gemeinden mußten für die Leitung bis zum Neß Bülach die Stangen liefern. Regensberg hatte dem Bund noch während zehn Jahren jährlich einen Betrag von Fr. 200.— zu zahlen, später einen solchen von Fr. 100.— und zuletzt noch Fr. 50.— auf Grund des zunehmenden Verkehrs. Von 1895—1905 erhielt der originelle Bergwirt Hofer auf der Lägern-Hochwacht die Post von Regensberg her. Ab 1. Dezember 1931 vermittelt ein Autofkurs die Post nach der „Burg“. Die Posthalterin Frau Krauer amtierte von 1873 bis 1923, d. h. volle 50 Jahre. Der Sechspläker wurde am 29. Oktober 1949 durch einen 15-Pläker ersetzt.

Der erste Posthalter in der untersten Behntalgemeinde **Niederweningen** war J. Ulrich Weiß. Dieser führte auch einige Zeit den Postwagen nach Zürich. Nach seinen Aussagen soll es über den Schwinkelberg nicht immer gemütlich gewesen sein, weil Wegelagerer dort ihr Unwesen getrieben hätten. Zu dieser Gilde gehörte zweifellos auch ein „Rudy Mathys von Regenstorff“, von dem berichtet wird, er habe einen „furchen Angriff auf einen italienischen Botten“ ausgeführt. Nach Weiß wurde Johann Jakob Wirth Posthalter, dessen Nachkommen man heute noch „s Posthanse“ nennt. Seit 1. Juni 1899 hat der Briefträger auch Kondukteur-Dienst auf der Strecke bis Oberglatt zu besorgen.

**Schöfflisdorf**, das postalisch auch die Dörfer Oberweningen, Schleinikon, Dachslern und Wasen umfaßt, besitzt seit 1854 ein eigenes Postbureau, nachdem man die 1842 unter R. Wirth im „Klupf“ eingerichtete Ablage aufgehoben hatte. Erster Posthalter war bis 1871 der

Schulmeister Hans Heinrich Mülli. Sein jährlicher „Postlohn“ stieg von Fr. 116.— auf Fr. 180.—, weil er nach der Ernennung die Post täglich zu vertragen hatte. Seit 1929 steht das Posthaus in unmittelbarer Nähe der Bahnstation.

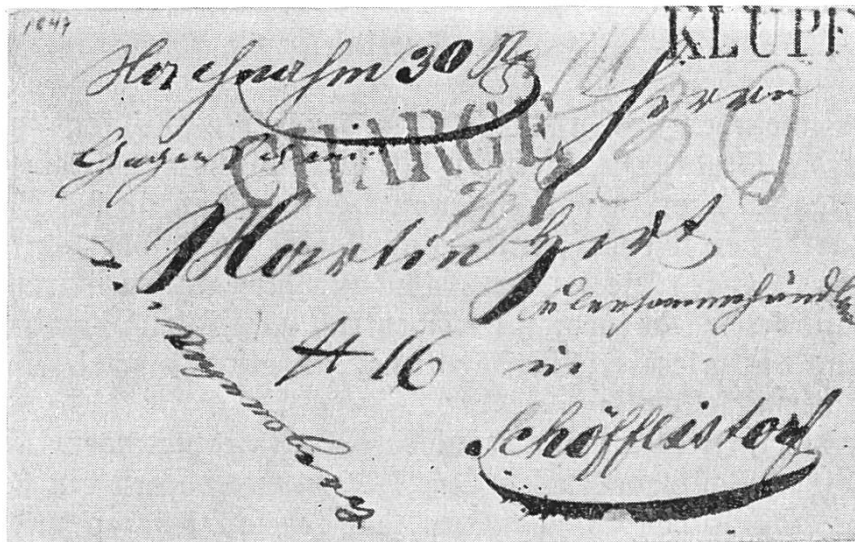
Steinm a u r erhielt bis 1. August 1863 die Post von Dielsdorf aus zugestellt. Dann kam Obersteinm a u r unter Heinrich Weidmann zu einer Postablage, die bis 1912 die Postsachen in Dielsdorf auszuwechseln und in Niedersteinm a u r und Sünikon auszutragen hatte. In diesem Jahr erhielt am 1. Mai auch Niedersteinm a u r anlässlich der Eröffnung eines Postkurses von Bachs nach der Station Steinm a u r ein Postbureau und stellt seither die Postsachen im eigenen Gemeindeteil und in Sünikon zu. Hier amtet bis heute Frau Meier als erste Posthalterin.

B a c h s besitzt seit 1. Juni 1852 seine Postablage; der Wirt und Zunfttrichter Johann Pfister war bis 1877 erster Posthalter. Hans-Ruedi Weidmann ging als letzter privater Bote nach Zürich; ihm folgten 1842 die Kreisbriefträger von Regensberg. Der Posthalter hatte anfänglich Botenkurse nach Stadel zu machen. Am 1. Mai 1912 wurde der Postkurs nach der Station Steinm a u r errichtet. Vorübergehend erfolgte die Postauswechslung wieder in Stadel, und seit 1920 ist die Postverbindung mit dem Wehntal neuerdings hergestellt. Vorerst vermittelte das Milchfuhrwerk die Postsachen; seit 16. Juli 1933 verkehrt nun auch auf dieser Strecke die motorisierte Post.

N i e d e r h a s l i hatte schon zur Zeit der kantonalen Post eine Briefablage. Die Hasligemeinden bediente der „Post-Sali“, der Bote aus Regensberg, zeitweise auch der letzte Bote der kantonalen Post, H. Müller, von Bülach. Erster Posthalter war ab 1844 Th. Bucher. Anno 1852, als der Postkurs Zürich—Kaiserstuhl eröffnet war, erhielten die Gemeinden von Niederglatt her die Postsendungen. Mit der Eröffnung der Bahnlinie nach Dielsdorf (1865) besorgte dann der Posthalter die Postzustellung.

O b e r h a s l i besitzt seit 1. Mai 1902 seine eigene Poststelle und wurde bis 30. April 1950 vom gleichen Inhaber, Johann Marthaler, betreut. Ab 11. Dezember 1922 hatte die Gemeinde einige Zeit eine Haltestelle an der Bahn Niederglatt—Wettingen, welche aber am 18. Januar 1937 ihren Betrieb einstellte. Die Züge auf dieser am 1. Oktober 1877 eröffneten Verbindungslinie der NOB wurden 1897 nach durchgehendem Bahnbetrieb auf der Schaffhauser Linie bis Bülach geführt. Von 1918—1922 war die Personenbeförderung bereits vorübergehend eingestellt.

---



Brief „gegen Schein“ vom 17. Mai 1847 an Martin Hirt, Klee- und Samenhändler in Schöfflisdorf. Dieser Brief wurde vom Zürcher Postamt am 18. Mai 1847 eingeschrieben. Hirt verweigerte die Annahme (vielleicht wegen der Nachnahme des Portos von 30 Rp.). Der Brief gelangte vom Postbureau Klupf am 21. Mai 1847 nach Zürich zurück und wurde dem in Regensberg wohnenden Absender zurückgegeben.

Zur Verfügung gestellt von Herrn J. J. Winkler, Zürich



Einweihung des Postkurjes Bachs—Station Steinmaur am 1. Mai 1912.  
Postillon: Alfred Schük, jetzt in Oberweningen wohnhaft.

## VII. Furttal

Die Gemeinden im Furttal standen durch ihre „Läufer“ in Verbindung mit der Stadt. Diese kehrten ein beim Grempler Grob „oben an der Marktgasse“ oder in verschiedenen Weinschenken, so bei Hauser am Rindermarkt, bei Meyer „unten am Spital“ und bei Hintermeister „hinter der Mezg“. Die letzten Boten aus diesem Tal waren die Gebrüder Duttweiler, die zweimal wöchentlich nach Zürich wanderten und am Freitag die beliebte „Bürklizeitung“ an ein bis zwei Abonnenten pro Dorf vermittelten.

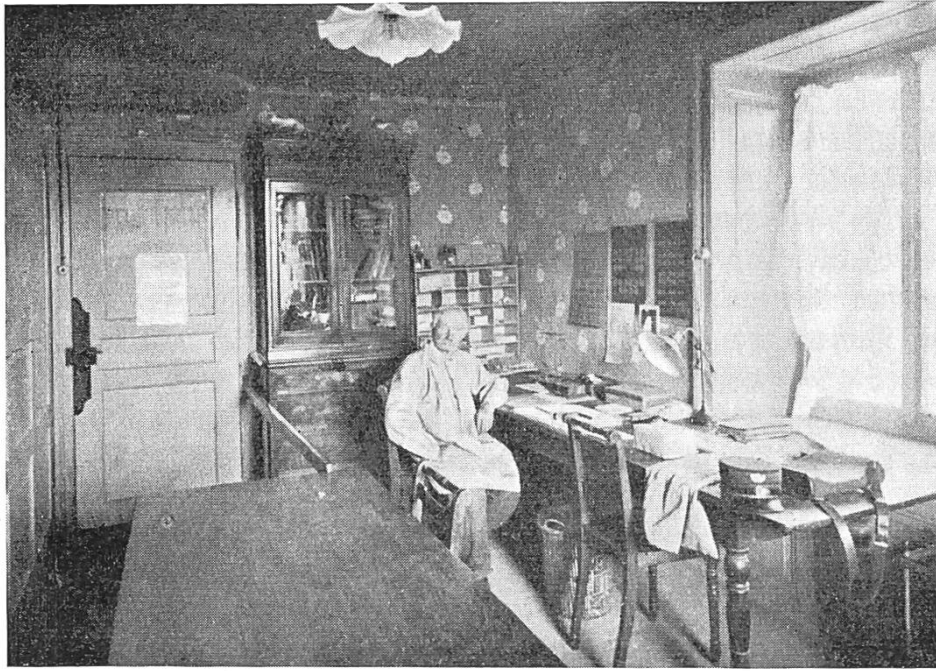
Auch die Furttaler machten wiederholt Anstrengungen für die Errichtung eines Postwagenkurses. Um 1830 mußte vorerst ein besonderer Botenkurs von Zürich aus genügen, der jeden Dienstag und Freitag vom Hauptpostamt die Briefschaften ins Tal brachte und sie auf der Strecke Affoltern—Watt—Regensdorf—Adlikon—Buchs—Dällikon—Dänikon—Hüttikon—Dtelfingen—Boppelsen den Adressaten zustellte.

Mit der Eröffnung des Postwagenkurses ins Wehntal wurde die „Poststelle Hard“ eingerichtet. Hier wurden alle Postsachen für das Furttal ausgeladen; der erste Posthalter, der Wirt Heinrich Frei, hatte sie für die ganze Talschaft zu vertragen. Hard wurde auch Postauswechselplatz für die Kurslinie Regensberg—Höngg—Zürich. Erster Briefträger wurde später Rudolf Schwarz, und am 1. Juni 1852 folgte diesem Heinrich Schärer, bisher Bote in Regensberg. Mit der Steigerung des Verkehrs wurde im „Hard“ auf den 1. Januar 1861 eine zweite Kreisbriefträgerstelle geschaffen. Die Marschrouten der beiden Boten lauteten wie folgt:

Der Kreisbriefträger Jakob Bopp, Landwirt von Dtelfingen, besuchte täglich Hard, Watt, Adlikon, Buchs, Boppelsen und Dtelfingen; der zweite Bote, Heinrich Fenner, Landwirt von Dänikon, bediente Regensdorf, Dällikon, Dänikon und Hüttikon. Beide Boten hatten von den bereits bestehenden Postablagen Dtelfingen und Buchs, bzw. Dällikon und Regensdorf, einen täglichen Gang zum Postbureau Hard vor Ankunft des Postwagens Zürich—Niederweningen zu machen.

Nach der Aufhebung der Postwagenlinie von Zürich ins Wehntal (1865) erhielt das Furttal seinen eigenen Postwagenkurs Dtelfingen—Zürich. Er wurde zweispännig zuerst von Postpferdehalter Heinrich Markwalder zum „Höfli“ in Dtelfingen und später von August Bertschinger in Zürich-Wiedikon geführt. Der Fahrplan sah 1873 wie folgt aus:

Otelfingen	ab	5 Uhr 30 morgens
Zürich	an	7 Uhr 50 morgens
Zürich	ab	5 Uhr 00 abends
Otelfingen	an	7 Uhr 20 abends



Innenansicht der Poststelle Watt von 1880—1922 mit einfacher Abschrankung zwischen „Schalter“- und Bureauraum. Am Arbeitstisch Posthalter Emil Mathis, im Amt vom 1. Juli 1921 bis 29. Februar 1948

Die Taxe betrug 2 Fr. 70. Die Kreisbriefträgerstellen im Hard wurden nun aufgehoben. Der Postwagen fuhr über Dänikon—Dällikon.

Mit dem Einzug der Bahn (1877) erhielten die Gemeinden des Furttals ebenfalls bessere Postverbindungen. Die Postkutsche nahm Abschied; das Postbureau Hard verlor als Postauswechslungsplatz seine Bedeutung und wurde am 1. August 1880 aufgehoben. Am 1. Juni 1881 entstand sodann die Bahnverbindung zwischen Seebach und Derlikon, nachdem vorher die Nationalbahn die Stadt umfahren hatte. So rückte das Furttal noch näher an Zürich. Seit Mai 1908 verkehren Kondukteur-Bahnposten auf der Linie Derlikon—Wettingen.

Regensdorf stellte einen halbamtlichen Boten als Vermittler mit der Stadt und den Boten aus anderen Gegenden. Die Errichtung der ersten Briefablage ist nicht genau bekannt, vermutlich mag dies um 1844, einige Zeit nach der Eröffnung der Ablage im Hard, geschehen sein. Der erste Regensdorfer Posthalter hieß Jakob Meier, dessen Anfangslohn von jährlich 24 Fr. auf 300 Fr. stieg, als er 1865 auch die Zustellung der Postsachen in der Gemeinde besorgen mußte. Der Einzug der Bahn (1877) und die Gründung der kantonalen Strafanstalt im Jahre 1901 brachten vermehrten Postverkehr. In diesem Jahr wurde die erste Briefträgerstelle geschaffen. Am 15. August 1928 stellte sodann eine

Automobilverbindung als Verlängerung der Linie Zürich—Milchbuck—Affoltern noch besseren Kontakt mit der nahen Stadt her.

Nach Watt wurde auf 1. August 1880 das aufgehobene Postbureau Hard verlegt. Der erste Ablagehalter, Simon Meier, hatte es 40 Jahre inne; ihm folgte Emil Mathis.

Buchs, an der alten Heerstraße Bindonissa—Vitodurum, hatte nach der Bedienung durch den Kreisbriefträger vom Hard bis zur Eröffnung der Nationalbahnlinie (1877) Postverbindung mit Dielsdorf, weil der Postwagen nach Otelfingen über Dällikon—Dänikon fuhr. Am 1. Oktober 1892 brannte hier das Posthaus ab; provisorisch kam die Postablage ins Schulhaus. Der erste Posthalter um 1844 war Johannes Schmid. Später folgte Heinrich Neeracher, und seit 1886 bis heute besorgt die Familie Schmid den Postdienst.

Dällikon erhielt ebenfalls ums Jahr 1844 eine Postablage. Sie wurde 50 Jahre lang betreut von Johann Stüzi. Ab 1865 hatte er die Post selbst auszutragen und ab 1877 auf der Station Buchs auszuwechseln.

In Dänikon wurde am 1. August 1863 Kreisgerichtspräsident J. Meier erster Posthalter. Ohne Unterbruch führen die dortigen Stelleninhaber diesen Geschlechtsnamen. Die „Kundschaft“ wurde anfänglich in der Wohnstube bedient. Ab 1877 wurde die Post mit jener für Hüttikon von Otelfingen aus durch einen Botenkurs vermittelt.

Hüttikon, bis 1803 noch zum Kanton Aargau gehörend, besitzt seit 1865 eine Poststelle; sie wurde zuerst Friedensrichter Heinrich Schmid anvertraut. Erst 1943 erhielt die Poststelle einen Telephonanschluß. In diesem stillen Ort am Altberg erstellt die weltbekannte Präge- und Gravieranstalt Güller die vorzüglichen Datumstempel der schweizerischen und ausländischen Postverwaltungen.

In Otelfingen hatte 1844 Jakob Schibli mit einer jährlichen Besoldung von Fr. 20.— die erste Briefablage übernommen, vorerst, wie in den meisten Ortschaften, nur als Aufgabestelle. Der Genannte versah das Amt 20 Jahre lang. Ab 1865 stellte sein Nachfolger, Jakob Bopp, bisher Kreisbriefträger vom Hard, die Post im eigenen Dorf und in Boppelsen zu. Bis 1951 blieb hier die Poststelle in der gleichen Familie. Die erste private Telephonverbindung wurde 1889 mit Baden hergestellt.

Boppelsen bekam unter Jakob Koch am 1. Juli 1892 seine Postablage, die am 1. April 1941 zum Postbureau erhoben wurde. Von diesem Dorf aus bedient seit 1905 der Posthalter auch den Hochwacht-Wirt auf der Lägern.

## VIII. Schluß

Aus dem Unterland stammen drei Männer, welche die Entwicklung und Gestaltung des Postverkehrs im die Kantone Zürich, Schaffhausen und Thurgau umfassenden Postkreis maßgeblich beeinflusst haben. Aus dem Bauerndorf Bachs kam Kreispostdirektor *Hans Jakob Kunz* (1828—1902). Nach seiner Schulzeit zog er aus seinem stillen Dorf zuerst in die „Fremde“ nach Regensburg, wo er sich im Bureau des Schuldenschreibers *Angst* weiter ausbildete. Am 7. Februar 1853 trat er in den Postdienst ein. Im Jahre 1860 wurde er bereits Adjunkt der Kreispostdirektion und übernahm 1878 die Leitung des Postkreises bis 1902, in welchem Jahr er nach dem Wirken in einer auch für die Post kulturell bedeutsamen Zeitperiode starb.

Sein Nachfolger, *Jakob Kern* (1851—1915), verbrachte seine Lehrjahre im Postbureau seines Heimatortes Bülach und machte sich nachher mit allen Dienstzweigen der Post vertraut. In seine Amtszeit als Direktor fiel unter anderen Neuerungen die Einführung des Postcheck- und Giroverkehrs, eines heute für die Volkswirtschaft sehr wichtigen Dienstzweiges der Postverwaltung.

Aus dem gleichen Städtchen stammt der gegenwärtig amtierende Kreispostdirektor *Ernst Wolfensberger*. Seit seinem im Jahre 1941 erfolgten Antritt stellten ihm die Kriegs- und Nachkriegsjahre schon manche schwierige Aufgabe. Nebst besseren Postverbindungen erhielten in seiner Amtszeit auch einige Gemeinden im Zürcher Unterland freundlichere Postlokale oder Posthäuser.

\* \* \*

Das im Mittelland beachtliche Liniennetz der Postkurse wurde im Laufe der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durch die Jahr um Jahr folgenden Eröffnungen neuer Eisenbahnlinien eingeschränkt. Personen- und Güterverkehr verlagerten sich immer mehr von der Straße auf die Schiene. Den Postkursen verblieb noch die Bedienung der nicht durch die Bahnen berührten Gegenden. Das Problem „Schiene und Straße“ hat sich aber inzwischen wieder geändert. Das Automobil, der luxuriöse Reijecar, der leistungsfähige Motorlastwagen auf den modern ausgebauten Straßen machen nun den schienengebundenen Eisenbahnen den Rang streitig.

Vor etwas mehr als 100 Jahren mußte sich das Unterland noch um bessere Straßen und geregelte Postverbindungen wehren. Dies mag uns Unterländern als nächste Zeugen der stürmisch sich entwickelnden „fliegenden“ Post fast unglaublich scheinen. In unseren Gemarken steht ja seit 14. Juni 1948 ein Luftpostamt mit dem großstädtisch klingenden

Namen „Zürich 58 Flughafen“, nachdem es bis zu diesem Zeitpunkt seit 1. Juni 1926 mit dem etwas bescheideneren Titel „Postbureau Zürich-Flugplatz“ in Dübendorf/Wangen Beginn und Entstehen des schweizerischen Flugpostdienstes durchgemacht hatte. Am 30. April 1919 haben Militärflugzeuge erstmals den schweizerischen Flugpostdienst mit dem damaligen Zürcher Postdirektor Emil Rüd als Passagier auf der Strecke Zürich—Bern—Lausanne—Genf „eingeflogen“.

Die technische Entwicklung des Flugverkehrs hat in relativ kurzer Zeit einen hohen Stand erreicht. In Kloten ist der interkontinentale Flughafen mit den modernsten Einrichtungen für den An- und Abflug der komfortablen Großflugzeuge im Ausbau begriffen. So ist das Zürcher Unterland sozusagen über Nacht in unmittelbare Nähe des Weltluftverkehrs gerückt. Die Aufgabe der Post ist aber die gleiche geblieben: Als Kulturträgerin will sie Menschen und Völker einander näher bringen, damit sie sich besser verstehen. Möge das weiße Kreuz im roten Feld am silbernen Leib der schweizerischen Postflugzeuge diesen Gedanken immer weiter durch das Luftmeer tragen, damit er in aller Welt verwirklicht werde.

\* \* \*

Benützte Quellen:

Postchronik bei der Kreispostdirektion Zürich  
Zürcherische Postgeschichte. E. Rüd, a. Postdirektor, 1937  
Auszüge aus Akten usw. des Staatsarchives