

Eine funktionale Bestandsaufnahme der Pferdepost, 1850-1920

Autor(en): **Frey, Thomas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **6 (1999)**

Heft 2

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-17014>

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.

EINE FUNKTIONALE BESTANDSAUFNAHME DER PFERDEPOST, 1850–1920

THOMAS FREY

Als im Mai 1882 der Eröffnungszug der Gotthardbahn mit viel Prominenz Amsteg passierte, wurden dort schwarze Trauerfahnen aufgezo- gen. Das Ende der Pferdepost brachte auf beiden Seiten des Gotthards manche Familie direkt oder indirekt um einen zum Teil lebenswichtigen Verdienst. Bis zu 72'000 Rei- sende hatten jährlich die Gotthardpost benützt. Der Urner Postpferdehalter hielt stets über 100 Pferde, ebenso viele Wagen und 30 Kutscher einsatzbereit. Der Unterhalt der Passstrasse beschäftigte bis zu 200 Mann. Wirte und viele Zulie- ferer vom Handwerk bis zur Landwirtschaft profitierten vom Postverkehr.¹ Nun durchraste die Bahn in wenigen Stunden die Täler, kein Fahrgast musste sich mehr verpflegen oder gar übernachten, der grosse Aufwand zum Unterhalt und Betrieb der Pferdepost entfiel.

Wie bis dahin kein anderes Transportmittel griff das Dampfross in die Lebens- zusammenhänge der damaligen Zeitgenossen ein.² Das überragende verkehrsgeschichtliche Interesse an der Bahn, die nach 1850 den fundamentalen Wandel der Schweiz von einem Agrarstaat zu einer modernen Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft buchstäblich aufgleiste, ist insofern durchaus begründet, doch greift es zu kurz, die allzu oft romantisierte Fahrpost als Fussnote der «Transportrevolution» abzutun. Wohl drückte die Bahn der Verkehrsentwick- lung nach 1850 den Stempel auf, und ihre Leistungsfähigkeit zwang traditio- nelle Transportarten wie Schiffe oder Posten zu einem permanenten Anpas- sungsprozess. Gerade darin zeigt sich aber, dass die Pferdepost kein archai- sches, isoliertes Relikt war, sondern ein entwicklungsfähiges und funktional integriertes Modul in einem dynamischen Transportnetzwerk.

Grossräumige Mobilitätsbedürfnisse blieben bis in die 1880er Jahre gering. In einer überwiegend agrarischen, allenfalls regional durch Heimindustrie ge- prägten Wirtschaftsordnung gab es keinen Arbeits- oder Versorgungsverkehr. Der Tourismus steckte in den ersten Anfängen. In diesem strukturellen Umfeld kam der Pferdepost ein überraschendes quantitatives Gewicht zu: 1870 beför- derten die Schweizer Bahnen 11 Mio. Reisende, die Posten immerhin 1,1 Mio.; 40 Jahre später präsentierte sich ein völlig anderes Bild: 240 Mio. Bahnpassa- gieren standen knapp 2 Mio. – statistisch fast vernachlässigbare – Fahrgäste der Pferdekurse gegenüber.

Dieser revolutionäre Quantensprung in der Mobilität gründete verkehrlich primär auf der Erschliessung städtischer Nahbereiche mit Tramways und Nebenbahnen nach 1890. Es entstand synchron zur Urbanisierung und zum aufblühenden Fabrikssystem ein moderner Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitverkehr. Der Beitrag der «mittelalterlichen» animalischen Traktion zu dieser Massenmobilisierung scheint auf den ersten Blick marginal. Ernest Bonjour widmete den Pferdekursen im «Flachland» in seinem 720seitigen Standardwerk über die Schweizer Post explizit nur wenige Zeilen: «Im Flachland entwickelte sich der Postwagenbetrieb um die Jahrhundertwende weiter. Die Zahl der Reisenden war von 1'441'000 im Jahre 1875 auf 754'000 im Jahre 1885 gesunken. Sie stieg bis 1900 wieder auf 1'447'000, nahm noch bis zum ersten Weltkrieg langsam aber stetig zu und betrug 1910–1913 stets über 1'800'000. Die Einnahmen hielten zwar nicht Schritt mit den Reisendenzahlen, da die neuen Reisetrecken meist kurz waren. Demgegenüber stiegen die Betriebskosten fast aller Linien fortwährend, weil Arbeitslöhne, Pferde-, Material- und andere Preise unaufhaltsam in die Höhe gingen. Die Kursausfälle wurden immer grösser. Die Verwaltung wollte aber die wenig einträglichen Landpostverbindungen nicht eingehen lassen, weil sie sich als unentbehrlich erwiesen hatten.»³

Warum erweiterte die Post laufend ihr Liniennetz, wenn die Kursausfälle (Defizite) immer grösser wurden? Warum erwiesen sich die Landpostverbindungen als «unentbehrlich»? Bevor wir auf diese Fragen zurückkommen, werfen wir einen Blick auf die Frühzeit der Postkurse.

DIE KANTONALPOSTEN, 1803–1848

1675 erkaufte der umtriebige Berner Ratsherr Beat Fischer von der Berner Regierung gegen eine Pachtsumme das alleinige Recht, offizielle Postsachen im Kanton spedieren zu dürfen. Dieses System der privaten Postmonopole machte in weiten Teilen der Schweiz Schule, führte aber wegen Regalhändeln bzw. tatsächlichen oder vermeintlichen Monopolverletzungen zu mannigfachen Streitereien. Das Revolutionsprogramm der Helvetik 1798 sah dann zwar – hauptsächlich aus politischen Erwägungen – die Nationalisierung der Post vor, doch erwies es sich als schlicht unmöglich, die regional völlig unterschiedlichen postalischen Betriebs- und Rechtsstrukturen unter einen Hut zu bringen. Mit der Mediation 1803 fiel die Post deshalb in die Kompetenz der Kantone zurück. Nur Zürich, Basel und Luzern betrieben sie jedoch als staatliches Regieunternehmen weiter. Die anderen Stände verpachteten ihr Regal

90 ■ entweder den vorher genannten Kantonen oder privaten Unternehmern, meist

denselben, die schon vor 1798 das Postwesen inne gehabt hatten wie die Herren Fischer in Bern oder die Thurn und Taxis in Schaffhausen.⁴

Gewöhnlich beinhaltete das Postregal das exklusive Recht (Monopol) zum Transport versiegelter Briefe, Pakete oder Wertsachen. Der Sendungstransport geschah zu Fuss oder zu Pferd. Die Fahrpost hingegen und mit ihr die Personenbeförderung spielte noch kaum eine Rolle und unterstand nicht dem Regal. Sofern es nur um den Reiseverkehr ging, konnte im Prinzip jedermann (regelmässige) Fahrdienste ausführen, doch blieb das Angebot mangels Nachfrage anfangs des 19. Jahrhunderts sehr spärlich.

Die mächtigste Postdynastie war diejenige der Herren Fischer in Bern, die ab 1803 mittels Pachtnahmen sukzessive ihr Einflussgebiet auf die ganze Westschweiz von Genf bis nach Solothurn erweiterten. Erfolglos, aber mit teils drakonischen Druckmitteln versuchten die Herren Fischer überdies mit Blick auf den Gotthardtransit Luzern zur Verpachtung seines Regals zu drängen, indem sie etwa zeitweise sämtliche Postverbindungen nach Luzern einstellten oder über den Brünig eine Konkurrenzlinie zum Gotthard aufzogen. Zum östlichen Gegenpart der Fischerpost avancierte nach 1803 die Zürcher Staatspost. Sie übernahm die Regale der Kantone Zug, Schwyz, Ob- und Nidwalden sowie Thurgau, dazu kam ein Transitrecht im Kanton Uri. Zürich besass einen Postraum vom Bodensee bis in die Innerschweiz und kontrollierte wichtige Zugänge zu den Pässen Graubündens und zum Gotthard.

Die Beispiele deuten an, dass in das Postwesen trotz seiner noch geringen öffentlichen Bedeutung nach 1803 viel Dynamik kam. Da die Kantone weder über die nötigen Strukturen noch Erfahrungen zum Betrieb einer Post verfügten, wollte man sie möglichst gewinnbringend verpachten. Bei den oft intriganten Feilschereien um Regalverträge ging es in erster Linie um Geld und nur nebenbei um postalische Leistungen. Die drei Kantone Zürich, Basel und Luzern, die das Wagnis eines staatlichen Betriebs eingingen, mussten sich hingegen erst das nötige Know-how aneignen, woraus mitunter vorbildliche neue Organisationsstrukturen (z. B. neue Postgesetze und -reglemente) und Angebotserweiterungen resultierten.

Im Zuge der «liberalen Revolutionen» nach 1830 wurden die privaten Postunternehmen, allen voran die Berner Fischerpost, ebenfalls verstaatlicht und in kantonale Regiebetriebe überführt. Es mag erstaunen, dass just die Liberalen für die Entprivatisierung eintraten. Sicher trugen die positiven Erfahrungen mit den staatlichen Kantonalposten dazu bei. Andererseits lagen die privaten Posten in den Händen der vormaligen Führungsschicht, was Anlass genug zur Verstaatlichung gab. Trotzdem blieb aber der grossräumige Verkehr mangels kantonaler Konkordanz alles andere als friktionslos. So verkehrte ab 1842 zwischen Flüelen und Chiasso täglich ein zehnplätziger Wagen. Die ■ 91

Reise dauerte ab Flüelen rund 28 Stunden, wobei 15 Zollstationen zu passieren waren. Auf dem Gotthardospiz mussten die Reisenden vom Urner auf den Tessiner Postwagen umsteigen und sämtliche Gepäckstücke umgeladen werden.⁶

Nach dem Sieg der Liberalen im Sonderbundkrieg und mit der Bildung des neuen Bundesstaates 1848 wurde die Übernahme der Post durch den Bund inklusive Reisedienst praktisch oppositionslos beschlossen und verfassungsmässig in Artikel 33 (ab 1874 Artikel 36) verankert. Fortan unterstand also ebenso die Fahrpost überall dem Regal. Dies vereinfachte den Reiseverkehr zweifelsohne, doch waren es primär die komplizierten und teuren Modalitäten im Briefversand, die damals zur Auflösung der Kantonalposten motivierten.

DER KUNSTSTRASSENBAU

Eine Grundvoraussetzung für die Belebung des Kutschenverkehrs waren fahrbare Strassen anstelle der traditionellen Saum- oder Naturpfade. Bereits um 1800 verbanden die wichtigsten Städte des Landes solche «Kunststrassen».⁷ Abseits der wenigen Hauptachsen blieben die Verhältnisse jedoch rudimentär. Begonnen mit dem Kunststrassenbau hatte in den 1740er Jahren, inspiriert von Frankreich, der Staat Bern. Zu dieser Zeit nahm die private Berner Fischerpost erste, zunächst wöchentliche Fahrdienste nach Zürich, Basel und Genf auf, die allerdings kaum Zuspruch fanden. Für die Strecke Bern–Zürich benötigte der Wagen drei Tage, einschliesslich zweier Übernachtungen, da nachts nicht gefahren werden konnte.⁸

Mit dem erstarkenden Liberalismus und der einsetzenden Industrialisierung trieb vorab das Bürgertum aus Handel und (Proto-)Industrie den Strassenbau ab 1820 politisch und finanziell voran. Dabei wurden bis 1830 u. a. die Pässe San Bernardino, Splügen und Gotthard fahrbar gemacht. Besonders aktiv trat Zürich hervor, das 1831–1849 im Kanton ein dichtes Netzwerk von Kunststrassen in der Länge von fast 500 km legte. Nicht ohne Stolz hielt 1852 eine nationalrätliche Kommission als Fazit fest, dass das «Schweizerische Strassensystem unstreitig zu den vollkommensten und ausgedehntesten» gehöre.⁹

Der Kunststrassenbau änderte jedoch an den Transportkapazitäten und Fahrgeschwindigkeiten relativ wenig. Alle Verkehrsteilnehmer bewegten sich in etwa mit drei bis sechs km/h, Postkutschen dank Vortrittsrecht und Pferde wechseln vielleicht mit bis zu neun km/h. Weit kräftiger als auf die unmittelbare Verkehrsleistung wirkten die neuen Kunststrassen jedoch auf die Transportorganisation, indem sie insbesondere die Wetterabhängigkeit verringerten. Wäh-

92 ■ rend Naturwege beispielsweise bei Regen verschlammten und zu unberechen-

baren Komplikationen führen konnten, erlaubten die Kunststrassen einen zeitlich kalkulierbaren, fahrplanmässigen Verkehr. Dies verkürzte nachhaltig die Reiseunterbrechungen der Fahrpost beim Umsteigen auf Anschlusslinien und bei Pferdewechseln, die nun vorbereitet und entsprechend zügig durchgeführt werden konnten. Die Reisezeiten auf längeren Strecken wie Bern–Zürich halbierten sich in der Folge und machten die Fahrpost attraktiver. Zusammen mit dem Kunststrassenbau entstanden deshalb fortwährend neue Postkurse. 1849 konnte der Bund mit der Vereinheitlichung der Post ein Kursnetz von 4600 km Länge mit 158 Linien übernehmen.

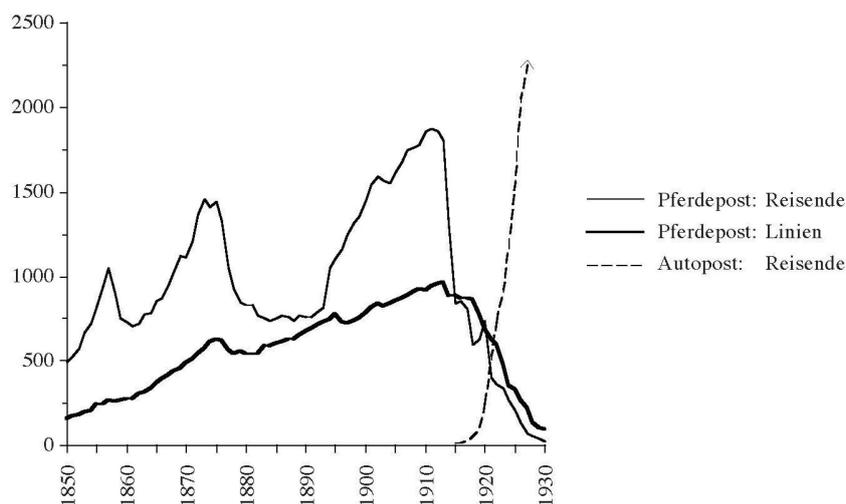
DIE PFERDEPOST 1850–1920 IM ÜBERBLICK

Die Pferdepost war bis 1920 praktisch das einzige schienenungebundene öffentliche Strassenverkehrsmittel. Ihre Hochblüte datiert Wyss auf die Jahre 1830–1860, als sie «der Wirtschaft und dem Fremdenverkehr während Jahrzehnten unschätzbare Dienste in der entscheidenden Aufbauphase vor 1860» erbracht habe. Danach sei sie jedoch von der Eisenbahn sukzessive verdrängt worden.¹⁰ Dem ist entgegenzuhalten, dass der betriebliche Höhepunkt der Posten erst in die Jahre 1911–1913 fiel (siehe Grafik 1, S. 94): 1911 wurde der Zenit im Passagieraufkommen mit 1,9 Mio. Personen erreicht und 1912 der Zenit der zurückgelegten Wagenkilometer mit 9,9 Mio. km. Als Kehrseite dieses Verkehrswachstums resultierte 1913 jedoch auch das grösste Betriebsdefizit aller Zeiten mit 8,8 Mio. Fr.

Die Zunahme der Reisenden geschah in drei wellenförmigen Zyklen, wogegen die Anzahl der Linien ab 1850 recht kontinuierlich stieg. Selbst 1882–1894, als das Passagiervolumen stagnierte, gingen 200 neue Pferdekurse in Betrieb. Das Auf und Ab des Reiseverkehrs widerspiegelt sehr sensibel die Konjunktur. Die vom euphorischen Eisenbahnbau angetriebenen Aufschwünge anfangs der 1850er- und der 1870er Jahre zeichnen sich ebenso klar ab wie der Absturz 1876 in die «Grosse Depression» – eine Weltwirtschaftskrise, die bis 1885 anhielt und danach in die stabile Hochkonjunktur der «Belle Epoque» mündete. Das Ende der Pferdekurse und deren Ablösung durch die Autopost läutete schliesslich die verheerende Krise mit dem Ausbruch des ersten Weltkriegs ein.

Die Posten befriedigten Reisebedürfnisse, die man als individuellen Gelegenheitsverkehr bezeichnen kann. Bei 1,1 Mio. Fahrgästen 1870 wurden nur gerade 188 Abonnemente verkauft.¹¹ Postreisen war seit jeher kostspielig. Die Nachfrage reagierte daher sehr elastisch, indem in wirtschaftlich schwierigen Zeiten auf den teuren postalischen Gelegenheitsverkehr eher verzichtet wurde. Nicht die viel zitierte Konkurrenz durch das Automobil, sondern die Konjunktur-

Grafik 1: Reiseverkehr der Pferdepost (in 1000 Personen) und Anzahl Linien, 1850–1930

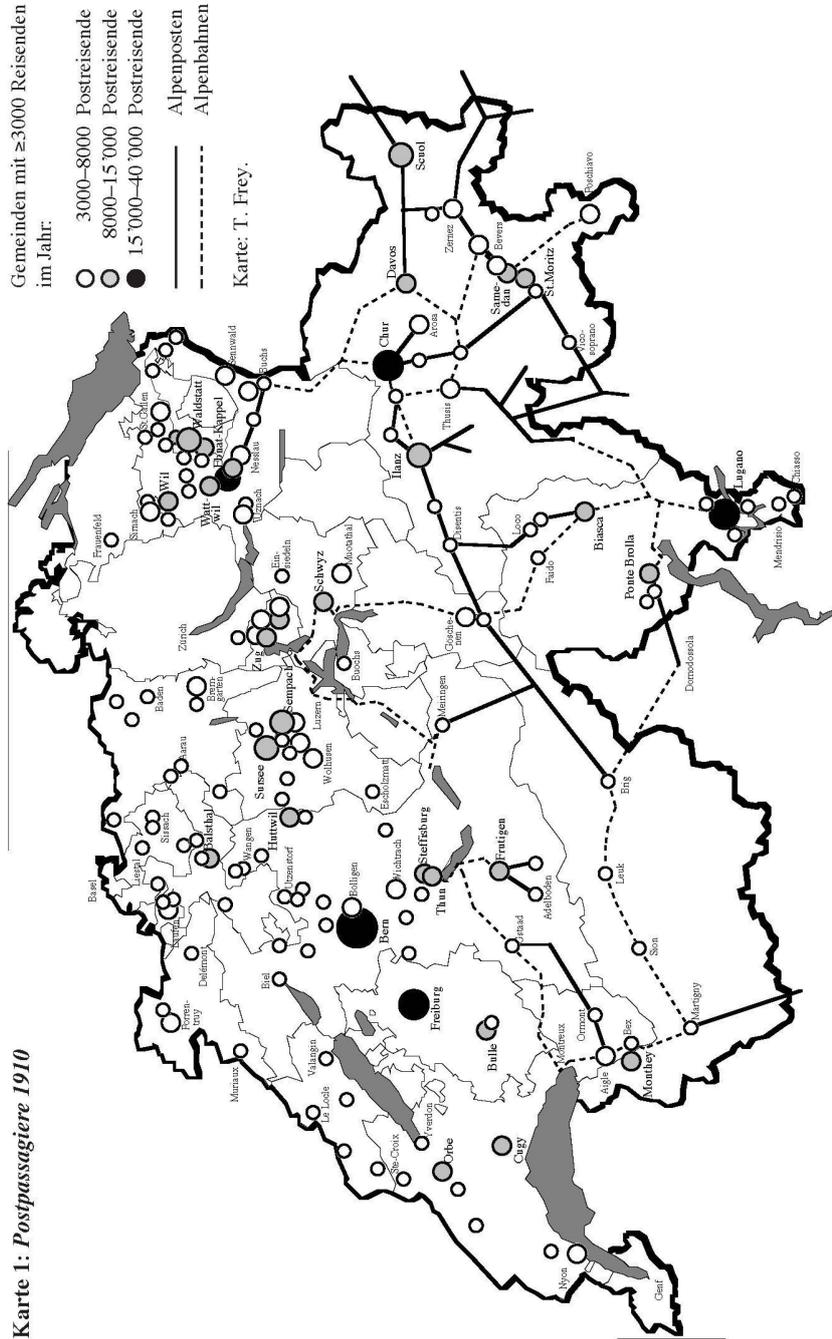


Quelle: Ulrich Bretscher, *Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost*, Schaffhausen 1982, 28, 34, 168.

sensibilität der Pferdepost war auch verantwortlich für den kriegsbedingten Frequenzeinbruch 1914. Erst nach dem ersten Weltkrieg, aber dann sehr rasch, verdrängte nämlich das Auto die Pferdekraft. 1918 setzte die Post erst sechs Motorfahrzeuge ein, 1920 waren es schon 65. Zehn Jahre später beförderten 606 Postautos 4,6 Mio. Reisende gegenüber nur mehr 28'000 Fahrgästen der Pferdlinien. Der allerletzte Pferdekurs gab 1961 den Betrieb auf.¹²

Ein Blick auf regionale Entwicklungen (siehe Karte 1)¹³ offenbart, dass dort, wo die räumliche Erschliessung mit Bahnen und Trams besonders forciert wurde, wie in den Kantonen Zürich, Genf oder Basel, der Reiseverkehr der Posten bis 1910 stark zurückging, während er sich in den weniger urban geprägten Kantonen Bern, Luzern oder St. Gallen verdoppeln, im Tessin und in Graubünden verdreifachen konnte.¹⁴ Dort trugen selbst die Städte den Aufschwung oft mit: Im Bezirk Bern stieg die Zahl der Postreisenden 1870–1910 um das Vierfache auf fast 50'000 Personen, was dem Passagieraufkommen des ganzen Kantons Zürich entsprach. Im Bezirk Lugano schnellten die Reisendenzahlen gar um den Faktor 10 hoch. Die Städte mit starkem Postreiseverkehr, zu denen im weiteren

94 ■ Chur, Freiburg, Thun und ferner St. Gallen gehörten, besaßen kein Bahnnetz,



welches das gesamte Umland erschloss, weshalb als «Lückenfüller» Posten mit hoher Frequenzdichte installiert wurden.

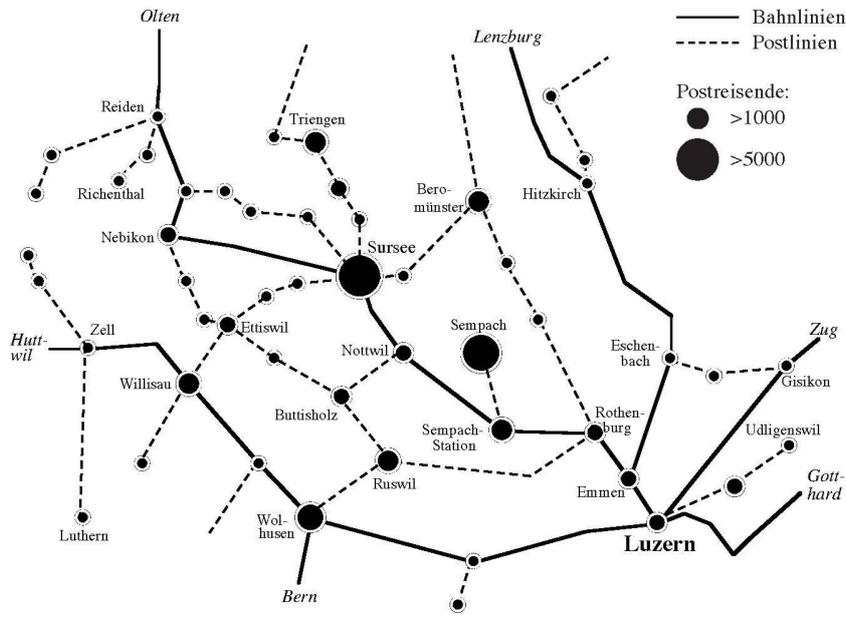
Einen erstrangigen Katalysator des peripheren Fahrdienstes stellte sodann der alpine Tourismus dar. Dessen mächtiger Aufschwung nach 1890 initiierte massgeblich den gleichzeitigen steilen Anstieg des Postreiseverkehrs (siehe Grafik 1), weil boomende Urlaubsorte oft erst spät, teilweise überhaupt nicht von der Eisenbahn erreicht wurden, namentlich im Wallis, im Tessin und vor allem in Graubünden. 1902, ein Jahr vor der Eröffnung der Albulabahn, beförderten die Posten 60'000 Personen über den Maloja, Julier oder Albula. Vermarktet unter dem Aspekt der abenteuerlichen Romantik, die wir heute so gerne mit der Pferdepост verbinden, gewann der Kutschenverkehr vielerorts sogar trotz Bahn an touristischer Attraktivität. In Fremdenzentren wie St. Moritz oder Davos benützten noch 1910 um die 10'000 Personen die Fahrpost. In diesem Jahr entfielen über 200'000 oder 11% der Postreisenden der Schweiz allein auf den touristisch besonders aktiven Kanton Graubünden.

Nicht minder bemerkenswert ist die frühe und ausgeprägte Präsenz der Posten in klassischen Industriegebieten, so im Jura, um St. Gallen, in Glarus oder im Zürcher Oberland (siehe Karte 2). 1870 pendelten zwischen St. Gallen und Herisau, welches damals noch ohne Bahn auskommen musste, täglich 18 Pferdekurse. Der Jura und St. Gallen mit seinem Umland gehörten 1870 zu den mit Posten meistfrequentierten Regionen der Schweiz. Mit dem fortschreitenden Eisenbahnbau und der Ausbreitung des zentralisierten Fabriksystems ging der Postreiseverkehr in den Industriezonen zurück. Wo aber dezentrale, heimindustrielle Produktionsformen aus technologischen oder wirtschaftlichen Gründen fortbestanden, wie im toggenburgischen Stickereigebiet oder in der baselandschaftlichen Seidenindustrie, stellten die Pferdekurse weiterhin einen tragenden Faktor der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur dar, weil eine dezentrale Erschliessung mit Eisenbahnen unmöglich ist. 1910 zählte man im Toggenburg 92'000 Postpassagiere, was landesweit zu den Spitzenresultaten gehörte.

In ländlichen Gebieten im Flachland besorgten die Posten die kleinregionale Feinverteilung des Verkehrs und führten Ortschaften ohne Bahn an die Schiene heran. Ausgeprägt findet sich diese Funktion in der Innerschweiz (Luzern, Zug, Schwyz) und in Teilen Berns, aber ebenso in der Romandie, wo sich um Kleinzentren wie Nyon, Orbe, Yverdon oder Bulle ein belebter Postverkehr etablierte. Gesamtschweizerisch entsprach das Passagieraufkommen der Posten 1910 zwar nicht einmal mehr 1% des Bahnverkehrs. In ländlichen Kleinzentren sah dies aber bisweilen anders aus. 1910 zählte man im luzernischen Städtchen Sursee 108'000 Bahn- und 14'500 Postreisende, in Sempach-Station waren es 55'000 Bahn- und 13'600 Postpassagiere.¹⁵ Den Pferdekursen kam hier somit

96 ■ auch quantitativ weiterhin eine respektable Bedeutung zu.

Karte 3: Postkursnetz im nördlichen Luzern, 1900



Karte: T. Frey.

Gerade der mit Posten dicht bestückte Kanton Luzern illustriert schön ihre Funktionen (siehe Karte 3): Sie erschlossen von Kleinzentren aus abgelegene Gebiete, führten grössere Dörfer an die Bahn heran (z. B. Ruswil, Sempach, Beromünster) oder stellten Querverbindungen zu Bahnlinien her (z. B. Sursee–Willisau, Eschenbach–Gisikon). Die Zweckmässigkeit solcher Querverbindungen belegt folgendes Beispiel: Im Jahr 1900 dauerte die Zugreise von Sursee nach Willisau über Luzern 150 Minuten bei einem Preis von Fr. 3.25 in der 3. Klasse. Der Postkurs via Ettiswil brauchte 90 Minuten und kostete Fr. 1.50. Er war also klar schneller und billiger.

Die bedeutende Rolle der Posten als Teil der Mobilitätskette lässt sich für frühere Zeiträume ebenfalls statistisch erhärten. Tab. 1 zeigt auf Basis der 178 Bezirke der Schweiz die Zusammenhänge zwischen Postreiseaufkommen und Wirtschaftsstruktur.

Bemerkenswert sind die Ergebnisse für das Jahr 1870. Je stärker damals in
98 ■ einem Bezirk der Agrarsektor dominierte, desto geringer war das Passagier-

Tab. 1: Korrelationen zwischen Wirtschaftsstruktur und Postreiseverkehr, 1870 und 1910

Bezirke / Postreisende	1870	1910
1. Sektor in %:	-0,48	*
2. Sektor in %:	+0,42	*
3. Sektor in %:	+0,35	*

* Keine signifikante Korrelation.

Quellen: Verkehrsstatistiken 1870 und 1910; Wirtschaftsstruktur gemäss Volkszählungen 1870 und 1910. Korrelation nach Pearson; Berücksichtigt wurden nur Korrelationen mit einer Signifikanz grösser 99%.

volumen der Pferdepost (negative Korrelation). Umgekehrt bestanden zum Industrie- und Dienstleistungssektor klar positive Bezüge, was die allgemeine Bedeutung der Posten für diese beiden Wirtschaftsbereiche unterstreicht. Als Fazit wies die Pferdepost analog der Eisenbahn 1870 deutliche Merkmale einer hochzentralen Funktion auf: Wo industrielle und tertiäre Aktivitäten vorhanden waren, existierte auch ein belebter Postreiseverkehr.

Bis 1910 lösten sich diese Zusammenhänge statistisch gänzlich auf. Keiner der Wirtschaftssektoren korreliert mehr mit dem Passagieraufkommen der Posten. Das bedeutet nicht, dass die Pferdekurse nun generell belanglos geworden wären. Vielmehr nahmen sie nun raumstrukturell sehr heterogene Funktionen wahr, die sich mit dem groben Raster der Wirtschaftssektoren nicht mehr messen lassen: 1910 gab es sowohl Städte mit ausgeprägtem Postverkehr (Bern, St. Gallen, Lugano) als auch solche, in denen die Pferdekurse praktisch verschwunden waren (Zürich, Genf, Basel). Gleiches lässt sich, wie oben vermerkt, in Industriezonen beobachten, aber ebenfalls in agrarischen Regionen. So konnten sich die Posten in der alpinen, stark bäuerlich dominierten Peripherie kräftig entfalten, sofern der aufblühende Tourismus dazu die Basis schuf, wie beispielsweise in Graubünden. Andererseits gab es ebenso landwirtschaftliche Zonen, wo die Pferdepost mangels Anreizen wie dem Tourismus oder der Heimindustrie nie in Schwung kam. Die teils konträren regionalen Entwicklungstrends der Fahrpost relativieren Generalisierungen und verlangen nach einer Beurteilung im jeweiligen Strukturkontext.

BETRIEB UND FINANZEN UM 1900

Die Betriebsorganisation der Pferdekurse basierte auf einer vertraglichen Einigung zwischen der Post und dem Postpferdehalter als Linienbetreiber. Dieser rekrutierte und entlohnte die nötigen Arbeitskräfte wie Knechte und Kutscher selbst. Stark befahrene Posten verursachten einen beträchtlichen Aufwand. Der Postpferdehalter in Samedan beispielsweise hielt vor Eröffnung der Albubahn stets 230 Pferde bereit. Die Wagen oder Schlitten stellte die Post zur Verfügung, und auch die Kondukteure standen im Solde der Post. Neben dem Billettgeschäft überwachten sie, dass der Linienbetreiber die Kurse ordnungsgemäss durchführte. Ebenfalls im Vertrag festgeschrieben war die Höhe der «fixen Kurszahlungen», also der Betrag, den die Post den Linienbetreibern monatlich als Kostenausgleich (Subvention) vergütete. Fast alle Kurse verkehrten ganzjährig, im Winter falls nötig mit Schlitten.

Tab. 2 gibt Einblick in die Verhältnisse der Posten im «Flachland», nämlich in den Kantonen Zürich, Luzern und Aargau. Von besonderem Interesse ist der Zeitraum nach 1900, weil sich gerade damals die Finanzlage der Posten drastisch verdüsterte. Der gesamtschweizerische Kostendeckungsgrad (prozentuales Verhältnis der Gesamteinnahmen zu den Gesamtkosten) sackte bis 1910 auf klägliche 24% ab. Zwar schrieben die Posten seit 1850 durchweg rote Zahlen, doch lag die Eigenwirtschaftlichkeit in den 1870er Jahren noch immer bei rund 60%. Danach verschlechterten sich die Ergebnisse zusehends. 1890–1900 fuhr die Pferdepost im Jahresmittel Fehlbeträge von 3,3 Mio. Fr. ein, von 1900 bis 1913 verdoppelten sich diese sprunghaft auf 6,2 Mio. Fr.¹⁶

Die Tabelle dokumentiert vielfältige regionale Entwicklungsunterschiede im Betrieb und in der Kostenstruktur. Besonders kräftig hoben die Reisendenzahlen im Kanton Luzern an, weshalb trotz markant gestiegener Kosten der vergleichsweise komfortable Deckungsgrad von 45% erhalten blieb. Im Aargau schnellte die Zahl der Linien und Kurse hoch. Obwohl ebenfalls das Passagiervolumen nachzog, fiel der Grad der Selbstfinanzierung klar ab. Im mit Eisenbahnen bestens erschlossenen Kanton Zürich stagnierte die Fahrpost aus bereits genannten Gründen. Trotz dem Abbau von zwei Linien sank der Kostendeckungsgrad um 5%. Grundsätzlich fuhren aber die Posten in diesen drei Kantonen deutlich billiger als im Landesdurchschnitt, weil vor allem die langen Alpenkurse überaus hohe Kosten verursachten.¹⁷

Bonjour argumentiert hingegen, dass neben steigenden Löhnen und Preisen die (neuen) Linien zunehmend kürzer wurden, womit sich der Aufwand relativ zum Ertrag vergrössert habe. Dies trifft für den Kanton Aargau zu, wo die mittlere Linienlänge zwischen 1900 und 1910 von 10 km auf 7,5 km schrumpfte, weil in

100 ■ diesem Zeitraum zwei Nebenbahnen den Betrieb aufnahmen, die lange und

Tab. 2: Die Pferdepost in der Schweiz und in ausgewählten Kantonen, 1900 und 1910

1900	Schweiz	Luzern	Zürich	Aargau
Anzahl Linien	534	29	27	23
Gefahrene Kurse	?	68	58	46
Netzlänge (km)	5858	252	235	230
Anzahl Reisende	1'448'000	71'470	56'850	61'700
Gesamtkosten (Fr.)	6'712'000	116'600	114'220	125'640
Kostendeckung (%)	36	46	32	40
1910	Schweiz	Luzern	Zürich	Aargau
Anzahl Linien	597	29	25	34
Gefahrene Kurse	?	76	59	81
Netzlänge (km)	6134	247	211	256
Anzahl Reisende	1'862'000	124'080	56'120	94'000
Gesamtkosten (Fr.)	9'661'000	193'100	119'810	153'680
Kostendeckung (%)	24	45	27	32

Quellen: Für die Kantone: Archiv PTT, *Kursbücher*, 1900 und 1910; für die Schweiz: Ulrich Bretscher, *Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost*, Schaffhausen 1982, 29 f.

bestfrequentierte Posten ersetzen, nämlich Aarau–Schöftland und Aarau–Menziken. Allein auf diesen beiden ertragsstarken Linien verkehrten im Jahre 1900 noch über 40% der Postreisenden des gesamten Kantons!¹⁸ Ihr Entfallen schlug entsprechend auf den kantonalen Kostendeckungsgrad zurück. Trotz Eisenbahnbau expandierte jedoch das Kursangebot im Aargau von 23 auf 34 Verbindungen, weil die Bahn eben nicht nur Linien substituierte, sondern in noch stärkerem Masse Mobilitätsbedürfnisse generierte. Die Postkurse wandelten sich dabei von einem Hauptverkehrsträger zu einem Zubringer.

Steigende Löhne und Preise sowie das Abdrängen der Posten auf weniger einträgliche Zubringerlinien trugen ohne Zweifel zum beschleunigten Kostenwachstum nach 1900 bei. Eine weitere Hauptursache fand bislang aber wenig Beachtung, nämlich die Angebotserweiterungen und -optimierungen. Ergänzend zum Ausbau des Streckennetzes attraktivierte ein ganzes Massnahmenpaket die Fahrpost: Im Kanton Luzern verkehrten 1910 pro Linie 11% und im Aargau 16% mehr Kurse als noch 1900. In Luzern erhöhte sich im gleichen Zeitraum die Anzahl der vorhandenen Wagensitzplätze (ohne Beiwagen) pro Linie im Mittel von 4,5 auf 5, die Zahl der eingesetzten Pferde stieg ■ 101

von 1,5 auf 1,7, die Durchschnittsgeschwindigkeit nahm von 6,8 km/h auf 7,8 km/h zu, und dies alles bei einer Reduktion der Fahrpreise von fast 10%.⁹ Kurz: Die Linien verkehrten häufiger, schneller, billiger und boten mehr Platz – freilich mit entsprechender Kostenfolge.

Dass die Fahrpost ihr Angebot ständig erweiterte und selbst hochdefizitäre Linien bestehen liess, ist überdies unbedingt vor dem Hintergrund zu sehen, dass die Kurse nicht nur Reisende, sondern vor allem auch Post transportierten. Diese Leistung lassen die Kursfinanzen unberücksichtigt, doch hätte die Verwaltung sonst anderweitig Personal und Infrastruktur aufbieten müssen, um eine flächendeckende Postdistribution zu gewährleisten. Die Entwicklung der Pferdekurse war einerseits unmittelbar an das gewaltige quantitative Wachstum des gesamten Kommunikationssektors – Briefe, Zeitungen, Pakete, Telegramme – gekoppelt sowie andererseits an die Beschleunigung des Zustelldienstes.

Die Postzustellung erfuhr durch den Eisenbahnbau ab 1853 eine massive Beschleunigung. Das Dampfross war über längere Distanzen nicht nur bedeutend schneller und aufgrund seiner Transportkapazität ungleich billiger als die Pferdekurse, sondern erlaubte zudem neu die Unterwegsortierung in speziell dazu ausgerüsteten Wagons.²⁰ Für die dezentrale Feinverteilung der Sendungen blieb indessen die Fahrpost neben Fussboten federführend, wobei im Gegensatz zu heute selbst in kleineren Ortschaften mehrmals täglich Post zugestellt wurde. In Zürich, Basel oder Bern gab es 1895 pro Tag sechs Brief- und vier Paketaustragungen. Ein am Morgen aufgegebenes Schreiben konnte also noch vor dem Mittag den Empfänger erreichen.²¹ Aus diesen Gründen gingen 1882–1894 trotz stagnierender Reisendenzahlen 200 neue Linien in Betrieb (siehe Grafik 1, S. 94). Die Posten waren ein voll integriertes Modul in einem schnell expandierenden und geschickt vernetzten Kommunikationssystem. Genau deshalb erwiesen sich die Landpostverbindungen in der Tat als «unentbehrlich».

Dies änderte nichts daran, dass die Pferdekurse eine schwere finanzielle Belastung darstellten. 1850–1913 lieferte die Post (ohne Telegraf und Telefon) dem Bund insgesamt 122 Mio. Fr. an Betriebsüberschüssen ab. Im selben Zeitraum verursachten die Pferdekurse aber ein Totaldefizit von 168 Mio. Fr., 50% davon allein 1900–1913!²² Alle Bemühungen, die Posten effizienter zu gestalten, konnten das Grundproblem nicht lösen, dass sie aufgrund ihrer geringen Transportleistung extrem kostenintensiv waren.

Als Alternative wäre nach 1900 der vermehrte Einsatz von Automobilen in Frage gekommen. Trotz unbestreitbarer Vorzüge – mehr Sitzplätze dank grösserer Wagen, mit 15 km/h verdoppelte Geschwindigkeit – konnten aber erste Versuchsbetriebe mit Autobussen nach 1906 die Postverwaltung nicht über-

102 ■ zeugen.²³ Die hohen Betriebskosten und damit verknüpft vor allem die tech-

nische Anfälligkeit der Vehikel zwangen sowohl die Post wie private Auto-Konzessionäre, die praktisch alle am Rande des Konkurses operierten, Linien einzustellen. Die Post resümierte 1909, der Kostenaufwand stehe «in keinem Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen».²⁴ Allein der Anschaffungspreis der ersten Postautos 1906 belief sich pro Stück auf 22'000 Fr. Mit dieser Summe liess sich über Jahre ein Pferdekurs betreiben. Die Umstellung zur motorischen Traktion erforderte überdies einen kompletten Systemwechsel mit völlig neuen Betriebs- und Personalprofilen. Den Weg dazu öffnete dann der erste Weltkrieg auf gleichsam brachiale Weise, indem sich das Pferdekursnetz wegen des dramatischen Rückgangs des Reiseverkehrs und haussierender Futtermittelpreise sozusagen von selbst auflöste. Bis 1919 sanken der Pferdebestand und die gefahrenen Wagenkilometer um rund 50%.²⁵ Auf der anderen Seite verbesserten technische Fortschritte die motorische Betriebssicherheit. Bei der Post wurden nun zunehmend Befürchtungen laut, man könnte gegenüber den privaten Auto-Konzessionären, denen man ja wohlweislich die Pionierarbeit überlassen hatte, ins Hintertreffen geraten.²⁶ Den Anstoss, 1919 ins automobile Zeitalter einzusteigen, lieferte schliesslich die Armee, die der finanziell gebeutelten Post 100 Truppentransporter unentgeltlich für den zivilen Einsatz abtrat.²⁷

FAZIT

Als Fazit bleibt der Wunsch, dass gerade in der Verkehrshistorie des 19. Jahrhunderts die meist isoliert behandelten Geschichten von Strasse, Schiene, Wasser und Kommunikation verstärkt als Netzwerk verstanden werden. Zuweilen gewinnt man den Eindruck, die Eisenbahn und mit ihr die «Transportrevolution» nach 1850 sei quasi aus heiterem Himmel gekommen und habe schlagartig alles verändert. In Wahrheit handelte es sich weit eher um eine «Transportevolution», also um einen jahrzehntelangen Prozess, der sich durch eine wachsende (räumliche) Vernetzung des Verkehrs- und Kommunikationswesens unter Einbezug aller vorhandenen Transportmittel auszeichnete.

Das Dampfross stand trotz seines zweifellos revolutionären Transportpotentials in mancher Hinsicht in einer verkehrshistorischen Kontinuität: Die ersten Bahnen waren dampfbetriebene Kutschen auf Schienen und folgten den Pfaden der Kunststrassen. Viele rechtliche, organisatorische oder gesellschaftliche Probleme des Bahnbaus – lokale Widerstände oder Konkurrenzkämpfe bei der Projektierung, gesetzliche Regelungen bis zu Betriebsverordnungen oder Enteignungsverfahren, der eigentliche Bau und seine Finanzierung – kamen in vergleichbarer Weise bereits beim Strassenbau in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufs Tapet, der somit einen wichtigen Erfahrungsschatz darstellte. Der ■ 103

Eisenbahnbau selbst wurde nach 1850 dort forciert, wo eine expansive Verkehrspolitik Tradition hatte. Dies trifft vorab für die Städte im Allgemeinen zu, für Zürich im Besonderen. Nirgendwo sonst in der Schweiz wurde nach 1800 eine so ehrgeizige Verkehrspolitik – vom Strassenbau über die Postpachten und den Dampfschiffverkehr bis hin zu den Eisenbahnen – verfolgt wie in Zürich, das nach 1850 zur unbestrittenen Führungsstadt der Schweiz aufstieg.

Was die Pferdepost konkret anbelangt, so stellte sie bis 1920 ein funktional flexibles und wichtiges Modul im Verkehrsnetzwerk dar. Diese Bedeutung wird erst sichtbar, wenn man sie tatsächlich auch innerhalb dieses Netzwerkes und seiner Entwicklung betrachtet. Erinnerung sei etwa an die kapitale Rolle der Pferdepost im Kommunikationssystem (Zeitungen, Briefe, Telegramme usw.), das nach 1850 enorm expandierte und dessen Effizienz oft unterschätzt wird. Im nationalen Kontext war der postalische Zustelldienst um 1900 teilweise schneller als er dies heute ist – nicht zuletzt dank des weitverzweigten Postkursnetzes. Gemessen an der Massenmobilisierung durch die Bahn nach 1880 war der Reiseverkehr der Posten zweifellos durchweg bescheiden. Hervorzuheben sind indessen trotzdem regionale Erschliessungsfunktionen, insbesondere in Zusammenhang mit dezentralen (heimindustriellen oder manufakturrellen) Industrieformen sowie mit dem Tourismus, der nach 1900 zum wichtigsten Devisenbringer der Schweiz avancierte. Die alpine Peripherie wäre wirtschaftlich im Zuge der Industrialisierung hoffnungslos ins Hintertreffen geraten, hätte nicht der wertschöpfungsreiche und vorleistungsarme Tourismus direkt oder indirekt neue Auskommensmöglichkeiten geschaffen und Infrastrukturwerke initiiert.

Abschliessend sei erwähnt, dass die spätestens ab 1868 gesamtschweizerisch für jede Poststelle vorhandenen Frequenzstatistiken der Pferdekurse viele aufschlussreiche wirtschaftshistorische Informationen liefern könnten, etwa zur komparativen Rekonstruktion lokaler Konjunkturzyklen. Der reichhaltige Quellenfundus der Post wurde bislang leider erst ansatzweise ausgewertet.

Anmerkungen

- 1 Ernest Bonjour, *Geschichte der schweizerischen Post 1849–1949*, 2 Bände, Bern 1949, Bd. 1, 344 f.
- 2 Vgl. dazu Thomas Frey, Lukas Vogel, «Und wenn wir auch die Eisenbahn mit Kälte begrüssen ...». *Die Auswirkungen der Verkehrsintensivierung in der Schweiz auf Demographie, Wirtschaft und Raumstruktur 1870–1910*, Zürich 1997.
- 3 Bonjour (wie Anm. 1), Bd. 1, 330.
- 4 Zu den Kantonalposten: Arthur Wyss, *Die Post in der Schweiz. Ihre Geschichte durch 2000 Jahre*, Bern 1987, 120–208. Zur Fischerpost: Annelies Hüsey, «Die Geschichte der Fischerpost 1798–1832», *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde* 58, 2 (1996), 107–232.

- 5 Einzig Schaffhausen behielt bis 1853 eine private Post.
- 6 Wyss (wie Anm. 4), 143, 179 f.
- 7 Zum Kunststrassenbau: Hans-Ulrich Schiedt, «Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime», *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49, 1 (1999), 16–34.
- 8 Wyss (wie Anm. 4), 106 f.
- 9 Zitiert nach Frey/Vogel (wie Anm. 2), 317.
- 10 Wyss (wie Anm. 4), 220.
- 11 Archiv PTT: *Poststellenweise Verkehrsstatistik*, 1870, 84.
- 12 Zahlen nach Bretscher (wie Anm. 16), 34, 162, 168.
- 13 Quelle: Verkehrsstatistik (wie Anm. 11) 1910; für Karte 2 Verkehrsstatistik (wie Anm. 11) 1870; für Karte 3 Verkehrsstatistik (wie Anm. 11) 1900.
- 14 Die folgenden Ausführungen basieren auf den Verkehrsstatistiken (wie Anm. 11) 1870, 1900 und 1910.
- 15 Schweizerische Bundesbahnen, *Statistische Tabellen über die Geschäftsführung des Jahres 1910*; Verkehrsstatistik (wie Anm. 11) 1910.
- 16 Ulrich Bretscher, *Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost*, Schaffhausen 1982, 38.
- 17 Vgl. z. B. Bonjour (wie Anm. 1), Bd. 1, 339.
- 18 Verkehrsdaten 1900: Aarau–Schöftland: 10,2 km, 9779 Reisende, Kostendeckung 74%; Aarau–Menziken: 21,6 km, 15'672 Reisende, Kostendeckung 45%. Archiv PTT, *Kursbücher*, 1900.
- 19 Vgl. dazu Schweizerische Oberpostdirektion, *Postkursbuch der Schweiz 1900. Sommerfahrordnung*, Bern 1900. Generaldirektion SBB und schweizerische Oberpostdirektion, *Offizielles schweizerisches Kursbuch 1910*, Postausgabe Mai–Juni, Bern 1910.
- 20 Zur Bahnpost Bonjour (wie Anm. 1), Bd. 2, 35 f.
- 21 Bonjour (wie Anm. 1), Bd. 2, 70 f.
- 22 Bretscher (wie Anm. 16), 38.
- 23 Christoph Maria Merki, «Der Umstieg von der Postkutsche aufs Postauto, Zur Motorisierung des öffentlichen Überlandverkehrs in der Schweiz», *Vierteljahrschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*, Heft 1, Stuttgart 1998, 94–112, 97.
- 24 Zitiert nach Bretscher (wie Anm. 16), 49.
- 25 Ebd., 28, 30, 33.
- 26 Merki (wie Anm. 23), 107.
- 27 Karl Kronig, *Unser Auto ist gelb. Postautos gestern und heute*, Schriftenreihe des PTT-Museums, Bern 1993, 12.

RESUME

LES DILIGENCES POSTALES 1850–1920: UNE APPROCHE FONCTIONNALISTE

Dans l'histoire des moyens de communication du 19e siècle, le trafic routier en général et le service des diligences postales en particulier occupent une place marginale en regard de celle des chemins de fer. Cette contribution se propose de mettre en lumière le rôle des diligences postales – souvent peintes sous les couleurs les plus romantiques – dans une perspective fonctionnaliste. ■ 105

Par opposition au *topos* de la «révolution des transports», axé sur l'avènement du chemin de fer, le développement du trafic est compris ici comme un processus d'expansion (spatiale) d'un réseau, qui tient compte de tous les moyens de transport existants; on pourrait parler en l'occurrence d'une «évolution des transports». Le fait que le service des diligences de la poste ait atteint son apogée en matière de volume et de capacité du trafic des voyageurs en 1912 seulement confirme, si nécessaire, la pertinence d'une telle approche. La diligence ne fut pas «supplantée» par le chemin de fer, comme on a souvent tendance à le dire, mais bien plutôt contrainte à une adaptation fonctionnelle permanente.

Avec le commencement de la construction des routes artificielles, les diligences devinrent le principal moyen de transport pour les trafics de proximité et de longue distance; elles le demeurèrent jusqu'en 1848. Les politiques ambitieuses poursuivies par les cantons en matière postale renforcèrent cette tendance. Etant donné la prédominance du secteur agricole, la mobilité demeura, il est vrai, très restreinte. Elle se limitait pour l'essentiel à des déplacements individuels occasionnels. Dans un premier temps, le chemin de fer ne modifia que très peu cet état de fait. En 1870 encore, la poste transporta quelque 1,1 millions de voyageurs, ce qui représentait un volume respectable face aux 11 millions des chemins de fer. A l'instar de ces derniers, les diligences assuraient une «fonction centrale»: elles enregistraient des fréquences particulièrement élevées là où étaient concentrées les activités industrielles et tertiaires. Le trafic ne fut couplé aux fonctions du travail, de l'approvisionnement et des loisirs qu'à partir des années 1880, dans le sillage des changements structurels que traversait la Suisse en voie de devenir une société industrielle et urbaine de type moderne. Ce processus contribua au développement du chemin de fer qui devint moyen de transport de masse. En 1910, le rail transporta 240 millions de voyageurs alors que la poste n'en véhicula que 2 millions, soit une part quasiment négligeable.

Cette «insignifiance» statistique apparente de 1910 se trouve néanmoins relativisée lorsqu'on prend en considération les aspects spatiaux du développement des services postaux. En effet, ces derniers continuèrent à remplir d'importantes fonctions à l'échelle locale et, partiellement, régionale dans un certain nombre de cas de figure. Cela fut vrai en premier lieu pour des régions touristiques, comme les Grisons par exemple, ou pour les petits centres des régions rurales; ils demeurèrent également importants pour les régions ayant une forte industrie à domicile. De même, certaines villes situées dans des régions rurales et ne disposant que d'un réseau ferroviaire (tram et train) peu développé enregistrent, en 1910 toujours, des fréquences de pointe dans les transports par diligence. A l'inverse, ces derniers connurent un recul signifi-

106 ■ catif dans les agglomérations urbaines bien desservies par le rail, comme à

Zurich, Genève ou Bâle. Les développements très différents voire contradictoires enregistrés selon les régions impliquent la prise en considération des contextes structuraux respectifs. Les diligences purent occuper des niches particulières comme le trafic touristique (alpin) ou la desserte des régions avec industrie à domicile; elles purent également jouer un rôle complémentaire en assurant l'accès aux gares. Il convient par ailleurs de rendre attentif à un aspect fréquemment oublié: les diligences ne transportaient pas seulement des voyageurs mais aussi et surtout la poste. A partir de 1850, elles jouèrent un rôle essentiel en tant qu'ultime maillon du système de communication (journaux, lettres, télégrammes, etc.) alors en pleine croissance. De ce fait, les postes développèrent continuellement leur réseau, et ce même durant les phases de stagnation ou de régression du trafic de voyageurs.

A partir des années 1890, le principal problème des diligences résida dans le fait qu'elles étaient extrêmement coûteuses quant à leur capacité de transport. L'augmentation constante des frais était imputable aux hausses des salaires et des prix, ainsi qu'aux efforts entrepris en vue de rendre l'offre plus attractive (meilleures fréquences, augmentation du parc des chevaux, réduction des prix). Le transfert de la traction hippomobile vers l'automobile ne s'effectua à proprement parler qu'au moment de la crise de la Première Guerre mondiale. Le réseau des diligences commença à se dissoudre par lui-même du fait de la baisse du nombre des voyageurs et de la hausse concomitante du prix des aliments pour bétail. En même temps, la sécurité des véhicules utilitaires fut considérablement accrue.

(Traduction: Thomas Busset)