

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Band: 60 (1987)

Heft: 9: San Gottardo

Artikel: Mit Läuferboten, Reiterkurieren, Pferdeposten, Bahnposten und Postautos - am Gotthard war die Post immer dabei = Courriers, estafettes, postes attelées, wagons-poste et autos postales : la poste n'a jamais cessé d'être présente au Gothard = Messi, messa...

Autor: Wyss, Arthur

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773750>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 10.11.2024

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



23

23/24 Ohne Brücken keine Verbindung! die Steinbrücke des Saumpfadcs oben in der Tremola (links) und eine lokale Verbindung, die spätmittelalterliche Tenndlenbrücke über die Furkareuss bei Hospental (rechts)

23/24 Pas de communication sans ponts: pont de pierre du sentier muletier dans la Tremola (à gauche) et pont médiéval de Tenndlen, sur la Reuss de la Furka, près de Hospental

Mit Läuferboten, Reiterkurieren, Pferdeposten, Bahnposten und Postautos –

Geschriebene Nachrichten, auf Pergament und schliesslich auf dem billigeren Papier, wurden seit dem Hochmittelalter immer häufiger über diesen zentralsten Alpenübergang geschickt. Bewaffnete Kuriere im Dienst ihrer weltlichen oder geistlichen Obrigkeiten in Nord und Süd, Klosterboten in Mönchskutten und seit Beginn des 15. Jahrhunderts vermehrt Ständeläufer der eidgenössischen Orte trugen die ihnen anvertrauten versiegelten Botschaften in mühsamen Eilmärschen zum Empfänger. Abgesandt von Fall zu Fall, ohne Zeitplan und Ablösung unterwegs, wurden sie nicht selten auch mit riskanten Zahlungsgeschäften oder mit di-

plomatischen Missionen betraut. Die dynamische Entwicklung des Welthandels seit dem 16. Jahrhundert und die zunehmende Alphabetisierung erforderten bald den Ersatz des schwerfälligen Bedarfsbotensystems durch einen kursmässigen Postbetrieb mit festen Zeit- und Streckenplänen und mit Botenwechsel. So schufen Zürcher Kaufleute 1615 eine erste Läuferkurslinie über den Gotthardpass nach Bergamo und Mailand. Das Geschäft liess sich derart gut an, dass ab 1630 Reiterboten mit zwei Wochenkursen die Fussboten ablösten. Konkurrenz, die für sich ein Stück dieses rentablen Postkuchens abschneiden wollte, liess

nicht lange auf sich warten. Um die Transitpostrechte am Gotthard entstand ein grotesker, jahrzehntelanger «Krieg». Zürich, Basel, die Inneren Orte und der ehrgeizige Luganeser Unternehmer Diego Maderni waren daran beteiligt, bis sich die Zürcher Kaufmannspost schliesslich durchzusetzen vermochte. 1696 eröffnete sie gemeinsam mit dem mächtigen Berner Postunternehmer Beat Fischer von Reichenbach eine durch Monopole gesicherte Gotthardreiterpost, die bis Anfang des 19. Jahrhunderts zwei Verbindungen pro Woche sicherstellte. Ein Brief von Zürich nach Mailand benötigte bloss noch 4 bis 5 Tage.



24

23/24 I ponti rendono possibile il collegamento: il ponte di pietra della strada mulattiera nella Tremola (sin.) e il ponte tardomedievale di Tenndlen che scavalca la Furkareuss presso Hospental

23/24 Surface communications depend on bridges. Our pictures show the stone bridge on the bridle-path high up in the Tremola Gorge (left) and the late medieval Tenndlen Bridge over the Furkareuss near Hospental

am Gotthard war die Post immer dabei

Der damalige Saumweg liess allerdings keinen Wagenverkehr zu. Mister Greville, ein spleeniger englischer Mineraloge, gewann 1775 seine Wette, samt Kutsche über den Gotthard zu reisen, nur dadurch, dass er sein zerlegtes Fuhrwerk mit Gepäck durch eine Trägerkolonne von Amsteg nach Giornico schleppen liess. Die Reiterkurse wurden von den beteiligten Kantonalposten bis nach dem Bau der neuen Fahrstrasse (1819–1830) weitergeführt. Dann begann, zuerst zögernd, die vielbesungene Fahrpost auf der sogenannten «Commerzialstrasse» und damit der kursmässige Reisendentransport am Gotthard. Ab 1842 fuhr täglich in jeder

Richtung ein fünfspänniger Zehnplätzer mit Beiwagen zwischen Flüelen und Chiasso. Die Dampfschiffe auf dem Lago Maggiore (ab 1826) und auf dem Vierwaldstättersee (ab 1837) sorgten für gute An- und Weiterfahrten. Im Sommer 1850 wurde die nun eidgenössische Gotthardpost bis zum Bahnhof von Camerlata bei Como verlängert. Im Winter ersetzten Schlittenkolonnen die Wagen auf der Passstrasse. Eine Reise von Basel nach Mailand dauerte 49 Stunden und 25 Minuten und kostete hin und zurück Fr. 68.60 einschliesslich Schiff- und Bahnstrecke, jedoch ohne die Mahlzeiten (dieser Betrag entsprach etwa drei Monatslöhnen

eines Posthalters). Zwischen Flüelen und Camerlata gab es elf Pferdewechsel. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn (1882) verschwand die alte Gotthardpost, während die Postsendungen von nun an von der Gotthardbahnpost befördert wurden. 1922 trat das Postauto an die Stelle der seit 1909 bestehenden Dreispänner-Sommersaisonpferdepost Andermatt–Airolo. Diese Auto-postlinie führt zu gut markierten Höhenwanderwegen und erfreut sich hoher Beliebtheit. Benötigte die Fünfspännerpost 1850 noch 3 Stunden 50 Minuten von Andermatt nach Airolo, schafft es heute das Postauto in 43 Minuten.
Arthur Wyss, Bern

17

27 Zum St. Gotthard aufsteigende Pilger in der Kleidung des frühen 17. Jahrhunderts sind auf einem Fresko in der Kirche von Altilione im italienischen Val Formazza zu sehen. An genau festgelegten Tagen im Jahr traf man so Handelspartner aus Nord und Süd, beispielsweise auch die Leute aus dem Urserental, denen im Sommer das Vieh anvertraut wurde.

28 Der seit langem nicht mehr benützte Stall der alten Sust wurde im Rahmen des Gotthardmuseums in einen Speisesaal umgestaltet

27 Des pèlerins en vêtements du début du XVII^e siècle sont représentés montant vers le Saint-Gothard sur une fresque de l'église d'Altilione dans le val Formazza, en Italie. A certains jours fixes dans l'année, les partenaires commerciaux du Nord et du Sud se rencontraient, notamment aussi les gens du val d'Urseren à qui l'on confiait en été le bétail.

28 L'écurie de l'ancienne souste, depuis longtemps désaffectée, a été transformée en salle à manger dans le cadre du Musée du Gothard



27

Courriers, estafettes, postes attelées, wagons-poste et autos postales: la poste n'a jamais

Écrites sur parchemin ou plus tard sur papier, qui était moins coûteux, les nouvelles ont, depuis le haut Moyen Âge, circulé de plus en plus fréquemment à travers ce col central des Alpes. Courriers armés au service des autorités laïques ou religieuses du Nord et du Sud, messagers des couvents vêtus de bure et, depuis le début du XV^e siècle, estafettes des Confédérés aux uniformes flammés, tous acheminaient, le long de pénibles étapes, des messages scellés vers leurs destinataires.

A partir du XVI^e siècle, le développement dynamique du commerce mondial et l'al-

phabétisation croissante obligèrent à remplacer le système incommode des courriers occasionnels par un service de poste régulier avec horaires et relais fixes, et avec échange de messagers. C'est ainsi que les marchands de Zurich créèrent en 1615 le premier service de courriers à travers le col du Gothard vers Bergame et Milan. Il prospéra si bien que, dès 1630, les messagers à pied furent remplacés par un service bihebdomadaire d'estafettes. La concurrence, qui désirait s'approprier une part de ce service postal rémunérateur, ne se fit pas attendre. Les droits de transit postal du Gothard dé-

clenchèrent une longue guerre burlesque entre Zurich, Bâle, les cantons primitifs et l'ambitieux entrepreneur Diego Maderni, de Lugano, jusqu'à ce que, finalement, la Poste des marchands zurichois eût le dessus. Celle-ci inaugura en 1696, conjointement avec le puissant entrepreneur bernois des messageries, Beat Fischer von Reichenbach, un service de poste à cheval, garanti par un monopole, qui assura deux services par semaine jusqu'au début du XIX^e siècle. Une lettre de Zurich à Milan parvenait à destination en quatre à cinq jours.

Certes, le chemin muletier ne permettait pas

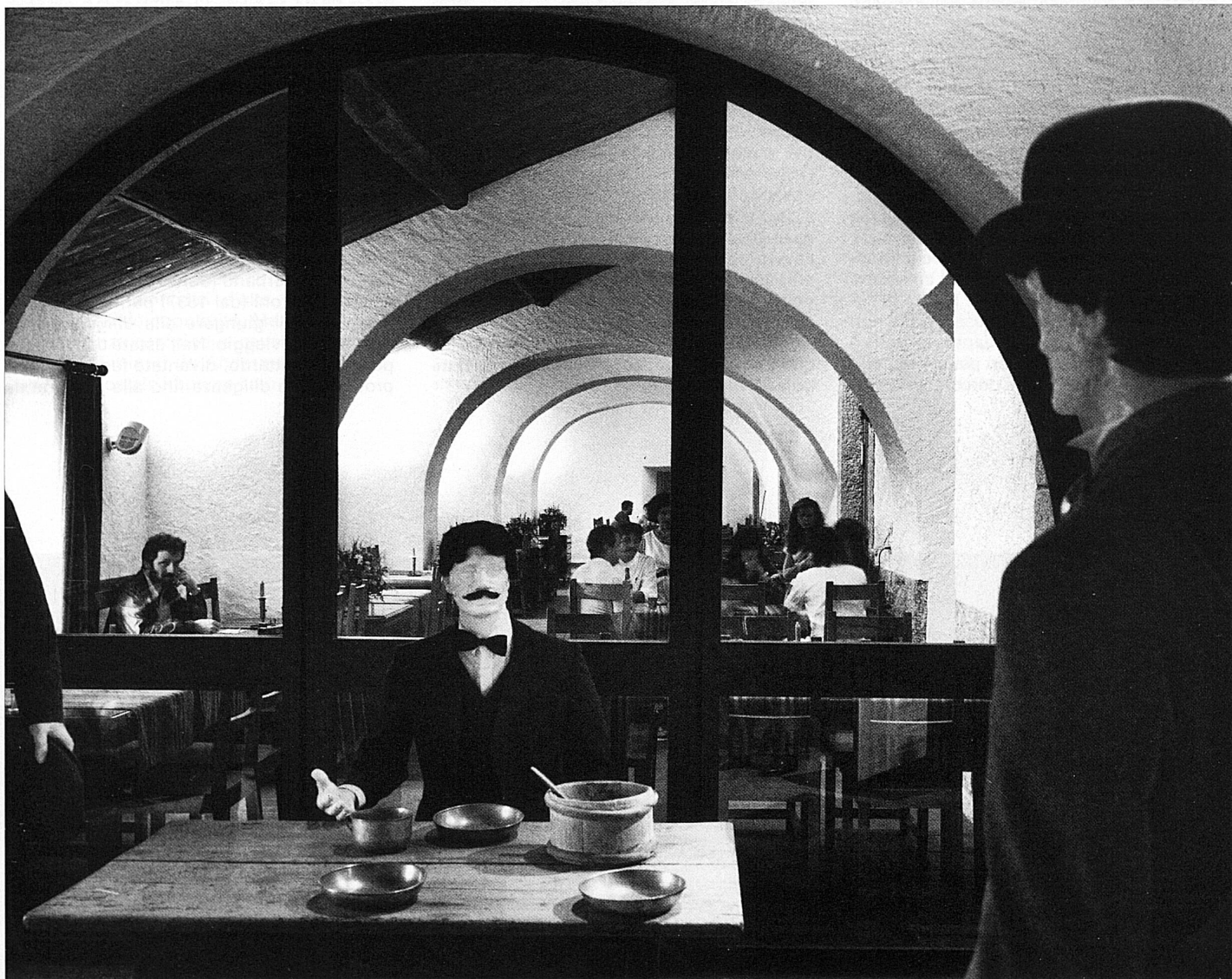
20

27 Un affresco nella chiesa di Altilone, nella Val Formazza in Italia, presenta un gruppo di pellegrini in cammino verso il San Gottardo il cui abbigliamento risale all'inizio del XVII secolo. In determinati giorni dell'anno i partner commerciali si incontravano sul passo; fra questi, ad esempio, la gente della Val d'Orsera alla quale d'estate veniva affidato il proprio bestiame.

28 Nel quadro dei lavori di costruzione del Museo del San Gottardo, la stalla in disuso della Vecchia Sosto è stata trasformata in sala da pranzo

27 A fresco in the church of Altilone in the Val Formazza, Italy, shows pilgrims climbing to the St. Gotthard in early seventeenth-century costume. Business partners from north and south could in this way meet on fixed days in the year, for instance folk from the Urseren Valley to whom farmers often entrusted their cattle for the summer.

28 The stables of the old rest house, which had long been unused, were turned into a restaurant for the opening of the Gotthard Museum



28

cessé d'être présente au Gothard

la circulation des voitures. Mister Greville, un minéralogiste anglais excentrique, ne gagna en 1775 le pari de traverser le Gothard en voiture que parce qu'il fit démonter son véhicule à Amsteg et le fit ensuite transporter avec le bagage par une colonne de porteurs jusqu'à Giornico. Plus tard la poste à cheval fut, jusqu'à la construction de la nouvelle route (1819-1830), prise en charge par les messageries cantonales. Alors commença, d'abord timidement, la poste attelée dite « commerciale » avec transport régulier de voyageurs à travers le Gothard. A partir de 1842, une diligence à dix places et à cinq

chevaux avec remorque circula tous les jours dans chaque sens entre Flüelen et Chiasso. Les bateaux à vapeur sur le lac Majeur (dès 1826) et sur le lac des Quatre-Cantons (dès 1837) prenaient le relais. En été 1850 la poste du Gothard, devenue fédérale, fut prolongée jusqu'à la gare de Camerlata, près de Côme. En hiver, des colonnes de traîneaux remplaçaient les diligences sur la route du col. Un voyage de Bâle à Milan durait 49 heures et 25 minutes et coûtait Fr. 68.60 aller et retour, y compris les trajets en bateau et en train mais sans les repas (cela correspondait à trois mois de

salaires d'un buraliste postal). Entre Flüelen et Camerlata on devait changer onze fois les attelages de chevaux de la diligence. Avec l'ouverture du chemin de fer du Gothard en 1882, la vieille poste attelée disparut; les messageries furent transportées dorénavant par le train-poste du Gothard, notre ligne postale de transit la plus importante. En 1922 l'automobile postale remplaça la diligence d'été à trois chevaux en service depuis 1909. Elle couvre aujourd'hui en 43 minutes le trajet d'Andermatt à Airolo, que la diligence à cinq chevaux parcourait en 1850 en trois heures cinquante minutes.

Messi, messaggeri a cavallo, diligence postali, posta ferroviaria e autopostali – la posta è sempre

Sin dall'alto medioevo, notizie scritte su pergamena e poi su carta comune vennero trasmesse attraverso questo passo centrale dell'arco alpino. Corrieri armati al servizio dei loro superiori che esercitavano il potere temporale o religioso, messi dei conventi con la loro tunica e, a partire dal XV secolo, un numero crescente di messaggeri dei cantoni confederati, consegnavano i messaggi sigillati ai destinatari dopo faticose marce a passo spedito. I messi si mettevano in cammino secondo le esigenze, senza un piano di marcia e senza essere sostituiti da altri messi lungo il percorso; spesso erano latori di somme destinate a suggellare un affare oppure avevano incarichi diplomatici non privi di rischi.

Il dinamico sviluppo del commercio mondiale a partire dal XVI secolo e la crescente alfabetizzazione richiesero ben presto la sostituzione di un sistema di messaggerie non più adeguato ai tempi mediante un vero e proprio servizio postale, con piani di marcia prestabiliti per determinati percorsi e il cam-

bio regolare dei messaggeri. Nel 1615, alcuni commercianti zurighesi crearono il primo servizio regolare di messaggeri attraverso il Gottardo fino a Bergamo e Milano. Il traffico si sviluppò con inattesa rapidità e dal 1630 in poi i messi a piedi furono sostituiti da messaggeri a cavallo che garantivano il servizio due volte alla settimana. La concorrenza non si fece attendere e attorno a questo servizio lucrativo scoppiò una grottesca «guerra» che durò alcuni decenni. La disputa coinvolse Zurigo, Basilea, i cantoni primitivi e l'ambizioso imprenditore luganese Diego Maderni; infine, ebbe la meglio la Posta commerciale di Zurigo. Nel 1696, assieme al potente imprenditore postale bernese Beat Fischer von Reichenbach, diede l'avvio al servizio di messaggeri a cavallo attraverso il Gottardo, garantito da monopolio; fino all'inizio del XIX secolo, sul percorso vennero mantenuti due collegamenti settimanali. Una lettera impiegava solo da quattro a cinque giorni per giungere da Zurigo a Milano.

La strada mulattiera però non permetteva alle carrozze di transitare. Nel 1775, uno stravagante mineralogo inglese, un certo Greville, scommise d'essere in grado di valicare il Gottardo in carrozza; vinse la scommessa solo perché ebbe l'idea di far smontare la carrozza, facendo trasportare i singoli pezzi e i bagagli da Amsteg a Giornico. Le poste cantonali ripresero il servizio di messaggeri a cavallo fin dopo la costruzione della strada carrozzabile (1819–1830). Iniziò così il traffico sulla cosiddetta «strada commerciale» mediante la decantata diligenza che rese possibile il transito regolare dei viaggiatori dal Gottardo. A partire dal 1842, circolava ogni giorno in ambedue le direzioni fra Flüelen e Chiasso una diligenza a dieci posti trainata da cinque cavalli. I battelli a vapore del Verbano (dal 1826) e del lago dei Quattro Cantoni (dal 1837) permettevano ai viaggiatori di giungere alla diligenza e di continuare il viaggio. Nell'estate del 1850, la posta del Gottardo, diventata federale, fece proseguire la diligenza fino alla stazione di



Camerlata nei pressi di Como. D'inverno, sulla strada del passo alle diligence subentravano le slitte. Un viaggio da Basilea a Milano durava 49 ore e 25 minuti; il viaggio d'andata e ritorno, compresi i tratti con il battello e la ferrovia, costava Fr. 68.60, pasti esclusi (l'importo corrispondeva a tre stipendi mensili di un postiere). Fra Flüelen e Camerlata i cavalli venivano cambiati undici volte.

In seguito all'apertura della ferrovia del Gottardo (1882), la vecchia posta del Gottardo cessò il servizio e gli invii postali vennero affidati alla posta ferroviaria del Gottardo, la nostra principale linea di transito. Nel 1909, l'autopostale subentrò alla diligenza trainata da tre cavalli in servizio d'estate fra Andermatt e Airolo. L'attuale servizio autopostale permette di accedere comodamente ai sentieri escursionistici d'alta montagna e gode di grande popolarità. Mentre nel 1850 una diligenza con cinque cavalli impiegava 3 ore e 50 minuti da Andermatt ad Airolo, ora l'autopostale impiega solo 43 minuti.

29 Im hölzernen Dachstock der Alten Sust erläutern Ausstellungsobjekte, Tafeln und Modelle die Verkehrsgeschichte des Gotthardpasses.

30/31 Die Umgehung der Schöllenen Schlucht über den Bözberg war für Saumtiere mit schweren Lasten ungeeignet. Erst der Bau der ursprünglich hölzernen Teufelsbrücke (rechts) und der vermutlich seitlich am Berg an Ketten aufgehängten Twärenbrücke (links) machten die Gotthardverbindung für den Warentransport von und nach der Lombardei passierbar und begründete damit die politische und strategische Bedeutung der Urschweiz und war ein Anlass zur Gründung des Bundesstaates

29 Sous la charpente de bois du toit de l'ancienne souste, les objets exposés évoquent l'histoire de la circulation à travers le col du Gothard.

30/31 Le contournement des Schöllenen était inadéquat pour des bêtes de somme lourdement chargées. Ce n'est que par la construction du pont du Diable (à droite), qui était en bois à l'origine, et du pont Twären (à gauche) qui était probablement suspendu par des chaînes à la falaise, que la liaison du Gothard devint praticable pour le transport des marchandises de et vers la Lombardie, et que la Suisse primitive, ayant acquis ainsi une grande importance politique et stratégique, devint le berceau de la Confédération

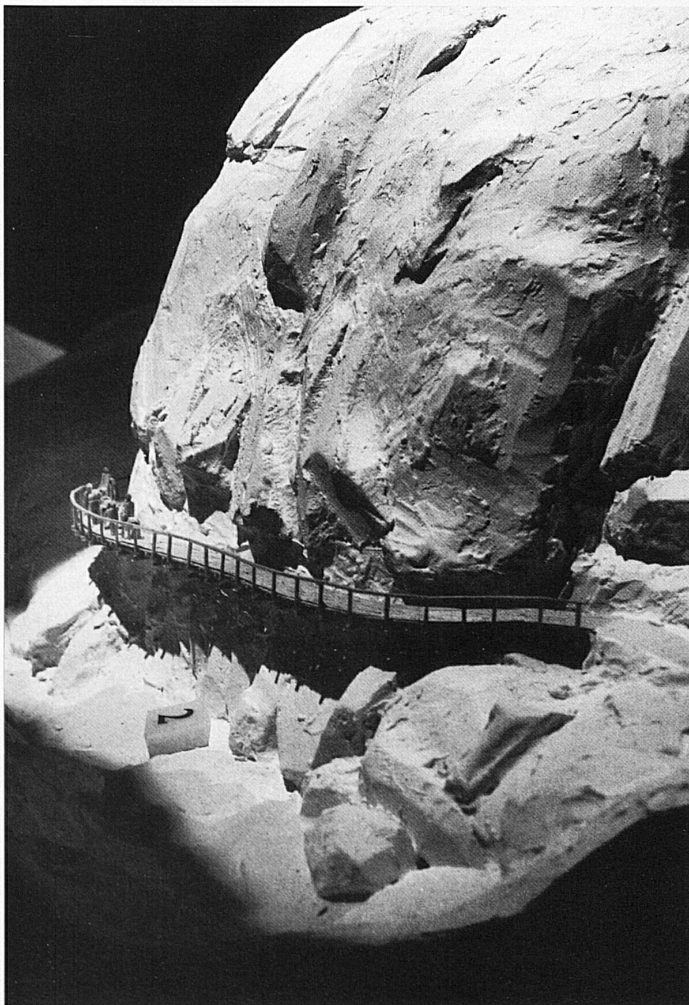
29 Nel solaio della Vecchia Sosta, gli oggetti esposti, le tavole e i modelli plastici illustrano la storia del traffico attraverso il Gottardo.

30/31 Il percorso attorno alla Schöllenen, attraverso il Bözberg, non era adatto al passaggio degli animali da soma con il loro pesante carico. È solo in seguito alla costruzione del ponte del Diavolo (a destra) in legno e del ponte di Twären (a sinistra), appeso con delle catene alla parete del monte, che divenne possibile il trasporto delle merci e quindi il traffico commerciale con la Lombardia; in tal modo venne accresciuta l'importanza politica e strategica della Svizzera primitiva e fu promossa la fondazione dello Stato confederato

29 Exhibits, panels and models are used in the wooden loft of the old rest house to illustrate the history of the Gotthard Pass.

30/31 Bypassing the Schöllenen Gorge by way of the Bözberg region was too arduous for sumpter animals with heavy loads. It was only with the building of the Devil's Bridge (right), originally of wood, and the Twären Bridge (left), which was suspended by chains from the mountain-side, that the Gotthard became a suitable route for goods transport to and from Lombardy. It was these bridges that made Central Switzerland politically and strategically important and thus contributed to the founding of the Swiss Confederation

30



31

