

# Von der guten alten Zeit der Postkutschenherrlichkeit

Autor(en): **Rotach, Arnold**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **230 (1951)**

PDF erstellt am: **28.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-375427>

## **Nutzungsbedingungen**

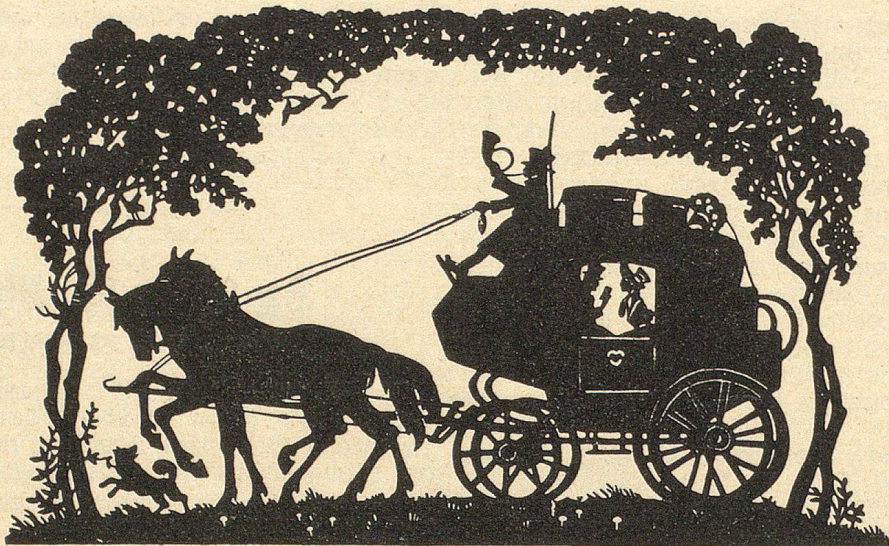
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



## Von der guten alten Zeit der Postkutschenherrlichkeit

Von Arnold Kotach, Rheineck. Illustrationen vom Eidg. Postmuseum, Bern

So lang die Welt steht, wird es Menschen geben, die alles nur durch die rosenrote Brille sehen, aber auch mindestens ebensoviele, die an jedem Ding etwas auszufassen haben und allzugern nach Goethes Worten handeln:

„Wie schien mir's schwarz, und schwärzt's noch gar,  
Mir's immer noch nicht schwarz g'nug war.“

Das trifft ganz besonders auch bei großen politischen oder volkswirtschaftlichen Umwälzungen zu, wie z. B. beim Beginn des Eisenbahnzeitalters; auch damals sahen große Kreise der Bevölkerung nur Schlimmes voraus, daß sogar der sonst so lebenslustige Dichter des „Trompeter von Säckingen“ wehmütige Töne anstimmte und klagte:

„Jetzt geht die Welt aus Rand und Band  
Die Besten zieh'n davon,  
Und mit dem letzten Hausknecht schwand  
Der letzte Postillon.“

Den selben Ton schlug später ein anderer an beim Bau der Bahn am Zürichsee:

„Wo morn fahrt e Choli wo dampft und wo schnuft,  
Wo Stäichole frist und Trogwasser suft!“

Heute sind Postkutsche, Pferdegetrappel und erst recht Posthornklänge fast nur als Symbole einer entschwundenen, gemüthlicheren und mit Poesie umwobenen Zeit in Erinnerung, in alten Gemälden, idealisiert von Spitzweg, Schwind, und für uns Schweizer am schönsten von Rudolf Koller in seiner „Gotthardpost“. Aber auch in Gedichten und im Volkslied lebt jene von Hast und Heße freie Zeit weiter in der Erinnerung:

„Seht ihr drei Rosse vor dem Wagen  
Und diesen jungen Postillon?“

oder:

„Im Walde rollt der Wagen bei tiefer dunkler Nacht.“  
und im Postillon von Conjumeau:

„Freunde, vernehmet die Geschichte  
von einem jungen Postillon“

besonders aber das von Schneeberger komponierte:

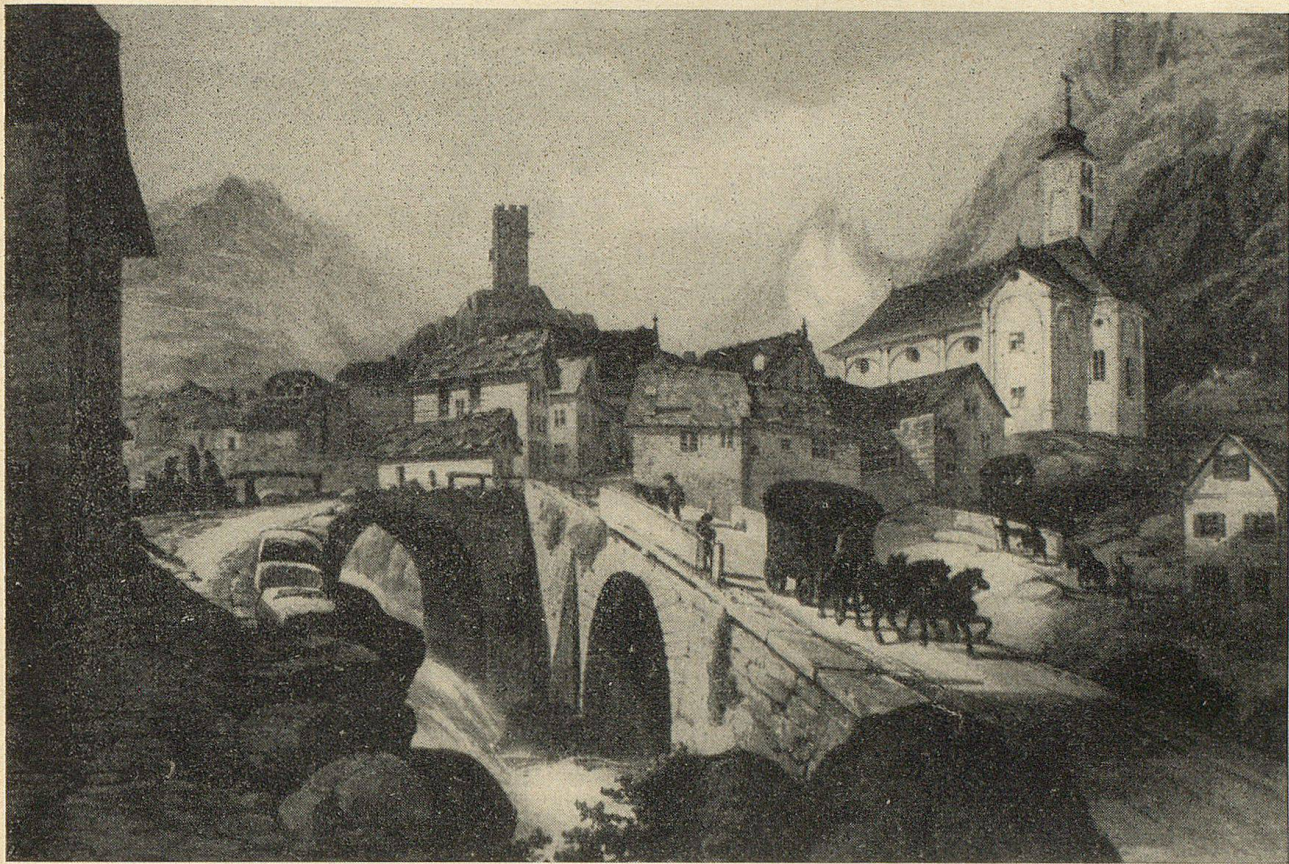
„Ich bin vom Gotthard der letzte Postillon“.

Offen gestanden: Ihr Kalenderfreunde alter und ältester Jahrgänge: Pacht uns Alte nicht beim Erklingen solcher Melodien ein stilles Weh, ist es nicht, als hörten wir zugleich jene Dichtertexte:

„Ihr bringt mit euch die Bilder froher Tage  
und manche liebe Schatten steigen auf.“

Und wir fragen uns: „Wann war sie denn, jene vielgerühmte Zeit, ja, war sie wirklich so viel lebenswerter als die jetzige?“ Und selbst, wenn man an sie glaubte, so muß die Feststellung doch ernüchternd wirken, daß die Postkutsche wenig mehr als hundert Jahre alt war, als die Eisenbahn bei uns als ihr gefährlichster Konkurrent in Erscheinung trat. Noch fünfzig Jahre lang hat sie dann weiter gekämpft, bis im Anfang unseres Jahrhunderts jene neue Erfindung des Benzinmotors das Auto ins Leben rief, das nun beiden, der Postkutsche und der Eisenbahn, den Kampf ums Weiterbestehen so sauer machte.

Die Postkutsche konnte nur dort Verwendung finden, wo das Straßenwesen auf einer gewissen Höhe stand, was z. B. in der Ostschweiz erst in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts begann. Bis zu jener Zeit reiste man sozusagen nur in der höchsten Not oder in Geschäften oder Amtes wegen, und Männer reisten dann zu Pferd, mit Ausnahme geistlicher Würdenträger und der Damen, die sich in Sänften tragen ließen. Waren wurden in zweirädrigen Karren oder schweren zwei-



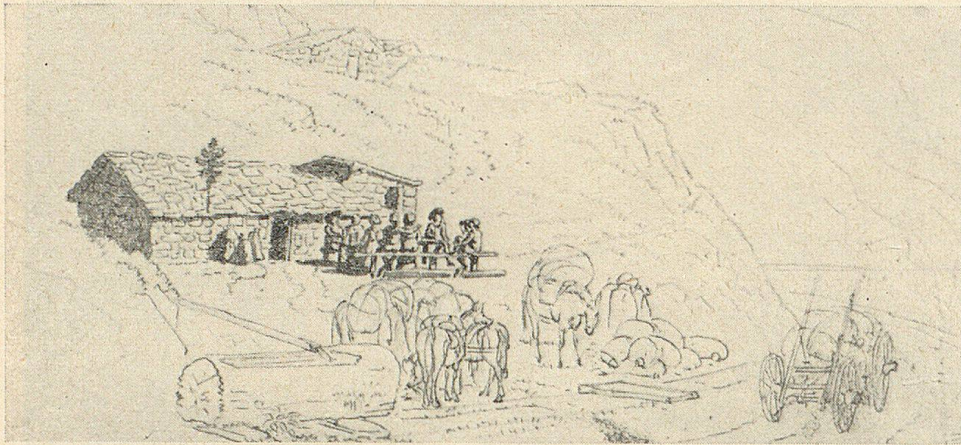
Alte Gotthardpost in Hospental

achsigem Wagen befördert und bis ins 18. Jahrhundert sehr oft noch durch Maultiere, die in größeren Zügen zusammengestellt, weite Reisen, so von St. Gallen über Genf-Lyon bis nach Spanien, zu machen hatten. Auf diese Weise zog ums Jahr 1450 ein Toggenburger ins Beltlin, wo er für 250 Rheinische Gulden 350 Hektoliter Wein einkaufte; der Mann hieß Heinrich Zwingli und war der Großvater des spätern Reformators Huldreich Zwingli. Im Appenzellerland mit seiner hügeligen oder auch gebirgigen Beschaffenheit litt man ganz besonders unter dem Mangel an fahrbaren Straßen; so hat die Gemeinde Stein einen richtigen Wagen erst im Jahr 1805 zu sehen bekommen.

Aber auch im Tiefland außerhalb der Schweiz waren die Straßen, mit Ausnahme von Frankreich, kaum besser, hatte ja doch der preußische König Friedrich II. (gestorben 1797) noch die Ansicht vertreten, daß schlechte Straßen für ein Land nützlich seien, weil sie einem Feind das Eindringen erschweren. Selbst in Frankreich brauchte die Postkutsche im Jahre 1775 für die Strecke Paris-Bayonne noch 20 Tage, fünfundfünfzig Jahre später nur noch dreieinhalb Tage. Ende des sechzehnten Jahrhunderts wurde in Braunschweig die Benützung von Fahrzeugen durch Männer verboten, „weil hierdurch die männliche Tugend, Redlich, Tapfer, Ehrbar und Standhaftigkeit deutscher Nation beeinträchtigt und das Gutschensfahren dem Faulenzen und Bärenhäutern gleich-

zustellen sei“. Eine Kutschenfahrt war noch im Jahr 1703 kein Vergnügen, denn sogar der Prinz Georg von Dänemark brauchte damals für eine Fahrt von London nach dem 14,5 Kilometer entfernten Windsor volle vierzehn Stunden, wobei „der Wagen nur angehalten habe, wenn er umgeworfen oder im Dreck stecken blieb“.

Aus Württemberg weiß eine Reisebeschreibung aus dem Jahr 1721 folgende köstliche Episode zu melden: „Die Reise ging von Schwäbisch-Gmünd nach Ellwangen, was einer Strecke von 50 bis 60 Kilometern entspricht. Zur Reise bediente man sich eines zweispännigen Wägelchens für vier Personen, nebst dem Fuhrmann. Schon nach einer Stunde blieb der Wagen vor einem Dorfe im Kote stecken; die Reisenden mußten aussteigen, und, bis ans Knie im Dreck platschend, helfen, den Wagen vorwärts zu schieben. Nach etwa drei weiteren Fahrstunden geriet das linke Wagenrad in ein Mistloch; der Wagen ‚übergespste‘ und die Frau Geliebste zerschund sich jämmerlich Nase und Backen. Für die nächste Strecke mußten drei Pferde Vorspann genommen werden und brauchte trotzdem für etwa 12 Kilometer volle sechs Stunden. Hier, in Aalen, wurde übernachtet; am folgenden Tag brachen sie früh auf, kamen am Mittag nach acht Kilometer Fahrt bis vors Dorf Hofen, wo aber zehn Schritte vor dem Dorfe der Wagen in einen Sumpf fuhr, so daß alle garstig beschmutzt wurden, die Magd die rechte Achsel auseinanderbrach und



Säumer am Simplon. Bleistiftzeichnung, angeblich v. G. Lory Sohn

der Knecht die rechte Hand verstauchte. Zugleich war auch eine Radachse gebrochen und ein Pferd am linken Vorderfuß vollständig gelähmt. So mußte man zum zweiten Male übernachten, am Morgen Knecht, Pferde und Wagen zurücklassen, teils zu Fuß und eine kurze Strecke auf einem Leiterwagen die Reise fortsetzen, um endlich ums Vesperläuten am dritten Tag in Ellwangen anzugelangen!"

In der Schweiz war es die Berner Post, d. h. die vom Staate Bern dem Berner Bürger Beat Fischer in Erbpacht gegebene Kantonalpost, die 1675 auch die Neuerung einführte, daß sich Reisende zu Pferd der Ordinari-post anschließen durften. Etwa sechzig Jahre nachher hat dann Bern begonnen, auf den wichtigsten Durchgangsrouten gute Kunststraßen mit beidseitigen Baumreihen zu erstellen und schon 1734 eröffnete Beat Fischer den Betrieb einer „Coche“ zwischen Bern und Genf und 1735 verlängerte er diese Linie bis Zürich, woran Zürich und St. Gallen nach einigem Zögern noch kleinere Beiträge leisteten, weil die Reise von Bern bis Zürich „nur noch 1½ Tage dauerte“. Es schien nun fast, als ob die Sache rentieren wolle; aber 1778 mußte wegen ungenügenden Zuspruchs die „Coche“ einer zweiplätzigen „Chaise“ weichen und erst 1795 gelangte wieder eine vierplätzige „Voiture“ zur Verwendung. Als ganz eigenartiges Ereignis sei auch noch ein Ueberfall auf diese Postkutsche erwähnt, den die Schneider und Schuhmacher (1768) in Bremgarten unternahmen, „weil durch diese Post billigere Kleider und Schuhe nach Bremgarten gebracht würden“; eine strenge Bestrafung blieb natürlich nicht aus.

Mit der Reisendenbeförderung wollte nun endlich auch St. Gallen nicht zurückbleiben; im Jahr 1741 wurde mit einer zweirädrigen „Cabriole“ (auch „Kabriolett“ geschrieben) ein privates Unternehmen für die Verbindung zwischen St. Gallen und Zürich gegründet, wobei verlautete, daß „sich darauf zwei Personen wohl und commode darauf plazieren könnten“. Wie diese Bequemlichkeit aussah, davon kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man sich an die bedenklichen Straßenverhältnisse von dazumal erinnert. Cabriole heißt übersetzt: Bock- oder Ziegensprung, ist außerdem auch noch Benennung für

ein großes Meisterstück der Reitkunst, bei dem die Hinterbeine des Pferdes steil in die Höhe gestreckt sind, also sozusagen einen Hochsprung des Pferdes auf der Stelle darstellt, was für die Benutzer des Gefährtes sicher sehr kritische Momente zur Folge hatte. Tatsächlich blieb ein Erfolg aus, woran aber auch die erbärmlichen Straßen viel Schuld trugen, denn selbst die reitenden Postboten, denen der Brieftransport damals oblag, beklagten sich unaufhörlich darüber, so 1773

der Zürcher Bote über den Steg über die Murg bei Münchwilen, der nicht ohne Lebensgefahr zu benutzen sei, und ein anderer meldete sogar den Verlust von „drei Pferd, die in dieser Furt verloren gingen“. Der Postreiter Scheitlin aber sammerte 1784, daß er „ohnweit dem Dorf Buchen zwischen Luttwil und Münchwilen“ mit seinem Pferd zwei Stunden lang im Morast stecken geblieben sei. Keine besseren Verhältnisse fand der Konstanzer Bote bei Pfyn, wo die Wagen ihren Weg ebenfalls durch die Thur, nicht über sie auf einer Brücke zu nehmen hatten, und wo eben bei schlechtem Wetter und starkem Wasserlauf der Frauensfelder Kreuzwirt, Ratsherr und Postexpeditor „für geordnete Ueberfahrt der Reisenden und den Umlad der Waren zu sorgen hatte“. Viel gemüthlicher vollzog sich fast zur gleichen Zeit die wöchentlich zweimalige Fahrt des vom evangelischen Postmeister von Glarus (es gab nebst ihm noch einen katholischen!) abgeordneten Boten nach Zürich:

Um 10 Uhr vormittags ging der Postwagen, das heißt ein mit einer Harzdecke überspannter Leiterwagen ab, der um 1 Uhr in Bilten anlangte und wo das Mittagessen eingenommen wurde. Am Abend erreichte der schiffartige Wagen Lachen, wo man sich in ein Botenschiff begab, in eine Art Kajüte, so niedrig, daß man mit Not aufrecht sitzen konnte. Sie war mit Heu belegt, über das eine große Decke gelegt wurde, und nun krochen Männlein und Weiblein, reich und arm in dieses Heulager. Tief in der Nacht hielt man in Stäfa an, damit ein Nachtesen serviert werden konnte. Nachher wurde die Reise mit Segel- oder Ruderkraft weiter fortgesetzt bis Zürich. Gewöhnlich langte man dort vor Toraufgang an und mußte noch die Deffnung des Bassertors abwarten, bis dann endlich in die Stadt eingefahren werden konnte, das Volk aus der Höhle heraustrach, die Augen rieb und, das Heu aus den Kleidern schüttelnd, sich endlich in die Stadt begeben durfte. Dieses Botenschiff zwischen Lachen und Zürich blieb bis 1835 in Funktion, d. h. bis zum Beginn der Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee.

Angeichts so primitiver Beförderungsmittel der öffentlichen Betriebe verwundert man sich nicht, daß der Zürcher Postdirektor Schweizer im Jahre 1830 noch erklärte, „er sei kein Liebhaber von Postkut-

sehen". Es darf daraus geschlossen werden, daß nebst den Postkutschen wohl noch viele private Fahrgelegenheiten benützt wurden.

Im zentralisierten Postwesen der Helvetischen Republik konnte ein guter Wille zu fortschrittlichen Neuerungen zwar festgestellt werden, die wenigen Jahre ihres Bestehens genügten aber nicht zu einer durchgreifenden Erneuerung und mit der Mediation kehrte der alte Jopf wieder zurück auf allen Gebieten. Zum großen Glück hatte der Fürstabt Beda von St. Gallen in den Jahren 1774-1778 den Ausbau der Straße Norschach-St. Gallen-Wil veranlaßt und der französische General Jourdan den Bau der Strecke Herisau-Schönengrund-Peterzell-Wartwil-Nicken-Uznach anbefohlen, einige Jahre später aber gelangte sie erst zur Ausführung, wie auch die appenzellischen Landstraßen St. Gallen-Teufen-Gais-Appenzell und Teufen-Speicher-Trogen-Wald-Heiden-Thal.

Auch Graubünden war endlich aus langem Schlaf zu neuem Leben erwacht und gründete im Jahre 1813 ein kantonales Postwesen, das nach kurzer Anlaufzeit bald zu erfreulicher Blüte gelangte. Elf Jahre später gründeten Oberst Escherner und J. Bapt. Daly ein Unternehmen für Extraposten und Diligencen, das 1834 von der Kantonalpost übernommen wurde. Die Diligence brauchte von Chur nach St. Gallen noch 21 Stunden; die Strecke Chur-Norschach-Friedrichshafen-Stuttgart-Frankfurt a. M. legte man in 5 Tagen, 12 Stunden zurück, St. Gallen-Chur-Bernhardin-Bellinz-Mailand erforderte nur noch 53-55 Stunden. Ab 1819 verkehrte außerdem mit einer Fahrzeit von 5 Tagen eine Eilkutsche zwischen Zürich und Wien über St. Gallen-Norschach-

Feldkirch-Innsbruck mit einer Abzweigung über Meran-Bozen nach Venedig und Triest. Dieser große internationale Kurs dauerte erst nur wenige Jahre, wurde aber 1842 erneut geführt, aber nun auf der neu erbauten Straße über den Kuppen, statt über Norschach. Damit sind wir unvermerkt in jene Blütezeit der St. Galler Kantonalpost gelangt, die nur von 1836 bis 1848 währte, aber in dieser kurzen Zeit das st. gallische Postwesen zu einem der bestorganisierten der ganzen Schweiz ausgestaltete. Damals dominierte die Postkutsche auf der Landstraße. Und wenn Goethe bei einer Italienreise verärgert schrieb:

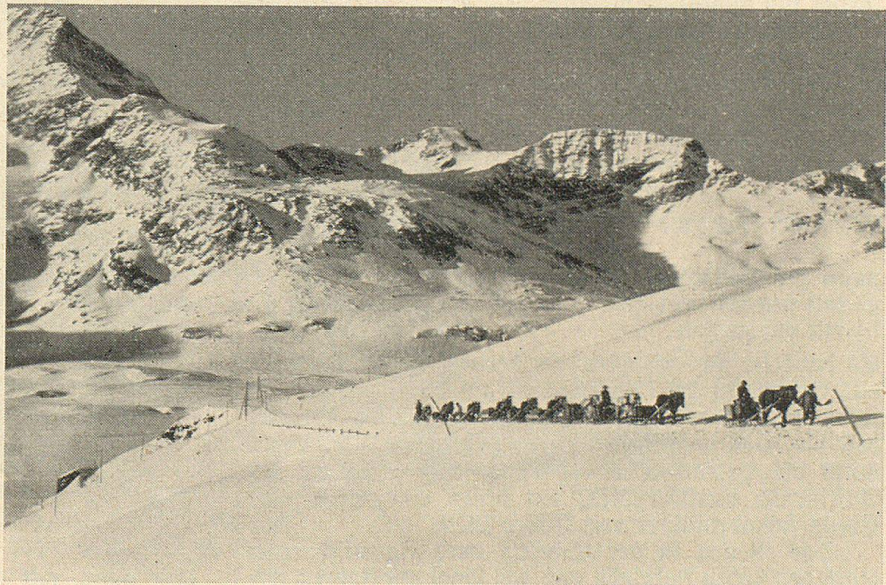
„Postillone sind Herren und die Dogani dazu“, so hat dies ihrem Ansehen keinen Abbruch getan, denn nun war sie da, die gute alte Zeit der Post-



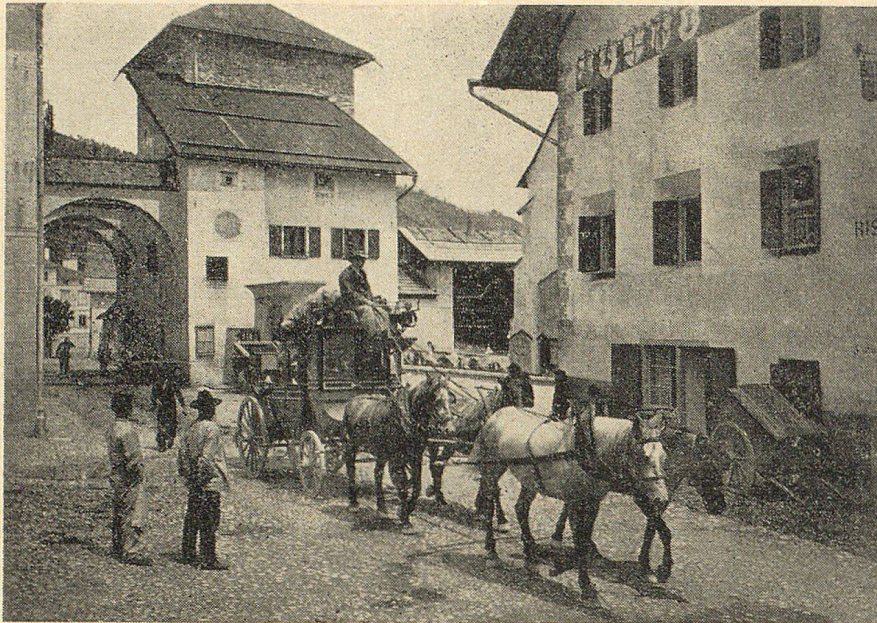
Eilwagen im Winter über den Simplon (Nach einem Stich)

kutschen-Herrlichkeit! Ihres Ansehens wohl bewußt, trugen die Postillone ihre farbenreiche Montur zur Schau, noch mehr aber trug zu ihrer Beliebtheit ihr Posthorn bei, das nicht nur dienstlichen Zwecken diente, zur Meldung der Wagenzahl vor seinem Eintreffen beim Posthaus, zu Abfahrts- und Ausweichsignalen; zur Unterhaltung der Reisenden übergab die st. gallische Post ihren Postillonen sogar noch gedruckte Notenblätter mit obligatorischen Posthornstücken, wie Walzer, Galopp, Schottisch, Ländler, Hopser und Allegretto!

Im Bündnerland und auch anderswo wurden die Postillone oft auch „Schwager“ genannt; die plausibelste Erklärung dazu lautet, daß dieses Wort dem französischen Wort «chevalier» entstamme, in „Schwalger“ entartet und unter Wegfall des Buchstabens l dann zum „Schwager“ umgemodelt worden sei.



Postschlittenkolonne bei Bernina-Hospiz



Bündner Postwagen in Zuoz (Engadin)

Damals hatte der Postillon in Graubünden auf dem „Handroß“ zu reiten, also nicht von einem Bocksiß aus die Pferde zu leiten. Eine alte Beschreibung sagt: „Die Stiefel gehen dem Postillon fast bis an den Leib und sind dabei so geräumig, dick und steif, als ein hölzernes Butterfaß ist. Darin zu gehen ist unmöglich. Sie werden daher, wenn angespannt ist, neben das Sattelpferd hingestellt und wenn alles fertig ist, tritt der Postillon mit seinen Schuhen in die Stiefel hinein und schwingt sich dann mit großer Anstrengung auf sein Pferd. Diese Stiefel waren tatsächlich aus hölzernen Faßdauben hergestellt und mit Leder überzogene Rohre, die es dem Reiter fast unmöglich machten, vom Pferde zu fallen.“

Ein weiteres damals amtlich gebrauchtes Wort war das ominöse „Schmiergeld“, das aber nicht den heutigen üblen Sinn hatte; es entsprach auch nicht dem damals nebst der Reisendentaxe für jede Pferdewechselstelle zu entrichtenden Postillonstrinkgeld. Eine amtliche Vorschrift der Bündnerpost aus dem Jahre 1826 sagt:

#### Schmiergeld

Wenn der Reisende die Wagenschmiere liefert = 0.08 B. fl.;  
wenn der Posthalter die Wagenschmiere liefert:  
a) mit gewöhnlichem Fett = 0.14 B. fl.;  
b) mit gutem Fett = 0.24 B. fl.

Es handelte sich also hier nur darum, die Unkosten für das Schmieren der Wagenachsen auf die Reisenden abzuwälzen. Etwas anderes aber hat die für die Staatspost bis 1848 immer noch etwas gefürchtete Konkurrenz durch die Privatbetriebe schließlich doch gebodigt. Zur Aufklärung hierüber dient am besten eine Stelle aus Ebells Fremdenführer vom Jahre 1829:

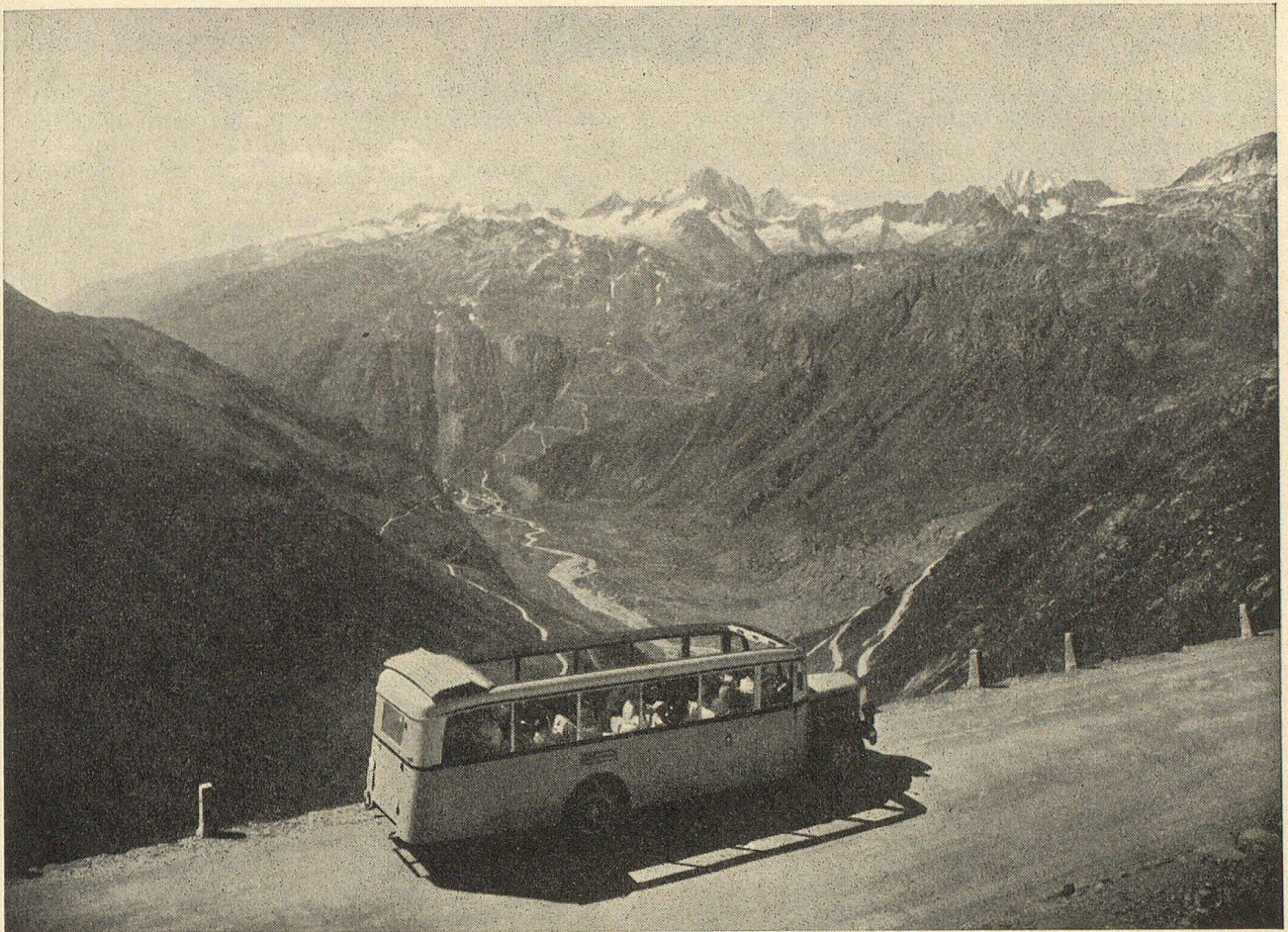
„Das Reisen in der Schweiz wird eigentlich teuer durch den hohen Fuhrlohn und das langsame Fahren, wodurch sich ein öfteres Einkehren notwendig macht. Man

muß für zwei Pferde täglich 6 bis 8 fl., jeden Tag doppelt wegen der Rückkehr, also 12 bis 16 fl. täglich bezahlen, wobei das Trinkgeld für den Kutscher noch nicht inbegriffen ist und welches täglich auf wenigstens ½ Gulden anzuschlagen ist. Bisweilen fordert der Pferdeverleiher nur 3 fl. täglich für das Pferd; man denkt, einen billigen Mann gefunden zu haben und ist doch der Betrogene, denn da rechnen sie nur einen Tag mehr an. So muß man, obwohl von Zürich nach Bern nur 24 Stunden oder zwei Tagereisen sind, doch fünf bezahlen; von Zürich nach St. Gallen sind 1½ Tagereisen und doch rechnet der Fuhrmann 4 Tage. Das Gleiche ist der Fall für Reitboten und Maultiere sowie Schiffeleute.“

Diese, eines Kostäuschers würdigen Verfahren haben sich mit der Zeit doch gerächt und den Staatsbetrieben mit von jedemann kontrollierbaren Tagansätzen auf den Sattel geholfen. Länger aber hielt sich noch der Unfug des öftern unnötigen Anhaltens bei Wirtschaften, wobei der Postillon es selbstverständlich fand, daß der oder die Passagiere seine Urte bezahlten. Dieses Übel soll sich noch in die Aera der eidgenössischen Post hineingeschlichen haben. So weiß ein bekannter St. Galler jener Zeit zu berichten, daß er bei einer Fahrt von Zürich nach St. Gallen auf die Zumutung des Postillons, in Goshau ihm noch einen Trunk zu zahlen, nicht darauf eingegangen sei, worauf der Andere dann einfach einen Aufenthalt von einer ganzen Stunde einschaltete, zum großen Verdruß aller Reisenden!

Die Uebernahme des Postwesens durch den Bund erwies sich wohl bald als für Handel und Verkehr wie auch für den einzelnen Bürger sehr vorteilhaft, wozu die einheitlichen und zugleich stark ermäßigten Tarife das ihrige beitrugen. Aber ein kleiner Schatten, das Auftreten eines gefährlichen Konkurrenten der Postkutsche drohte, doch mit der Zeit gefährlich zu werden: Die Eisenbahn. Zwar langsam, aber unauffaltbar wurde im Mittelland die Postkutsche verdrängt, im Alpengebiet indes brachte der anschwellende Fremdenverkehr und der Zuwachs neuer Kurorte den großen Alpenkursen bisher ungeahnten neuen Verkehr. Zwar wurde der berühmteste und verkehrsreichste Alpenpaß-Postkurs des Gotthard ein Opfer der Gotthardbahn. Noch blieben aber die vielen Pässe im Wallis, Graubünden, Berner Oberland und über das 19. Jahrhundert hinaus führten noch unsere beliebten Alpenpostwagen die Feriengäste aus aller Herren Länder über wilde Pässe und durch schauerliche Schluchten, zu herrlichen Aussichtspunkten und an die Gestade anmutiger oder wildromantischer Seen.

Und dann, mit dem Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts bekam auch die Eisenbahn infolge der Erfin-



Moderner Postwagen auf dem Furkapaß gegen die Berner Alpen, 1947

dung des Benzinmotors und durch diesen im Auto einen gefährlichen Gegner. Allmählich haben sich aber die zwei Konkurrenten miteinander abgefunden gemäß dem alten Spruch: „Jedem das Seine“, und statt sich zu bekämpfen, begannen sie einander in die Hände zu schafsen. Wer je eine Alpenfahrt in einem Kraftwagen gemacht hat, sei es nun ein Postauto oder ein Privatautobus, dem bleibt das Erlebnis unvergänglich. Aber auch im Flachland hat das Postauto wirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen als Bindeglied von Seitentälern und hügeligen Gegenden mit den Strängen seiner ältern Schwester Eisenbahn. Wohl arbeitet der Reisendendienst immer noch mit Verlust, aber seit dem Beginn des Autobetriebes doch wesentlich erfolgreicher. Im letzten Jahr des reinen Pferdebetriebes, 1905, wurden 1 617 930 Reisende befördert und dabei ein Verlustgeschäft von rund 5,651 Millionen Fr. errechnet. Im Jahre 1948, mit einer Reisendenzahl von 20 387 020 ergab sich ein Ausfall von 1,586 Millionen Fr. Das heißt, daß im Jahre 1905 jeder Postreisende der Postverwaltung einen Verlust von 3 Fr. 49 Rp. bedeutete,

im Jahre 1948 aber nur noch 7,77 Rappen! Und es soll hier erwähnt werden, daß diese gewaltige Verbesserung dem vor einigen Jahren verstorbenen Oberpostinspektor Ostinger zu verdanken ist, denn durch seine Reorganisation ist der Postautodienst in finanzieller und verkehrspolitischer Hinsicht zu einem Musterbetrieb geworden, der auch dem freien Autogewerbe eine weite Betätigung einräumt. Der alten Pferdepost ist allerdings nur noch ein bescheidener Tätigkeitsraum verblieben, dafür bringt uns das Postauto oder der Car-alpin in wenigen Stunden aus dem Lärm der geschäftigen Welt hinauf in die majestätische Gebirgswelt oder zu anmutigen Seen, erlaubt uns in einem Tag eine Reise ins Ausland oder zu lieben Freunden französischer oder italienischer Zunge. Jawohl, jene vielbesungene gute alte Zeit ist in der Tat vorbei; aber heute hallt der Dreiklang des Alpenpostwagens ebenso lockend den Gebirgsschluchten entlang und ruft dem freudig bewegten Passagier jene Worte zu:

„Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit und neues Leben blüht aus den Ruinen!“