

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Band: - (1943)
Heft: 3

Artikel: Eine Postpferdehalterei vor 40 Jahren
Autor: Balzer, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397184>

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: 15.10.2024

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

BÜNDNERISCHES MONATSBLATT

ZEITSCHRIFT FÜR BÜNDNER.
GESCHICHTE, LANDES- UND VOLKSKUNDE

HERAUSGEGEBEN VON DR. F. PIETH

—→ ERSCHEINT JEDEN MONAT ←—

Eine Postferdehalterei vor 40 Jahren

Von Dr. Hans Balzer, Chur

Vor 40 Jahren hatte mein Großvater, Christian Balzer, die Postferdehalterei Mühlen inne. Daneben hatte er schon 1887 in Tiefencastel eine Filiale eröffnet, die mein Vater leitete und nach seinem frühen Tode mein Onkel. Im Laufe der Jahre übertraf die Filiale das Hauptgeschäft an Anzahl der Pferde und Knechte.

1. Die Pferde

Als erste Pflicht war den Postferdehaltern die Sorge um gewissenhafte und pünktliche Einhaltung der Fahrzeiten auferlegt. Durch außerordentlichen Schneefall, Glatteis, Schneeschmelze, anhaltenden Regen, erweichte Poststraße, überhaupt durch Fälle höherer Gewalt, konnten unverschuldete Verspätungen eintreten. Bei unbegründeter Verspätung trat auf der Kurszahlung ein Abzug von 15 Rappen für jede versäumte Minute ein.

Für die Postführung brauchte es einen tüchtigen, starken Pferdeschlag. Die Pferde gehörten der bayrischen und normänischen Rasse an. Man kaufte sie als fünf- bis sechsjährig, und sie blieben etwa sechs Jahre im Postdienst. Aus Reinlichkeitsgründen wurden meistens Stuten gehalten. Diese konnten später auch besser verkauft werden, da sie noch zur Zucht zu gebrauchen waren. Ältere Pferde dienten auch für den Fourgondienst. Für ein gutes Pferd zahlte man damals 1200 bis 1400 Franken.

Im Sommer hielt man auch Mietpferde, darunter etwa 20 Stück Oberländer Pferde. Im Bündner Oberland züchtete man im 19. Jahrhundert das Bündner Oberländer Pferd als selbständige Rasse. Es war klein von Wuchs, hatte einen breiten Kopf und tiefe Brust. Die Tiere waren zäh und bei großer Genügsamkeit sehr leistungsfähig. Wie mir Kantonstierarzt Dr. Isepponi sel. erzählte, soll dieses Pferd von den kleinen russischen Steppenpferden abstammen, die beim Übergang der Russen über den Panixerpaß 1799 im Oberland zurückblieben. Heute findet man es nicht mehr rein. Durch das Aufstellen der eidgenössischen Hengste wurde die Rasse vermischt¹. Diese Oberländer Pferde, halbe Ponys, gefielen uns Buben besonders gut.

In Tiefencastel befanden sich im Sommer etwa 130 Pferde, im Winter 70, in Mühlen im Sommer 90, im Winter 20. In die Winterung sandte man die überzähligen Pferde ins St. Galler Rheintal (Eichberg, Sevelen usw.), wo sie die Bauern zu Feldarbeiten gebrauchten. In den letzten Jahren kamen sie auch in den Thurgau hinunter, in Brauereien, Mühlen. Die Tiere wurden in Chur gewogen, und nach Gewicht wurde das Futtergeld bestimmt.

Ein Viererzug wies in der Regel gleichfarbige Pferde auf: vier Schimmel, vier Koli (Rappen), vier Füchse usw. Es war Vorschrift, daß die Geschirre mit Glocken oder Schellen versehen sein mußten. Man verwendete ausschließlich Kummetschirre. Nebeneinander angespannte Pferde mußten die gleiche Geschirrrart tragen. Es war ausdrücklich untersagt, Stangenpferde ohne Hintergeschirr anzuspannen.

In Mühlen besaß die Postpferdehalterei eine Sattlerei und eine Schmiede. Auch die Pferde von Tiefencastel wurden womöglich in Mühlen beschlagen, sonst in Tiefencastel. In Tiefencastel befanden sich zur Zeit des großen Pferdeverkehrs zwei Schmieden und eine Wagnerei.

Im Frühling kam regelmäßig der Tretschenmacher (Tretscha = Lederseil) aus dem Oberland auf die Stör. Seinen Namen habe

¹ Vgl. A. Strüby, „Die Alpwirtschaft im Kanton Graubünden“, S. 35. — Unser Kulturhistoriker Joh. Andr. Sprecher (1819—1882) erwähnt eine alte, zu seiner Zeit vielleicht schon ganz ausgestorbene einheimische Pferderasse, nicht schön, aber stark und ausdauernd, die sich wie kaum eine andere für die mühsamen und im Winter und Frühling oft gefährlichen Gebirgsreisen der Säumer eignete.

ich nie gehört. Man nannte ihn eben einfach nur „Tratschér“ oder „Tschalover“².

Das Heu der eigenen Landwirtschaft reichte nicht aus für die Fütterung so vieler Pferde. Für Tiefencastel bezog man es meistens von Parpan und Churwalden, für Mühlen von Stalla und aus Avers³.

Den ganzen Winter hindurch führten täglich vier Pferde Heu und fünf Pferde Hafer. Die Haferfuhrwerke nach Chur brachen schon morgens 4 Uhr von Tiefencastel auf. Vorher eine Mehlsuppe, Käs und Brot und einen Dreier Wein, und dann ging's los. In Chur wurde geladen und gerastet, und hierauf fuhr man noch bis Bonaduz, wo übernachtet wurde. Um die starken Steigungen Chur-Malix und Churwalden-Parpan zu meiden, wurde mit schweren Ladungen der Umweg über Thusis-Schyn vorgezogen. Und dabei konnten erst noch die Fuhrwerke bis Sils doppelt geladen werden.

2. Die Postillione

Die Postillione wurden vom Postpferdehalter angestellt und mußten ein Alter von wenigstens 18 Jahren haben. Sie standen aber unter Aufsicht der Postverwaltung, waren deren gesetzlicher Strafbefugnis gleich den Postangestellten unterstellt und hatten den Behörden und Beamten der Postverwaltung, den Postablagehaltern und Postkondukteuren in Dienstsachen pünktlich und willig Gehorsam zu leisten.

Die Postillione bezogen einen Monatslohn von 50 Fr. mit, oder 100 Fr. ohne Verköstigung und Unterkunft. Für gute Leistungen, je nach Bedeutung des Kurses, bekamen sie von der Postverwaltung eine Art Gratifikation, die Postillionszulage. Eine ganz bescheidene eidgenössische Pension erhielten sie bei größerer Arbeitsleistung mit mindestens 30 Dienstjahren. Jedem Postillion, dessen Arbeitszeit im Postdienst – Pferdewartung und Stallarbeit

² In Mittelbünden und im Engadin nennt man die Oberländer „Tschalovers“ (da tschell'ova = von jenem Wasser).

³ Die Averser brachten das Heu zur Winterszeit mit ihren Rindern auf den Stallerberg, bis zur sogenannten „Höhegga“. Da wurde abgeladen. Man band nun mehrere „Pünggel“ zusammen, ein oder auch zwei Mann saßen hinten drauf, und in sausender Fahrt ging es den steilen Abhang hinunter bis zur Hütte von Val Beiva. Dort wurde das Heu gewogen und von unsern Knechten in Empfang genommen. (Stoffel, „Das Hochtal Avers“, S. 187.)

nicht mitgerechnet – mehr als fünf Stunden im Tag betrug, waren jährlich mindestens 17 Ruhetage, womöglich an Sonntagen zu gewähren, auf Rechnung der Postverwaltung. Mit sechs und mehr Dienstjahren erhielten sie jährlich 26 Ruhetage.

Die Dienstkleidung der Postillione bestand aus Postillionshut, Jacke, Ärmelweste, Hose und Mantel mit Pelerine. Diese Dienstkleider, mit Ausnahme der Hose, wurden den Hauptwagenpostillionen der regelmäßigen Kurse unentgeltlich verabfolgt. Die Lieferung erfolgte an die Postpferdehalter zuhanden der Postillione. Postillione, die Beifuhrwerke führten, erhielten in der Regel nur Jacke und Mantel unentgeltlich. Diese Kleider wurden den Postpferdehaltern in ausreichender Zahl geliefert und nach Bedarf erneuert.

Den Postillionen war das Tragen schwarzer Filzhüte sowie dunkler Strohhüte im Sommer gestattet. Diese Hüte waren mit einem Hutband mit der Aufschrift „Post“ zu versehen. Im Winter durften auch dunkle Pelzmützen getragen werden⁴.

Die Großzahl der Postillione waren Oberhalbsteiner, wetterharte Männer, Nachkommen der alten Septimersäumer, denen das „Röblien“ seit Generationen im Blut lag⁵. Ausgezeichnete Pferdenker waren die beiden Julierpostillione Creschla Poltera von Mühlen und Fluregn Frank von Roffna. Gewandt und stolz fuhren sie mit ihrem Fünfergespann, und mit einem eigenen Schwung brachten sie den großen eidgenössischen Achtplätzer um die scharfen Kehren des Bergpasses herum. Es kam vor, daß Fahrgäste in Mühlen ausstiegen und meinem Großvater zu diesen Postillionen gratulierten.

In der Regel gingen die Postillione früh zur Ruhe. Besonders im Sommer hatten sie einen strengen Dienst, und die Schlafzeit

⁴ Einen malerischen Anblick bot noch das Tenu der Postillione der kantonalen Post dar: mit großen Sporen versehene Kurierstiefel, welche stets hübsch gewichst sein mußten, gelbe oder weiße lederne Reithosen, blauer Rock mit Ärmelspitzen, hinten mit Schwalbenschwänzen wie ein Frack, vorn mit zwei Reihen gelber, blankgeputzter Knöpfe besetzt, dazu ein hoher, schwarzlackierter Zylinder und endlich das bekannte Posthorn an der Seite.

⁵ Auch in andern Postpferdehaltereien waren die Oberhalbsteiner zahlreich vertreten. Vielleicht hat im Verhältnis zur Bevölkerungszahl keine zweite Talschaft des Kantons so viele Postillione und Fahrknechte gestellt wie das Oberhalbstein.

war karg bemessen. Hie und da sangen sie in der Knechtenstube. Schöne Stimmen besaßen die Gebrüder Georg und Joseph Hosang von Thusis. Paul Kolleger von Obervaz, ein stämmiger Bursche mit kohlschwarzen Kraushaaren, spielte ausgezeichnet die Klarinette. Kolleger erfreute auch die Fahrgäste mit seinem Spiel. Später zog er zeitweise mit einer Tanzmusik im Lande herum.

Die Kantone hatten bis 1849, bis zum Übergang des Postwesens an den Bund, ihre besonderen Postsignale⁶. Das kunstgerechte Blasen des Posthorns war allen Postillionen zur besondern Pflicht gemacht, und wiederholt sah sich das Zentralpostamt genötigt, die Postpferdehalter zu ermahnen, etlichen Postillionen bessere Übung im Hornblasen beizubringen. Nach jener Zeit ertönte der vom Zauber schlichter Volksweisen erfüllte Klang des Posthorns immer seltener. Daran vermochte auch der Umstand nichts zu ändern, daß der Bund das Posthorn als Bestandteil der Ausrüstung der Postillione erklärte und kein Postillion ohne Posthorn im Dienste der Posten erscheinen durfte. Während 1861 noch 26 Postillione mit Belohnungen für gutes Posthornblasen bedacht werden konnten, wurde zehn Jahre später nur noch eine Belohnung ausgerichtet. Dessenungeachtet ließ auch seither noch da und dort ein Postillion das Posthorn erschallen. Die Umbrailpost erfreute sich noch 1914 der Posthorntöne.

Bei uns bliesen noch die Postillione Kaspar Hefti, Fluregn Frank und die Gebrüder Hosang das Posthorn.

3. Die Wagen und Schlitten

Die Postwagen waren mit dem schweizerischen Landeswappen und dem Posthorn geschmückt, in dem wir noch heute die Verkörperung der Post erblicken. Im Volksmund wird der Postwagen die „gelbe Postkutsche“ genannt. Gelb ist aus der Zeit des fürstlich Thurn und Taxischen Reichspostbetriebes der überlieferte Anstrich⁷.

⁶ An die kantonale Post erinnert noch in Chur, in der Reichsgasse, die Bäckerei Waltert. Dasselbst sind an der steinernen Toreinfassung die Reste eines ehemaligen Glockenzuges mit dem wohlbekanntem Postabzeichen, dem Posthorn, sichtbar.

⁷ Die Thurn und Taxis sind ein altes, weitverzweigtes Adelsgeschlecht. Franz von Thurn und Taxis errichtete 1516 die erste wirkliche Post zwischen Wien und Brüssel.

Auch im Wagenbau wurden mit der Zeit wesentliche Fortschritte gemacht. In den 1860er Jahren wurden noch auf der Splügen- und Bernhardinroute die zehnplätzig Postwagen verwendet. Diese enthielten drei Plätze vorn im Coupé, sechs Plätze im Innern des Wagens und einen Platz, den Kondukteurplatz, hinten auf der Banquette. Da war es denn schon mehr eine Tortur für diejenigen, welche bei besetztem Wagen die Mittelplätze einzunehmen hatten. Aber auch für die Anstößer war ein solcher Passagier keine Annehmlichkeit, denn wenn er sich vor Müdigkeit auf die Seite lehnen wollte, so konnte dies nur mit Belästigung der Mitreisenden geschehen. Wenn nun gar eine solche Reise ununterbrochen 20 Stunden und mehr dauerte, wie dies bei der Strecke Chur-Splügen-Lecco, welche von solchen Schweizer Wagen befahren wurde, tatsächlich der Fall war, so mag sich ein jeder eine solche Vergnügungsfahrt selbst ausmalen.

Diese Wagen wurden denn auch abgeschafft und durch achtplätzig Coupéwagen ersetzt. Der zehnplätzig Postwagen ist noch als ein Überbleibsel der guten alten Zeit im Schweizerischen Landesmuseum in Zürich zu besichtigen.

Allein auch die neuen Wagen genügten den steigenden Anforderungen an die Bequemlichkeit der Reisenden bald nicht mehr, weil sie mit festem Verdeck versehen waren und daher auch bei schönem Wetter nicht geöffnet werden konnten. Der Reisende der Neuzeit verlangte aber mit Recht, namentlich auf seiner Fahrt in den Bergen, die landschaftlichen Reize möglichst frei und unverdeckt und Luft und Licht möglichst unvermittelt genießen zu können.

So kamen denn anfangs der siebziger Jahre die achtplätzig Coupé-Landauer-Wagen und die sechsplätzig Coupé-Kaleschen auf und wurden nach und nach während der wärmeren Jahreszeit auf allen bündnerischen Bergkursen eingeführt⁸.

Der achtplätzig Coupé-Landauer bestand aus dem Vorderabteil (Coupé), das seitlich und vorn mit herablaßbaren Fenstern versehen war, dem Innenabteil (Interieur) und dem Hinterabteil mit Hochsitz (Banquette). Daß im Achtplätzer, im Gegensatz zum

⁸ Der Name Landauer soll nach den einen vom angeblichen Erfinder, dem Engländer Landow, herkommen. Nach andern sollen diese Wagen zuerst in der Stadt Landau, in der bayrischen Rheinpfalz, gebaut worden sein.

zehnplätzigem Wagen, nun jeder Reisende seinen Eckplatz hatte, wurde lebhaft begrüßt. Ganz besonders wußten dies diejenigen Leute zu schätzen, die oft in die Lage kamen, während langer Reisen bei Tag und Nacht mit dem Platz zwischen andern Fahrgästen vorliebnehmen zu müssen, aber nicht über so viel christliche Geduld und eine so gute Leibesbeschaffenheit verfügten, als – nach einem alten Reisehandbuch – von einem ordentlichen Passagier verlangt werden darf.

Das Innere dieser Wagen war mit einem bequemen Verdeck verschlossen, welches bei günstiger Witterung zurückgeschlagen werden konnte. Damit war denn auch dem hauptsächlichsten Übelstande der früheren Wagengattungen abgeholfen worden, und die Großzahl der Reisenden wußten die Vorteile der neuen Wagen auch voll und ganz zu würdigen.

Das Coupé und der hintere Hochsitz waren sehr begehrt. Es kam vor, daß ein Reisender unrechtmäßig einen schon bestellten Sitz im Postwagen besetzte. Oft bedurfte es der kräftigsten Mittel, um solche Reisende zum Aussteigen zu bewegen. Einfacher gestaltete sich das Verfahren, wenn Ersatzwagen zur Stelle waren. Dann bediente man sich eines solchen, während man den Kurswagen, der inzwischen ausgespannt worden war, stehen und den widerspenstigen Reisenden bis auf weiteres darin sitzen ließ. Wollte er nicht zurückbleiben, so mußte er nachgeben und sich einen andern Platz in der zur Abfahrt bereitstehenden Post anweisen lassen.

Beim Berliner konnte auf dem festen Verdeck auch Gepäck verladen werden⁹. Sonst wurden für Gepäck- zwei- und vierspännige Brückenwagen mitgeführt.

1908 stellte sich der Preis eines achtplätzigem Coupé-Landauers auf 4800 Franken.

Allein ungeachtet der Vermehrung und Verbesserung der Transportmittel mußte sich die Postverwaltung angesichts der steten Zunahme des Reisendenverkehrs, vorab auf der Albularoute, doch sagen, daß sie demnächst an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sein werde¹⁰. Sie sah daher nicht nur neidlos den Be-

⁹ Der Name Berliner stammt von der Stadt Berlin, wo dieser Wagen erfunden wurde.

¹⁰ Die Bewältigung des enormen Verkehrs 1902 und 1903, kurz vor Eröffnung der Albulabahn, war für Tier und Mensch eine Schinderei.

strebungen zu, welche den Ausbau der Rhätischen Bahn zum Zweck hatten, sondern sie half, soviel in ihren Kräften stand, mit, diese Bestrebungen ihrer Verwirklichung näherzubringen.

Zu diesem Zwecke hat die Postverwaltung seinerzeit genaue statistische Erhebungen darüber gemacht, welchen finanziellen Einfluß der Bau einer Eisenbahn auf den Strecken Thusis-Albula-St. Moritz und Reichenau-Ilanz auf den Postbetrieb im Kanton Graubünden haben würde. Es hat sich dabei herausgestellt, daß der Ausfall auf dem Postkursbetriebe sich infolge dieses Bahnbaues jährlich um mehr als 200 000 Franken verringern würde. (Siehe „Rätier“ 1903, Nr. 155: „Eidg. Post und Rhätische Bahn.“)

Während des Winters vermittelten die offenen einspännigen Bergschlitten mit den einspännigen Gepäckschlitten den Verkehr über die Bergpässe, bis diese für das Rad offen waren. Sobald dies der Fall war, traten wieder die geschlossenen Winterwagen und nach ihnen die offenen Sommerwagen an die Stelle der Schlitten. Diese offenen einspännigen Schlitten boten gegen Kälte und Nässe wenig Schutz. Wohl ungern werden die Passagiere in Mühen ihren warmen Sitz verlassen haben, um sich in dem offenen Schlitten nun plötzlich der rauhen Wildnis der Berge auszusetzen. Ausnahmsweise fuhr man im Winter etwa auch bis Silvaplana vier-spännig, bis zur Zeit der Schneeschmelze.

1910 wurden vierplätzigige Kaleschenschlitten in größerer Zahl eingeführt und mit Rücksicht auf die vielen im Winter reisenden Kranken vorerst nur den Kursen Chur-Arosa zugeteilt. Bei diesen konnte der hintere Teil des Verdecks heruntergeklappt werden.

Auch für Schlitten war der Gebrauch von Laternen Vorschrift. Nun aber besaßen die meisten Schlitten, außer den gedeckten Postschlitten und einigen Privatschlitten, keine Vorrichtung zur Anbringung der Laterne. Bei Mondschein in der Schneelandschaft war der Gebrauch einer Laterne überflüssig, nicht aber bei Wind, Schneesturm oder trübem Wetter überhaupt. Viele leichtere und schwerere Unglücksfälle wären ungeschehen geblieben, wenn die Schlitten mit der vorgeschriebenen Laterne versehen gewesen wären. Aber der Brauch war dagegen.

Zu einer Revolte kam es bei den Oberhalbsteiner Fuhrleuten 1898. Die kantonale Straßenpolizeiordnung gestattete die Besorgung von zwei langsam fahrenden Fuhrwerken durch die näm-

liche Person. Hievon wurde allgemein nur bei Schlittweg Gebrauch gemacht.

Die Fourgons, welche zwischen Thusis und dem Engadin über den Julier fuhren, waren auf den Talstrecken gewöhnlich mit fünf Pferden bespannt, auf der Bergstraße ebenfalls, solange der Weg für mehrspännige Fuhrwerke fahrbar blieb. Traten dann die Schneeverwehungen ein, so daß nur mehr einspännig über den Berg gefahren werden konnte, so wurde in Stalla und Silvaplana umgeladen und sollten nach der Straßenpolizeiordnung drei Personen die fünf Pferde über den Paß begleiten. Da die Beschaffung des Personals an diesen kleinen Umladestationen schwierig und teuer war, so gestattete der Bezirksingenieur die Verwendung von nur zwei Mann auf fünf Schlitten. Dieses Zugeständnis war genügend begründet, und es ist nicht bekannt, daß es zu irgendwelchen Störungen geführt hätte.

Nun kam aber ein neuer Bezirksingenieur, der sich strikte an den Wortlaut der Straßenpolizeiordnung hielt, während die Oberhalbsteiner weiterhin die fünf Schlitten über den Berg nur von zwei Mann begleiten ließen. Der Bezirksingenieur verlangte eine exemplarische Bestrafung der mehrfach rückfälligen Sünder. Aber die Oberhalbsteiner fuhren systematisch fort, es an der vorgeschriebenen Mannschaft zur Leitung der Schlitten fehlen zu lassen. Schließlich stellten die Julierfuhrleute an die Regierung das Gesuch, den alten Brauch auch fürderhin zu gestatten. Der Oberingenieur begutachtete empfehlend das Gesuch und beantragte, es auch weiterhin bis zur nächsten Revision der Straßenpolizeiordnung so bleiben zu lassen. Die Regierung wies das Gesuch ab und bemerkte, daß es nicht Sache des Kleinen Rates sein könne, vom Großen Rat aufgestellte Verordnungen von sich aus abzuändern oder aufzuheben.

Im Winter 1902/03 stellten die Oberhalbsteiner neuerdings das Gesuch, den alten Brauch wenigstens noch diesen letzten Winter vor der Eröffnung der Albulabahn zu gestatten, was aber wieder abgewiesen wurde.

Die Postpferdehalter hatten die Postfuhrwerke zu remisieren. Ebenso waren sie verpflichtet, für Schmieren, innere und äußere Beleuchtung, Reinigung und Waschen der Postfuhrwerke auf eigene Kosten zu sorgen. Das Reinigungsmaterial, wie Bürsten, Schwämme, Waschleder, ferner die Wagenschmiere wurden von

der Postverwaltung zum Selbstkostenpreis verabfolgt¹¹. Die Postverwaltung lieferte die gegen Kälte erforderlichen Fußwärmer samt Kohlen in die Wagen und Schlitten. Auf Bergrouen wurden auch Wolldecken zur Verfügung der Reisenden gehalten. Die Postpferdehalter ihrerseits mußten nach Bedürfnis genügend frisches Stroh in das Innere der Haupt- und Beiwagen oder der Schlitten unentgeltlich liefern.

4. Die Postkurse und Fourgons

In keinem Kanton der Schweiz hat der Postkursbetrieb bis anfangs des 20. Jahrhunderts eine solche Bedeutung beibehalten wie in Graubünden. Es kann dies auch nicht wundernehmen, wenn man bedenkt, daß Graubünden, an Ausdehnung der größte Kanton, verhältnismäßig das kleinste Eisenbahnnetz besaß.

Mein Großvater führte die Postkurse Tiefencastel-Mühlen-Silvaplana, Tiefencastel-Bergün und Tiefencastel-Alvaneu Bad-Wiesen, die Beiwagenkurse Tiefencastel-Thusis und Tiefencastel-Churwalden.

Über den Julier fuhr früher dreimal wöchentlich ein Fahrbote nach dem Engadin. Trotzdem Albula- und Flüelastraße noch nicht gebaut waren, beförderte der Fahrbote im Jahr 1847 nur 696 Postreisende¹². Im Jahr 1888 fuhren 14 471 Postreisende über den Julier. 1900 wurden auf der Julieroute 22 706 Postreisende befördert, auf der Albularoute 22 469. Das Oberhalbstein hatte 1900 einen Verkehr von 37 891 Pferden und 32 694 Personen, der Albula 18 835 Pferde und 33 146 Personen.

Durch Tiefencastel fuhren im Sommer durchschnittlich täglich 200 Personen mit der Julierpost und 60 mit der Albulapost. Die Mehrheit der ausländischen Reisenden gehörte der deutschen Nationalität an. Im Winter waren es meistens Engländer. Tiefencastel zählte 32 ankommende oder abgehende Posten. Die erste

¹¹ Eigentümlich mutet uns bei der kantonalen Post im Tarif die Bestimmung an, wonach es den Reisenden freigestellt war, die Wagenschmiere selbst zu liefern!

¹² Die Reise von Chur nach Zürich dauerte noch 1847 drei Tage, insofern kein Sturm auf dem Walensee war. Von Chur nach Bern brauchte man fünf Tage. Am 20. Dezember 1850 kamen auf dem Walensee 14 Postreisende wegen des „Bethlisser“ Sturms um das Leben.

kam 1 Uhr morgens von Chur (die Nachtpost), und die letzte fuhr 11 Uhr abends nach Bergün.

1897 verließ die Juliernachtpost Chur um 12 Uhr mitternachts, war 4 Uhr 15 in Tiefencastel, 7 Uhr 20 in Mühlen und 11 Uhr 40 in Silvaplana. Später ging diese Nachtpost in Chur abends 9 Uhr ab und war 1 Uhr nachts in Tiefencastel.

Der erste Nachtkurs wurde über den Splügen in den 1860er Jahren eingeführt, und er blieb bestehen bis zur Eröffnung der Gotthardbahn 1882, während welcher Zeit die Pässe über Splügen und Gotthard miteinander in bezug auf die Schnelligkeit der Postverbindungen zwischen der Schweiz und Italien rivalisierten. Für schnelle Postverbindung zwischen Zürich und Mailand war der Splügen gegenüber dem Gotthard sogar lange Zeit im Vorsprung.

Später wurden nacheinander Nachtpostkurse eingeführt über den Maloja, Flüela, Albula und Julier. Neben der Bequemlichkeit für die Reisenden boten diese Nachtkurse namentlich auch große Vorteile für den Korrespondenzverkehr. So gelangten Postsachen, welche um 2 Uhr 40 nachmittags von Zürich abgingen, bereits am andern Morgen früh in den Besitz des Adressaten in Schuls.

Eine Postabfertigung bot einen interessanten Anblick. Lenggenhager schreibt über eine solche im Posthofe Chur¹³:

„Einige Zeit vor der Abfahrt stellten sich die Reisenden, 80 bis 100 oder noch mehr, ein, und bald mengte sich in das ohnehin schier unentwirrbare Chaos von Angestellten, Wagen, Pferden, Gepäckstücken usw. das laute Stimmengewirr von Menschen aus aller Herren Länder. Hier unterhielt sich eine Gruppe fröhlicher Deutscher, daneben einige ruhig plaudernde Söhne Albions, dort gestikulierte ein beweglicher Franzose mit seinem Landsmann, während eine aufgeregte Russin nach ihrem vermißten Handgepäck schrie, dazwischen rief einer in der bella lingua italiana nach seinen Angehörigen, und hier erkundigte sich ein Spanier beim Postillion nach der Abfahrtszeit, während dieser, statt einer Antwort, mit den ungeduldig scharrenden Pferden auf romanisch zu schimpfen begann ... kurz, ein kosmopolitischer Wirrwarr wie beim Turmbau zu Babel. Da plötzlich tritt lautlose Stille ein, und aller Augen richten sich nach der Ausgangstüre des Passagierbüros, wo, mit würdig aufgesetzter Amtsmiene, den langen Stun-

¹³ Jakob Lenggenhager, „Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens“, S. 539.

denpaß in der Hand, der Beamte erscheint und alsobald mit lauter Stimme die fremdklingenden Namen der Reisenden abzulesen beginnt. Dies bringt neuerdings Leben – viel Leben – in den wimmelnden Menschenhaufen. Einer möchte gern bei seinem Freunde sitzen, jener kann keinen Rückensitz ertragen, ein dritter weigert sich, ein Coupé – den Affenkasten, wie er es verächtlich nennt – zu besteigen usw. Aber das schließliche Ultimatum des bestürmten Beamten: „Gefälligst einsteigen, sonst fährt die Post ab!“, wirkt entscheidend. Der letzte Passagier ist glücklich placiert, der Wagenschlag fällt zu, der Beamte ruft „ab!“, ein lauter Peitschenknall, ein vielstimmiges Hallo – und die zwei stattlichen achtplätzigen Coupé-Landauer-Hauptwagen des Julier- und Albula-kurses mit Kondukteur und Postillion hoch zu Bock, hinterher die schier endlose Reihe der Beiwagen und zum Schlusse die Menge schwerbeladener Gepäckwagen – so setzt sich die gewaltige Karawane in Bewegung, wie weiland die Säumerstäbe des Septimers oder Splügen.“

So ungefähr ging es auch auf dem Postplatz in Tiefencastel zu.

Der Julierfourgon wurde von der Firma Balzer & Kieni geführt. Dieser Eilfourgon Thusis-Oberengadin, „Spezial-Expresdienst für Comestibles- und Fremdengepäck-Sendungen“, wie er sich nannte, fuhr 6 Uhr abends in Thusis ab und war 8 Uhr morgens in St. Moritz. Rückfahrt von St. Moritz 12 Uhr mittags, Ankunft in Thusis am nächstfolgenden Morgen. Kursdauer vom 15. Juni bis 15. September. Der Eilfourgon übernahm keine Waren von Zwischenstationen.

Viele Fuhrleute, die im Winter Waren transportierten, gaben sich im Sommer mit der Lohnkutscherei ab, wodurch die Frachtpreise im Sommer etwas stiegen. Waren nach dem Engadin waren mit einem höheren Frachtpreis behaftet als Waren, die aus dem Engadin gingen. Die Ursachen waren die hohe Lage des Engadins gegenüber den umliegenden Tälern, ferner der Umstand, daß das Engadin Konsument und nicht Produzent war.

Der Albulafourgon wurde von der Firma Schmidt & Branger in Bergün besorgt. Während des Baus der Albulabahn führte er fast ausschließlich Waren für die Tunnelbauunternehmung.

Der Berninafourgon transportierte den Wein etwas billiger als die übrigen Waren, doch mußten für jedes Faß dem Fuhrmann zwei Liter Trinchettawein beigegeben werden.

Die Fourgons führte man fünfspännig. Bei schweren Fuhren wurden bis sieben Pferde vorgespannt.

Viele Oberhalbsteiner führten auf eigene Rechnung ihren Fourgon, so die Brüder Roc und Tona Cott von Furnatsch, Gian Florinett von Marmels, die Brüder Gion Battista und Tona Frank von Roffna, Giatgen Spegnas von Roffna und wie sie alle hießen. Das waren starke, mit dem Berg verwachsene Männer, Typen, die zum Teil auf der Oberen Straße von Chur bis Clefen jedem Kind bekannt waren. Diese Gestalten der „Zeit des Paßgangs und des Trabs“ sind alle dahin. Die letzten Mohikaner waren Roc und Tona Cott. Das „Rößlen“ auf der Oberen Straße war ihr Lebens- element, und dem Auto zum Trotz haben sie bis zum Lebensende gefuhrwerkt¹⁴.

5. Die Bahneröffnung Chur-Thusis

In den achtziger Jahren trat Advokat Sebastian Hunger von Mutten in Chur mit einem Eisenbahnprojekt Chur-Thusis-Bellaluna¹⁵ auf (dem sogenannten Zentralbahnprojekt). Hunger wollte die bündnerischen Talbahnen möglichst nahe an das Engadin vortreiben. Holsboer in Davos gelangte mit seinem Scalettabahnprojekt Davos-Scaletta-Samaden-Chiavenna an die Öffentlichkeit. Es setzte ein leidenschaftlich geführter Kampf ein. In der Presse, in Broschüren sowie in Versammlungen wurde das Volk bearbeitet. „Hie Scaletta – hie Albula! hie Peripherie – hie Zentrum!“ lautete der Kampfruf. Am 24. November 1889 kam es zur Volksabstimmung. Mit 12 640 gegen 5383 Stimmen bewilligte das Bündnervolk die Subvention für die Zentralbahn und bekundete damit in eindeutiger Weise seinen Willen, eine Bahn zu schaffen, welche

¹⁴ Ein origineller Mann muß noch der alte Baltermia Cott gewesen sein, der Vater von Roc und Tona, den ich nicht mehr gekannt habe. Er trug einen Stelzfuß. Wenn es an den Churer Märkten Streit gab zwischen den Bewohnern der verschiedenen Talschaften, was früher oft der Fall war, schnallte er sein Holzbein ab, hieb tapfer drein wie Banadetg Fontana und rief: „Eviva igl tschiel, igl tung tgi mazza Dorabira!“ (Es lebe der Himmel, der Donner zerschmettere Dornbirn!) Er war einmal im Vorarlberg drunten, in Dornbirn, bei einem Pferdehandel betrogen worden, und das wurmte den Alten zeitlebens.

¹⁵ Bellaluna, zwischen Filisur und Bergün, bekannt durch ein Eisenschmelzwerk, das sich hier früher befand.

die Verbindung mit dem Engadin durch das Innere des Landes suchte. Die Frage Julier oder Albula war noch offen gelassen. Am 29. November 1897 entschied sich der Verwaltungsrat der Rhätischen Bahn auf Grund eines Gutachtens von Oberingenieur Moser endgültig zugunsten des Albula.

Unterdessen war am 1. Juli 1896 die Linie Chur-Thusis eröffnet worden. Ein Korrespondent aus Thusis sagt im „Rätier“: „Das Gefühl, daß man nun endlich mit der Welt in der langersehnten besseren Verbindung steht, tut einem recht wohl.“

Sonntag, den 5. Juli 1896 war die Eröffnungsfeier, welche von der Gemeinde Thusis veranstaltet wurde. Bei einem enormen Besuch gestaltete sie sich zu einem animierten Volksfeste. Böllerschüsse begrüßten die Einfahrt des offiziellen Festzuges. Vertreter der Regierung, der Eisenbahnbank, des Vorderrheintals, aus Schams, Rheinwald, Albulatal, Oberhalbstein usw. waren erschienen. Die Festrede hielt Redaktor Thöny vor einer unübersehbaren Volksmenge. Der ganze Flecken mit Einschluß des Altdorfes war reich beflaggt und bekränzt. Im „Splügen“ fand das Festbankett statt. Der Nachmittag brachte in ganz Thusis und an den herrlichen Ausflugspunkten der Umgebung reges Festleben. Prachtvoll war die Illumination am Abend. Alle Burgen des Domleschgs erglänzten im farbigen Feuerschein, die Raketen zischten empor, und manches Höhenfeuer flammte im schönen Hinterrheintale auf.

Als eine alte Veltliner Magd in Tiefencastel von diesem Mordsklimbim in Thusis hörte, schüttelte sie mißbilligend ihr greises Haupt und meinte: „Quante cose e poi morir!“ Auch aus dem Albulatal und Oberhalbstein war viel Volk zur Bahneröffnung nach Thusis gezogen. Wir Buben mußten zu Hause bleiben.

Nun kam die Zeit, da eine Schule des Ober- und Unterhalbsteins nach der andern nach Thusis wallfahrtete, um dieses neue Bahnwunder zu bestaunen. Als die Filisurer zurückkamen, hielt ihr Gefährt vor unserem Hause. Da fragte ich einen bekannten Knaben, wie ihm die Bahn gefallen habe. Er antwortete: „Ja, der neue schwarze Koli in Thusis drunten ist dann schon etwas anderes als eure Klepper!“

Bald war auch für uns der große Tag da. In aller Herrgottsfrühe bestieg die Dorfschule Tiefencastel einen Leiterwagen – wir waren 14 Schüler – und fuhr nach Sils hinunter. Von dort aus

walzten wir das Domleschg und den Vogelsang hinaus und waren schon früh im Churer Rheintal. Vergebens baten wir unsern Lehrer, er solle uns doch noch bis Chur hineinführen. Aber der Schulgewaltige schüttelte nur abweisend sein weises Haupt. Im „Adler“ in Reichenau bekamen wir eine warme Suppe. Nach dem Essen zeigte uns der Lehrer den Plantiger Schloßgarten und die Vereinigung beider Rheine. Jetzt rollte der Zug daher. Die Lokomotive, dieses große eiserne, stinkende Ungeheuer, machte mir einen kalten, abstoßenden Eindruck. Da gefielen mir die Oberländer Pferde schon besser. Am Bahnhof in Thusis wartete schon unser Leiterwagen, mit dem wir wieder heimwärts fuhren.

Nach Jahren habe ich den greisen Lehrer gefragt, warum er uns eigentlich damals nicht bis nach Chur hinein geführt habe. Da sagte er ernst, ein Dorflehrer solle seinen Schülern nie eine Stadt zeigen, sie würden dadurch der Scholle entfremdet.

Seit der Eröffnung der Bahn Chur-Thusis fuhren die meisten Reisenden nach Thusis, um von dort weg die Post nach dem Engadin zu benützen. Die Paketpost nach dem Engadin wurde aber nach wie vor über Chur-Lenzerheide-Tiefencastel geleitet. Unser Fourgon und die Haferfuhrwerke brauchten jetzt nicht mehr bis Chur zu fahren, sondern nur bis Thusis.

Als Kopfstation der Rhätischen Bahn hatte Thusis gerade während des Baus der Albulabahn einen massenhaften Frachtenumlad zur Weiterbeförderung mit der Achse. Die Gemeinde befand sich in einer förmlichen Notlage, indem die nötigen Plätze zur Aufstellung der Fuhrwerke über Nacht fehlten. Auf ihr Gesuch hin gestattete der Kleine Rat den ortsfremden Fuhrleuten, ihre Fuhrwerke im Innern der Ortschaft Thusis über Nacht auf der Straße stehen zu lassen, was streng genommen der Straßenpolizeiordnung widersprach. Die Regierung bewilligte es ausnahmsweise bis zur Betriebseröffnung der Albulabahn, aber jeweils nur für eine Nacht und nur unter Anzeige an die Ortspolizei. Die Deichsel war wegzunehmen oder genügend hoch zu stellen und jeder Wagen mit einer brennenden Laterne zu versehen.

6. Der Straßenunterhalt

Seit Eröffnung der Bahn bis Thusis ging der Hauptverkehr der Lenzerheidestraße auf die Schynstraße über. Und gerade

während des Baus der Albulabahn wurde dieser Verkehr ganz bedeutend vermehrt. Der Verkehr mit schweren Fuhrwerken (Transport der Schienen für die Albulabahn) erschwerte außergewöhnlich den Unterhalt der Straße. Im Frühling war die Schynstraße auch sehr stark aufgeweicht, da sie kein Steinbett hatte. In der schlimmsten Zeit des Auftauens nahmen denn auch gemeinhin alle Fuhrleute auf diese elementaren Verhältnisse Rücksicht, indem sie eben weniger luden als bei trockener Straße.

Im Jahre 1902 ersuchte mein Großvater die Regierung um Zulassung der italienischen Fuhrleute, da ohne Zuhilfenahme derselben der Warentransport nach dem Engadin nicht mehr zu bewältigen sei. In Ansehung der außergewöhnlichen Verhältnisse gestattete es der Kleine Rat. Diese Italiener mit ihren zweirädrigen Karren, „Barras“ genannt, kamen aus dem Clavennaskischen und Comaskischen nach Graubünden herauf. Mit ihren schmalen, hohen Radfelgen nahmen sie die Straßen schauderhaft her. Die Barras waren mit drei oder vier Pferden voreinander bespannt. Die Geschirre waren mit allerlei Firlefanzen geschmückt, wie man es noch heute in Italien sieht. Eine bedeutende Anzahl dieser Karren verkehrten auf der Route Thusis-Albula, Thusis-Julier und Chiavenna-Engadin.

Zwischen Postdirektion, Postpferdehaltern, Postkondukteuren und Postillionen einerseits und Obergeringenieur, Bezirksingenieuren, Wegmachern und Ruttnern andererseits gab es ewige Anstände und Reibereien wegen des Unterhalts der Straßen.

Als 1901 die Route Maloja vergeben wurde, meldete sich nebst anderen auch Postpferdehalter Joos in Silvaplana. Der Bezirksingenieur schrieb nach Chur: „Ich habe mich für Joos entschieden. Da er Postpferdehalter ist, wird er als Ruttner auch für die Post sein möglichstes machen, jedenfalls werden so die Reklamationen der Post auf ein Minimum reduziert, der Postpferdehalter Joos wird sich schwerlich über den Ruttner Joos beschweren!“

Das Öffnen der Bergpässe für das Rad war ein Kapitel für sich. Es erforderte sehr große Arbeit, bis die gewaltigen Schneemassen durchschnitten waren. Oft wenn der Schneebruch schon schön vorgeschritten war, verwischten neue Schneefälle die ausgeführten Arbeiten. Wenn Föhn und Sonne mithalfen, ging es schneller. Auch durch Einstreuen von Ruß und Asche suchte man

das „Apern“ zu beschleunigen, was aber durch neu eintretendes Schneewetter nutzlos wurde. So waren die Öffnungen auch gar vielen Zufälligkeiten unterworfen und die Öffnungstermine beim gleichen Paß sehr verschieden. 1900 erfolgte die Öffnung des Juliers am 5. Mai und des Albula am 13. Mai. Das zwanzigjährige Mittel war für den Julier der 25. April, für den Albula der 20. Mai.

Schwieriger war das Öffnen an der Grenze. Am Umbrail gingen die Ansichten von St. Maria und dem Munizipalrat von Bormio oft auseinander, ob man den Berg offenhalten wolle oder nicht. Und eine frühzeitige Öffnung der Oberalpstraße auf Bündner Seite hatte nur dann einen Wert, wenn dies auch seitens des Kantons Uri geschah.

Umständlich war der Wechsel von Wagen und Schlitten an der Grenze der Schlittbahn und das Umladen.

Im Winter wurde über die Bergpässe nicht überall die Richtung der Kunststraße eingehalten, einmal wegen der Lawinengefahr und dann aber hauptsächlich um abzukürzen.

7. Die letzte Albulapost

Am 30. Juni 1903 fuhren die Schynpostwagen schwarz beflaggt und die Postillione mit großem Trauerflor um den Hut zum letzten Male durch Thusis. Ein schönes Zusammentreffen war es, daß derjenige Postillion, der bei der Eröffnung der Schynstraße, am 15. Juni 1870, den ersten Postwagen von Thusis nach Tiefencastel führte, 1903 auch den letzten Postwagen durch den Schyn lenkte. Es war der Postillion Dönz.

Ein Mitreisender berichtet über die letzte Fahrt¹⁶: „Der alt ehrwürdigen Albulapost, die seit dreißig Jahren unter unendlichen Kämpfen und Gefahren konkurrenzlos, treu und gewissenhaft dem Verkehr gedient hat, wurde auf ihrem letzten Wege ein würdiger Abschied zuteil. Schwarz beflaggte Häuser, freundliches Tücherschwenken auf der ganzen Route und wehmütige Lebewohlrufe der auf allen Stationen zahlreich erschienenen Dorfbewohner zeigten deutlich, wie nahe allenthalben das Scheiden von dem lieb gewonnenen Verkehrsinstitut geht. Es war rührend, mitanzusehen, wie die Bevölkerung in ihrer schlichten aber biederen Art allerorts ihre Sympathie bekundete und wie manches Auge, sogar männ-

¹⁶ „Freier Rätier“ 1903, Nr. 153.

licher Kraftgestalten, beim Vorbeifahren der bekränzten Albulapostwagen mit Tränen sich füllte.

Ergreifend aber wirkte es, als in Bergün die Wagen von kundiger Frauenhand bekränzt, mit schönen Widmungen versehen, dieselben sowohl als auch die Pferde mit tiefschwarzem Flor behangen wurden, die Post, von Postpferdehalter Schmidt selbst geführt, langsam das Dorf passierte, voran die Bergüner Musik, welche die schweren Weisen eines Trauermarsches ertönen ließ. Als dann unter den gewaltigen Straßenviadukten von Naz vom hohen Bock das Posthorn in die Luft hinausschmetterte: „Behüt dich Gott, es wär so schön gewesen“, da verloren auch wir in unserem Coupé uns in stilles Trauern um die liebe Albulapost und die mit ihr dahinschwindende Romantik unserer Alpenstraßen, da vergaßen wir auf Momente, von welcher immenser Wichtigkeit derjenige Fortschritt für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes ist, der auf ehernen Bahnen daherbraust.

In Samaden wurde die ‚Letzte vom Albula‘ von einer großen Menschenmenge erwartet. Pfarrer Michel hielt ihr in packenden Worten die Grabrede, ihrer hochwichtigen materiellen und ideellen Verdienste gedenkend.“

Feldlager des Römischen Kaisers Constantius um 355 p. Chr. in den Campi Canini im Rheintal

Von G. B e n e r senior

Als am 27. November 1923 in der Historisch-antiquarischen Gesellschaft von Graubünden in einem Kurzreferat, mehr aus militärisch-taktischen und geographischen Gründen als gestützt auf schriftliche Belege, die Meinung vertreten wurde, das kaiserlich römische Feldlager von 355 in den Campi Canini sei näher bei Chur als bei Bellinzona zu suchen, verursachte dies bei den zünftigen Fachgelehrten wie seinerzeit bei den Examinatoren des „Candidatus Jopses ein allgemeines Schütteln des Kopses“. Das wurde vom Referenten, einem recht schwachen Lateiner, der zudem viel-