

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Band: - (2006)

Heft: 58

Rubrik: Aus Anlass "100 Jahre Postauto" : die Bergpoststrasse

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

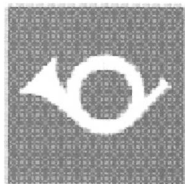
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.10.2024

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

Aus Anlass „100 Jahre Postauto“: Die Bergpoststrasse

(7. Dezember 2005, Neue Zürcher Zeitung)



*Nur auf diesen Postauto-Pfaden
ist das wechseltönige Dreiklang-
horn erlaubt
(Bild und Bearbeitung Franco
Bottini)*

Die Tonfolge gehört in der Schweiz zu den Bergen wie die Sirenen der Dampfschiffe zu den Seen: cis - e - a, entlehnt aus der Ouverture zu Gioachino Rossinis «Wilhelm Tell». Und nicht nur, weil sich Dü-da-do so schön auf Postauto reimt, ist jedermann sofort klar, wovon sie kündigt. Ob sich die gelben Wagen an die nächste Serpentine wagen oder vor der Kirche auf das Brautpaar warten: Immer wieder aufs Neue machen sie mit dem kurzen Ohrwurm auf sich aufmerksam. Auch wenn die drei Töne zum akustischen Synonym für schweizerische Postautos geworden sind: Strenggenommen, will heissen gemäss der Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge, dürfen Autobus-Kapitäne das «wechseltönige Dreiklanghorn» nur betätigen, wenn sie mit ihrem Fahrzeugen im Linienverkehr auf einer offiziell deklarierten Bergpoststrasse unterwegs sind.

Nachdem es zu Urzeiten der motorisierten eidgenössischen Alpenpost mehr als nur dreimal gekracht hatte, wurden Linienbussen 1922 auf schmalen Bergstrassen Privilegien gegenüber den übrigen Verkehrsteilnehmern eingeräumt. Erst kreuzten sie auf den Abschnitten, die mit einem gelben Posthorn in einer schwarzen Rondelle signalisiert wurden, aus Sicherheitsgründen in jedem Falle bergwärts - eine Regel, die bereits 1927 bei 23 von damals 39 Bergpoststrassen wieder aufgehoben wurde. Gänzlich fiel sie 1953. Zum einen waren die Strassen verbreitert worden, zum anderen war der Widerspruch dieser Regel zum generell geltenden Rechtsverkehr Quell von Konfusion. Immer wieder sollen Automobilisten die Hände verworfen haben.

1963 wurde die Signalisierung der Bergpoststrassen an die übrigen Hinweisschilder angepasst. Seither thront das Posthorn mitten in einem blauen Quadrat. Und bis heute macht es «Fahrzeugführer» gemäss Art. 38 Abs. 3 der eidgenössischen Verkehrsregelnverordnung darauf aufmerksam, dass sie «bei schwierigem Kreuzen und Überholen die Zeichen und Weisungen von Führern von Fahrzeugen im Linienverkehr beachten» müssen, bis eine analoge, um einen dicken roten Querstrich ergänzte Tafel Entwarnung gibt. Mit dem Dreiklanghorn lebt die Bergpoststrasse in einer symbiotischen Beziehung, seit die damaligen PTT dieses 1924 ihren Alpenwagen als spezielle Warnvorrichtung haben angedeihen lassen. Und je weniger die Chauffeure

von ihm Gebrauch machen, weil die Strassen auch im Gebirge immer weniger verwegen daherkommen, desto mehr betont die Post seinen Symbolgehalt.

Zurzeit versucht sie, das Horn rechtlich zu schützen, da es doch eine Exklusivität des schweizerischen Postautos und damit eine «unique advertising proposition» sei. Das stimmt so nicht ganz. Immerhin sind gemäss der letzten verfügbaren gesamtschweizerischen Übersicht im Kursbuch von 1993/94 Strecken von mindestens sieben weiteren Busunternehmen als Bergpoststrassen signalisiert; von Aegeri auf den Raten beispielsweise fahren und hornen die Zugerland Verkehrsbetriebe, und von Amden Vorderdorf hinauf ins Arvenbüel ist der dortige Autobusbetrieb unterwegs, falls nötig untermalt von cis, e und a.

Wie viele Bergpoststrassen es in der Schweiz heute noch gibt, weiss niemand. Seit 1992 liegt ihre Signalisierung in der Hand der Kantone, die sich aber kaum darum zu kümmern scheinen. Selbst in Graubünden, wo man sich das Schild mit dem Posthorn seiner Dichte wegen auch als Kantonswappen denken könnte, weiss die Polizei nur, dass es am Malojapass kürzlich abmontiert wurde, weil die Strasse jetzt durchgehend gut ausgebaut sei. Das Kursbuch von vor elf Jahren weist noch 119 Bergpoststrassen aus, vom Unterwallis bis ins Unterengadin. In Graubünden waren damals 46 Routen einschlägig markiert, im Wallis 39 und im Tessin 16; 16 Kantone kamen ohne Lizenz zum Dü-da-do aus.

Bemerkenswert ist, dass längst nicht überall, wo man eine Bergpoststrasse erwarten würde, auch eine solche signalisiert ist. Weder am Susten- noch am Jaunpass verfügen Linienbusse über das akustische Privileg. Auch als Marketinginstrument wird das Horn auf dem Verkehrsschild kaum eingesetzt. Lediglich die mit 28 Prozent Steigung steilste Bergpoststrasse, jene ins Kiental im Berner Oberland, wird von Schweiz Tourismus über seine Homepage in den gängigsten Sprachen der Touristen als regionale Besonderheit angepriesen. «Steilste postbustraject van Europa» heisst das auf Niederländisch. Bergpoststrasse lässt sich also nicht 1:1 in die Sprache jener übersetzen, die zu Hause das Land dem Meer abringen und nicht dem Gebirge. Was deutlich macht, dass nationale Errungenschaften und Wortschatz immer auch mit der Topographie zu tun haben.

Impressum
Copyright © Neue Zürcher
Zeitung AG

