

Zeitschrift: Gazette / Oldtimer Club Saurer

Band: - (2020)

Heft: 115

Artikel: Die Entstehung der Schweizerischen Alpenposten : mit Hilfe der AD-AE- und B-Typen von Saurer, der R- und F-Typen von FBW, sowie mit Martini und Arbenz

Autor: Hopf, Hans

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1037408>

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: 13.10.2024

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

Die Entstehung der Schweizerischen Alpenposten

Mit Hilfe der AD- AE- und B-Typen von SAURER, der R- und F-Typen von FBW, sowie mit MARTINI und ARBENZ

Text: Hans Hopf

18. März 1895: Die Geburtsstunde des Linienverkehrs in Deutschland mit einem motorgetriebenen 5PS starken BENZ Omnibus mit 8 Sitzplätzen zwischen Siegen – Netphen – Deuz.

Nebst den aufkommenden Eisenbahnen übernahmen noch die alt her gedienten Pferdeposten den aufkommenden Personen- und Güterverkehr. Der wachsende Reiseverkehr brachte diese jedoch an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit.

Mit ein paar Konzessionen wollte die Postverwaltung vorerst auch ein paar Informationen zu der Motorisierung sammeln. 1906 nahmen die drei ersten eigenen Postautos rund um Bern den ersten Streckenverkehr auf drei Linien auf. Infolge der hohen Betriebskosten und der Störungsanfälligkeit wurde jedoch eine Strecke bald wieder auf Pferdepост umgestellt. In den Jahren 1918–1920 konnte die Postverwaltung 100 Saurer- und Berna Lastwagen aus Armeebeständen übernehmen. Aus den Saurer wurden die legendären Cars Alpin und aus den Bernas wurden Omnibusse. Konstruktion und Aufbau der Karosserie erfolgte durch mehrere Schweizer Aufbauer: Chiattonne, Egli, Heimberger, Gangloff, Tüscher und auch die KTA wurde zum Karosierer. Mit der Betriebsaufnahme 1919 der Linie Nesslau – Wildhaus – Buchs, sogar mit Anhängerbetrieb, und der Strecke Reichenau – Flims – Wildhaus wagte man sich mit Saurer-Wagen erstmals an Bergstrecken und dann ebenfalls erstmals auch an einen richtigen Alpenpass.

1919: Brig – Simplon – Iselle: Die erste Schweizerische ALPENPOST

Warum gerade der Simplon? Vielleicht weil dieser Pass strategische Bedeutung hatte und bekannt war. Der Simplon genoss einen bestimmten Nimbus.

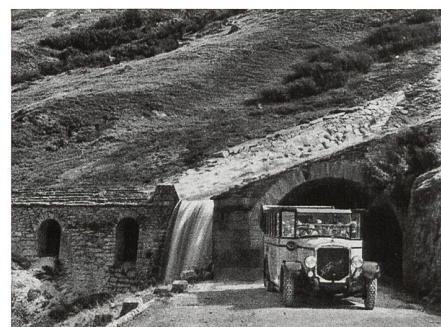
1. Der Vorteil dieser Strassenverbindung geht auf Napoleon I. zurück, der 1797 den Plan einer strategischen Strasse vom Genfersee über den Simplon nach Arosa fasste. In rekordverdächtiger Zeit wurden von seinen Truppen zwischen 1801 und 1805 rund 600 Brücken errichtet und 500 Tunnels aus dem Felsen gesprengt «pour faire passer les canons». Der ehemalige Saumpfad wurde zu einer Kunststrasse aus heutiger Sicht.

2. Am 23.9.1910 wagte der französisch-peruanische Luftfahrtpionier Geo Chavez im Rahmen eine Preisausschreibung mit seiner 50 PS starken Bleriot den ersten Alpenüberflug von Brig nach Mailand. Bei einer Zwischenlandung in Domodossola verunglückte der junge Pilot tödlich.

3. Zwischen 1898–1905 und 1912 – 1921 erfolgte der Durchstich des Mte. Leone mit den damals längsten Tunnelröhren mit bereits elektrischer Traktion. Der Simplon hatte damals also schon einen allseits bekannten Namen.

Erwähnen möchte ich hier noch zwei frühere motorisierte Ereignisse. 1903 fuhr ein englischer Autofahrer mit einem 14 PS starken Martini auf dem Geleise der Zahnradbahn auf den 2042m hohen

Rocher de Naye und 1905 erklomm ein Dufour-Ballabey-Lastwagen mit einem 16 PS Motor den Grossen St. Bernhard mit Domherren, dem Polizeikommandanten und MGR. Bourgeois und einem Staatsrat als Passagiere. Das aufkommende sogenannte Automobil zeigte zu was es fähig war.



Wasser- und Lawinen Galerie bei Kaltwasser (1973 m) Phot. Spreng



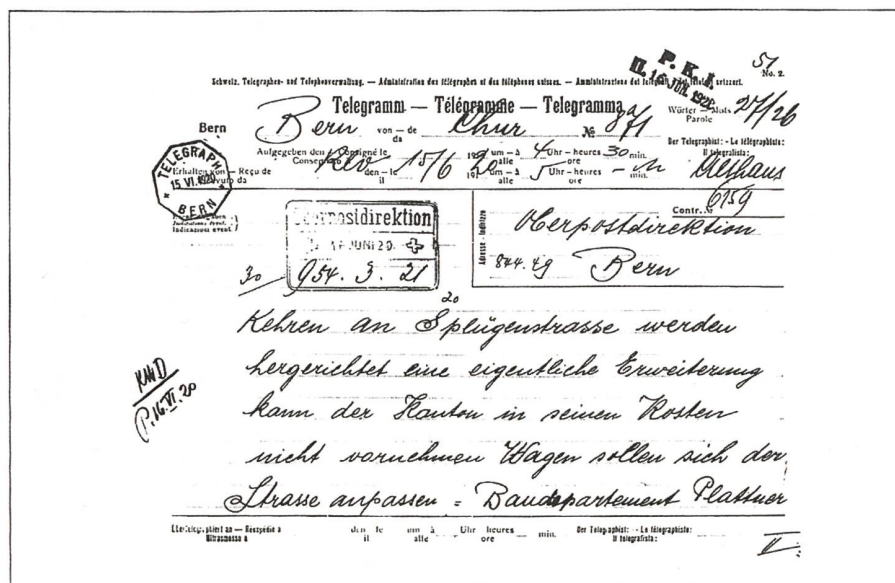
Postkarte

Und im anderen Bergkanton Graubünden?

Obwohl in der Schweiz bereits eine stattliche Anzahl von Motorfahrzeugen immatrikuliert waren, war der motorisierte Verkehr vielen Einwohnern und Pferdehaltern in der Schweiz – und speziell in Graubünden – ein grosses Ärgernis. Dieser schürte ein grosses Misstrauen, Belästigungen und Ängste. Aufgrund der vielen eingegangenen Reklamationen erliess der Kleine Rat im August 1900 ein allgemeines Fahrverbot für Automobile im Kanton. Die Presse, auch ausländische Stimmen, sorgten für genügend Spott. Während des Krieges 1914–1918 wurde dieses Treiben dem Generalstab zu bunt und der Kanton musste klein begeben und veranlassen, dass die Strassen in Graubünden für Militärfahrzeuge geöffnet und befahrbar werden. Auch die Eidg. Postverwaltung wurde ermächtigt, ihre Postautomobile einzusetzen. Problematisch blieben noch die Alpenpässe. Nach 10 Volksabstimmungen kam das veraltete Gesetz 1925 mit einem knappen Volksentscheid zu Fall!!! Das Automobil hatte damit, zur Freude des aufkommenden Tourismus, freie Fahrt auch im Kanton Graubünden. War aber, wie man lesen konnte, immer noch Schikanen ausgesetzt.

Im Rheinwald kam plötzlich Bewegung auf. Im Val San Giacomo bestand damals schon eine Società Automobili mit einer Linie Chiavenna – Monte Spluga. Kaum zu glauben, auf dieser steilen Bergstrecke! Diese trat 1920 mit einem Gesuch an die Kreispostdirektion Chur, um im Sommer die Linie über den Pass nach Splügen zu erweitern, mit Pferdepost oder Automobilen. Zu diesem Zweck müssten jedoch die Kehren an der Splügenstrasse ausgebaut werden. Die Antwort auf die Anfrage der Oberpostdirektion an das Kantonale Baudepartement Chur kam postwendend per Telegramm. Und später noch schriftlich:

«...die Wagen sollen sich der Strasse anpassen...»



Das Telegramm des Kantonalen Baudepartements

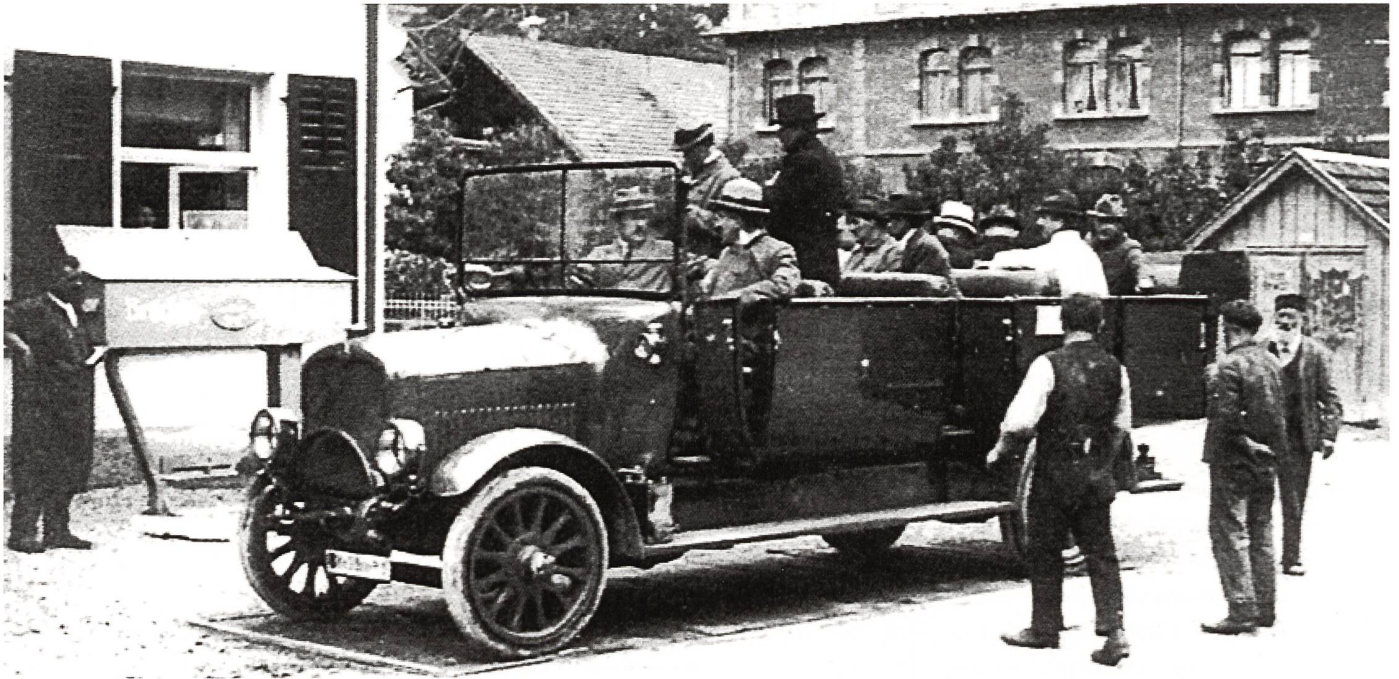
Der Appetit kommt normalerweise beim Essen. Das Rheinwald sollte nicht nur mit Monte Spluga nach Italien verbunden werden, sondern sollte auch mit Thusis an der bereits bestehenden Bahnlinie der RhB verbunden werden. So fand 1920 mit einem SAURER 2AD mit geladenen Gästen eine Kollaudationsfahrt Thusis – Splügen – Hinterrhein statt. Mit der nun aufgenommenen Kurslinie verkürzte sich die Reisezeit gegenüber der Pferdepost um 2 Stunden.

Ein weiteres Postulat kam nun aus dem Misox. Die 1907 entstandenen Ferrovia Bellinzona – Mesocco überlegte eine Linienverlängerung von Mesocco nach Splügen – Thusis. Damit wäre eine dritte Alpentransversale zum Gotthard und Simplon entstanden. Ohne Zahnrad oder Tunnel hätte sich der San Bernardino jedoch nicht bezwingen lassen. Das Projekt wurde schubladisiert und vergessen.

Bei der Oberpostdirektion Bern machte man sich ebenfalls schon Gedanken für eine San Bernardino-Alpenpostlinie. Die Kreisdirektion Chur hatte jedoch Bedenken. Ohne gefährliches Reversieren und

Rückwärtsfahren wären viele der 140 Kehren am San Bernardino nicht zu befahren. Hier trat nun die Firma SAURER diesen Bedenken entgegen und schuf mit dem neu entwickelten 2AD ein Fahrzeug mit verbessertem Radeinschlag und stärkeren Bremsen, mit dem auch ein 11/2 T-Anhänger mitgezogen werden konnte und mit dem alle Kurven in einem Zug genommen werden konnten. Dazu schrieb Felici Maissen in seinem höchst interessanten und maliziösen Buch «Der Kampf ums Automobil in Graubünden 1900–1925» auf Seite 128 folgendes:

«...Es war im Juli 1921. Anfangs Juli dieses Jahres sollte die San-Bernardino-Route Splügen – Mesocco erstmals mit dem Postauto befahren werden. Die Strasse über den Berg war damals für die neuen Car Alpains noch ungenügend ausgebaut. Die Firma Saurer, mit Direktor Häuptle und seinen Mitarbeitern an der Spitze, waren daran, einige der 2 Spitzkehren so auszubauen, dass der neu erstellte Alpenwagen die Kurven in einem Mal durchfahren konnte. Der Zeuge dieser Begebenheit war vom damaligen Postkursinspektorat der Oberpostdirektion



Abnahme des Saurer AD-Alpenwagens im Juni 1921 durch die Postverwaltung: Ermittlung des Gesamtgewichts

unter der technischen Leitung von Ingenieur Hohl, als Sommer-Garagenchef für den San Bernardino bestimmt worden. Während man eine ganze Woche lang in den engen Kehren Steinplatten legte, um besser ausholen zu können, schaute uns von der Talstrasse her ein stämmiger Einheimischer aufmerksam zu. Er war früher als Postillon über den Berg gefahren und bekundete natürlich ein besonderes Interesse an diesem Geschehen. Als es soweit war, dass man die Kehren in einem Male nehmen konnte, ohne rückwärts fahren zu müssen, versuchte es als erster der damalige Werkmeister Brunner als gewiegter Fahrer und Fachmann der Firma Saurer. Zu dieser Probefahrt lud man den ortskundigen Postillon ein, der das emsige Treiben am samtgrünen Berghang Tag für Tag mit Sperberaugen verfolgt hatte. Schon hatte das Postauto einige enge Kehren überwunden, als bei unserem einheimischen Fahrgast vor Angst und Schrecken ein Gewitter in die Hosen hereinbrach. Auf der Passhöhe luden wir den schwer Befrachteten aus, damit er sich von der denkwürdigen Bergfahrt erholen könne. Als wir von San Bernardino-Dorf auf die Passhöhe zurückfuhren, stand unser ehemaliger Postillon, vergnügt eine Brissago rauchend, in strammer Haltung

vor dem Hospiz. Bei einem halben Liter Veltliner hatten sich die ausgestandenen Ängste in einen Triumph verwandelt und unbeschwert ging die Probefahrt weiter nach Hinterrhein hinunter. Dieses Vorkommnis ist allen Teilnehmern in lebhaftester Erinnerung geblieben. Einst und jetzt. Damals hatte das Postauto noch Vollgummibereifung und Karbidbeleuchtung. Heute, im Zeitalter der Technik, fährt man mit modernsten Postautos in 3 ¼ Stunden ohne Ungemach von Chur nach Bellinzona durch den Berg.»

Der Post ist mit diesen beiden Linien der Start ins Zeitalter der renommierten Alpenpost geglückt. Jahr für Jahr folgten nun 1921 bis 1927 weitere Alpenpässe:

Grimsel, Furka, Oberalp, Col des Mosses, Maloja, Ofenpass, Klausen, Gotthard, Grosser St. Bernhard, Pillon, Lukmanier, Umbrail, Stelvio, 1946 Flüela und der Susten.

Zu dieser Zeit erfolgte der Einsatz von luftbereiften Fahrzeugen, des Signals Postautos kreuzen bergseits (was vielen Automobilisten das Herz in die Hosen fallen liess), sowie das bis heute nicht mehr wegzudenkende 3-Klanghorn mit den Tönen cis – e – a aus der Ouvertüre zu Wilhelm Tell von Rossini. Weltweit machte die PTT Reklame für ihre Alpenpostlinien mit Plakaten von renommierten Schweizer Künstlern. Dies sogar in Esperanto!



Probefahrt mit Saurer AD-Alpenwagen über den San Bernadino

Willy Bischoff, gew. Inspektor beim Automobildienst PTT, den ich noch sehr gut kannte und geschätzt hatte, schrieb in einem ausführlichen Bericht in einer PTT-Zeitschrift unter anderem folgendes: «1932 bestand der Fahrzeugbestand der PTT aus 236 Einheiten:

- 9 Leihwagen der Armee von den ehemaligen 100 umgebauten Lastwagen
- 31 Martini JLN für kleine Seitentäler im Wallis und Graubünden
- 43 FBW seit 1922 Typen F, 6-Rad, AN, AF-AN
- 10 Berna als Omnibusse Typen E3, E4, 4BPO
- 143 Saurer Typen 2AD, 2BH, 2AE, 3AN, 3BL»

Im Alpenpostbetrieb wurden im Jahre 1927 zwischen Juni und September auf 695000 Wagenkilometer (dürfte etwas zu hoch gegriffen sein) 44 technische Betriebsstörungen verzeichnet, die innert einer halben Stunde behoben werden konnten.

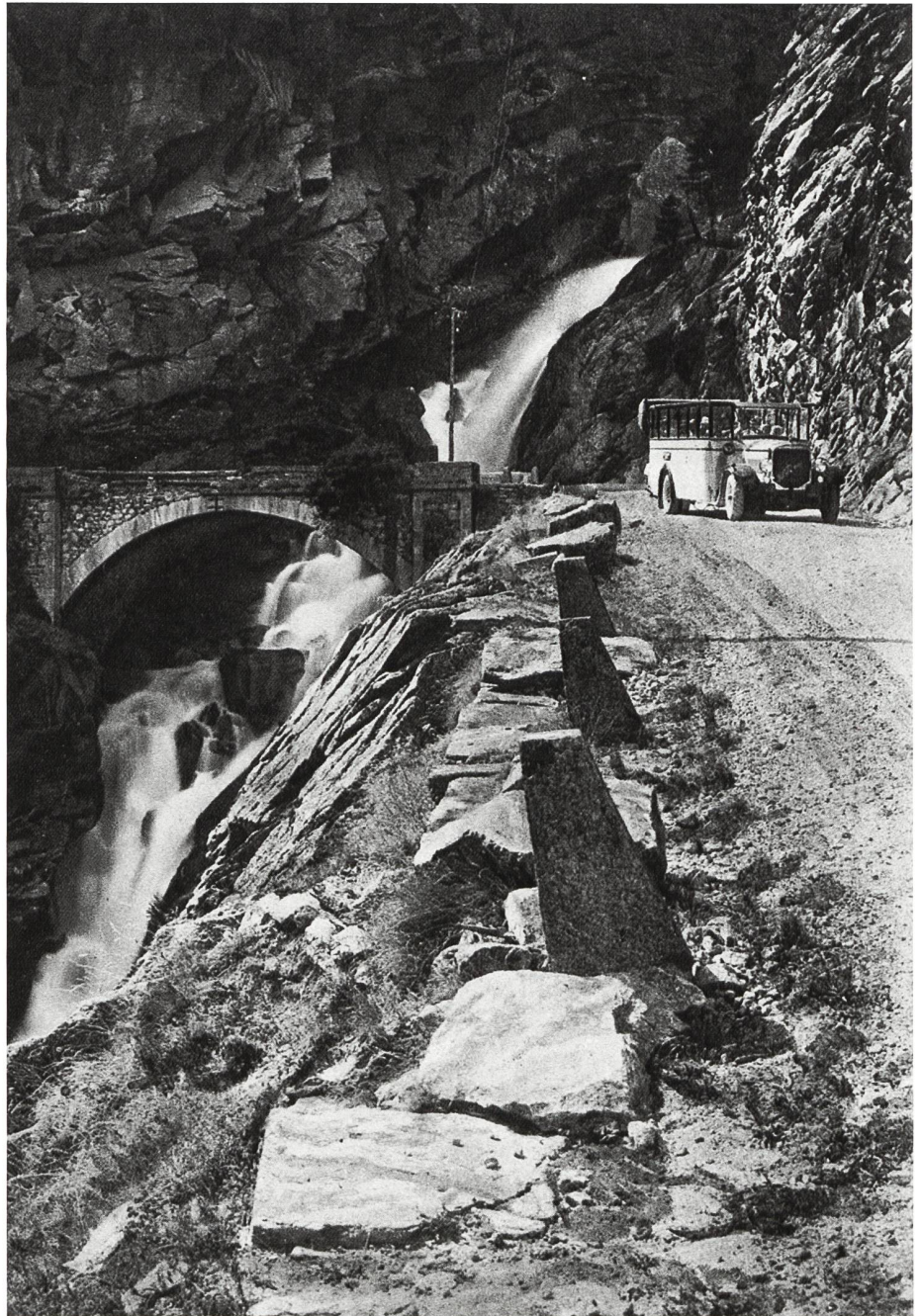
Seit 1933 konnten auch Erfahrungen mit den ersten Dieseln gesammelt werden:

- 100 PS-6-Zylinder Benzinmotor: 55 l/100 km
- 100 PS-6-Zylinder Diesel mit Vorkammer: 32 l/100km
- 100 PS-6-Zylinder Diesel mit Direkteinspritzung 28 l/100 km»

Mit der Einführung der C-Typen Mitte der 30er Jahre begannen die legendären Schnauzen-Wagen 4C, L4C und wie sie alle hiessen, die Alpen zu erobern. Zuerst noch mit Scheren- oder faltverdeck, später mit Dachverglasung und künstlicher Be- und Entlüftung.

In Vergessenheit geraten sind somit jene immer wieder abgebildeten spektakulären Alpenfahrten «oben ohne» mit dem Chauffeur und Reiseleiter in Persona mit seiner steifen Postmütze, dem Staubmantel, kräftigen Oberarmen und genagelten Schuhen für Kupplung und Bremse.

In den 50er Jahren übernahm eine neue Fahrzeuggeneration die Alpenfahrten, die FBW C40U mit den Haifischschnauzen und meine 3DUX mit den Hübli und Dächlikappen.



Frassinone-Wasserfall (1408 m) am Ausgang der 222 m langen Galerie von Gonto.
Phot. Spreng

Quellen:

Joos Gartmann: «Das Postauto in Graubünden»,
Gerhard Rentsch: «80 Jahre Postauto»,
Willy Bischoff: «PTT Zeitschrift»,
Felici Maissen: «Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900–1925»