

# St. Gallen zur Zeit der Pferdepost

Autor(en): **Thommen, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Gallus-Stadt : Jahrbuch der Stadt St. Gallen**

Band (Jahr): - **(1978)**

PDF erstellt am: **13.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-948637>

## **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.

## St.Gallen zur Zeit der Pferdepost

Die Pferde-Passagierpost nach und um St.Gallen nahm etwa ab 1780 ihren Aufschwung, erreichte nach Errichtung der eidgenössischen Post ab 1849 bis etwa um 1900 ihren Höhepunkt und fand kurz nach 1910 ihr Ende. Immerhin blieb die Pferde-Güterpost noch längere Zeit bestehen, in der eigentlichen Stadtvertragung noch bis ungefähr 1955, als mit dem Paketpostpferd Köbi das letzte Postpferd in St.Gallen ausgemustert wurde und unter Anteilnahme der gesamten Bevölkerung seine alten Tage im jurassischen Pferdeheim Le Roselet beschliessen konnte. Die Pferdepost erfüllte damit über rund 180 Jahre ihre Aufgaben, davon die Pferde-Passagierpost, über die anschliessend nur noch die Rede sein soll, während etwas über hundert Jahren.

### *Früher Strassenverkehr und frühe Postverbindungen*

Blicken wir in die St.Galler Post- und Verkehrsgeschichte kurz zurück! Ab 1770 – im Gefolge einer ausgeprägten Missernte und einer folgenden Hungersnot, die im wesentlichen auf ungenügende Verkehrsverbindungen zurückzuführen war – wurden die Strassen nach St.Gallen grundsätzlich neu konzipiert und erstellt, was das Verdienst des Fürstabtes Beda war. 1774 wurde mit dem Bau eines grossen Strassenzuges von Rorschach (das Kornhaus war St.Galler Verteilstelle für den ober-schwäbischen Viktualien-/Lebensmittel-Markt) über St.Gallen nach Wil, also auf fürstäbtischem Boden, begonnen. Die Stadt St.Gallen bot zunächst eigenartigerweise keine Hand zum Strassenausbau. Schon im Jahre 1778 soll der Abt eine Reise nach Wil erstmals nicht zu Pferd oder in der Litière (Sänfte), sondern in einer sechsspännigen Kutsche gemacht haben, was offenbar damals eine ebensolche Verkehrsattraktion wie später die Postkutsche, das erste Automobil oder das erste Flugzeug bedeutete.



Später, das heisst 1783, wurden ähnliche grosse Strassenzüge nach Herisau, nach Speicher und nach Teufen (etwa 1790) erbaut. Die Strasse nach Arbon und dem Oberthurgau führte über Heiligkreuz und nördlich der heutigen Bruggwaldstrasse dem Wald entlang und dürfte auch etwa 1790 auf die damaligen Ausmasse – nach der Strassenordnung von 1769 war für die oberste Strassenklasse eine Mindestbreite von 7 bis 8 Fuss, das heisst also von 2,1 bis 2,4 m, vorgesehen – ausgebaut worden sein. Erneuert wurde sodann nach der Jahrhundertwende (1806) die Strasse St.Gallen–Konstanz.

#### *Die St.Galler Postkurse um 1850*

Aus dem Jahre 1850 – ab 1. Januar 1849 ging das Postwesen von den Kantonen offiziell an die Eidgenossenschaft über und leitete damit einen letzten, aber bedeutsamen Aufschwung der Pferdepost ein – ist ein erstes gedrucktes «Verzeichnis der schweizerischen Postkurse und ihrer Verbindungen» bekannt, das vom eidgenössischen Postsekretär J. Freydidig herausgegeben wurde.

Wie aus dieser Publikation gefolgert werden kann, war das kurz zuvor neugeschaffene Postdepartement unter dem St.Galler Bundesrat Naeff aktiv daran, die schweizerische Pferdepost zu reglementieren und auszubauen. Es war die Zeit, als die kantonalen und übrigen Binnenzölle abgeschafft wurden. Der Verkehr reichte nun über die einzelnen Kleinregionen hinaus und erschloss sich zunächst eidgenössische, bald aber internationale Dimensionen. Von historischem Interesse ist, dass die Pferdepost in einer Zeit national geregelt wurde und zugleich einen starken Ausbau erfuhr, als bereits die ersten Eisenbahnen in der Schweiz zu fahren begannen (1847).

Im Verzeichnis der schweizerischen Postkurse von 1850 waren folgende Postkurse von und nach St.Gallen aufgeführt:

- Weinfeldten–St.Gallen (über Gossau) als sogenannter Lokalkurs
- St.Gallen–Zürich (über Aadorf) als Tag-Eilwagenkurs
- St.Gallen–Konstanz (über Romanshorn)
- St.Gallen–Feldkirch (über Trogen–Altstätten)
- St.Gallen–Rorschach als Lokalkurs



- St.Gallen–Appenzell (über Teufen–Gais)
- St.Gallen–Heiden

und jeweils in umgekehrter Richtung.

Sämtliche dieser Kurse wurden damals täglich nur einmal in jeder Richtung geführt. Die längste Verbindung war jene nach Zürich, die mit  $17\frac{3}{8}$  Stunden (Fussmarsch) angegeben wurde und mit dem Tag-Eilwagen 8 Stunden und 5 Minuten dauerte, worin 20 Minuten ausdrücklich als Aufenthalt an Stationen, davon je 5 Minuten in Flawyl und Wyl und 10 Minuten in Winterthur, inbegriffen waren.

Die Reisezeit von Weinfeldern nach St.Gallen betrug 1850 mit der Pferdepost 4 Stunden, unter Einschluss von 5 Minuten Aufenthalt in Gossau, wo die Pferde gewechselt wurden. Nach Konstanz benötigte man ebenfalls 4 Stunden, nach Feldkirch  $5\frac{1}{2}$  Stunden – in umgekehrter Richtung ging es 10 Minuten schneller. Über die wenigen 12 Strassenkilometer von St.Gallen nach Rorschach nannte das Kursbuch offiziell 1 Stunde Reisezeit, bergauf zurück nach St.Gallen aber 1 Stunde und 40 Minuten. In Rorschach bestand Anschluss mit den Dampfbooten nach Romanshorn, Konstanz, Lindau und Friedrichshafen.  $2\frac{1}{2}$  Stunden brauchte die Pferdepost von Appenzell nach St.Gallen (18 km Wegstrecke), in umgekehrter Richtung wegen der Höhenunterschiede über Teufen und Gais jedoch 3 Stunden. Von St.Gallen nach Heiden war die Postkutsche  $2\frac{1}{2}$  Stunden unterwegs, in umgekehrter Richtung nur 2 Stunden.

#### *Fahrtarife von damals*

Die Fahrposttarife muten heute bescheiden an. Doch ist die grössere Kaufkraft des Frankens zur damaligen Zeit zu berücksichtigen. Der heutige Franken dürfte höchstens noch einen Fünftel des damaligen Geldwertes besitzen. So kostete von St.Gallen nach Zürich im Jahre 1850 mit der Pferdepost «im Interieur» die einfache Fahrt genau 7 Franken. Pro Stunde effektiver Fahrt mussten rund 95 Rappen ausgelegt werden. Für 1 Franken wurde man in der Postkutsche mehr als 10 Kilometer weit transportiert. Für die Rückfahrt gab es, im Gegensatz zu den heute geltenden Bahntarifen, keine Ermässigung.



Hier seien noch die Fahrposttarife – immer für die Fahrt im räumlich ziemlich beschränkten «Interieur» der Postkutsche – für einige der wichtigsten Destinationen ab St.Gallen aufgeführt; die Taxen für die Fahrt vorn beim Kutscher oder auf dem luftigen Rücksitz waren niedriger:

nach Konstanz	Fr. 3.70 (8 <sup>2</sup> / <sub>8</sub> Wegstunden)
nach Feldkirch	Fr. 3.95 (8 <sup>6</sup> / <sub>8</sub> Stunden)
nach Weinfelden	Fr. 2.30 (7 <sup>5</sup> / <sub>8</sub> Stunden)
nach Rorschach	Fr. 1.05 (2 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> Stunden)
nach Appenzell	Fr. 1.90 (4 <sup>2</sup> / <sub>8</sub> Stunden)
nach Heiden	Fr. 1.40 (3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub> Stunden)
nach Gossau	(2 <sup>3</sup> / <sub>8</sub> Stunden)
– im Eilwagen	Fr. 1.–
– im Lokalkurs	Fr. –.70

#### *Ablösung durch die Eisenbahn*

Sechs Jahre nach der Publikation eines ersten Verzeichnisses der schweizerischen Pferdeposten und sieben Jahre nach Übernahme des Postwesens durch die Eidgenossenschaft dampften die ersten Züge fast überall entlang der bisherigen Postlinien. Dies war das Ende der grossen Eilpostverbindungen zwischen dem Osten und dem Westen unseres Landes, die kurz zuvor auf drei Tageskurse vermehrt worden waren.

Überall dort, wo noch keine Bahn eine raschere und wohl auch bequemere Verbindung herstellte, blieb die Pferdepost vorläufig noch erhalten. Bis September 1910 funktionierte u. a. die Pferdepost von St.Gallen nach Amriswil, und bis 1902 gab es auch eine Pferdepost über Heiligkreuz–Kronbühl nach Bernhardzell–Waldkirch usw., die dann durch einen fahrplanmässigen Automobilkurs ersetzt worden ist. Ein anachronistisches Detail: die Pferdepost verkehrte auf der Jakobstrasse und Langgasse in St.Gallen selbst dann noch, als ab 20. Mai 1897 das erste Tram elektrisch vom Marktplatz durch die Goliathgasse hinab ins Heiligkreuz rumpelte. Aus dieser Zeit stammen übrigens auch die verschiedenen «Posten» im St.Galler Langgass- und Heiligkreuzquartier; mancherorts sind pausbackene Postillons und geschwungene Posthörner, in Stein gehauen, noch heute als Zierde an Hausfassaden zu erblicken.







Anlässlich des St.Galler Kutschenfestes am 11. Juli 1977 wurde die kürzlich renovierte, dem Historischen Museum gehörende Postkutsche durch die Stadt gefahren. Diese war von 1880–1918 auf der Strecke Ebnat–Buchs und am Ricken im Einsatz. (Foto Max Reinhard)



779/16



779/16

# Posten des Kantons St. Gallen.

Reisechein N<sup>o</sup> 2 von hier.

Es hat Jean Albrecht von Bregenzeller bezahlt

für einen Platz von hier nach Ragaz

an Personentaxe l. 5 kr. 10

an Uebergewicht für U

l. kr.

Der Eilwagen fährt ab den 23. Febr. 1842  
um 8 1/2 Uhr

Expedition fahrender Posten in **ST. GALLEN**  
Kühnle

Ein Billett aus dem Jahre 1842 für die Fahrt mit Eilwagen von St.Gallen nach Ragaz

Folgende Doppelseite: Die zwanzig Postkutschentypen, die zur Zeit des Ersten Weltkrieges in unserm Land im Einsatz standen



# Tafel I.

Die verschiedenen Gattungen der zur Zeit des Kriegsausbrauchs im Besitz und Betrieb der schweizerischen Postverwaltung befindlichen bespannten Fuhrwerke.

Grösse 1 : 75.

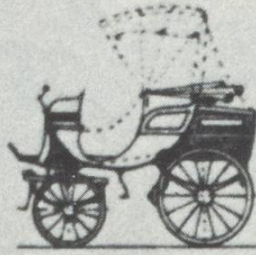
Abb. 1.



Zweiplätziger Bernerwagen.

Char bernois à 2 places.

Abb. 2.



Zweiplätziger Bernerwagen,  
neue Bauart.

Char bernois à 2 places, nouveau mod.

Abb. 3.



Zweiplätziger Bergwagen.

Char de montagne à 2 places.

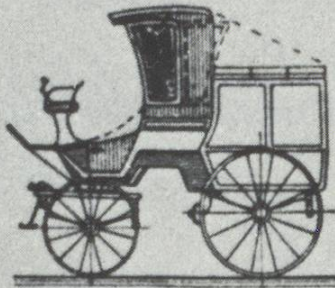
Abb. 4.



Zweiplätziger Cabrioletwagen  
mit grossem Koffer.

Cabriolet à 2 places avec grand coffre.

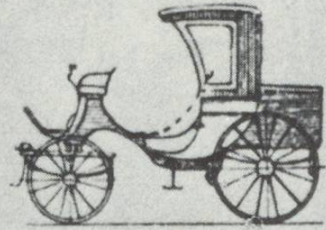
Abb. 5.



Zweiplätziges Palet-Cabriolet.

Fourgon-cabriolet à 2 places.

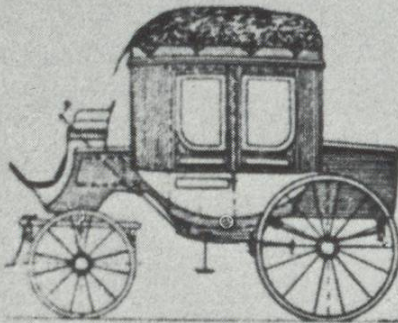
Abb. 6.



Zweiplätziger Cabrioletwagen

Cabriolet à 2 places.

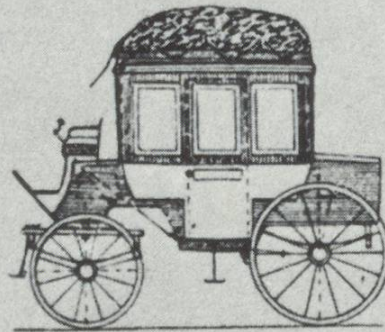
Abb. 7.



Vierplätzige Berlin, runde Form

Berline-à 4 places, forme ronde.

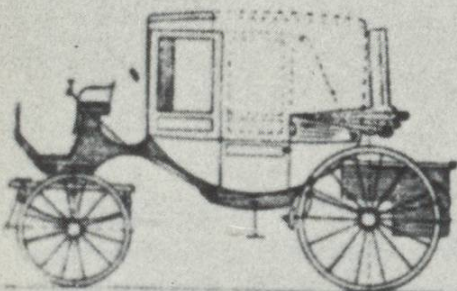
Abb. 8.



Vierplätzige Berlin, edige Form.

Berline-à 4 places, forme carrée.

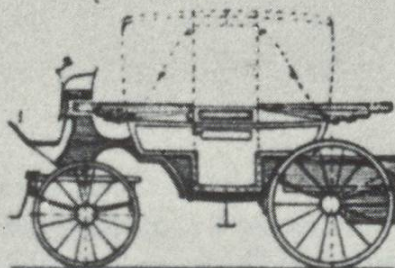
Abb. 9.



Vierplätzige Caleche.

Caleche à 4 places.

Abb. 10.



Vierplätziger Landauer.

Landau à 4 places.

Abb. 11.



Vierplätziger Omnibus.

Omnibus à 4 places.

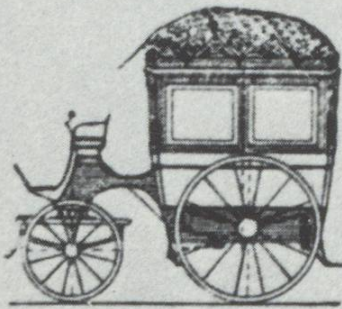


# Tableau I.

Les différents types de voitures postales suisses à traction animale, en service au début de la guerre mondiale.

Echelle 1 : 75.

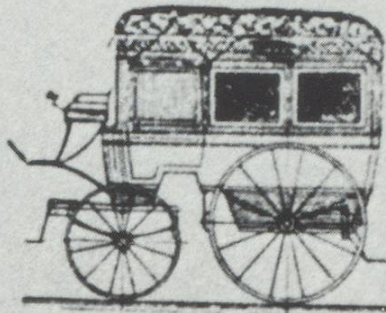
№ 56. 12.



Sechsplätiger Omnibus.

Omnibus à 6 places.

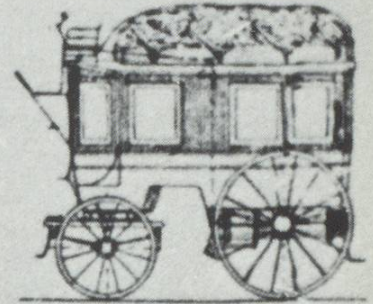
№ 56. 13



Sechsplätiger Omnibus mit Packabteil vorn.

Omnibus à 6 places avec compartiment à bagages sur le devant.

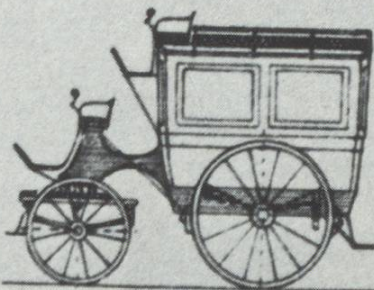
№ 56. 14.



Ziebenplätiger Kapeeromnibus

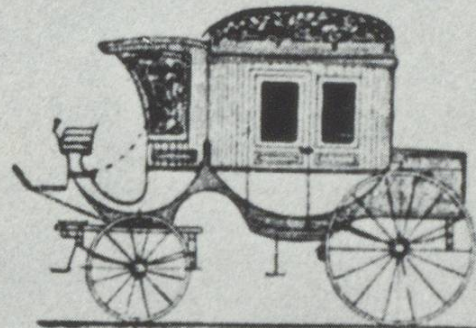
Omnibus à coupé à 7 places.

№ 56. 15.



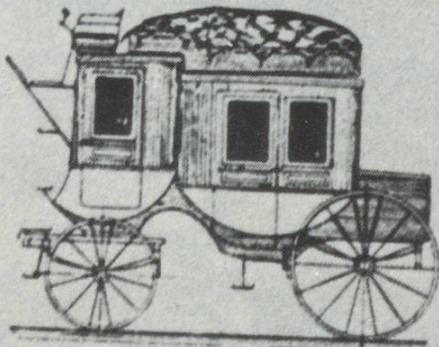
Wagt: bis zwölfpätiger Omnibus.  
Omnibus à 8-12 places.

№ 56. 16.



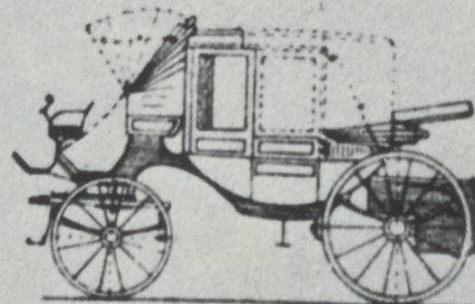
Sechsplätige Kabriolett-Berline.  
Calèche-cabriolet à 6 places.

№ 56. 17



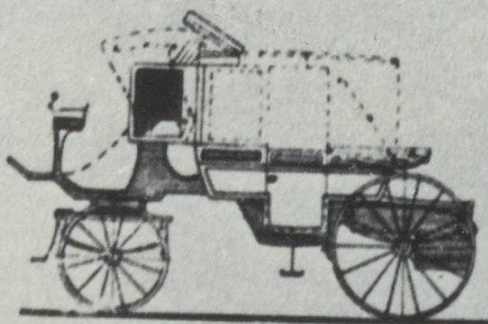
Sechsplätige Kapeer-Berline.  
Berline-coupé à 6 places.

№ 56. 18.



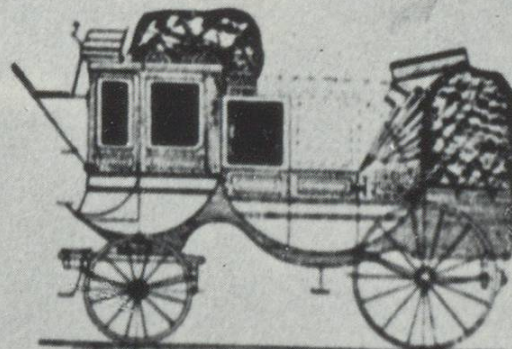
Sechsplätige Kabriolett-Kaleche.  
Calèche-cabriolet à 6 places.

№ 56. 19



Sechsplätiges Landulet.  
Landulet à 6 places.

№ 56. 20.



Sechsplätige Kapeer-Kaleche.  
Coupé-calèche à 6 places.







Die Symbiose zwischen Pferdepост und Dampfbahn – obwohl im technisch-wirtschaftlichen Sinn Konkurrenten – war oft einzigartig. 1853 beschloss die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn den Baubeginn; im gleichen Jahr, im Dezember, erreichte die Bahn über Wil-Flawil das Untertoggenburg. Von der vorübergehenden Bahnendstation Flawil besorgte ein Extra-Pferdepостwagen die Weiterfahrt der Passagiere und die Beförderung von Postsachen nach St.Gallen, ebenso in umgekehrter Richtung. 1856 hatte sich die Bahn bis nach St.Gallen vorgearbeitet; doch dauerte es noch ein weiteres halbes Jahr, bis die Bahn nach Rorschach dampfen konnte. In dieser Zeit besorgte die treue Pferdepост den rasch ansteigenden Verkehr zwischen St.Gallen und Rorschach, von dort vorläufig auch weiter ins Rheintal und nach Bregenz.

Die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahn führte in westlicher Richtung nur bis Winterthur. Dort hatte man in einen Zug der damals viel bedeutenderen Nordostbahn – von Romanshorn her – umzusteigen. 1856 führte indessen diese Bahn nicht bis nach Zürich hinein, sondern nur bis nach Oerlikon, von wo man wiederum eine Postkutsche nach Zürich zu besteigen hatte. In Zürich war dann wieder über die «Spanisch-Brötli-Bahn» die Bahnverbindung mit Baden gesichert. Damals benötigte man von St.Gallen nach Zürich und in umgekehrter Richtung noch immer 4<sup>1/2</sup> Stunden, halb so lang wie im hohen Postkutschenzeitalter.

#### *Ausklang der Pferdepостen*

Um die Jahrhundertwende 1900 wurden die Passagierpferdepостen allmählich durch die Automobilposten abgelöst, die zwischen 1910 und 1920 so richtig aufkamen. Die letzte grosse Postkutsche von Nesslau über Wildhaus nach Buchs fuhr im Frühling 1918, also im letzten Jahr des Ersten Weltkrieges. Schon im Jahre 1906 aber war in der Schweiz die erste Postautolinie eröffnet worden, und zwar zwischen Bern und Dettligen. In der Ostschweiz setzten sich die Postautos einige wenige

Links: Achtplätzige Postkutsche unterwegs im Toggenburg auf der Strecke Ebnat-Buchs. Die letzte Postkutsche fuhr hier bis 1918. Sie steht heute im PTT-Museum in Bern



Jahre später ebenfalls durch. Erstaunlicherweise erhielt aber die st.gallische Gemeinde Goldingen noch am 1. Juli 1899 ihre erste Fahrpostverbindung mit dem Zürcher-Oberländer Ort Wald. Im gleichen Jahr erhielt ein Konsortium vom Kanton St.Gallen die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse durch eine zu erbauende elektrische Strassenbahn von Trogen und Speicher nach St.Gallen, womit im Appenzeller Mittelland die letzten Tage der Pferdepост anbrachen. Im Jahre 1951 verschwand übrigens die letzte Postkutsche in der Schweiz, die damals zur Winterszeit noch über den Simplonpass verkehrte.

Wo früher vor der St.Galler Post – ihr zweitletztes Gebäude war 1861 neu bezogen worden – unruhiges Pferdegetrappel geherrscht hatte, warfen später die immer schmuckeren gelben Postautomobile ihre schweren Motoren an und ratterten mit ihrem charakteristischen Dreiklanghorn durch die st.gallischen, appenzellischen und thurgauischen Lande. Manche Postkutschen wurden von pietätvollen Sammlern vor der Verschrottung und dem Verfall bewahrt, kamen in Museen und wurden dort bis heute als hehre Schaustücke einer verflossenen Epoche des ausgreifenden Verkehrs aufbewahrt, einer Zeitspanne, auf die wir heute noch stolz sind.

*Andreas Thommen*

#### *Literatur*

*Gottlieb Felder:* Die Stadt St.Gallen und ihre Umgebung, Fehr'sche Buchhandlung, St.Gallen 1916.

*Ernst Leisi:* Geschichte von Amriswil und Umgebung, Huber, Frauenfeld 1957.

*August Rölli:* Die sanktgallische Post bis zur Französischen Revolution, Gallus-Stadt 1953, Verlag Zollikofer, St.Gallen.

*Theodor Seeger:* Das grosse Ereignis im Jahre 1856, Gallus-Stadt 1951, Verlag Zollikofer, St.Gallen.

*J. Freydig:* Verzeichnis der schweizerischen Postkurse und ihrer Verbindungen, Stämpflische Buchdruckerei, Bern, 1850.

Eidgenössische Postkurskarte 1850.

Bilder: Archiv Schweizerisches PTT-Museum, Bern.