Zeitschrift: Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg

Band: 8 (1981)

Artikel: Läuferboten, Postillone und kühne Bahnprojekte : aus der Postgeschichte des Toggenburgs

Autor: Schweizer, Edwin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-883736

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

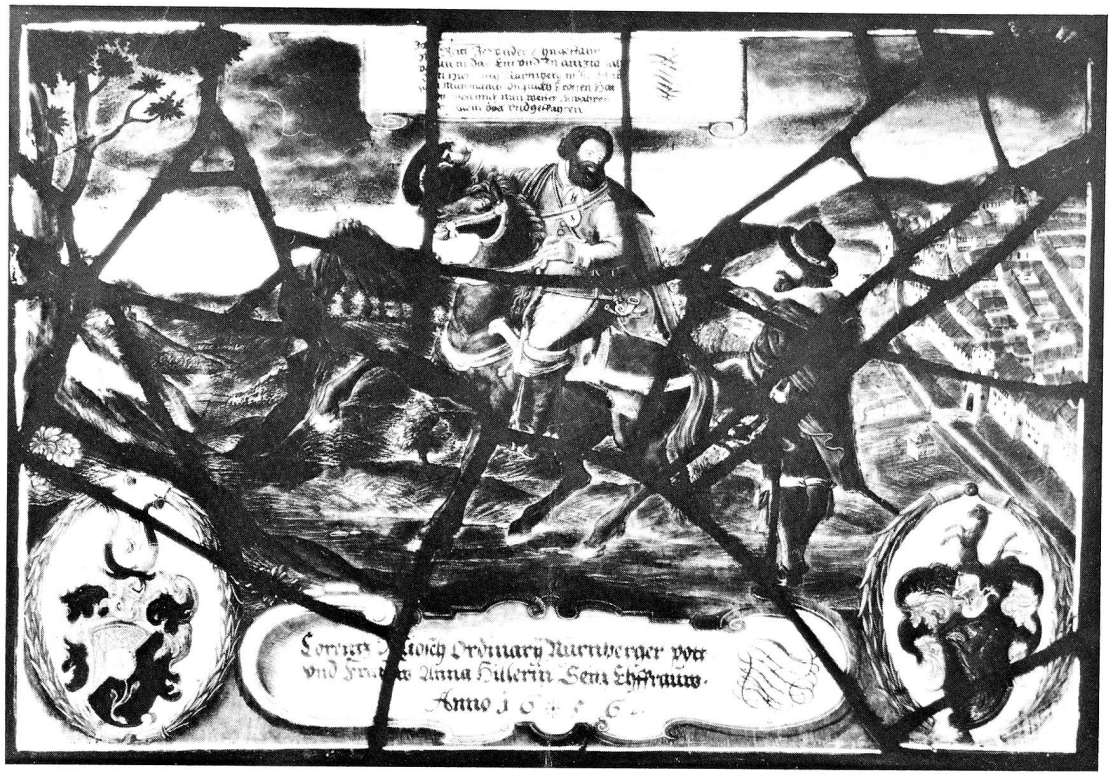
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

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



Figurenscheibe von Lorenz Ruosch, Nürnberger Bote der Stadt St. Gallen, 1656, Historisches Museum St. Gallen.

Läuferboten, Postillone und kühne Bahnprojekte

Aus der Postgeschichte des Toggenburgs

Edwin Schweizer, Zürich

Graf Wenzel Strapinski

An einem kalten Novembertage wandert der Schneidergeselle Strapinski in Schnee und Regen auf der Landstrasse nach Goldach. Arm, arbeitslos und hungrig, aber er sieht aus wie ein feiner Herr mit seinen langen schwarzen Haaren, dem gepflegten Schnurrbärtchen, den regelmässigen und blassen Gesichtszügen. Ueber dem schwarzen Sonntagsrock trägt er einen weiten dunkelgrauen Radmantel mit schwarzem Samtbesatz und eine polnische Pelzmütze. «... Als er bekümmert und geschwächt eine Anhöhe hinaufging, stiess er auf einen neuen und bequemen Reisewagen, welchen ein herrschaftlicher Kutscher in Basel abgeholt hatte und seinem Herrn überbrachte, einem fremden Grafen, der irgendwo in der Ostschweiz auf einem gemieteten oder angekauften alten Schlosse sass. Der Wagen war mit allerlei Vorrichtungen zur Aufnahme des Gepäcks versehen und schien deswegen schwer bepackt zu sein, obgleich alles leer war.»

Mitleidig lädt der Kutscher den müden dahinstapfenden Wanderer ein, im Innern des Wagens Platz zu nehmen, damit er vor dem steigenden Unwetter geschützt sei. So gelangen sie vor das Tor des ersten Gasthofs in Goldach. Die vornehme Kutsche verwirrt dem sonst so pfiffigen Wirt nebst Hausgeistern Augen und Sinne. Sie glauben, hinter dem fremdartig Gekleideten verberge sich ein vornehmer Ausländer, und darin bestärkt sie noch der schalkhafte Kutscher vor seiner Weiterfahrt, indem er vorgibt, der Fremde sei ein polnischer Graf Strapinski.

So beginnt Gottfried Keller in seiner Novelle «Kleider machen Leute» die Fäden zu spinnen. Uns aber führt das vornehme Fuhrwerk auf die richtige Spur. Denn früher oder später werden Postkutschen vorbeirollen, wenn wir anfangen, in der St. Gallischen Postgeschichte zu blättern.

Türkisfarbene Briefkästen mit Blumenmuster?

Das Toggenburg zählt 28 Poststellen, nämlich 4 Postämter und 24 Postbüros. Die Bezeichnung «Postbureau» ist überholt, denn seit 1973 gilt die neue Schreibweise für «Telephon, Telegraph, Bureau». - Ob Bazenheid, Dietfurt oder Ulisbach, eins haben alle Poststellen gemeinsam: es wird überall mit dem gleichen «Werk-

Postkutsche Buchs-Nesslau vor dem Postbüro Wildhaus

1885-1913 Stadtbriefträger

zeug» gearbeitet. Alle Poststellen sind gleich ausgerüstet. Abfallbehälter, Aktenumschläge, Banknotenmäppchen, Beutelmesser, Dateure, Ersatzpatronen für Kugelschreiber, Formularmappen, Geldsäcke, Lederriemen für Postsäcke, Münzbretter, Rucksäcke, Sackflaggen, Schlüssel zu gelben Briefkästen, Schwämme, Stempelfarbe, Stempelunterlagen, Taxstempel, Waagen, Wertzeichenautomaten, Zeitungssäcke und Zustellmappen: alles ist eidgenössisch normiert. Da werden keine Seitensprünge geduldet. Am wenigsten in der Farbe. Postgelb bleibt Postgelb.

Allerdings war es nicht immer so. Bis zur Gründung der Eidgenössischen Post im Jahre 1849 gab es bei den Kantonalposten keine einheitliche Farbe für Postfahrzeuge: Neben Gelb trifft man auf zeitgenössischen Kutschenbildern auch Blau, Rot und andere Farben. Die Eidgenössische Post hat 1849 das heute noch gültige Postgelb als Einheitsfarbe für die Postfahrzeuge bestimmt. Ein etwas helleres Gelb galt z. B. auch für die Wagen der Thurn & Taxis'schen Postverwaltung in Deutschland. Auch auf Bildern französischer Postkutschen des 19. Jahrhunderts herrschte eine Art Gelb vor, wenn auch nicht ausschliesslich.

Für unsere Briefkästen und Briefmarkenautomaten wurde das Postgelb erst ab 1939 etappenweise eingeführt. Warum gerade Gelb und nicht etwa Rot wie in Grossbritannien? Darüber liegt keine offizielle Begründung vor. Es ist anzunehmen, dass bei der Wahl dieser Farbe eine gewisse Tradition mitgespielt hat (die Kutschen der Berner Kantonalpost waren z. B. gelb). Zudem kam sicher nur eine Farbe in Frage, die sich in der Landschaft gut abhebt und im angenehmen Sinn auffällig wirkt.

Die Löcher im Emmentaler und das Wasserzeichen im Einzahlungsschein

Wie entstehen sie? Das ist die Frage. Der Sechstklässler Andreas Scherrer in Krummenau möchte es wissen. Fürs erste ist der Käser zuständig, fürs letzte der Fachmann auf der Generaldirektion in Bern. Vater Scherrer auf jeden Fall nicht. Der Postbeamte begegnet dem Wasserzeichen berufshalber in den Verkehrsvorschriften A 1. Dort ist unter Nr. 791 a über Einzahlungsscheine erwähnt, dass nur «das übliche Papier von 120 g/m² Flächengewicht mit dem Wasserzeichen der PTT-Betriebe, Posthorn und Schweizerkreuz, und dem Kennzeichen der Fabrik verwendet werden darf».

Wie gelangt nun das Wasserzeichen, dieses Phantomgebilde, das man wohl sehen, jedoch nicht fühlen kann, in das Papier? In den Papiermaschinen rollt das Papier in nassen Bahnen – wie ein unendlicher Teppich – über einen Zylinder, égoutteur genannt. Das Wasserzeichen ist in diesem Zylinder – dem égoutteur – eingraviert. Dieses Relief wird nun vom drehenden Zylinder als Bild in die Papierbahn übertragen.

Vom Läuferboten zum Postillon

Die ersten Anfänge eines Botenwesens in St. Gallen waren obrigkeitlichen Charakters, indem der Rat der Stadt den wenigen amtlichen Verkehr mit den verbündeten Ständen und Städten durch sogenannte Stadtläufer besorgen liess. Die zunehmende Ausbreitung des Leinwandhandels weckte jedoch immer mehr das Bedürfnis nach regelmässigen, zuverlässigen und möglichst raschen Botenlinien.

Die Kaufleute von St. Gallen vereinigten sich daher und richteten auf eigene Rechnung eine wöchentliche Botenverbindung über Lindau, Ravensburg, Ulm und Nördlingen nach Nürnberg ein. Dieser Kurs, dessen Boten vorerst noch die ganze Strecke selbst durchliefen, lässt sich zwar erst im 16. Jahrhundert nachweisen, dürfte aber schon 100 Jahre früher bestanden haben. Im Jahre 1566 wurde diese Linie westwärts über Winterthur, Zürich, Aarau, Solothurn, Aarberg, Murten, Payerne, Lausanne und Genf bis Lyon verlängert, so dass unser Land nun erstmals diagonal von einer einzigen Nachrichtenverbindung durchzogen wurde.

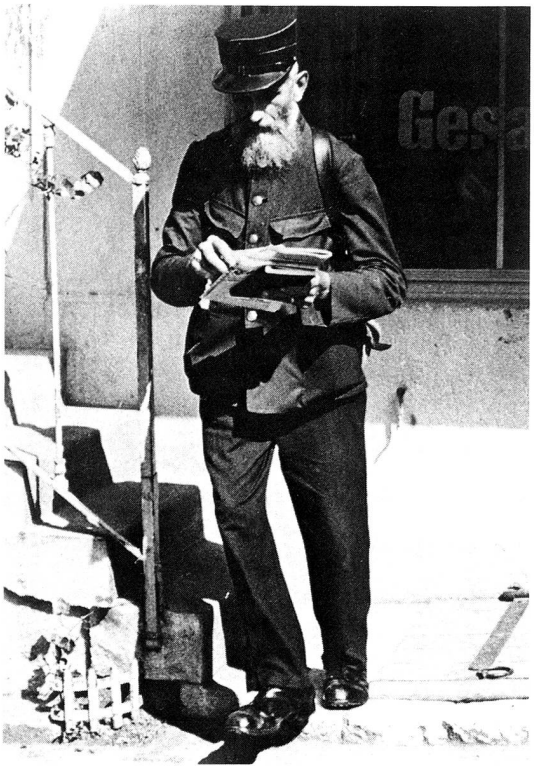
Obwohl das postalische Unternehmen durchaus privater Art war und kaufmännisch betrieben wurde, war die Obrigkeit im Interesse des Handels jederzeit bereit, die Boten zu schützen. Sie wurden deshalb auch mit einem roten Rock oder Mantel, auf dem das Wappen der Stadt, ein aufrecht stehender Bär, aufgenäht war und einer Blechbüchse ausgerüstet, in welcher die Briefschaften und das Geld versorgt wurden. Ohne diese Büchse, die offiziellen Charakter hatte, und den Mantel in den Stadtfarben, wurde kein Bote anerkannt.

Diese sogenannten Nürnberger und Lyoner Ordinari der St. Galler Kaufleute wurden seit 1585 durch ein ähnliches Unternehmen von Schaffhausen, dem sich auch die Zürcher Kaufmannschaft angeschlossen hatte, scharf konkurrenziert. Doch nach einigen Jahren einigten sich die

beiden Rivalen und betrieben fortan ihre Kurse gemeinsam.
In den ersten Jahrzehnten des 17. Jahrhunderts ersetzten nach und nach Reiterkuriere die kaufmännischen Läuferboten; zudem richtete man Pferdewechselstationen ein. Auf diese Weise konnten Schnelligkeit und Leistung des einzelnen Boten erheblich gesteigert werden.
Die verschiedenen privaten Postunternehmungen waren im Verlauf der ersten vier Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts nach und nach von den Kantonen verstaatlicht worden. 1847 zählte die Schweiz 17 kantonale Postverwaltungen. Nach der Gründung des Bundesstaates 1848 wurden diese zur Eidgenössischen Post zusammengeschlossen.
Nun folgte auch die gemütliche und grosse Zeit der Pferdepost. Diese beherrschte den öffentlichen Verkehr fast vollständig. Peitschenknallende Postillone hoch auf dem Bock der schweren gelben Wagen – ein Beruf für harte Männer! Denn es brauchte ein tüchtiges Mass an Fahrkunst, Geschicklichkeit und Ausdauer, um die feurig trabenden Rosse samt der Kutsche und ihrer wertvollen Ladung durch die alles andere als breiten Strassen zu lenken. Und dass sie Posthorn blasen konnten, wurde von den Postillonen verlangt. So erhielt jeder nebst den Dienstinstruktionen noch ein besonderes Musikheft, in dem die Dienstsignale und einige leichtere Musikstücke für das Posthorn enthalten waren.

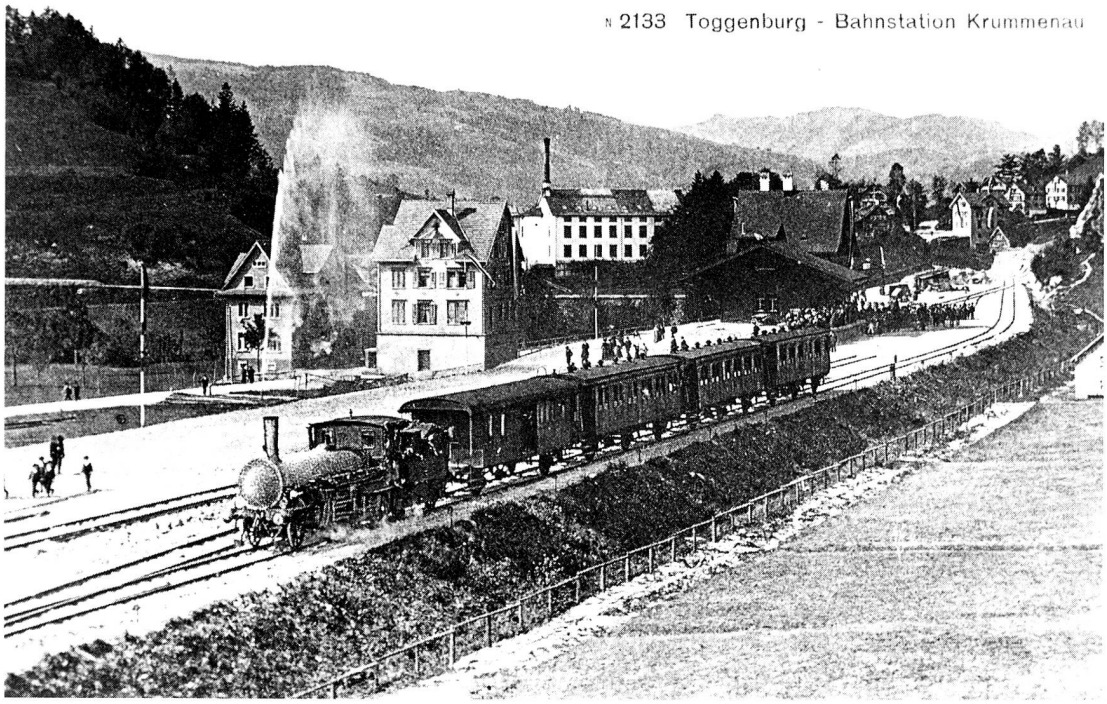
Spezialität des Toggenburgs: die Reisepost

Die Eröffnung der ersten ostschweizerischen Bahnstrecke Winterthur – St. Gallen (Mitte Dezember 1855 wurde die Strecke Wil – Flawil, Mitte Februar des folgenden Jahres Flawil – Winkeln und einen Monat später, am 16. März 1856, nach Vollendung der Sitterbrücke, die durchgehende Linie nach St. Gallen eröffnet) und der im 7. Jahrzehnt besonders starke Aufschwung der Baumwollindustrie steigerten auch im Toggenburg das Verlangen nach Anschluss an den Weltverkehr.
Mehrere Fuhrhaltereien führten Fahrten auf eigene Rechnung oder Kurse im Auftrage der Postverwaltungen. So gab es schon um die Jahrhundertmitte Verbindungen nach Rapperswil, St. Gallen und Wil, ja bis nach Feldkirch. Die Streckenführung änderte zwar oft, so wurde der Rapperswil-St. Gallenkurs teils über Schönengrund, teils über Flawil geführt. Daneben verkehrten an Markttagen mehr oder weniger regelmässige Privatwagen. Im Jahre 1856 wurden auf dem Gebiete des Postkreises St. Gallen 124 250 in den Stundenpässen pflichtgetreu vorgemerkte Postreisende befördert. Schon damals zählte der Postkreis St. Gallen zu den drei grössten Reisepostkreisen unseres Landes. Obwohl 1870 die Normalspurstrecke Wil – Ebnat eröffnet wurde, erzielte die Pferdepost jährlich wachsende Verkehrszahlen.
Und die Fahrzeiten?
Für die Strecke Nesslau – Wildhaus beispielsweise benötigte man 1 Stunde 55 Minuten, für die Talfahrt Wildhaus – Nesslau 1 Stunde 35 Minuten, Erfrischungshalte für Rosse und Wagenlenker eingerechnet. Die Strecke Wildhaus



Briefträger um 1930

– Haag wurde talwärts in 1 Stunde 25 Minuten, bergwärts in 2 Stunden 25 Minuten zurückgelegt.
Dass Postillone und Kondukteure gegen Seitensprünge nicht gefeit waren und gelegentlich versuchten, dem Staub eintöniger Landstrassen und der Sonnenhitze auf schattigen Nebenwegen zu entrinnen, wo es nicht nur Quellwasser zu trinken gab, beweist folgende Verfügung der Postverwaltung:
«Von Seite des reisenden Publikums ist in letzter Zeit wiederholt die Klage laut geworden, dass Postillone beim Bergauffahren den Bocksitz verlassen, um neben oder sogar hinter dem



Wagen her zu gehen sowie dass Kondukteure öfters von der Hauptstrasse abzweigen, um auf Seitenpfaden den Weg abzukürzen. Bei Befahrung weniger gefährlicher, aber ebener Strecken hängen die Postillone auch häufig die Zügel an die Mechanik und suchen irgendeinen unnötigen oder gar unzulässigen Zeitvertreib. Durch diese Vernachlässigung der dienstlichen Obliegenheiten wird die Sicherheit der Reisenden im höchsten Grade gefährdet. Wir sehen uns deshalb veranlasst, den Postillonen, unter Hinweis auf die Art. 17 und 20 ihrer Dienstinstruktion, neuerdings in Erinnerung zu rufen, dass ihnen während der Fahrt das Verlassen des Bocksitzes strengstens untersagt ist und sie ihre ganze Aufmerksamkeit der Bespannung des Wagens zuzuwenden haben. Die Kondukteure machen wir auf Art. 30 ihrer Instruktion aufmerksam, wonach denselben zur Pflicht gemacht ist, beim Bergauffahren vom Wagen abzusteigen, um neben demselben herzugehen; dieselben dürfen also in keinem Falle die Hauptstrasse verlassen und Fusswegen folgen. Wir fügen bei, dass den Kondukteuren die Aufsicht über die Dienstbesorgung der Postillone obliegt und es deshalb ihre Aufgabe ist, jede Unregelmässigkeit sofort bei der zuständigen Kreispostdirektion oder Poststelle anzuzeigen. Bei Missachtung dieser Vorschriften werden in Zukunft sowohl Postillone resp. die Pferdehalter als Dienstherren sowie Kondukteure strengstens bestraft werden.»

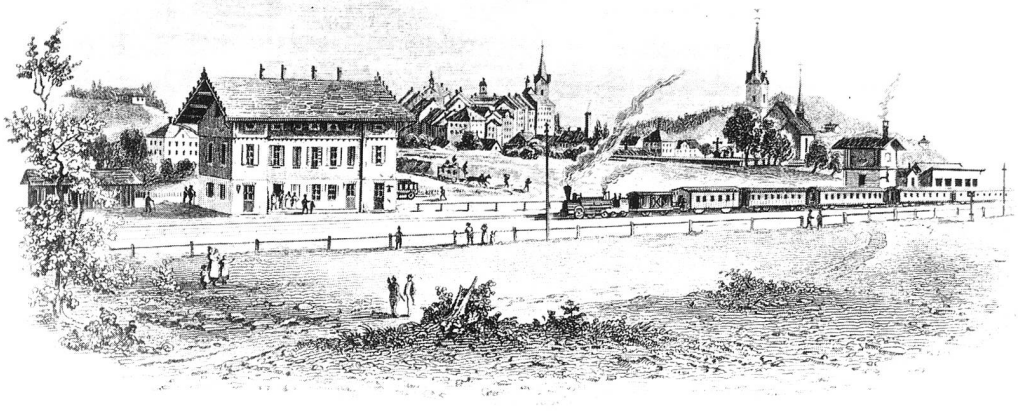
1918 Saurer-Omnibus auf der Strecke Nesslau-Buchs SG

Am 3. Oktober 1910 eröffnete die Bodensee-Toggenburg-Bahn den Betrieb auf der Strecke Romanshorn – St. Gallen – Wattwil und am 1. Oktober 1912 auf der Strecke Ebnat-Kappel – Nesslau.

Die BT führte 7 Züge bis Nesslau, die Pferdepost 4 Anschlusskurse (im Sommer 5) bis Wildhaus und 2 Kurse (im Sommer 3) bis Buchs.

Wenn das heranfauchende Züglein durch Pfeifen seine Ankunft in Nesslau ankündigte, dann stand die Postkutsche bereit und übernahm die ins Ferienparadies weiterreisenden Fahrgäste.

Ein Markstein in der Entwicklung der Eidgenössischen Reisepost ist das Jahr 1906. Mit drei Wagen der Marken Saurer (Arbon), Berna (Olten) und Martini (Frauenfeld) wurde die erste Reisepostlinie Bern-Dettligen eröffnet. Nach anfänglichem Zögern entschieden sich die zuständigen Stellen für den versuchsweisen Einsatz von Au-



Um 1860 Bahnhof Wil SG

tomobilen in diesem Dienstzweig. Die Vorsicht war nicht ganz unbegründet, hatten doch in den unmittelbar vorangehenden Jahren vereinzelte private Unternehmungen sich mit dem fahrplanmässigen Einsatz des neuen Verkehrsmittels Automobil befasst und ihren Wagemut teuer – in der Regel mit dem vollständigen Verlust ihrer finanziellen Mittel – bezahlt. Erst die mit dem Weltkrieg 1914 - 1918 verbundene technische Entwicklung gab dem Automobil jene Betriebssicherheit, die für den erfolgreichen wirtschaftlichen Einsatz unabdingbare Voraussetzung war.

Das letzte Peitschenknallen des Postillons kam im Obertoggenburg am 1. Mai 1918; im Werdenberg hatte die Pferdepost erst zehn Jahre später endgültig ausgedient.
Das Paradestück der Toggenburger Postautolinien, Nesslau – Buchs, hat bereits ein gutes halbes Jahrhundert Geschichte auf seinem Rücken. Zu den aktenmässig festgehaltenen Höhepunkten ist bestimmt der 21. Februar 1935 zu zählen. Die Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung liess der Kreispostdirektion St. Gallen folgendes Schreiben zukommen:
«Wir bestätigen die telephonische Mitteilung über die Reise I. M. die Königin und I. K. H. die Prinzessin der Niederlande mit Gefolge nach Unterwasser.
Die ungefähr 15 Personen zählende Gesellschaft wird am 21. Februar 1935 mit Zug 77 in Buchs (an 9.46) eintreffen und sofort mit Extrapostauto nach Unterwasser weiterreisen. Herr Kreispostdirektor Wartmann ist gebeten, den Transport Buchs – Unterwasser zu begleiten. Wir ersuchen Sie um gef. Benachrichtigung der Kantonsregierung.
Wir haben angeordnet:
a) Nesslau stellt auf den 21. Februar, 8.30 Uhr, den 25/29 Sitzer Nr. 1934, Fahrer Carl Bösch, nach Buchs Bahnhof. Es sind 20 Decken im Wagen mitzuführen.
b) Nesslau sorgt ferner für die Bereitstellung eines geeigneten Lastwagens durch Sesa-Agent Keller, Wildhaus, für den Transport von ungefähr 50 Koffern von Buchs nach Unterwasser, Entschädigung wie letzten Winter.
c) Berechnung der Postautofahrt nach Extraposttarif. Rechnung über den gesamten Transport an uns.

Postkursinspektorat
gez. i. V. Schatzmann»

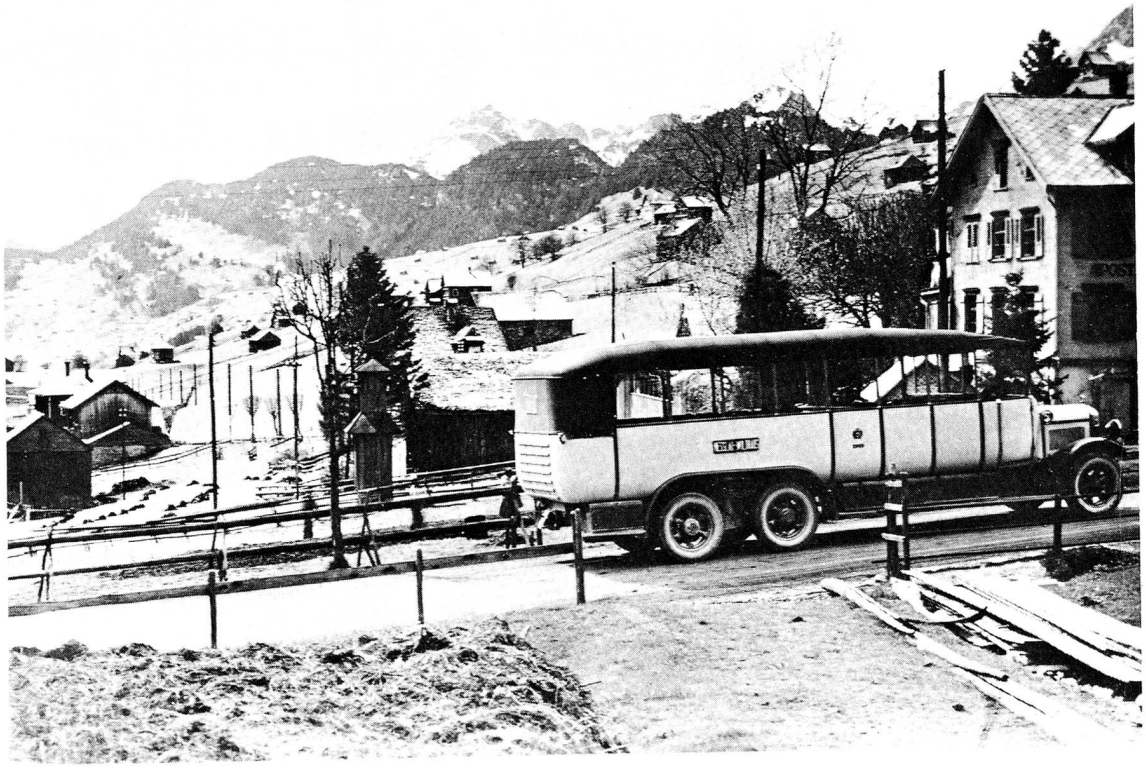
Hörnli retour 1. Klasse
Als Mitte des letzten Jahrhunderts das «Eisenbahnfieber» auch unser Land erfasste, wurde die Ostschweiz schon früh in die Pläne einbezogen. Und die Eisenbahnbauer begannen, die drolligsten Tänze auf dem Reissbrett auszuführen. In den sechziger Jahren wurde eine «Pferdebahn» von Sulgen über Bischofszell ins Toggenburg geplant. Glücklicherweise wurde dieser Plan von einem Vollbahnprojekt abgelöst; am 5. Juli 1876 pustete das erste Dampfross zum alten Bischofsstädtchen hinauf. Aus dem grossartigen Bahnprojekt Toggenburg – Frauenfeld – Schaffhausen ist nur gerade die Schmalspurbahn Frauenfeld – Wil Wirklichkeit geworden. Gebaut wurde auch die Mittel-Thurgau-Bahn von Konstanz nach Wil (Eröffnung 18. Dezember 1911). Zur verkehrspolitischen Erschliessung des hintersten Thurgaus und des Toggenburgs lagen 1910 verschiedene Bahnprojekte vor.
So bestand eine Variante Hinterthurgau – Alttoggenburg, die von Bettwiesen über Sirnach – Fischingen – Mühlrüti – Mosnang nach

Bütschwil hätte führen sollen. Ein anderes Projekt bezog sich auf die Bahnlinie von Bazenheid über Kirchberg – Gähwil nach Fischingen. Aber auch Richtung Osten wollte man noch eine weitere Verbindung schaffen.
Von allen Projekten stand jenes der «Hörnlibahn», einer direkten Verbindung des Hinterthurgaus mit dem Tösstal, am längsten zur Diskussion. Hiefür bestanden zwei Varianten, das links- und das rechtsseitige Hörnlibahnprojekt. Das erste war geplant von Wil über Dussnang – Fischingen nach Steg, insgesamt etwa 20 km lang, wovon rund 4 km Tunnel. Die rechtsseitige Variante sollte ebenfalls von Wil über Busswil – Dussnang – Fischingen nach Steg oder Bauma führen. Der Tunneleingang war aber erst nach Au vorgesehen, so dass sich die Länge des Durchstichs auf ungefähr 2 km hätte reduzieren lassen.
Dass es den Initianten dieses Bahnprojektes mit der Idee einer Hörnlibahn ernst war, beweist die Werbepostkarte, die damals für die Verkehrsverbindung bereits in der Oeffentlichkeit zirkulierte. Wegen des Ausbruchs des ersten Weltkrieges wurde der Gedanke dieser «kleinen Ostalpenbahn» als Fortsetzung der Mittel-Thurgau-Bahn nicht mehr weiter verfolgt.
Die verschiedenen Pläne für eine Weiterführung der Bahn vom Toggenburg bis Buchs lassen wir in der Schublade. Nur ein anderes Müsterchen aus dem Raritätenkabinett sei noch rasch herumgereicht. Ein verkehrshistorisch interessantes Projekt wurde im Oktober 1914 von Ingenieur Vontobel (Wallisellen) veröffentlicht, das sich den Bau einer 21,290 Kilometer langen «elektrischen Schmalspurbahn Nesslau-Unterwasser-Säntiskulm» zum Ziele setzte. Die Talbahn bis Unterwasser und ein Teil der Bergbahn bis Station Aelpli waren als Adhäsionsbahn vorgesehen; auf der Zahnstangenstrecke betrug die Maximalsteigung 250 Promille. Der Gesamtkostenvoranschlag lautete auf rund 5 Millionen Franken. Dieses individuelle Projekt blieb im Obertoggenburg praktisch unbekannt und wurde später auch vom Initianten nicht mehr weiterverfolgt. Vermutlich waren insbesondere die nachfolgenden Kriegsjahre für die Verwirklichung solch hochfliegender Bauvorhaben wenig geeignet.
Ins Herz des Toggenburgs fährt man heute mit der Eisenbahn von Wil nach Nesslau-Neu St. Johann. Mit einer Normalspurbahn. Warum es zur Vertreibung aus dem Paradies kam, ist bekannt. Aber, Hand aufs Herz, wissen Sie, warum die Normalbahnen die ungewöhnliche Spurweite von 1435 mm haben? Als George Stephenson seine Eisenbahn von Stockton nach Darlington bauen wollte, wurde ihm als Spurweite jene der englischen Postkutschen, also fünf englische Fuss, vorgeschrieben. Bei diesen Abmessungen konnte er jedoch die zwei Zylinder, welche damals noch innerhalb der Räder angeordnet waren, nicht unterbringen. Nach langen Verhandlungen wurde ihm dann erlaubt, die Spurweite so zu verbreitern, dass für die Anordnung der Zylinder genügend Raum blieb. Auf diese Weise entstand die Spurweite von 5 Fuss 8½ Zoll, also 1435 mm. Da die ersten Lokomotiven für das europäische Festland ausschliesslich in England bezogen werden mussten, baute man die Geleise auch nach diesem Mass.
Wer Lust verspürt, seine Nase in die hintersten Winkel des Toggenburgs zu stecken, der steige in Lütisburg, Bütschwil, Lichtensteig oder Wattwil aus und fahre mit dem Postauto weiter.
Für einen richtigen «Pöstler» ist das Tal wie ein offenes, strahlendes Kindergesicht. Da gibt's keine Schatten und Fragezeichen. Ihm sind Bukarest, Toulouse, Palermo, Florenz, Madrid, Stockholm, Riga, Kalkutta, Asmara und Manchester ebenso geläufig wie Rindal, Hänisberg, Ganterschwil, Gonzenbach, Mosnang, Libingen, Mühlrüti, Krinau, Kengelbach, Dreien, Anzenwil oder Hemberg.

Die Post rund um die Uhr

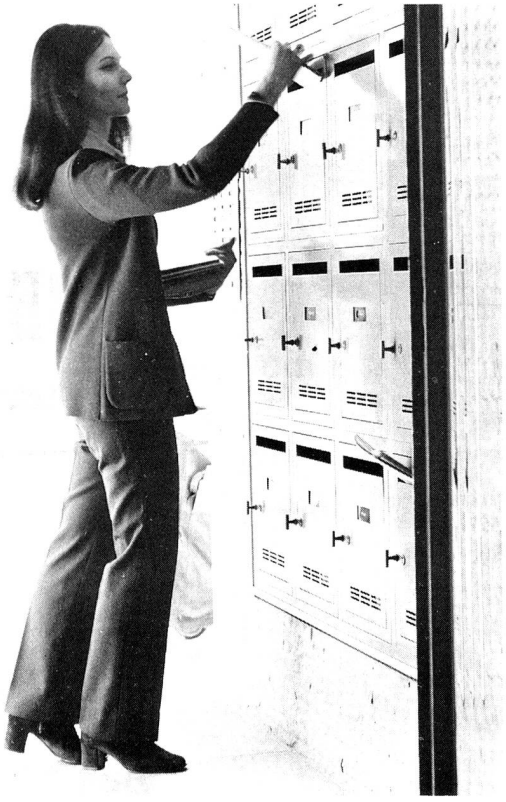
Rund 4000 Poststellen sind über das ganze Land verstreut, beinahe 12 000 Personen stellen Tag für Tag die Postsendungen zu, und etwa 6000 postgelbe Fahrzeuge zirkulieren auf unseren Strassen. Die Arbeit bricht bei den Postdiensten nie ab. Zu jeder Tages- und Nachtzeit ist Postpersonal am Werk.
Wenn die letzten Nachtschwärmer heimkehren, schrillt der Wecker bereits die ersten «Pöstler» aus dem Schlaf.
2 bis 4 Uhr: In den Frühbahnposten wird die Arbeit aufgenommen; Postsäcke und Pakete werden eingeladen. – 4 bis 6 Uhr: Grosser Betrieb ist jetzt im Orts- und Regionaltransportdienst. Das Postgut wird zu den Filialen in der Stadt und zu den Poststellen in der Region gebracht. In Ortschaften mit Bahnverbindung werden die Sendungen aus den Bahnwagen ausgeladen, eventuell noch für Anschlusslinien und Postautokurse umgeladen. Sobald die Sendungen im Zustellamt eingetroffen sind, werden sie auf die einzelnen Botenbezirke vorsortiert. – 6 bis 8 Uhr: Die Arbeiten laufen nun auf vollen Touren. Vor der Zustellung müssen die Sendungen nach Strassen und Hausnummern eingestellt werden; Belege werden aufgespiesst, und das zur Auszahlung benötigte Geld wird bereitgestellt. Die Sendungen für die Postfächer müssen rechtzeitig eingelegt werden, ab 7 Uhr sind auch die Eilzusteller unterwegs. Von allen Seiten her bringen die Postautos die Arbeiter und Schüler zu ihren Arbeitsplätzen. – 8 bis 10 Uhr: Das Betriebsgeschehen hat sich nun auf die Tagesarbeit eingependelt. Die Schalterhallen beleben sich, die Zusteller sind unterwegs. – 10 bis 12 Uhr: Im Checkamt werden die Ein-und Auszahlungsbelege gutgeschrieben und belastet. Die 25 Checkämter (davon sind zwei in unserem Postkreis: St. Gallen und Glarus) betreuen annähernd 900 000 Postcheckkonti. – 12 bis 14 Uhr: Die kundenorientierten Dienste geniessen jetzt ihre wohlverdiente Mittagspause. – 14 bis 16 Uhr: Internationaler Flughafen. Fernweh! Luftpostsendungen werden für den Versand vorbereitet und täglich Tonnen von Postsendungen bei den Jets ein- und ausgeladen. – 16 bis 18 Uhr: An den Postschaltern herrscht Hochbetrieb. Die Reisepost bringt an Erlebnissen reiche Ausflügler an den Ausgangsort zurück. – 18 bis 20 Uhr: Vielenorts beginnt der Endspurt. Die letzten Kunden werden bedient, die Briefkästen nochmals geleert, und alle Sendungen

1924/25 Postauto mit Anhänger beim Bahnhof Nesslau SG



1926 FBW-Seitz-Dreiachser bei Wildhaus

Neue Uniformen vom Jahre 1979



müssen nun noch verarbeitet werden, damit sie über Nacht möglichst nahe zum Empfänger transportiert werden können. – 20 bis 22 Uhr: In den Zentren laufen jetzt die mechanischen Anlagen auf Hochtouren. – 22 bis 24 Uhr: Sobald die letzten für den Versand nach anderen Regionen bestimmten Pakete sortiert sind, werden die von überall her eintreffenden Sendungen für die Zustellung in der eigenen Region auf die Botenbezirke und Poststellen verteilt. 00 bis 02 Uhr: Langsam nimmt der postalische Tag gemächlichere Formen an. Die letzten Reisenden werden nach Hause transportiert, im Brief- und Paketversand gehen die Sortierarbeiten zu Ende. Die Bahnwagen und Postfourgons werden für ihre Fahrt am frühen Morgen beladen. Hart wird in den Nachtbahnposten gearbeitet, damit auch bei den weitab gelegenen Poststellen die Sendungen bereits am Morgen zugestellt werden können.

Die tausend Gesichter des Postboten

«Die Post kommt!» – Dieser Ausruf verbindet in vielen Sprachen der Welt den Begriff der Institution Post mit dem Vertreter der Post, den wir kennen und der von vielen mit Spannung erwartet wird. Etwa eine halbe Million dieser Boten ist überall in der Welt fast täglich unterwegs, zu Fuss und mit allen erdenklichen Verkehrsmitteln.

Ein Bote im Reich der Inka, der mit Hilfe eines «quipu», eines Stabes mit farbigen Schnüren, Nachrichten zum andern Ufer sendet; ein türkischer «Seki», der barfuss läuft; spanischer Eilbo-

te zu Pferd; «El correo que nada», ein junger Indianer als schwimmender Postbote im Quellgebiet des Amazonas; Wiener «Klapperpost»; mit dem Postschlitten auf zugefrorenem See in Holland; Botenläufer im Urwald von Neukaledonien; Schwedens nördlichster Landbriefträger; mit der Gondel in Venedig; Landbriefträger auf Java; der ägyptische Briefbote mit Maultier und Trompete – und der helvetische Zustellbeamte Josef Moser, Lohnklasse 19, in Sandalen unterwegs im Toggenburg – das sind zwölf von den tausend Gesichtern. Der Briefträger ist es, der «Freud und Leid» in die Briefkästen steckt: Zeitungen, Liebesbriefe, Amtsblätter, Todesanzeigen, Prospekte, Steuerzettel, Ansichtskarten aus der ganzen Welt, Warenmuster und Mahnungen.
Und wer freut sich nicht, wenn der Paketbote klopft oder läutet und «Post!» ruft?

Bestseller auf dem Schaltertisch
sind ohne Zweifel die Briefmarken. Seit dem Bestehen von Postanstalten gab es ein Problem, das jahrzehntelang nie zufriedenstellend gelöst werden konnte: Wer kam für das Briefporto auf, der Absender oder der Empfänger? Und lange Zeit war es Brauch, das Porto vom Empfänger bezahlen zu lassen.
Am 10. Januar 1839 führte Rowland Hill das erste vom Absender bezahlte Porto in Form einer aufklebbaren Quittung ein: die Briefmarke. Die englischen Postbehörden brachten eine Marke im Wert von 1 Penny und eine blaue Marke für 2 Pence mit dem Bildnis der Königin Viktoria heraus sowie zwei Umschläge mit bezahltem Porto, die Darstellungen der verschiedenen Rassen der Welt zeigten. Im Laufe der Zeit ist die Briefmarke aus drei Gründen zum kleinsten Wertpapier geworden: einmal als Frankierung, dann als Zeuge der Geschichte und nicht zuletzt als Sammelobjekt.
Daher gehören die Philatelisten zu den besten, aber auch zu den anspruchsvollsten Kunden der Post. Das ABC der Briefmarkensammler: gebraucht oder ungebraucht, mit oder ohne Falz, gezähnt, Abarten, Druck, Papier und vieles mehr – das ist ein Kapitel für sich.
Dann und wann sind auch Motive aus der Ostschweiz auf den Marken zu finden. Beispielsweise bei der Ausgabe «Volksbräuche 1977», wo auf der 20 Rappen Marke Silvesterkläuse aus Herisau dargestellt werden. – Mit dem «Chlausen» sollten in urtümlicher Vorstellung böse Geister aus hochwinterlichen Häusern und Höfen verjagt werden. Dieser wohl vorchristliche Abwehrbrauch hat zumal in der Gegend der appenzellischen Orte Herisau und Urnäsch eine bis heute lebendige Tradition, wobei allerdings die früher vorwiegend als Wildmänner verkleideten Kuhglockenträger von der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts an immer mehr durch die heute vorherrschenden «schönen» Kläuse abgelöst wurden. Diese pflegen am neuen und am alten Silvester (13. Januar) in Sechsergruppen aufzutreten, wobei zuvorderst und zuhinterst die beiden «Rollewiiber» mit je dreizehn grossen Rollenschellen und einer halbmondförmigen Haube gehen. Zwischen ihnen tanzen vier Treichelträger in bunter Tracht mit je einer mächtigen Kuhglocke auf Brust und Rücken und einem

1956 Postautos in Nesslau SG

phantastischen Hut als Kopfputz. Hauben und Hüte sind geschmückt mit Miniatur-Darstellungen aus dem bäuerlichen Alltag, in Heimarbeit gebastelt aus Flitterkram und allerhand Behelfsmaterialien.

Von Noah zum Marketing der PTT

Postalische Vogelkunde? Ja, auch das gibt es. Zwar hat die heutige Postbeförderung mit Düsenmaschinen nichts mit Ornithologie zu tun. In der Postgeschichte ist dieser Begriff aber noch zu finden, denn bevor es Flugzeuge gab, wurden die verschiedensten Vögel zur Postbeförderung herangezogen. Das trifft vor allem für die Taube zu, der sich der Mensch wegen ihres ausgeprägten Orientierungssinnes schon seit frühesten Zeiten zur Nachrichtenübermittlung bediente. Wahrscheinlich noch älter als die Taubenpost ist aber die Rabenpost. Moses berichtet, dass Noah, bevor er Tauben benützte, zuerst einen Raben habe fliegen lassen. Ein Rabe war es auch, der Apollo die Nachricht brachte, dass sich seine Geliebte Coronis mit Ischis verbunden habe. Darauf erschoss der erzürnte Gott Coronis und schwärzte den Raben, der zuvor weiss gewesen war. Auch Gott Odin besass zwei Raben namens Hugin und Munin, die für ihn Botendienste verrichteten.

Neben Raben und Tauben verwendeten die Götter aber auch andere Vogelarten. So liess Mars seine Orakel durch einen Schwarzspecht austeilen, und von Toth, dem ägyptischen Merkur, wurde der Ibis verwendet. In der indischen Götterlehre wurde der Papagei als Nachrichtenüberbringer genannt. Im modernen «Marketing der Postdienste» hat es keinen Platz mehr für Vögel. – «PTT-Denken ist Kunden-Denken» – heisst die Maxime unserer Post. Und sie meint es ernst.

Wenn das Dienstmädchen Esther Köppel in Wattwil also einen Brief einwirft, so vertraut es ihn nicht einem anonymen «gelben Giganten» an, sondern der Schweizer Post, die bestrebt ist, dem Bürger zu dienen.

Quellen

Kreispostdirektion St. Gallen
PTT-Zeitschriften (4/1968;6/7 1974; 9/1979)
PTT-Museum, 3030 Bern

Postbüro Bütschwil um 1906