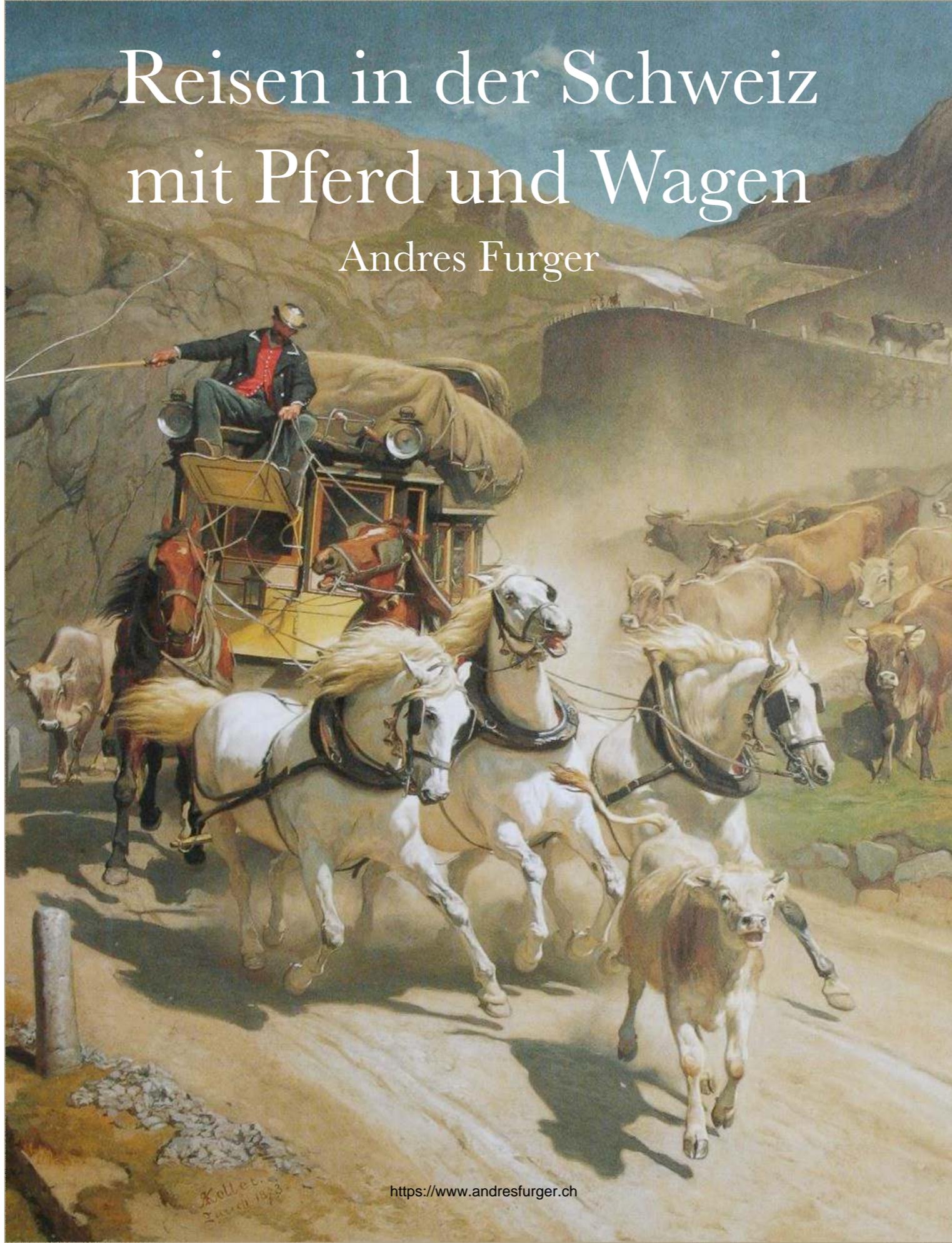


# Reisen in der Schweiz mit Pferd und Wagen

Andres Furger





# Reisen in der Schweiz mit Pferd und Wagen von Andres Furger

Deutsche Fassung eines Vortrages  
von Andres Furger in  
Williamsburg, Virginia USA 2010  
und  
Compiègne, F 2013.

Alle Rechte vorbehalten von  
Andres Furger  
9 rue verte,  
F-68480 Oltingue

[andresfurger@gmail.com](mailto:andresfurger@gmail.com)

[www.andresfurger.ch](http://www.andresfurger.ch)

Oltingue 2014



## A. ZEIT UND RAUM IM ÜBERBLICK

Die Schweiz liegt mitten in Europa, umgeben von Deutschland, Frankreich, Italien, dem Fürstentum Lichtenstein und Österreich. Das kleine Land umfasst hauptsächlich drei Landschaften, den Bergzug Jura im Norden, das flache Mittelland und die Alpen im Süden. Hier entspringen die großen Flüsse Rhein und Rhone (Fig. 1). Ein Teil des großen, Nord- von Südeuropa trennenden Alpenbogens liegt auf schweizerischem Territorium. Das Land ist also geprägt von Hügeln und Bergen.

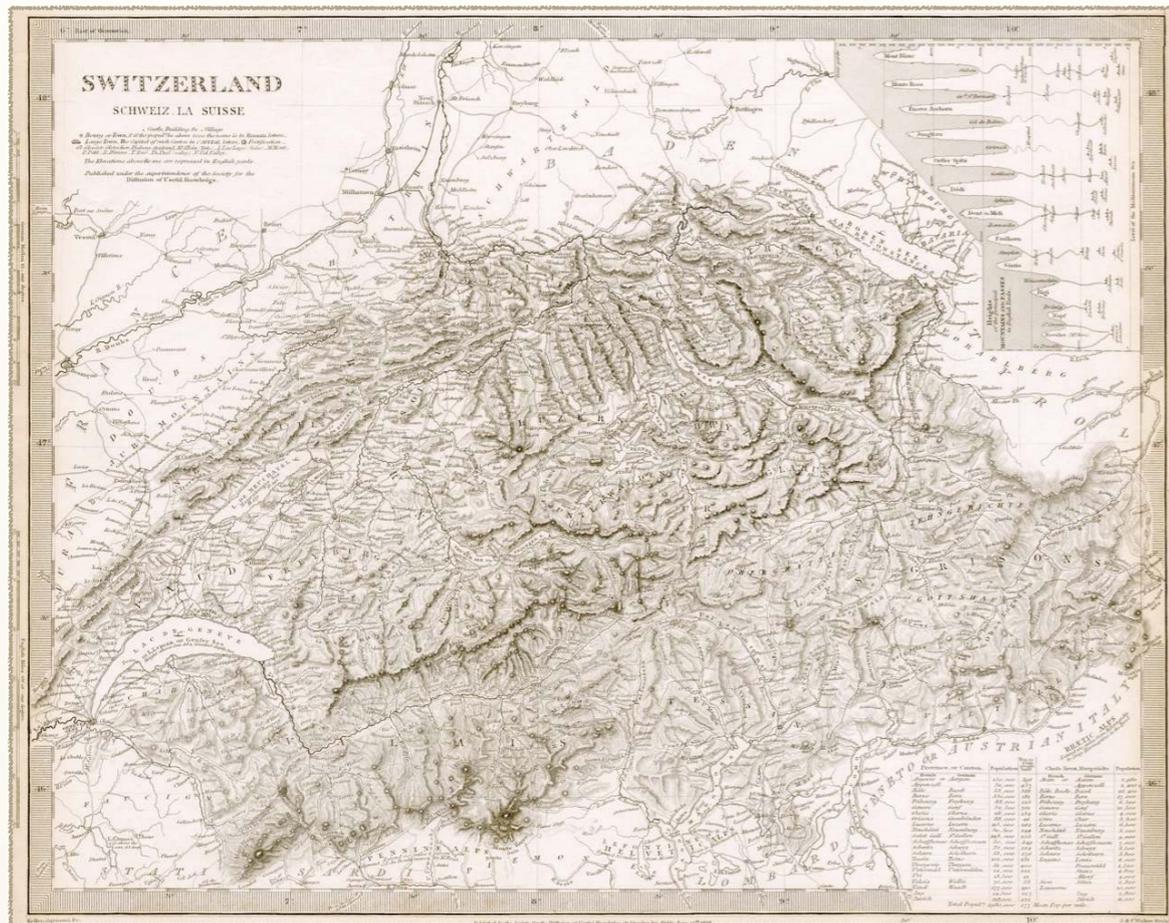


Fig. 1

Topographie der Schweiz mit Jura im Norden, Alpen im Süden und dazwischen liegendem „Mittelland“.

Englische Reisekarte der Schweiz von 1838

Diese Topographie bestimmte stets die Reisemittel in der Schweiz. Es waren zunächst - auf dem Landweg - vor allem Saumtiere und leichte Fahrzeuge. Bis vor 150 Jahren war die Schweiz ein eher armes Agrarland, wurde dann aber schnell industrialisiert und damit reicher. Heute beherrscht bekanntlich der dritte Sektor die Schweizer Wirtschaft. Nach wie vor sind indessen der Tourismus und der Durchgangsverkehr eine Konstante der Schweizer Geschichte und Gegenwart.

Fig. 2 symbolisiert dies: Es zeigt eine zum Horizont führende Passstrasse (Umbrail) um 1900 mit einem leichten Reisewagen vor einer herrlichen Bergkulisse. - Als Kulturhistoriker ist für mich auch bei diesem Thema der ganze Lauf der Geschichte und der jeweilige Kontext wichtig. Ich beginne mit der Epoche der Kelten, die früher mein Schwerpunktgebiet als praktisch tätiger Archäologe war.



Fig. 2

Die Passstrasse über den Umbrail um 1900.

Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege

## B. ANTIKE

Die Schweiz gehörte vor 2'500 Jahren zum Kerngebiet des Volkes der Kelten oder Gallier. Diese waren ausgezeichnete Handwerker, gerade im Bereich des Wagenbaus. In ihre Zeit fällt die Einführung des Speichenrades in Europa. Dies war damals ähnlich konstruiert wie in der Neuzeit, ja sogar besser. Denn die Kelten verstanden es, die Radfelge aus einem einzigen Stück Holz anzufertigen, das mittels Wasserdampf in seine runde Form gebogen wurde. Aufgrund von archäologischen Funden habe ich 1987 einen fahrbaren Streitwagen (essedum) für das Schweizerische Nationalmuseum rekonstruiert (Fig. 3).



Fig. 3: Rekonstruktion eines keltischen Streitwagens mit schwimmend aufgehängter Plattform.



Fig. 4: Fahrversuch mit dem rekonstruierten keltischen Streitwagen (Daniel Würgler und der Verfasser im Jahre 1987) und Abwurf der Lanze vom Joch aus (rechts)

Bei den Kelten saß – im Gegensatz zu den Ägyptern und Griechen – der Fahrer auf dem Streitwagen, der Krieger stand hinter ihm auf der Plattform des Fahrzeugs. Diese war bereits schwimmend aufgehängt, wie die Rekonstruktion zeigt. Die praktische Erprobung des nachgebauten Fahrzeugs erfolgte mit meinem Freund Daniel Würgler, lange einem der besten Viererzug-Fahrer der Welt (Fig. 4). Der Test verlief ausgezeichnet; nur wollte ich das nachmachen, was Julius Caesar beschrieb, nämlich das flinke Besteigen der Deichsel durch den Krieger in voller Fahrt bis aufs Rückenjoch der Pferde, um die Lanze von oben abzuwerfen. Das goutierten die Pferde noch im Stand, nicht aber in Fahrt; sie zogen unvermittelt stark an, ich wurde nach rückwärts, zwischen die Hinterbeine der Pferde und die Räder geworfen – eine Rolle nach links rettete mich.

Zurück in die Vergangenheit. Längere Reisen, vor allem mit Waren, wurden in unseren Regionen, wenn immer möglich, auf dem Wasserweg unternommen, Menschen und Pferde zogen Kähne mittels Seilen vom Land aus. Es waren dann die Römer im 1. bis 4. Jahrhundert nach Christi Geburt, die weite Teile Europas erstmals mit einem systematisch angelegten Strassensystem überzogen. Sie profitierten im Fahrzeugbau von den keltischen Protagonisten und übernahmen deren Innovationen. Römische Reisewagen waren oft quergefedert, also in der Querachse schwimmend aufgehängt.



### C. MITTELALTER UND FRÜHE NEUZEIT

Im Mittelalter, nach 500, zerfiel das römische Strassensystem mehr und mehr. Es gab aber weiterhin Reisewagen, allerdings ohne große technische Fortschritte. Deren Kästen waren, wie zur keltischen Zeit, nicht selten in der Längsrichtung schwimmend aufgehängt. Das zeigt das Bild aus einer Schweizer Chronik von 1474 (Fig. 5). Der Wagen der Gattin des österreichischen Kaisers Sigismund, Herzogin Eleonore, wird hier beim Einzug in die Bäderstadt Baden von mindestens vier Pferden gezogen, die der Fuhrmann vom Sattel aus lenkt. Der zweiachsige, mit großen Rädern versehene Wagen zeigt einen tonnenförmigen, mit Wappenschilden verzierten Aufbau mit Kasten, der an hochstehenden Trägern (Kipfen) in Ketten hängt. Der Fuhrmann reitet, die Pferde tragen Kummetschirre. Der Kummetschirm war wohl die bedeutendste Innovation des Mittelalters im Fuhrwesen.



Fig. 5

Mittelalterlicher Reisewagen mit in Längsrichtung an Kipfen schwimmend aufgehängtem Kasten und schlangentartiger Gestellverzierung.

Berner Chronik des Diepold Schilling von 1474, Band 3, p. 268, Burgerbibliothek Bern

Nur wenige Personen konnten im Mittelalter Wagen benutzen, vor allem adlige Damen. Die übliche Art des Reisens war zu Fuß oder im Sattel. Das illustriert eine Federzeichnung von 1640 im Bernischen Historischen Museum. Ein Landvogt sitzt zusammen mit seiner Frau auf einem schweren Pferd, er im Reit-, sie im Seitsitz.



Fig. 6

Reisen im Sattel. Ein Berner Landvogt und seine Frau auf einem schweren Pferd.

Federzeichnung von 1640 im Bernischen Historischen Museum

Die Schweiz war schon im Mittelalter ein Pferdezuchtland. Vor allem die Klöster züchteten hier Pferde. Das große Kloster Einsiedeln baute ein beachtliches Gestüt auf. Bereits für das Jahr 1064 sind dort Pferde erwähnt; sie werden bis heute weiter gezüchtet. Einsiedeln ist demnach das älteste, kontinuierlich belegte Gestüt der Welt! Das Bild zeigt die barocken Anlage mit dem Gestütsbereich ganz links um einen Innenhof im heutigen Zustand (Fig. 7). Pferde aus Einsiedeln wurden öfters nach Italien exportiert und dort „Cavalli della Madonna“ genannt, nach der berühmten schwarzen Madonna dieses Klosters. Einsiedler Pferde waren und sind sowohl zum Reiten wie zum Fahren geeignet.



Fig. 7

Blick auf die Klosteranlage von Einsiedeln des 18. Jahrhunderts im Kanton Schwyz mit dem Gestüt links mit eigenem Innenhof.

In abgelegenen Regionen überlebten bekanntlich archaische Formen länger als im dichter besiedelten Flachland. Dies gilt besonders für die Alpentäler der Schweiz. Dort finden sich bis heute Reliktformen alter Kulturgüter, die an vorchristliche Zeiten erinnern. Dazu gehört der vierrädrige Wagen von Fig. 8 aus dem Kanton Graubünden, der erst im 19. Jahrhundert gebaut worden sein dürfte. Er weist noch keine Speichenräder, sondern Strebenräder auf. Das Fahrzeug zeigt eine zweite Besonderheit: Er ist so kunstfertig aus Holzteilen zusammengefügt, dass dafür nicht das kleinste Eisenteil verwendet werden musste, nicht an den Rädern und auch nicht am drehbaren Vordergestell! Hier handelt es sich um einen in der Landwirtschaft lange verwendeten Typ. Auf die Querhölzer und die schrägen Holme legte man, je nach Verwendungszweck, lose Bretter (Transport von Holz), einen geschlossenen Kasten (Transport von Mist) oder leiterförmige Seitenteile (Transport von Heu). Über die seitlichen Leitern konnten auch Querbretter gelegt und das Gefährt so für den Personentransport eingesetzt werden. Es wird noch das entsprechende Bild eines jüngeren und größeren Wagens dieses Typs folgen (vgl. Fig. 21). Im bergigen Gelände baute man die Fahrzeuge gerne leicht und niedrig wegen des tiefen Schwerpunktes. Deshalb sind im alpinen Bereich die Räder der Fahrzeuge meist deutlich kleiner als bei Wagen aus dem Flachland.



Fig. 8

Einfacher vierrädriger Transportwagen archaischer Bauart aus dem Kanton Graubünden. Die Konstruktion mit altertümlichen Strebenrädern ist ganz aus Holz gebaut.

Schweizerisches Nationalmuseum, Zürich, Foto Verfasser

In der Zeit der Renaissance, im 16. Jahrhundert, begann sich unter italienischem Einfluss das Verhältnis gegenüber dem Pferd als Arbeitstier – auf antiken Grundlagen (wieder entdeckte Texte Xenophons) – zu verbessern. Auch der Wagenbau machte Fortschritte; jetzt wurden von Oberhäuptern vermehrt Karossen eingesetzt. Aus der Eidgenossenschaft, die keine gekrönten Häupter im eigenen Land kannte und in der Neuzeit auch keinen eigentlichen Adel hervorbrachte, sind keine Wagen aus der frühen Neuzeit erhalten. Es gibt auch kaum Belege für frühe Karossen in der Schweiz; aber es gab hier früh kunstvoll verzierte Schlitten.

Im 16. Jahrhundert wurde das Klima in Europa merklich kälter; man spricht von der „kleinen Eiszeit“. Jetzt mussten vermehrt Schlitten statt Wagen eingesetzt werden, im alpinen Raum lag nicht selten das halbe Jahr über Schnee, und viele Gewässer froren zu. Zwischen dem 17. und 19. Jahrhundert entwickelte sich in der Schweiz eine bedeutende Schlittenkultur.

Bild Fig. 9 zeigt einen einfachen Schlittentyp mit zwei Sitzbänken hintereinander (aus dem schweizerischen Kloster Fischingen stammend), wie er in ganz Europa auch zum Reisen eingesetzt wurde. Die Bemalung dieses Exemplars stammt aus der Zeit um 1750 und thematisiert winterliche Vergnügen. Im reproduzierten Bildausschnitt ist zu erkennen, dass die Schlitten von hinten, der angebauten Sitzpritsche aus, mit langen Leinen gefahren wurden. Sie wurden meist einspännig angespannt, denn die gespurten Schlittenbahnen waren in der Regel sehr schmal, vor dem 18. Jahrhundert meist nur 60 cm breit. Das führte oft dazu, dass die Schlitten umgeworfen wurden. Deshalb liest man in der alten Literatur immer wieder Ermahnungen, mit Schlitten nicht zu ungestüm zu fahren.

Zu diesem Thema hat der Schreiber eine spezielle Schrift verfasst: „Paraden - Maskeraden - Promenaden, Die Schlitten des Schweizerischen Landesmuseums im europäischen Kontext“ (Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte Band 66, 2009, Heft 1, S. 1 - 44).

Fig. 9 (rechts)

Traditionell gebauter Schlitten des 18. Jahrhunderts aus dem Kloster Fischingen. Die Darstellung auf der Seitenwand (Detail unten) zeigt eine Schlittenfahrt in barocker Manier.

Schweizerisches Nationalmuseum, Zürich, Foto Verfasser



## D. 18. JAHRHUNDERT

Auch im 18. Jahrhundert gab es strenge Winter. Das brachte auch Vorteile. Im Winter waren auf gefrorenem Boden viele Wege und Strassen besser zu begehen als im Sommer und es entstanden Schneebrücken über Bäche und Flüsse in den Alpen. Deshalb war der beginnende Wintereinbruch auch Reisezeit; man zog los, wenn es kalt wurde. So hielt es auch der berühmte Dichter Johann Wolfgang von Goethe in jungen Jahren. Derselbe war damals, wie die meisten jungen Reisenden, zu Fuß unterwegs. Er berichtete über seine Reise von 1779 auf Saumwegen zum Hospiz des Sankt Gotthard: „Ein großer Zug von Mauleseln machte mit seinen Glocken die ganze Gegend lebendig. Es ist ein Ton, der alle Bergerinnerungen lebendig macht ... Wir fanden auch einige Wegknechte, die bestellt sind, das Glatteis mit Erde zu überfahren, um den Weg praktikabel zu erhalten. ... Der Weg geht an der über Felsen sich immer hinabstürzenden Reuss hinauf, und die Wasserfälle bilden hier die schönsten Formen“.



Fig. 10

Beladenes Saumtier mit einem Säumer in der Schöllenschlucht auf der Nordrampe des Gotthardpasses.

Federzeichnung von R. Schellenberg des späten 18. Jahrhunderts in der Zentralbibliothek Zürich



Fig. 11

„Urnerloch“ genannter Tunnel unterhalb Andermatt am Gotthardpass.

Zentralbibliothek Zürich

Ein zeitgenössisches Bild aus der von Goethe begangenen Schöllenschlucht über dem Fluss Reuss zeigt Fig. 10. Hinter dem beladenen Saumtier mit seinem Führer sieht man am Wegrand fünf Holzkreuze mit einem Gedenkstein. Diese Gräber belegen, wie gefährlich dieser Wegabschnitt war. Immer wieder kamen hier Reisende durch Steinschlag oder Lawinen zu Tode. Nachdem an einer besonders gefährlichen Stelle am Ende der Schöllenschlucht der Weg wiederholt in die Tiefe gerutscht war, wurde im Jahre 1707 als große Pioniertat der Ingenieurkunst der erste Tunnel in den Fels unterhalb Andermatt gesprengt, genannt „Urnerloch“ (Fig. 11).

Im Laufe des 18. Jahrhunderts wurde die gleichsam gefährliche wie malerische Berglandschaft der Schweiz von Ausländern als Sehenswürdigkeit entdeckt. Vor allem abenteuerlustige Engländer begannen im Rahmen der „Grand Tour“ die Alpen zu erkunden. Sie kamen nicht selten im eigenen Wagen angereist, mussten diesen aber bald stehen lassen. Denn bis in die Zeit um 1800 gab es keine einzige Fahrstrasse über die Alpen! Also blieb für eine Reise in die Berge nicht viel anderes als der Ritt auf einem Maultier oder der Fußmarsch übrig. Für Damen gab es einen besonderen Service. Einheimische verdienten sich gutes Geld mit Tragsesseln, ähnlich den Sänften in den Städten. Sie trugen dann die neugierigen Touristinnen über die Berge.

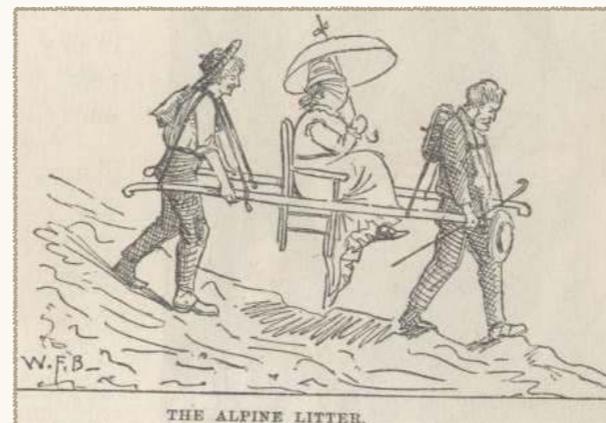


Fig. 12

Tragsessel zum Transport von Touristinnen in den Schweizer Alpen.

Federskizze in Mark Twains „A Tramp Abroad“ von 1880.

Der allgemeine technische Fortschritt der Zeit um 1800 brachte auch in der Schweiz vieles in Bewegung. Reiche Schweizer Bürger legten sich Wagen nach der neuesten englischen Mode zu. Dazu gehörte auch der nachmalige Bürgermeister von Genf, Isaac Pictet. Er bestellte sich in London für seine Reisen im Jahre 1789 eine Berline neuester Bauart. Sie verblieb bis vor kurzem in der gleichen Familie und im gleichen Haus. Deshalb befindet sie sich auch in einem ausgezeichneten Zustand (Fig. 13). Sogar die dazugehörigen vier Brustblattgeschirre haben sich erhalten, wie sie auf dem Aquarell, das Pictet von seiner Equipage hatte anfertigen lassen, zu sehen sind.

Mit solchen Reisewagen kamen im Verlaufe des 18. Jahrhunderts immer mehr englische Touristen in die Schweiz. Dabei wurden – im Rahmen des bekannten Postings – an Pferdewechsel-Stationen stets neue Gespanne mitsamt ortskundigen Postillonon gemietet. In der Zeit um 1800 machte, wieder vor allem von England aus, der Straßenbau in ganz Europa enorme Fortschritte. Jetzt gab es auf den Hauptachsen, erstmals seit der Römerzeit, bequeme Kunststrassen. Nur: In der Schweiz endete am Fuß der Berge weiterhin diese Herrlichkeit. Dies war umso ärgerlicher, als das Ziel vieler Reisender nicht nur die pittoreske Alpenwelt, sondern auch der warme Süden war.



Fig. 13

In London 1789 für den Bürgermeister von Genf, Isaac Pictet, hergestellte Reiseberline. Links der Wagen in voller Anspannung, oben das erhaltene Fahrzeug.

Musée national Prangins VD und Aquarell in Privatbesitz

## E. 19. JAHRHUNDERT

Vor dem Hintergrund der fehlenden Strassen über die Alpen kreierte erfinderische Geister demontierbare Reisewagen, die am Fuß der Berge zerlegt, in Einzelteilen auf dem Rücken von Maultieren oder menschlichen Trägern über die Alpen geschleppt und auf der anderen Seite der Pässe wieder zusammengefügt werden konnten. Nach dem „Itinéraire classique de l'Italie“ von 1824 war dies eine von Engländern vielfach beanspruchte Art des Reisens über die Alpen, die „Mont-Cenis-Methode“ genannt wurde. Der bekannte Venezianer Casanova überquerte den Grossen Sankt Bernhard und den Mont Cenis zwischen 1749 und 1763 mehrmals mit seiner zerlegten, auf vier Maultieren transportierten Kutsche. Der 2083 Meter hohe Pass Mont Cenis, zwischen Genf und Turin gelegen, war eine beliebte Route Richtung Südfrankreich und der Côte d'Azur mit dem bis heute beliebten Touristenort Nizza.

Meines Wissens hat sich in Europa nur ein einziger zerlegbar konstruierte Wagen erhalten (Fig. 14). Es ist eine Chaise oberitalienischer Machart in der Sammlung von Carlo Gnechi Ruscone bei Milano. Der ungefederte Wagen bietet in der Gondole bequem Platz für zwei Personen, dahinter bleibt Raum für Gepäck und einen allenfalls mitfahrenden Diener. Der Wagen kann mit wenigen Handgriffen vor allem mittels Flügelmuttern in seine 14 Teile zerlegt werden. Solchen Chaisen oder Cabriolets des späten 18. Jahrhunderts wurde ein einziges Pferd vorgespannt. Meistens zog aber neben dem Gabelpferd mit dem Postillon im Sattel, wie bei der bekannteren Postchaise Frankreichs, ein zugeschnalltes Beipferd mit.



Fig. 14

Zerlegbares Reise-Cabriolet des späten 18. Jahrhundert aus Norditalien.  
Sammlung Carlo Gnechi Ruscone, Inzago

Nach 1800 wurden die Alpen endlich durch Fahrstrassen erschlossen. Allerdings zunächst nicht der Touristen wegen, sondern aus strategischen Gründen, genauer für die Überfahrt von Geschützen und anderem militärischen Material. Die erste Fahrstrasse erhielt unter Napoleon I. der Mont Cenis im Jahre 1803. Das war der Startschuss zu einer schnellen Folge von weiteren Strassenverbindungen über die Alpen. Im Jahre 1805 folgte bereits die Militärstrasse über den Simplon zwischen dem schweizerischen Rhonetal und dem Lago Maggiore.

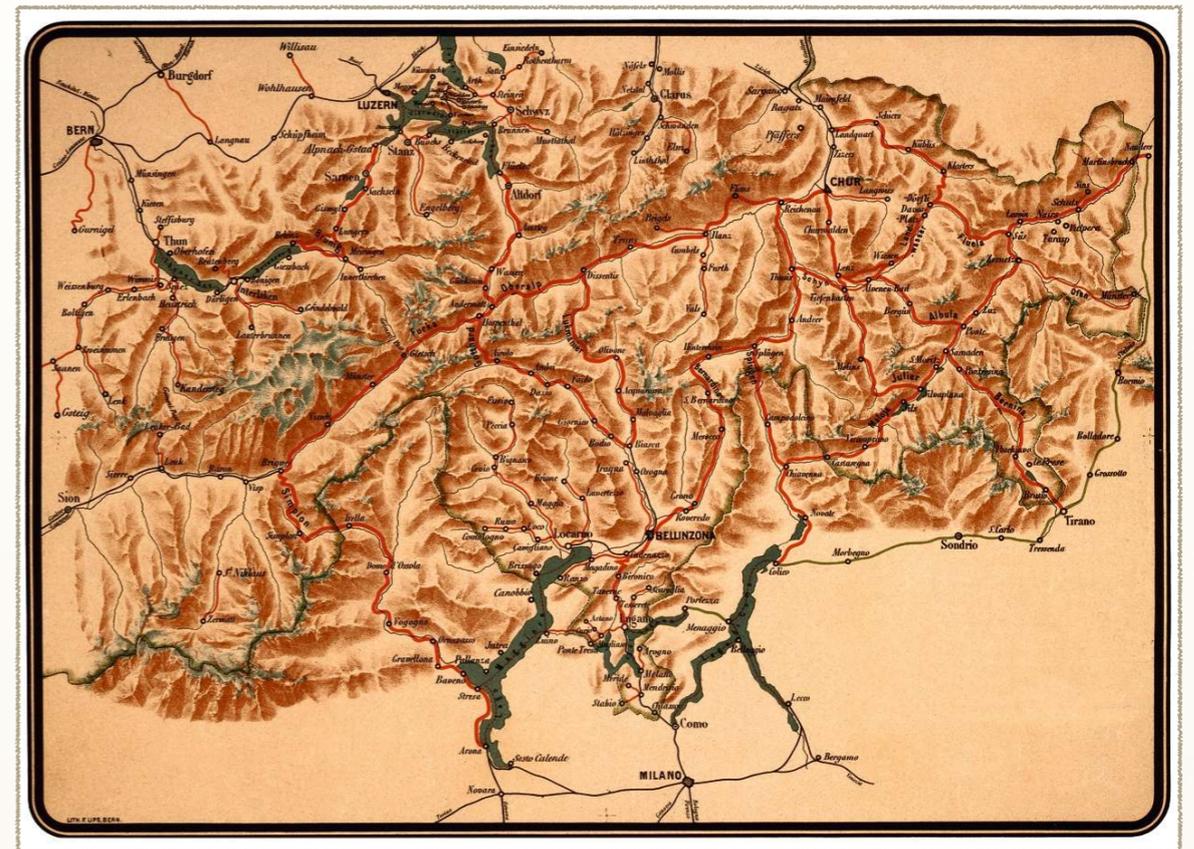


Fig. 15

Die wichtigsten Passrouten (rote Linien) im Südostteil der Schweiz. Von links nach rechts: Simplon, Gotthard, Lukmanier, Bernardino, Splügen, Maloja, Julier, Albula, Flüela, Bernina und Ofen.

Karte von 1881 mit frühen Eisenbahnstrecken (schwarze Linien)

Fig. 15 zeigt die wichtigsten Pässe im Ostteil der Schweiz. (Die im Westen, vor allem im angrenzenden Frankreich liegenden Pässe Grosser Sankt Bernhard und Mont Cenis liegen außerhalb des Kartenausschnitts.) Von Westen nach Osten sind folgende Passrouten erkennbar: Simplon, Gotthard, Lukmanier, Bernardino, Splügen, Maloja, Julier, Albula, Flüela,

Bernina und Ofen. Auf all diesen Routen waren jetzt nicht nur Privatwagen anzutreffen, sondern auch Postwagen. Jetzt fuhren schwere, von fünf Pferden gezogene Postwagen regelmäßig über diese Pässe. Diese Postlinien sind auf der Karte von Fig. 15 rot eingetragen. Die Karte stammt aus dem Jahr 1881; damals begannen im Flachland bereits Eisenbahnen gewisse Poststrassen abzulösen. Dazu gehörten die Zugänge zu den großen Städten Bern oder Luzern am Vierwaldstättersee, aber auch erste Gleisabschnitte in den Tälern wie im Rhonetal oder im Tessin. Über die Pässe fuhr man aber noch gut 20 Jahre lang mit pferdebespannten Wagen. Die Fahrt mit einem Postwagen war allerdings teuer. Man musste 10 bis 15 Rappen pro Fahrkilometer entrichten (Basis 1873), deshalb zogen weiterhin viele Reisende zu Fuß über die Alpen. Aber die Frequenzen auf den Postlinien stiegen ständig an. 1870 zählte man bei den meisten Pässen (Julier, Albula, Flüela und Furka) je über 10 000 Passagiere pro Jahr.

Warum wurden die Alpen so spät durch Fahrstrassen erschlossen? Dafür gab es nicht nur technische Gründe. Es fehlte lange das Kapital für den teuren Straßenbau und oft sperrten sich die Bewohner der Alpentäler gegen den Ausbau der Saumwege zu Fahrstrassen. Denn sie lebten seit alters vom traditionellen Passverkehr; das arbeitsintensive Säumen war für sie neben der Landwirtschaft eine wichtige Einnahmequelle. Als dann aber die ersten Pässe für den Fahrverkehr eröffnet waren, musste aus Konkurrenzgründen nachgezogen werden, sonst wanderte die Kundschaft auf andere Strecken ab. Bereits 1823 wurden die Pässe Splügen und San Bernardino für den Fahrverkehr eröffnet. Im Jahre 1830 folgte die Strasse über den Sankt Gotthard mit ihren zahlreichen neuen Brücken. Dieser Strassenbau von Amsteg im Reusstal bis ins Tessin erforderte 10 Jahre Bauzeit. Am Gotthard wurde, wie bei anderen Pässen auch, die Fahrstrasse wenn immer möglich auch über den Winter offen gehalten. An den gefährlichsten Stellen waren deshalb Lawinengalerien errichtet worden. Fig. 16 zeigt eine solche an der Simplonstrasse. Es gab auch massiv gebaute Schutzhütten, in denen man bei gefährlichem Wetter unterstehen konnte.



Fig. 16: Passtrasse über den Simplonpass mit Sommerstrasse und Lawinengalerie für den Winter.

Bei Schnee und Temperaturen unter dem Nullpunkt versagten die Wagen, sie waren nicht mehr lenkbar, der Zug wurde zu schwer und gefrierende Wagenschmiere führte zur Blockade der Räder. Also musste auf Schlitten umgestiegen werden. Das war für die Post eine große logistische Aufgabe, mussten doch jeweils an der Schneegrenze Schlitten aufgestellt werden, in die die Passagiere umsteigen konnten.



Fig. 17

Schlittenkolonne der Schweizer Post am Gotthardpass.

Gemälde des Jahres 1876 von J. Jacot-Guilarmod im Museum für Kommunikation, Bern

Im Gegensatz zu den Wagen waren die Postschlitten winzig und fassten jeweils nur zwei Personen. Denn die Schlittenbahn war zunächst nur 60, später dann – wegen der vielen Umfälle – 80 Zentimeter breit. So entstanden lange Züge von Pack- und Personenschlitten, bei denen oft nur zuvorderst und zuhinterst ein Mann der Post mitfuhr (Fig. 17). Man ließ die Passagiere in der Mitte des Zuges allein mit ihrem Zugpferd! Allerdings waren die Pferde gewohnt, hintereinander zu gehen und die Schlitten glitten in einer vorgespurten Bahn. Wie das Bild zeigt, brauchte es für eine solche Fahrt dennoch einigen Mut. Eingeklemmt unter einem schweren Deckel war man als Reisender ganz dem Geschick und der Erfahrung von Tier und Mensch ausgeliefert.

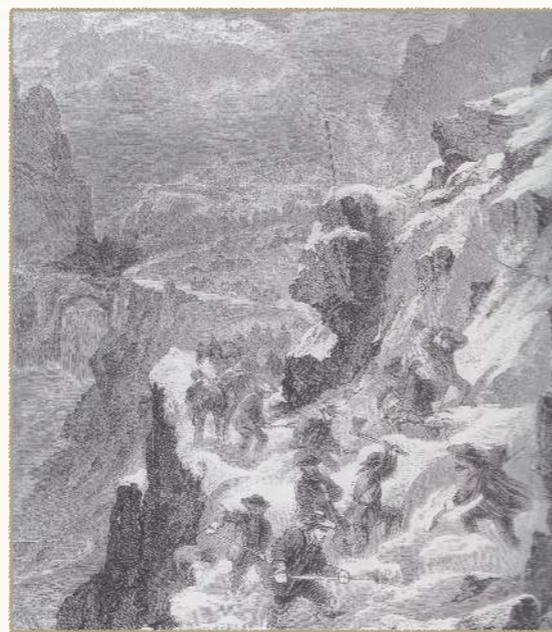
Vor Lawinen war man nie gefeit bei einem Passübergang im Winter. Von dieser permanenten Angst zeugt das Bild von Fig. 18. Die Einheimischen jedoch lebten mit den Naturgewalten. Die Herrichtung der Schlittenbahn nach Neuschnee oder Lawinnenniedergang blieb eine wichtige Einkommensquelle. Sie war eine aufwändige Arbeit, die über eine lange Zeit des Jahres, zwischen November und Juni zu leisten war. Nach Lawinnenniedergängen mussten die Trassen von Hand freigeschaufelt werden. Der ehemalige Urner Landammann Isidor Meyer hat 1938 den Schneebruch genau beschrieben. Er erfolgte am Gotthard durch zwei Dutzend fest angestellte Wegknechte und einige zugezogene Hilfskräfte. Bei Neuschnee schickten diese Routner, wie sie hießen, zwei Bruchpferde (ohne Geschirr und Fuhrwerk) voraus. Diese mussten nach jedem Schneefall zwischen den im Herbst eingesteckten, vier bis fünf Meter langen Markierungsstangen den Weg wieder frei stampfen. Wenn das vordere Pferd bis zum Hals im Schnee versank und erschöpft liegen blieb, wurde das nächste vorge-schickt. Schließlich folgte ein Pferd mit einem schmalen leeren Schlitten und dahinter wurde die Bahn von den Wegknechten festgestampft. So entstand jeweils die benötigte feste Fahr-bahn für die schmalen Schlitten.

Nicht nur im Winter, auch in den guten Jahreszeiten waren Fahrten in den Bergen ein Abenteuer. Die ortsgewohnten Fuhrleute waren tätige, aber raue Gesellen, die wenig Rücksicht auf die Ängste ihrer Kunden nahmen (Fig. 19).



Fig. 18: Von Lawine erfasster Postwagen links und rechts Freischaufeln einer verschütteten Alpenstrasse durch Routner.

Holzschritte um 1870



Mark Twain berichtete in seinem Werk über eine Schweizerreise „A tramp abroad“ von 1880 in Kapitel XXXI: „We had four very handsome horses, and the driver was very proud of his turnout. He would bowl along on a reasonable trot, on the highway, but when he entered a village he did it on a furious run, and accompanied it with a frenzy of ceaseless whip-crackings that sounded like volleys of musketry. He tore through the narrow streets and around the sharp curves like a moving earthquake, showing his volleys as he went, and before him swept a continuous tidal wave of scampering children, ducks, cats, and mothers clasping babies which they had snatched out of the way of the coming destruction; and as this living wave washed aside, along the walls, its elements, being safe, forgot their fears and turned their admiring gaze upon that gallant driver till he thundered around the next curve and was lost to sight.“



Fig. 19

Gesellige Kutscher – „Sociable Drivers“. Die Kutscher lassen sich auch auf rassistiger Fahrt nicht von einem Schwatz miteinander abhalten.

Federskizze in Mark Twains „A Tramp Abroad“ von 1880

Und später zu einem Trip nahe Frutigen in Kapitel XXXIII von „A tramp abroad“: „The road was smooth; it led up and over and down a continual succession of hills; but it was narrow, the horses were used to it, and could not well get out of it anyhow; so why shouldn't the drivers entertain themselves and us? The noses of our horses projected sociably into the rear of the forward carriage, and as we toiled up the long hills our driver stood up and talked to his friend, and his friend stood up and talked back to him, with his rear to the scenery. When the top was reached and we went flying down the other side, there was no change in the program. I carry in my memory yet the picture of that forward driver, on his knees on his high seat, resting his elbows on its back, and beaming down on his passengers, with happy eye, and flying hair, and jolly red face, and offering his card to the old German gentleman while he praised his hack and horses, and both teams were whizzing down a long hill with nobody in a position to tell whether we were bound to destruction or an undeserved safety.“

Entlang der neuen Alpenstrassen entstand eine bedeutende Infrastruktur für die Reisenden, vor allem Gasthäuser und Hotels. Die Schweizer Alpen erlebten ab 1860 einen Hotel-Boom, der seinen Höhepunkt in Belle Epoque fand. Dabei handelte es sich in der Spitzenklasse um riesige, palastartige Bauten. Der Gast lebte gewissermaßen auf Zeit in einem Schloss. Jedes Hotel hatte eigene Fuhrwerke, mit dem die Gäste vom Bahnhof abgeholt wurden, meist geräumige Omnibusse, im Winter große Schlitten (Fig. 20). Das Bild zeigt den Bahnhof in Göschenen nach der Eröffnung des Gotthardtunnels im Jahre 1882 mit den Wagen der Hotels aus den höher gelegenen Orten Andermatt und Hospental. Die Fahrzeuge waren nicht viel anders gebaut als städtische Omnibusse, auch wenn damit die schmale Teufelsbrücke überquert werden musste. Was für ein Erlebnis für einen Bewohner eines flachen Landes, wenn er nach dem Verlassen des Eisenbahnabteils auf dem Dachsitz eines hohen Omnibus' über den tosenden Fluss Reuss gefahren wurde!

Die Touristen waren ja angereist, um die Alpenlandschaft zu erleben. Zu den Schlossbewohnern auf Zeit gehörte während der Dauer ihres Aufenthalts, oft mehrere Wochen, die standesgemäße Equipage auf Zeit für Ausflüge in die Umgebung. Diese Mietfuhrwerke bestanden je nach Geldbeutel aus einem Landauer mit vier Pferden, einer Victoria mit zwei Pferden oder auch nur eine Chaise mit einem Pferd.



Fig. 20

Bahnhofplatz in Göschenen um 1900 mit wartenden Hotel-Omnibussen.

Rechts der Postwagen der Furkaroute.

Foto Aschwanden, Altdorf

Damit sind wir bei den in der Schweiz häufig verwendeten und vor allem spezifischen Wagenmodellen angelangt. Es sind hauptsächlich fünf Modelle. Ich zeige hier absichtlich auch einfache Wagen, denn wir wollen ja die ganze Vergangenheit kennen und nicht nur die einer bestimmten Schicht. Im Falle der Schweiz haben wir den Glücksfall, dass es einige Photographen gab, die um 1900 auch die gewöhnlichen Gefährte festhielten. Dazu gehörte der Photograph Michael Aschwanden an der malerischen Axenstrasse am Vierwaldstättersee, der jeden aufnahm, der ihm etwas für einen Abzug bezahlte.

### 1. Leiterwagen

Sehr lange wurden in der Schweiz ungefederte landwirtschaftliche Fahrzeuge – auch mit Ochsespannen – für den Personentransport verwendet. Das waren vor allem so genannte Leiterwagen, benannt nach ihren sprossenartigen seitlichen Aufbauten. Auf diese wurden Sitzbretter aufgelegt, je nach Länge des Fahrzeugs zwei, drei oder mehr. Das Bild zeigt eine Gruppe älterer Jünglinge auf einem Schulausflug (Fig. 21).



Fig. 21

Leiterwagen mit einer Gruppe von 11 Jünglingen auf Schulreise um 1910.

Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege

## 2. Bernerwagen

Gewissermaßen eine kleinere, aber gefederte Variante des Leiterwagens ist der so genannte Bernerwagen, benannt nach dem großen Kanton Bern. Den Begriff „Berner Wagen“ oder „Berner Wägel“ finden wir auch außerhalb der Schweiz, etwa bei Ginzroth. Er bezeichnete damit einen einfachen Char-à-bancs nach französischer Terminologie (Fig. 22). Zu Anfang waren nur die Bänke gefedert, indem sie schwimmend an den Seitenstangen aufgehängt wurden, später wurde der Kasten meist auf quer gestellten Eisenfedern montiert. Die älteren Varianten der Bernerwagen wurden noch lange mit Langbaumgestell gebaut. Dazu gehörte vorne stets ein Sitzgelegenheit für den Kutscher. Die jüngeren Bernerwagen weisen meist einen eigentlichen Bocksitz auf und dahinter ein oder zwei Bänke für Mitfahrende. (Diese Sitzen konnten entfernt werden, wenn solche Fahrzeuge zur Fahrt mit Waren auf den Markt eingesetzt wurden.)



Fig. 22

Bernerwagen mit vorgespanntem Maultier und Bündnergeschirr auf der Axenstrasse.

Foto Aschwanden, Altdorf um 1910

## 3. Char-de-côté

Ein ganz besonderer Wagen ist der Char-de-côté, früher auch Tour de Lac oder etwas missverständlich Char-à-bancs genannt. Er galt als nationales Fahrzeug der Schweiz, war aber auch in der französischen Nachbarschaft (Savoyen) anzutreffen (Fig. 23). Das Besondere dieses Modells ist die hinten längs orientierte Sitzbank. Das Modell ist gewissermaßen eine halbe Wagonnette, beziehungsweise ein halber Jaunting Car. Der Vorteil war die gute Aussicht zur Seite, aber nur wenn der Kutscher, etwa bei einer Seerundfahrt, in die richtige Richtung fuhr. Diese Längsorientierung war nicht Absicht, sondern aus der Not geboren. Im hügeligen Gelände der Schweiz, vor allem im Jura in der nördlichen Schweiz, waren die Strassen im 19. Jahrhundert noch lange schmaler als im flachen Mittelland. Touristen mussten deshalb von ihren Wagen mit normaler Spur auf die lokalen Seitenwagen umsteigen, wenn sie den Jura befahren wollten. Das Modell des Char-de-côté gab es offen, mit festem Dach und Ledervorhängen oder als geschlossener Wagen in der Art der Coupés. Der Kasten ruhte auf Längsholmen, einer Art Federung, wie sie ja auch bei amerikanischen Wagen bekannt sind. Diese fielen dem englischen Wagenbauer Hooper auf einer Schweizerreise besonders auf (Zitat nach „American Carriage Monthly“ von 1892): „... the body had no side springs but was suspended on two long elastic wood poles, secured to the front beds and hind axle, the back of the body was panelled at the top.“

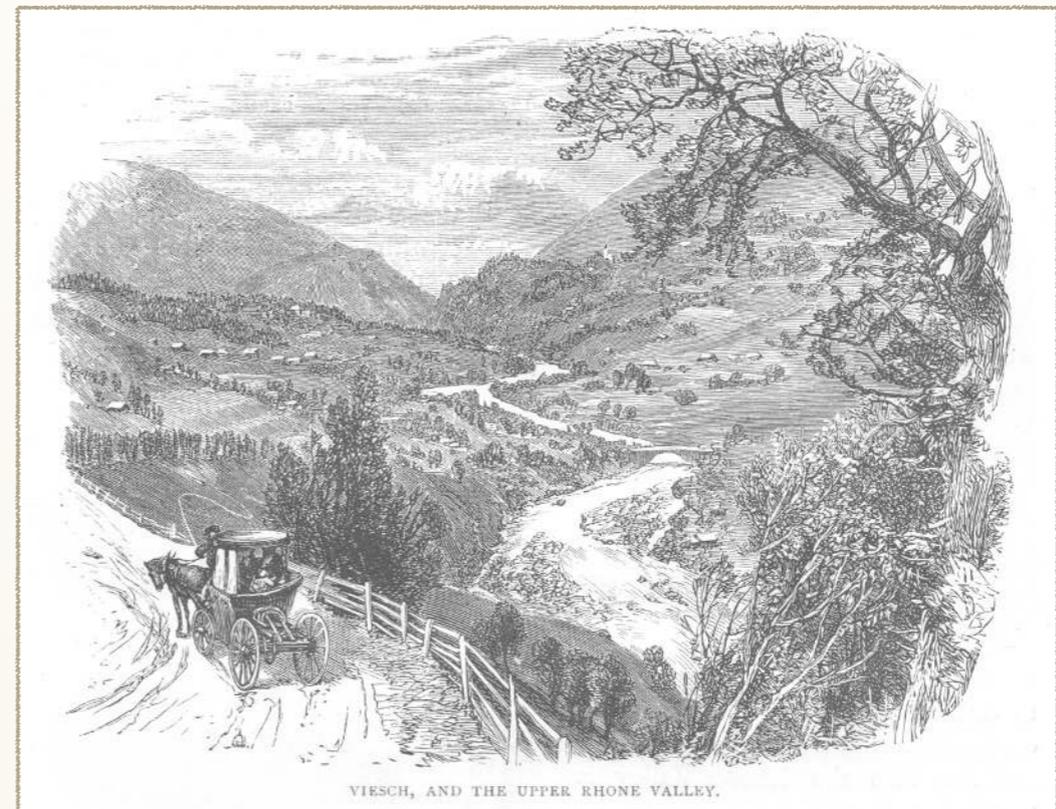


Fig. 23

Schweizer Char-de-côté im oberen Rhonetal (aus Swiss Pictures 1871).

#### 4. Chaise

Der Begriff Chaise, was ja eigentlich Stuhl bedeutet, war früher ein Überbegriff für (meist gedeckte) Personenwagen. Dieses Wort wurde aber in der Schweiz, im angrenzenden Deutschland und im Elsass zu einem Modellbegriff für einen gut ausgepolsterten, meist mit einem Halbverdeck ausgerüsteten vierrädrigen Wagen. Dieser wurde meist von Besitzer selbst vom Inneren, wie ein Duc, gefahren, aber oft auch vom vorderen Notsitz aus, der mit umgeklappter Rückenlehne auch als Kindersitz dienen konnte. Bergchaisen war meist leichter, tiefer und nur zweisitzig gebaut. In der Regel wurde nur ein Pferd vorgespannt und mit langen Landen gefahren, mittels eines Chaisengeschirrs, einem halben Zweispännergesschirr mit Hinterzeug (Fig. 24). Die Federung bestand bei diesem Wagen meist aus einer einfachen Quer- oder doppelelliptischen Längsfederung.



Fig. 24

Schweizer Chaise mit Pferd im halben Zweispännergesschirr.

Foto Aschwanden, Altdorf um 1910

#### 5. Cabriolet-Landauer

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war als Exkursionswagen der Cabriolet-Landauer weit verbreitet. Bei diesem typischen Fuhrhalterwagen handelt es sich eigentlich um einen verlängerten Landauer mit einem Zusatzbankett und Halbverdeck vorne und einem auf dem Fussbrett montierten Kutschersitz. Diese Reiselandauer boten 6 Plätze mit Dach, es gab auch solche mit acht Plätzen, wenn etwa hinten Dienerschaft oder Gouvernanten mitgeführt werden sollten. Die Schweizer Post ließ ähnliche Typen bauen. Diese entstanden aus demokratischen Gründen bei verschiedenen regionalen Wagenbauern, die dann durchaus auch fähig waren, ähnliche „zivile“ Wagen zu bauen. Das Bild zeigt einen achtplätzigen, von Chiattono in Lugano konstruierten Wagen (Fig. 25).

Vermögende Reisende nahmen noch bis weit ins 20. Jahrhundert hinein die Dienste von privaten Lohnkutschern in Anspruch. Diese boten mehrtägige Reisen für die ganze Familie an. Beliebte Routen über die Pässe waren:

Die Clevner-Route über den Splügenpass nach Chiavenna und an den Comersee, die Bellenzer Route über den San Bernardinopass nach Bellinzona, die Engadiner Route und die Oberland-Oberalp-Route nach Luzern.

Eine solche mehrtägige Fahrt kostete einige hundert Franken, mehr als drei Monatseinkommen eines damaligen Industriearbeiters!



Fig. 25: Achtplätziger Cabriolet-Landauer des Wagenbauers Chiattono aus Lugano in der Kutschensammlung Robert Sallmann, Amriswil CH

## F. FAHRT ÜBER DEN ST. GOTTHARD

Der Gotthardpass war und ist die wichtigste Strassenverbindung zwischen Frankfurt und Mailand beziehungsweise zwischen Deutschland und Italien. Der Pass selbst weist zwar mit seinen Schluchten schwierige Passagen auf, der Zugang zu demselben war früher aber leichter als bei anderen Pässen im Osten und im Westen (wie Simplon oder Großer Sankt Bernhard). Denn Seen und Flüsse führen nahe an die Nord- und Südrampe, im Norden der Vierwaldstättersee und im Süden die oberitalienischen Seen (vgl. Fig. 15). Der Gotthard war auch für die Strecke von Paris nach Mailand kürzer als der Weg über Dijon und den Mont Cenis in Frankreich.

1842 verkehrte erstmals eine Fahrpost über den 2108 Meter hohen Gotthardpass. Ab 1849, als das Postwesen vom Staat übernommen wurde, wurde der Postverkehr straff organisiert, nach dem Vorbild der wegweisenden Royal Mail Englands. Im Rekordjahr 1872 fuhren 72'000 Reisende über den Gotthard.



Fig. 26

Im Dampfboot über den Vierwaldstättersee von Luzern nach Flüelen, dem Ausgangspunkt der „Mailänderpost“.

Sammlung Alex Furger, Basel

Jetzt folgt eine Reise über den Gotthard von Norden nach Süden in der Zeit um 1870: Bis Luzern wurde mit der Eisenbahn gefahren. Dort schlief man in einem Hotel und musste früh aufstehen, um das Dampfboot zu erreichen. Es folgte die Überfahrt per Schiff nach Flüelen, dessen Kirchturm schon von weitem sichtbar war (Fig. 26).

Dort wartete am Quai der schwere Postwagen mit fünf vorgespannten Pferden. Ein solcher Wagen mit der Nummer 880 hat sich im Landesmuseum in Zürich erhalten (Fig. 27). Es ist ein Bergpostwagen, dessen Besonderheit der tief gesetzte Kasten ohne Langbaum ist; das ergab einen tiefen Schwerpunkt für die gefährliche Reise auf engen Kurven. Neun Passagierplätze standen zur Verfügung, sechs in der Berline und drei im vorderen Coupé. Das Cabriolet hinten oben über dem Briefkoffer war für den Kondukteur, eine Art Guard, reserviert. Gegen ein Aufgeld trat er zuweilen seinen Hochsitz an einen Reisenden ab und setzte sich vorne zum Postillon. Er musste immer wieder absteigen, wenn auf Talfahrt der Radschuh zu unterlegen oder zu entfernen war. Der Wagen verfügte auch über eine mechanische Klotzbremse mit je zwei Backen auf die Hinterräder. Wenn sich mehr als neun Passagiere angemeldet hatten, stellte die Post kleinere Beiwagen bereit.



Fig. 27

Der letzte erhaltene Bergpostwagen vom Gotthardpass der Zeit um 1860 (Zustand um 1900).

Schweizerisches Nationalmuseum, Zürich

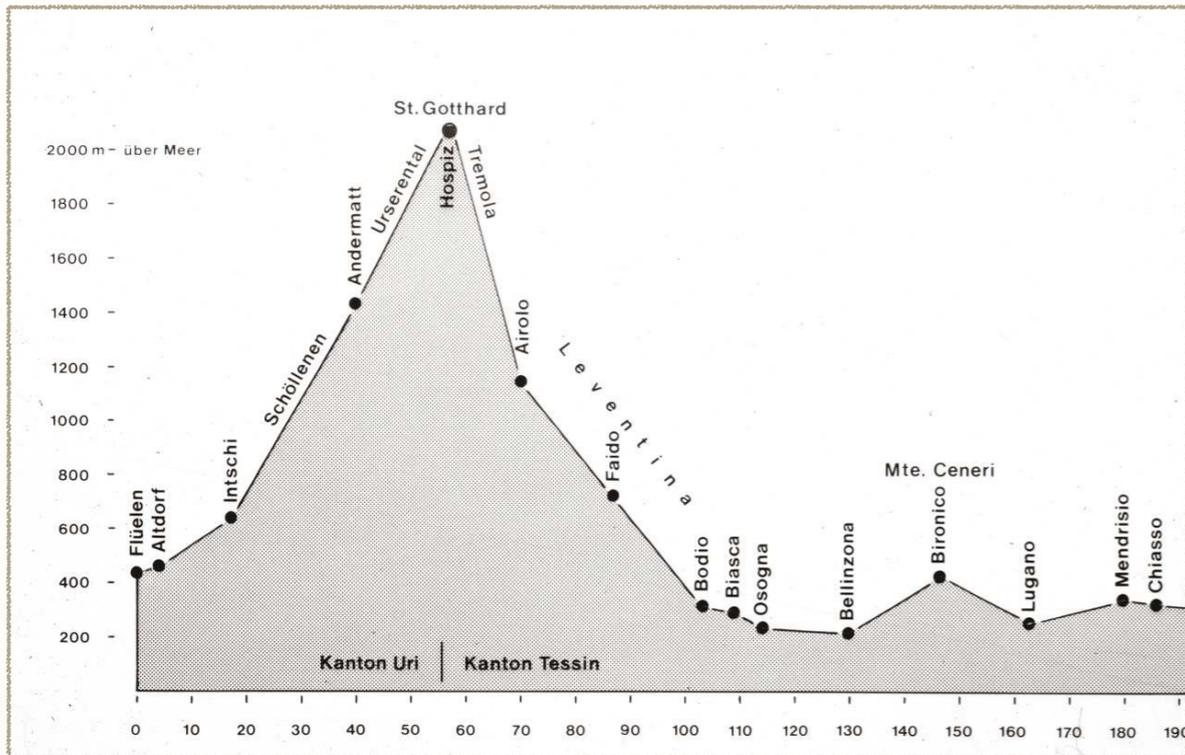


Fig. 28

Distanzen- und Höhendigramm der Gotthardroute. Ein Postwagen bewältigte die 190 km von Flüelen nach Camerlata (hinter Chiasso und Como) in 23 Stunden.

Punkt 8 Uhr stieß der Postillon in Flüelen in sein Horn, die Mailänderpost, wie sie genannt wurde, fuhr los. 23 Stunden saßen jetzt die Passagiere auf der Reise in den Süden im Wagen, allerdings immer wieder durch kurze Halte unterbrochen; 12 mal wurden die Pferde gewechselt (Fig. 28). Der erste Halt war in Altdorf, der Hauptstadt Uris. Zunächst stieg die Strasse nur leicht an. Dann aber kam die anspruchsvolle Bergfahrt mit fast 1000 Höhenmeter Steigung. Langsam und stetig erfolgte der Aufstieg durch das Reusstal über die malerische Langenbruck (Fig. 29). Auf der rechten Talseite waren noch die Reste des Saumpfades zu erkennen. Jetzt mussten die Tiere schwer ziehen, wie die eindrückliche Skizze des Schweizer Kunstmalers Rudolf Koller zeigt (Fig. 30). Der voll besetzte Wagen wog über drei Tonnen. Jedes Pferd musste also mehr als sein Eigengewicht ziehen.

Fig. 29 (rechts)

Postwagen auf der Nordrampe des Gotthardpasses über die „Langenbruck“.

Ölbild von J. Weber um 1880



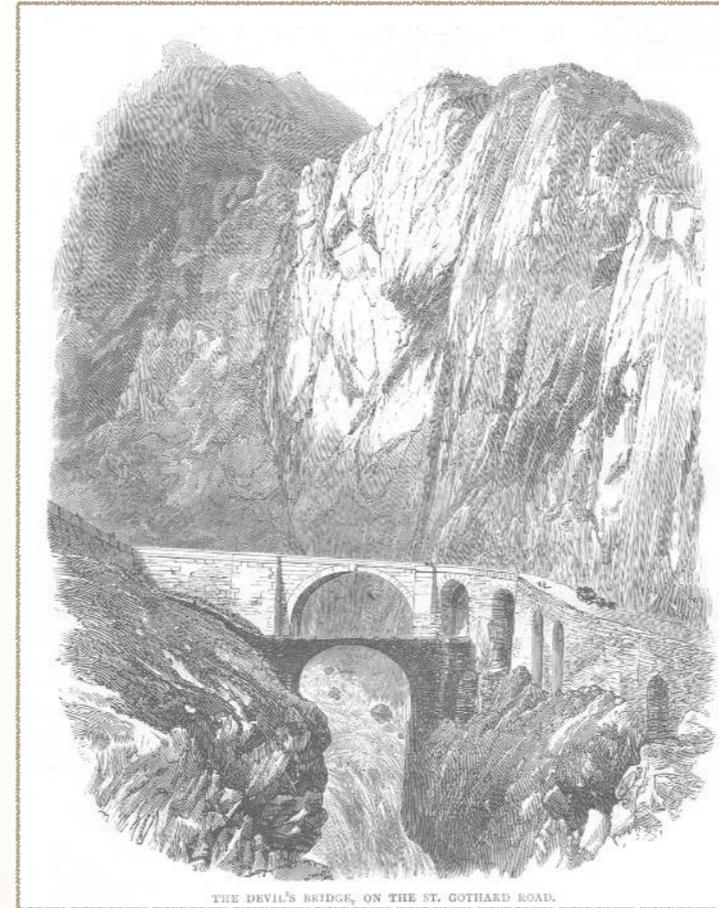


Fig. 30  
Fünfergespann im schweren Zug vor dem Postwagen. Der voll besetzte Bergpostwagen wog gut drei Tonnen.  
Skizze von Rudolf Koller zum Ölgemälde von Fig. 34 von 1873 in Privatbesitz

Die spektakulärste Passage der ganzen Fahrt war die über die legendäre Teufelsbrücke in der Schöllenschlucht. Sie überbrückte das schroffe Tal an der engsten Stelle (Fig. 31). Die neue Brücke der Fahrstrasse von 1830 wölbte sich viel höher über die tobende Reuss als die schmale mittelalterliche Brücke des Saumpfads. Trotzdem war die Gischt der tobenden Reuss bei hohem Wasser spürbar, sie hüllte die Reisenden oft in nassen Nebel.



Fig. 31  
Links befindet sich die Teufelsbrücke für die Fahrstrasse um 1825 im Bau. Das Bild rechts oben zeigt die neue Brücke im fertigem Zustand, davor die alte schmale Brücke für die Saumtiere.  
Ölgemälde von Karl Blechen in der Neuen Pinakothek München und Stahlstich nach E. Whympfer



Nach dem Urnerloch kam endlich Andermatt in Sicht, dort wurde 13.05 Uhr das Mittagessen eingenommen. 13 30 Uhr ging es schon wieder los. Die Passagiere nahmen ihre nummerierten Plätze erneut ein. Die teuersten Sitze befanden sich vorne im Coupé mit einem guten Ausblick auf die Landschaft und das Gespann (Fig. 33). Ständig hörte man das Gebimmel der Glocken an den Pferden, aber auch die Posthornsignale des Kutschers, der sich damit den Weg frei bahnte; Fußgängern, andere Fuhrwerken und Tierherden hatten der Post Vorfahrt zu gewähren.



Fig. 32  
Nach acht Stunden Fahrt kommt das Hospiz des Gotthardpasses auf über 2000 Meter in Sichtweite.  
Privatbesitz

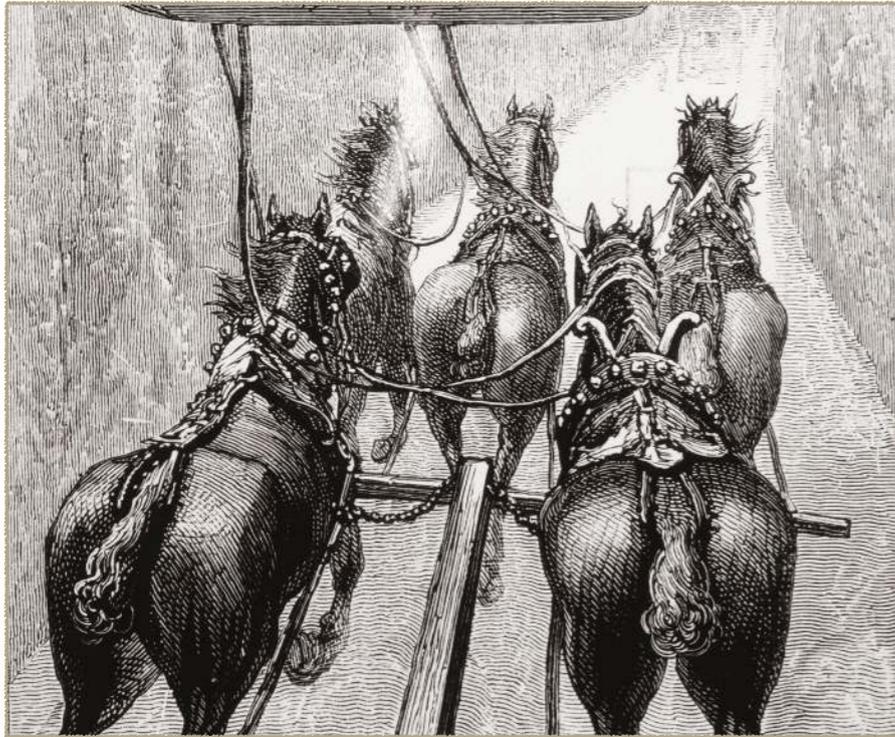


Fig. 33

Blick vom Coupé des Postwagens aus auf das trabende Fünfergespann.

Museum für Kommunikation, Bern

Um 16 Uhr wurde das Hospiz erreicht, aber dort nur kurz Halt gemacht (Fig. 32). Jetzt folgte die gefährliche Talfahrt durch den „Tremola“ genannten Südabhang mit über 40 engen Kurven. Man glaubt es kaum, aber das stetige Gefälle wurde meist im Trab gefahren. Mensch und Tier mussten rassig aus dem Weg, wenn der Postwagen angerasselt kam, nicht selten gab es Probleme (Fig. 34). Eine solche Situation zeigt das bekannte Ölbild des schon genannten Kunstmalers Rudolf Koller: Aus einer Herde Kühe ist ein Kalb ausgebrochen. Das Mittelpferd vorne, wohl ein Jungpferd, scheut, der Postillon korrigiert energisch mit der Peitsche – die Fahrt geht ungebremst weiter.

Am Fuß der steilen Strecke, in Airolo, konnten sich die Passagiere um 17.20 Uhr bei einem kleinen Imbiss während 20 Minuten im Gasthaus erholen. Dann ging es weiter. Jetzt folgte die lange Strecke die Leventina hinunter. Hier wurde es immer wärmer, aber auch immer dunkler. Die Stadt Bellinzona wurde erst um 23.05 erreicht, dort gab es einen zweiten Imbiss. Nach kurzer Pause wurde mitten in der Nacht weiter gefahren, der Wagen rollte nach Lugano auf dem Damm über den See, immer weiter bis zum italienischen Zoll bei Chiasso. Jetzt war bereits 5 Uhr morgens. Der Wagen aber fuhr noch zwei Stunden weiter bis zu Eisenbahnstation Camerlata bei Como. Dort konnte das Frühstück eingenommen werden. Danach wechselten die Passagiere in den wartenden Zug, der sie nach Mailand brachte.

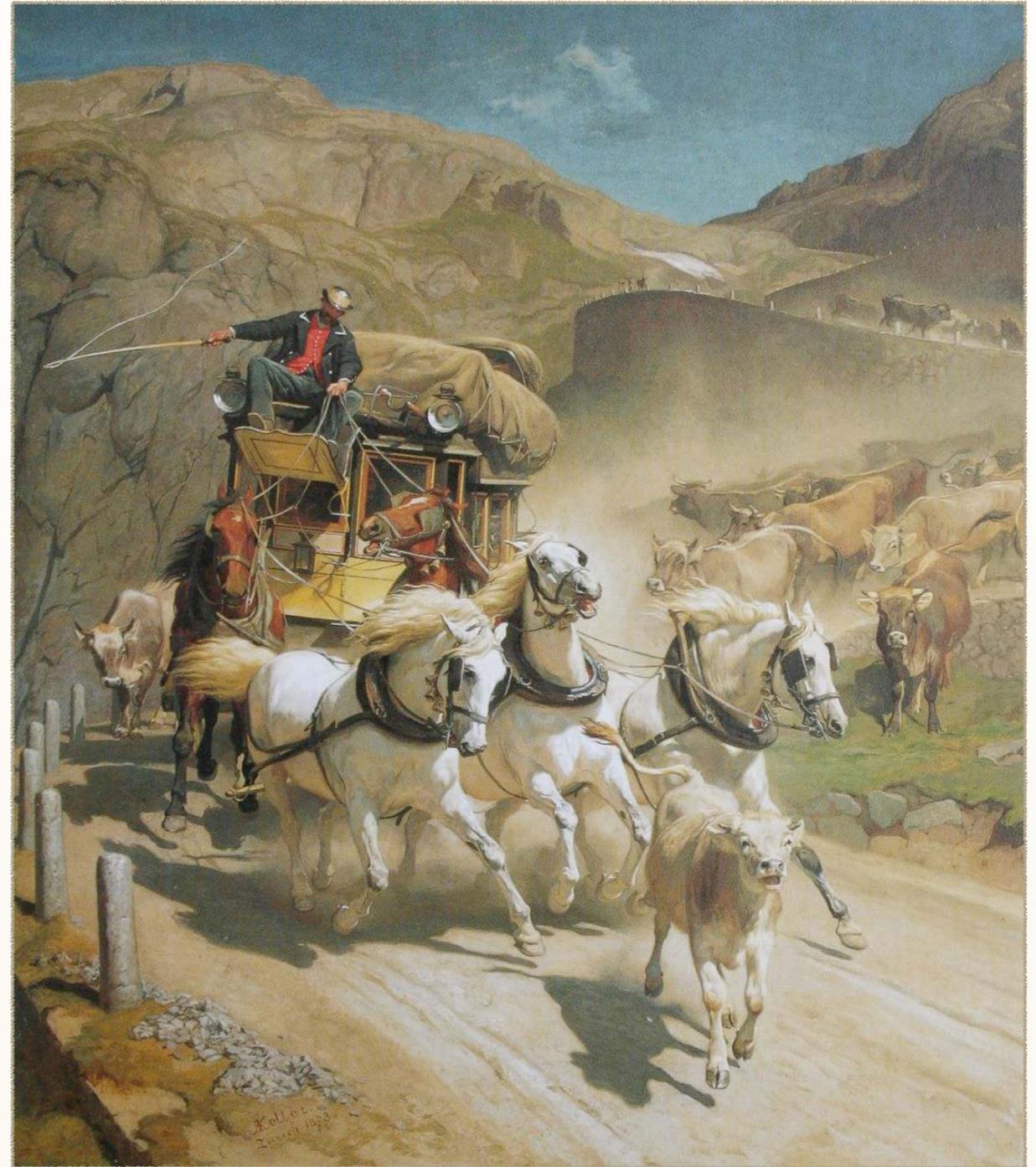


Fig. 34

Die Gotthard-Post auf rassischer Talfahrt Richtung Süden. Die Pferde scheuen vor einem aus der Herde ausgebrochenen Kalb. Der Postillon greift mit der Peitsche ein.

Ölgemälde von Rudolf Koller von 1873 im Kunsthaus Zürich



Fig. 35

Schweizer Postwagen in voller Fahrt um 1900. Diese Photographie nahm ein Amerikaner als Erinnerung an seine Schweizerreise mit nach Hause.

Sammlung Z. Kälin, Euthal

## G. 20. JAHRHUNDERT

Die lange Fahrt über den Gotthard im Pferdewagen erübrigte sich nach der Eröffnung des (heute noch benützten) Eisenbahntunnels im Jahre 1882. Viele andere Schweizer Pässe aber wurden weiter von Bergpostwagen befahren. Die jüngeren Modelle waren etwas leichter gebaut und boten mehr Plätze im Freien. Fig. 35 zeigt eine entsprechende Photographie, die ein Amerikaner als Souvenir mit nach Hause genommen hatte. Eine solche Fahrt war um 1900 ein nostalgisches Phänomen, denn fast überall in Europa gab es auf den Haupttrouten mittlerweile keine Postwagen mehr, die Eisenbahn hatte sie abgelöst. In der hügeligen Schweiz aber wurde erst im Jahre 1913 der Höhepunkt des Bestandes an pferdegezogenen Fahrzeugen erreicht: 3290 Fuhrwerke und 1059 Schlitten standen damals ständig bereit!

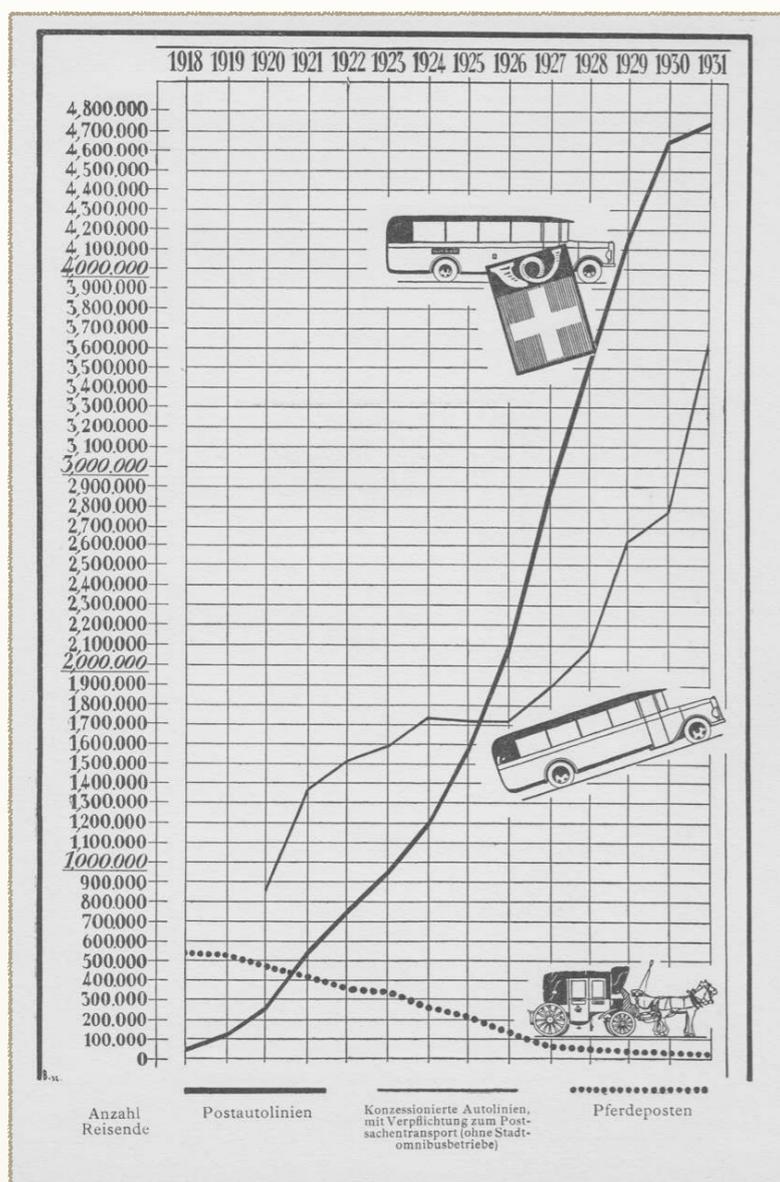


Fig. 36

Automobil versus Postkutsche. Erst um 1920 lief das Automobil dem pferdebespannten Fahrzeug bei der Schweizer Post den ersten Rang ab.

Hundert Jahre Schweizer Alpenposten, Genf 1932

Dann allerdings wurde das Automobil schnell zum ernsthaften Konkurrenten. Schritt um Schritt musste die Pferdepost zurücktreten. Bei der Schweizer Post erfolgte der Wendepunkt von der Kutsche zum Automobil kurz nach 1920, wie die Kurven von Fig. 36 zeigen. Dann stiegen die Verkehrszahlen der mit Automobilen beförderten Reisenden rapide an; dazu kam der Verkehr von privaten Automobilen.

Als bereits der Siegeszug des Automobils eingesetzt hatte, pflegten gewisse reichere Bürger gerne weiter die Equipagenkultur in Form von mehrtägigen Privatreisen mit dem eigenen Gespann. Es war die Zeit der Distanzfahrten, wie sie von Herrenclubs organisiert wurden. Immer wieder waren auf dem europäischen Kontinent reiche Amerikaner und Engländer auf längeren Reisen anzutreffen, auch in der Schweiz. So fuhr etwa Morris Howlett im Jahre 1902 mit einer englischen Gruppe auf einer Coach über den Grossen Sankt Bernhard und über den Simplon. Schweizer Herrenfahrer benützten für ihre Vergnügungsreisen gerne geeignete Wagen aus dem eigenen Bestand, wie etwa der reiche Erbe Arnold Vogel-Koller von Schloss Goldenberg seinen Siamesen-Phaëton (Fig. 37). Wagen nach der leichten amerikanischen Bauart waren besonders gefragt. Weit gereiste Industrielle wie die Schwarzenbachs von Horgen, die Zweigbetriebe in den USA besaßen, kannten die praktische amerikanische Wagenmode genau. Wagen amerikanischer Art wurden auch von einheimischen Wagenfabriken nachgebaut und an die hiesigen Verhältnisse angepasst.



Fig. 37

Reisen im leichten Wagen als Gentleman-Sport im frühen 20. Jahrhundert. Der Besitzer von Schloss Goldenberg in einem Siamesen-Phaëton schweizerischer Produktion.

Archiv Kindhauser, Schloss Goldenberg



Fig. 38

Oben:

Schweizer Meister der Leichtbauweise war der Wagenfabrikant J.C. Geissberger in Zürich, vor allem mit seinem Modell Siamesen- oder Doppel-Phaëton. Einen solchen aus der Zeit um 1870 sehen wir auf dem oberen Bild. Nach amerikanischer Manier gebaute Fahrzeuge der Wagenfabrik Geissberger in Zürich.

Rechts oben:

Dieser leichte Schlitten wurde wohl aus den USA importiert und in der Schweiz mit neuen Zutaten versehen (Rückenlehne und Dienersitz).

Rechts in der Mitte und unten:

Spider aus dem Besitz der Gattin des amerikanischen Gründers der „Anglo-Swiss Condensed Milk Company“ in Cham, George Page (heutiger Zustand und Originalzustand mit Parasol).

Sammlungen Jacques Butz in Allschwil, BL und Toni Meier in Oberrohrdorf, AG



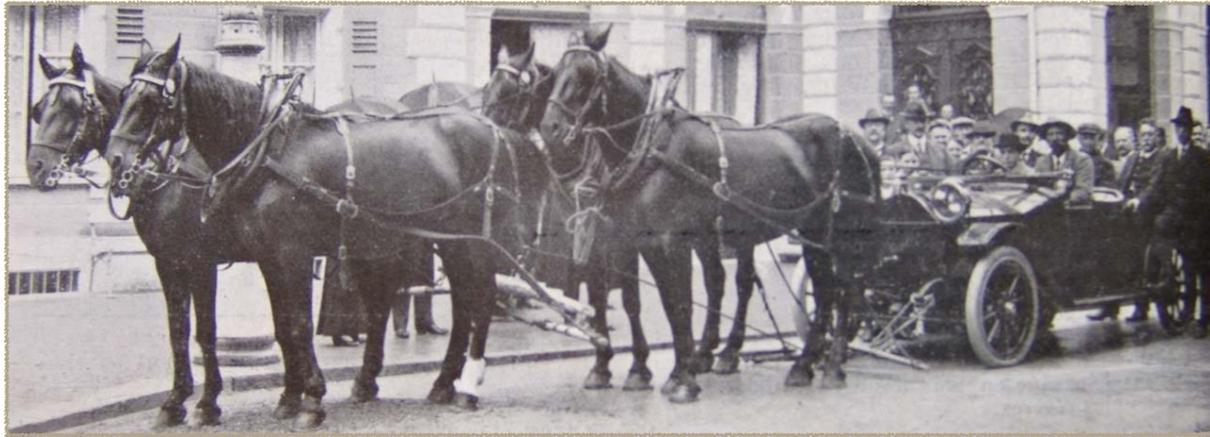


Fig. 39

Fahrverbot für Automobile in Graubünden bis 1925: Der deutsche Besitzer von Schloss Tarasp muss sein Automobil von einem Viergespann ziehen lassen!

La Suisse Sportive 1916

Trotz des blühenden Pferdesports mit Wagen jagte das Automobil auch in der Schweiz den Kutschen bald den ersten Rang ab. Wieder aber sperrten sich im alpinen Gebiet gewisse Einheimische gegen die Neuerungen, in diesem Fall gegen die knatternden, die einheimischen Gespanne in Angst und Schrecken versetzenden Automobile. Bis 1925 galt im ganzen Kanton Graubünden mit seinen vielen Passtrassen ein allgemeines Fahrverbot für Automobile! Das führte zur grotesken Situation, dass im Automobil anreisende Fremde entweder ihr Gefährt stehen und auf Kutschen umsteigen oder Vorspann mieten mussten. So ging es jeweils dem deutschstämmigen Besitzer von Schloss Tarasp (Fig. 39). Er musste den Motor in Graubünden abstellen, vier Pferde vorspannen lassen und auf diese Weise gemächlich auf sein Anwesen fahren.

Lange trauerten, wie einstmals bei der englischen Royal Mail, die Schweizerinnen und Schweizer der alten Herrlichkeit der stolzen Postgespanne und ihren Posillonen nach. So wurde das Bild der Gotthardpost von Koller (Fig. 34) zum Sinnbild der guten alten Zeit. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahre 1987 die alte Gotthardpost erneut belebt. Seither kann wieder fünfspännig über den Pass gefahren werden. Von der „Historischen Reisepost“ mit Domizil in Andermatt werden korrekte Nachbauten von alten Postwagen verwendet, die aber mit neuen Fußbremsen ausgestattet sind. Man fährt jeweils in einem Tag über den spektakulärsten Abschnitt der Gotthardroute, demjenigen zwischen Andermatt und Airolo.



Fig. 40: Die neue Gotthardpost: Daniel Würigler auf Bergfahrt in Hospenthal und auf Tal-fahrt in der Tremola 2008 (Historische Reisepost Andermatt).



Fig. 41

Wagenschild der Schweizer Post aus versilbertem Kupfer, spätes 19. Jh.

Schweizerisches Nationalmuseum, Zürich

---

## Literatur

Basler & Hofmann, Alpenquerung – Urner Verkehrswege (Zürich ohne Jahr)

R. Flückiger-Seiler, Hotel Paläste (Baden 2003)

Andres Furger, Der Gotthard-Postwagen (Zürich 1990)

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz (Zürich 1993)

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz (Zürich 2006)

Pablo Günther, Die Casanova Tour (Heidelberg 1998)

Hundert Jahre Schweizerische Alpenposten (Bern 1932)

Markus Jedele, Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post (Winterthur 2010)

Samuel Manning, Swiss Pictures drawn with Pen and Pencil (London 1871)

Max Mittler, Pässe – Brücken – Pilgerpfade (Zürich und München 1988)

Murray's Handbook for Travelling in Switzerland (1833)

Mark Twain, A Tramp Abroad (London 1880)

## Dank

Rolf Albertin, Historische Reisepost, Andermatt

Jacques Butz, Allschwil

Alex Furger, Basel

Carlo Gnecci Ruscone, Inzago I

Burgerbibliothek Bern

Markus Jedele, Winterthur

Ursi Kaelin, Marstall Einsiedeln

Toni Meier, Oberrohrdorf

Zacharias Kälin, Euthal

Robert Sallmann, Amriswil

Niklas Weiss, Freiburg i. Br. D

(Stand 8. 1. 2014)