

Andres Furger

Im Reisewagen über Schweizer Alpenpässe

Der «Berg-Landauer» und seine Geschichte



IMPRESSUM

Fassung vom 28. 4. 2026

Copyright
Andres Furger
9 rue verte
F-68480 Oltingue

andresfurger@me.com
furger.eu

Dank:

Guido Bernasconi
Roland Flückiger
Daniel Fuchs
Erich Helfenstein
Markus Jedele
Pascal Kemper
Franz Knüsel
Danco Motti
Beat Niederberger
Beat Wirth
Ernst Vögeli
Daniel Würzler

Lektorat: Christina Stohler-Müller

INHALT

Vorwort	3
A. Eine Reise im Jahr 1904 als Einstieg	5
B. Historischer Hintergrund	7
C. Konstruktion und Varianten des grossen Reisewagens	12
D. Fotografien als Quellen	22
E. Hotels und Fuhrhaltereien als Betreiber	26
F. Routen und Reiseziele	38
Katalog der erhaltenen Reisewagen	48
Literatur	55
Zusammenfassung	56

Titelbild: Grosser Reisewagen vor dem Hotel Belvédère am Furkapass. Ausschnitt aus einem Plakat der Zeit um 1905 (vgl. S. 30f.).

Vorwort

In der Schweiz entstanden fünf spezielle Kutschenmodelle. Den Anfang machte im 18. Jahrhundert der «Schweizer Wagen», auch «Berner Wagen» genannt, eine kleinere, über die Schweiz hinaus verbreitete Sonderform des mittelalterlichen Leiterwagens mit eingehängten Querbänken. Der «Char-de-côté» kam als eigene schweizerische Erfindung in der Zeit um 1800 dazu. Der «Berner Break» und der «Ostschweizer Klapp-Break» waren ländliche und regionale Sonderentwicklungen von international bekannten Wagen der Zeit um 1900. Allen diesen Modellen widmeten Markus Jedele und ich kleinere Monographien (siehe Literaturverzeichnis S. 56). (Zu behandeln wäre noch das «Chaisli», eine Abwandlung der frühen Kalesche.) Noch nie ausführlich behandelt wurde das fünfte genuine Schweizer Modell; das wird hier nachgeholt. Es handelt sich um die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufkommende Sonderform eines Reise- oder Exkursionswagens in Form eines in die Länge gezogenen Landauers für sechs oder acht Personen. Dessen Geschichte ist eng mit dem Aufkommen des Tourismus mitsamt der entsprechenden Hotel-Kultur im Engadin und in anderen alpinen Regionen der Schweiz verbunden.

Einige Szenen aus der Glanzzeit des Tourismus in der Belle Epoque wurden in qualitativ hochwertigen Aufnahmen von Schweizer Berufsfotografen festgehalten. Nachdem diese jüngst von Archiven hochauflösend gescannt und ins Netz gestellt worden sind (www.memobase.ch), stehen sie als aufschlussreiche Quellen der Forschung zur Verfügung.

Im Folgenden werden Aufnahmen, die Gespanne und Wagen zeigen, genauer analysiert, kontextualisiert und so weit möglich zum Sprechen gebracht.

Andres Furger im April 2026

Bild unten vgl. S. 6.





Ein stolzer Voiturier mit seiner Equipage

Postkarte um 1900 mit einem achtplätzigen Reisewagen vor dem «Haus zum kühlen Wein» in Matten bei Interlaken (heute Gasthof Hirschen). Alfred Zwahlen präsentiert vor malerischer Kulisse seinen achtplätzigen Reisewagen mit Viererzug. «Voiturier» war eine vornehmere Bezeichnung für den Lohnkutscher, der komfortable Personenfahrzeuge verlieh. Das Fahrzeug hat sich vermutlich erhalten: S. 51.

(Sammlung Autor)

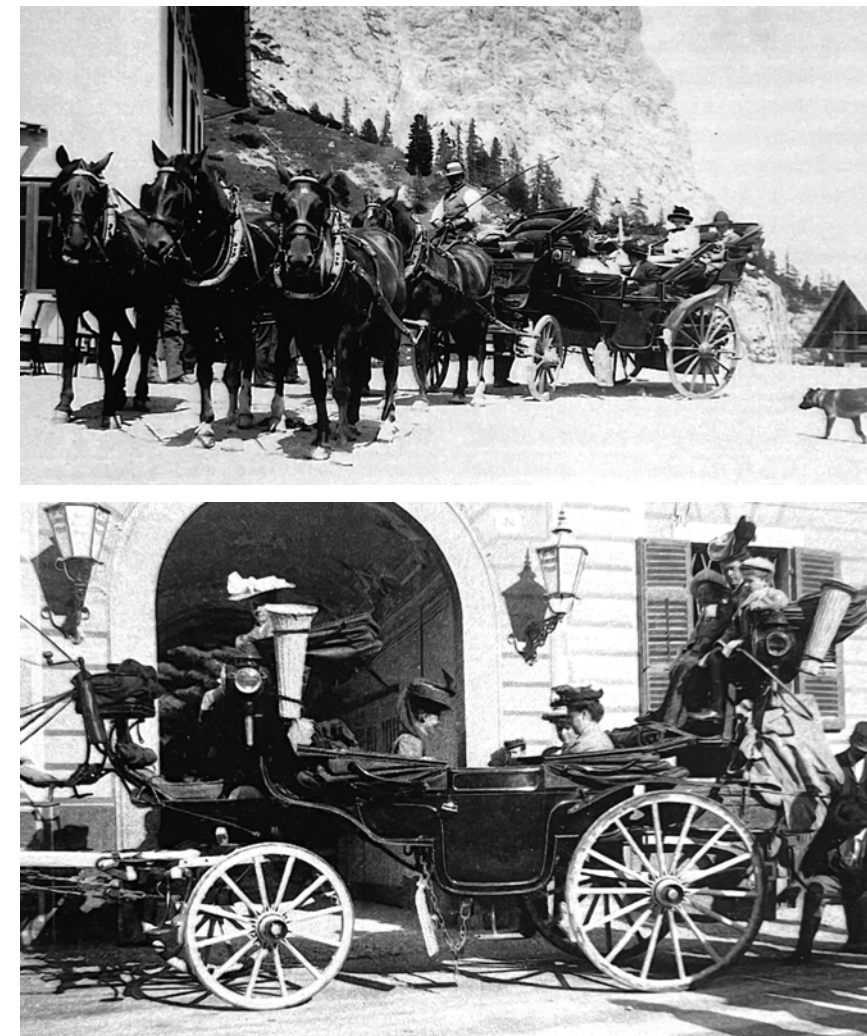
A. Eine Reise im Jahr 1904 als Einstieg

«Die Reise durch das Land wurde in einem speziellen Modell eines Reisewagens unternommen, genannt Coupé-Landau. Dieses hatte drei Kompartimente für die Passagiere sowie einen Kutschersitz. Das vordere und hintere Passagier-Abteil war höher gebaut als das mittlere, hauptsächlich Vis-à-vis-Abteil. Alle drei waren mit Lederverdecken ausgestattet, die bei schlechtem Wetter aufgeschlagen werden konnten. Die Bänke in der Mitte waren mit einem Doppelverdeck wie beim Landauer ausgerüstet. Die ganze Familie reiste in ein- und demselben Wagen.»

So steht es im Reisebericht «Coaching Trough The Swiss Alps» eines Amerikaners im Jahre 1904 (William Radebaugh, Carriage Journal 1985, 206ff. – Übersetzung Autor). Im genannten Reisewagen mit zwei Banketten fuhr damals die aus Philadelphia stammende Familie Austin längere Zeit durch die Schweizer Alpenwelt. Sie hatte sich im Jahr 1904 mit ihren fünf Töchtern und einem Sohn in Amerika eingeschifft und war nach Bremerhaven gesegelt, dann ging es in der Eisenbahn über Berlin und Dresden nach Interlaken. Dabei notierte sich die zehnjährige Jean, was ihr Eindruck machte: der Reisewagen selbst, die fünf vorgespannten Pferde und der Kutscher mit seiner langen Peitsche. Dieser Leo Gunther „*had a beautiful whip. It was very long and had been twisted to look like it had been carved. The twisting evidently made it very limber*“. Und diese Peitsche schwang Kutscher Leo bei jeder Einfahrt in ein Dorf „*making the most terrific cracking I have ever heard.*“ Damit scheuchte er die Fussgänger von der Strasse und verschaffte sich freie Bahn. So fuhr man tagelang im bequemen Wagen von Interlaken über den Grimselpass ins Wallis bis nach Visp hinunter. Dem Personenwagen folgte ein Gepäckwagen mit den Koffern der Familie.

Die Bilder rechts wurden von der Familie selbst aufgenommen. Sie zeigen einen Wagen mit dunklem Kasten. Neben der üblichen Hinterradbremse ging eine zweite, aufwendig konstruierte Mechanik auf die Vorderräder (vgl. S. 20). Dazu kam der übliche Radschuh als Bremshilfe. Hinten hing zwischen den Rädern eine grosse Gepäckkiste mit aufgeschnalltem Tagesgepäck. Der Wagen war mit vier Laternen und grossen Schirmkörben ausgerüstet.

The trip was taken in a special type of touring carriage called a Coupé-Landau. It had three compartments for passengers and a coachman's seat. The front and rear passenger compartments were raised higher than the main vis-à-vis compartment in the center. All three compartments had a folding leather-covered top, used for bad weather. The center had a single top in two parts, like a landau. The whole family rode in one coach.





Luxus im Hochgebirge

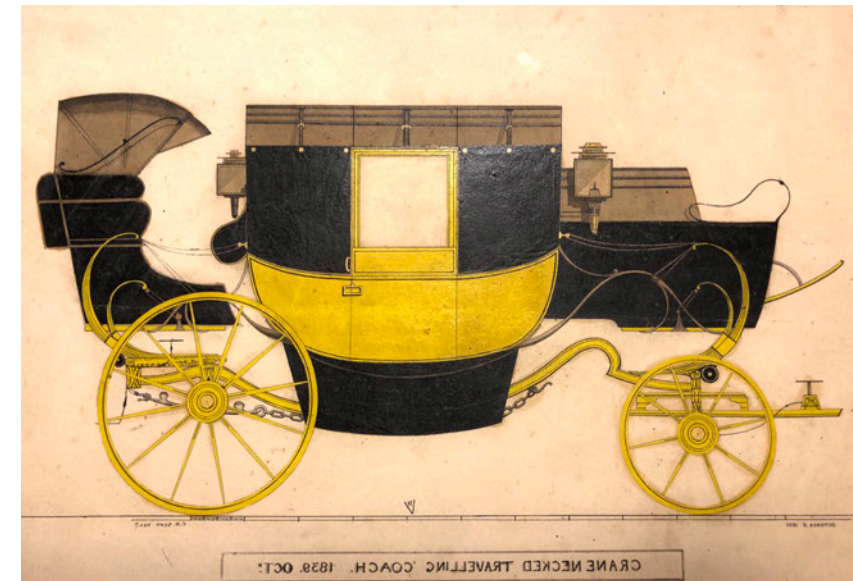
Das im Sommer 1892 eröffnete «Grand Hôtel des nouveaux Bains» («Neues Stahlbad») in St. Moritz-Bad ist ein gutes Beispiel für die glanzvolle Belle Epoque mit ihren Palästen im schweizerischen Hochgebirge. Zum Angebot gehörten Equipagen, wie sie die Gäste zu Hause in Deutschland, England und auch Amerika gewohnt waren. Das vermittelt diese gestellte Aufnahme mit Mylords, Victorias und Chaisen auf dem grosszügig gestalteten Vorplatz des Hotels. Dessen Eingang flankieren mehrspännige Pferdezüge und der im Detail links abgebildete Reisewagen als exklusives Mietfahrzeug. (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)

B. Historischer Hintergrund

Als Tourist reiste man vor 1800 im eigenen Reisewagen aus dem Ausland in die Schweiz. Dort bediente man sich auf den neuen Chaussees weiter des Systems des «Postings» oder der «Extrapost», das heisst mit jeweils für eine bestimmte Strecke gemieteten Pferden. Dies war im 18. Jh. die vornehmste, schnellste und teuerste Art des Reisens. Dabei bekamen die Reisenden vor ihren eigenen Wagen an Poststationen etwa alle zwei Stunden neue Gespanne samt Postillon gespannt. Die Postillone sassen meist nicht auf den Wagen, sondern führten die Gespanne beritten (Bild unten). Deshalb hatten die Reisewagen vorne meist nur einen Notbock, wie das Bild rechts zeigt. Solche Wagen waren hinten öfters mit gedeckten Banketten ausgestattet, die Platz für zwei mitfahrende Bedienstete boten.

Dieses System kannte man in der Schweiz auch, aber weniger von der Post. Ebel schrieb in seiner «Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen» 1793 dazu (S. 23): *«Da aber der grösste Theil der Reisenden in eigenen Wagen mit Extrapost an die Grenzen der Schweiz ankömmt, so müssen sie sich der Fuhrleute bedienen, die in allen Städten Pferde und auch Kutschen für die Fremden bereit halten.»* Ein Schweizer Beispiel für das Fahren mit wechselnden Gespannen von Schloss Wildeggen im Aargau aus, ist die Reise nach Holland von Niklaus Albrecht von Effinger um das Jahr 1780 durch (Furger 1993, 22).

Nach 1800 begann für das Fuhrwesen im Schweizer Alpenraum eine dynamische Entwicklung. Grund dafür war der Bau der neuen Kunststrassen über verschiedene Alpenpässe (Simplon 1805, Splügen und San Bernardino 1823 etc.). Die Reise durch die alpine Schweiz wurde zunehmend als Naturerlebnis geschätzt und dementsprechend propagiert. Im Album «Die neuen Strassen durch den Kanton Graubünden» von J.G. Ebel und dem Landschaftsmaler J.G. Meyer von 1826 sind entsprechende Wagen von frühen Touristen abgebildet. Es handelt sich um gängige Reiseberliner, die beritten oder vom Bock aus mit Vorspann gefahren wurden. Um 1850 machte das Fuhrwesen in der Schweiz noch einmal einen Sprung nach vorne: Ausländische Touristen reisten jetzt nicht mehr im eigenen Wagen an, sondern mit der neuen Eisenbahn bis ins Alpenvorland (S. 38). Dort bedienten sie sich der Postwagen oder mieteten Wagen von einheimischen Fuhrhaltern, die mittlerweile auf die neue Situation vorbereitet waren.



Frühe Reisewagen

Oben: Englische Reiseberline mit hinterer Bankette für mitreisende Diener von 1839.

(Zeichnung im Musée du Tourisme et de la Voiture, Compiègne)

Unten: Ähnlicher Wagen beim Dorf San Bernardino, gezogen von zwei Pferden mit Vorspann.

(Aus Ebel 1826)

Eidgenössische Post seit 1849: neben dem Monopol bleibt eine Nische

Lange war das Postwesen in der Schweiz kantonal geregelt und dementsprechend kompliziert und unübersichtlich für die Reisenden. Das änderte sich ein Jahr nach der Bundesverfassung von 1848. Die neue eidgenössische Post führte ein gut organisiertes System von Postkursen durch die ganze Schweiz ein. Dabei wurden die Pferde der Fahrpost samt Postillonen und gewisse Wagen durch private, vertraglich gebundene Anbieter oder Konzessionäre gestellt, die man «Postpferdehalter» nannte. Zum neuen System gehörte auch das Angebot von Extraposten. Berlepsch fasste dieses 1882 folgendermassen zusammen (S. XXIII):

Die Extraposten. Die Extraposten stehen unter staatlicher Aufsicht. Der Reisenden-Transport per Extraposten mit unterlegten Pferden (Pferdewechsel auf den Stationen) ist den Privatkutschern streng untersagt. Extraposten können auf allen Stationsbureaux bestellt werden. Die Entfernung von jedem Kilometer per Pferd (Postillontrinkgeld inbegriffen) kostet 50 Ct. Den Postillonen ist es streng untersagt, auf die Reisenden irgend welche Pression bezüglich der Wahl der Gasthäuser auszuüben und unter irgend welchem Vorwande ein Trinkgeld zu beanspruchen. Die Beförderungszeit ist in der Regel die Hälfte der Entfernung, somit 30 Minuten pr. Wegstunde oder 4,8 Kil. Auf Verlangen werden den Reisenden auf den Routen über Splügen, Bernardin, Julier, Schyn, Albula und durchs Prätigau (Davos) für die ganze Strecke einer Route die gleichen durchlaufenden Wagen geliefert, für welche aber die doppelte Wagengebühr zu bezahlen ist. Der Extrapost-Tarif nebst Reglement kann bei jeder grösseren Poststelle eingesehen und gegen eine Taxe von 50 Ct. bezogen werden.

Die Schweizer Post verstand unter «Extrapost» den Transport von Reisenden in individuell bestellten posteigenen Wagen, die dank Pferdewechsel mindestens so schnell wie die normalen Postkurse vorankamen. Dies war für die Bundespost ein einträgliches Geschäft. Sie verbot deshalb als Staatsbetrieb mit Monopolcharakter Privaten ähnliche Angebote mit Pferdewechsel auf öffentlichen Strasse. Damit verblieb für Fuhrhaltereien nur eine Nische, nämlich Touren mit ein und demselben Gespann. Dieser Teil des Geschäfts nahm indessen stark zu, weil die neuen Touristen die gemächliche Fahrt durch die Alpen zu schätzen begannen. Vor diesem Hintergrund entstanden die hier im Zentrum stehenden mehrplätzig Reisewagen. Lokale und regionale Fuhrhaltereien, auch Lohnkutschereien genannt, wurden mit diesem neuen Angebot im Alpen- und Voralpengebiet so erfolgreich, dass 1874 festgestellt wurde («Bericht des Bundesrates über seine Geschäftsführung 1873 (1874), S. 28):

«(...) dem Extrapostdienst (ist) durch die ausserordentliche Verbreitung der Lohnkutscherei eine gefährliche Konkurrenz entstanden (...)».

Zum Verständnis dieser Bemerkung: Nach 1849 war die eidgenössische Post zu einem ertragreichen Erfolgsmodell geworden. Im Gegensatz zu heute war das Hauptgeschäft die Personenförderung in Wagen und Schlitten, also die Fahrpost.

Schon früher hatte es in einem Reiseführer geheissen (Berlepsch 1866, 12f.):

Die « (...) Lohnkutscherei (ist) zu einem raffinierten Erwerbszweig ausgeartet, bei welchem der Reisende nicht selten stark geschröpft wird (...).

Das und die links zitierten Passagen betreffend Trinkgeld und andere Pressionen durch einheimische Kutscher zeugen von damaligen Unarten im Fuhrgewerbe auch in der Schweiz. Deswegen erliessen die Kantone zum Schutz ihrer Besucher früh entsprechende Reglemente, allen voran der Kanton Bern für das Oberland (S. 40).

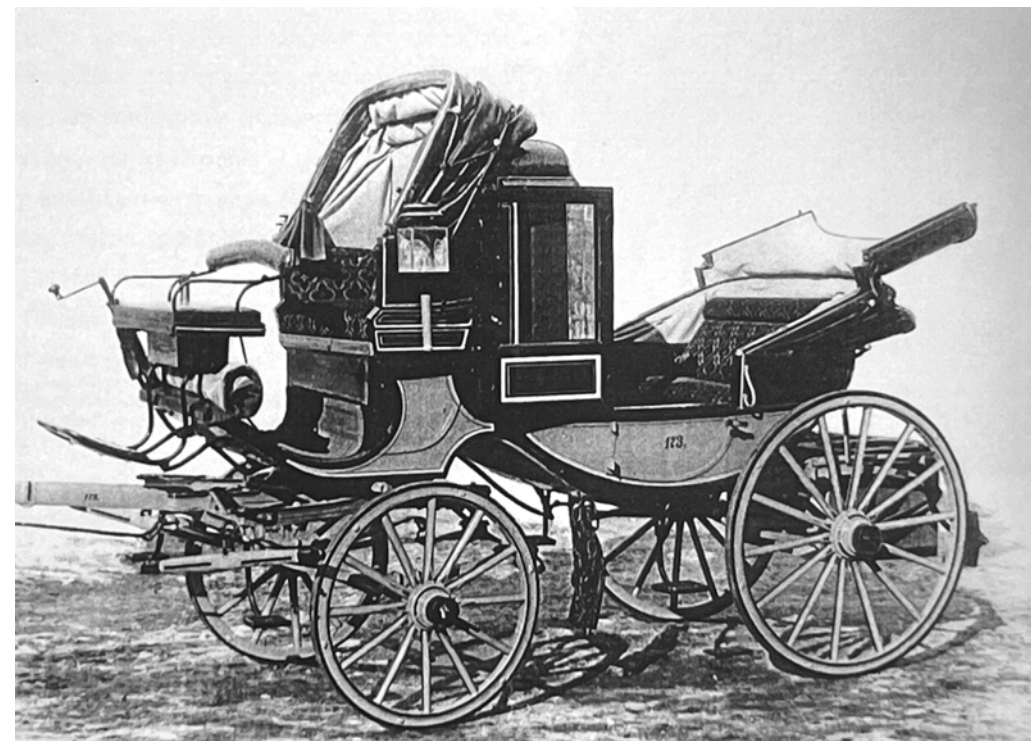
Die eidgenössische Post bezog zwar ihre Gespanne auch von privaten «Postpferdehaltern» und liess die Wagen von deren Kutschern führen. Sie konnte aber deshalb ein strenges Regime durchsetzen, weil bei Postzügen jeweils neben dem Kutscher des Hauptwagens ein Angestellter der Post mitfuhr, genannt «Kondukteur». Dieser sorgte für Ordnung, gutes Benehmen, kümmerte sich um die Belange der Passagiere und griff nur in Notfällen beim Gespann ein.

Die Konzessionäre der Post waren zuweilen gleichzeitig private Fuhrunternehmer. Das war etwa bei Joseph Seiler in Gletsch der Fall (S. 29). Wie genau die Doppelfunktionen jeweils intern getrennt wurden, ist nicht ganz klar. Konnten sie Gespanne und angestellte Kutscher bei der Post und bei eigenen Einsätzen parallel einsetzen? Bei den Wagen scheint es eine klarere Trennung gegeben zu haben, denn für Postzüge und Extraposten wurden in der Regel gelb lackierte Fahrzeuge mit dem Schweizerkreuz als Hoheitszeichen eingesetzt. Nur in Ausnahmefällen wurden auch andere Wagen in Postzüge integriert (vgl. S. 9).

Postwagen-Modelle

Die Schweizer Post hatte ähnliche Modelle wie die acht- und sechsplätzig privaten Reisewagen im Programm. Allerdings unterschieden sich diese durchweg im Mittelteil. Dieser war bei der Post nicht als Landauer mit zwei Lederverdecken konstruiert, sondern als sogenanntes Landalet oder Kalesche. So bezeichnete man Wagenaufbauten mit kurzem Dach und schwenkbaren, verglasten Seitenflügeln im vorderen Bereich und im hinteren mit Halbverdeck.

Bei der Post unterschied man zwischen den üblichen Kurswagen und den Beiwagen, die je nach Bestellungen (am Vortag) zusätzlich bereitgestellt werden mussten. Bei diesen ging man mehr als bei den täglich im Einsatz stehenden Hauptwagen auf die Kundenbedürfnisse ein. Dazu gehört der unten links abgebildete Sommerwagen. Zu den bei hohem Passagieraufkommen zusätzlich eingesetzten Beiwagen schrieb Markus Jedele 2026 auf Anfrage: *«Diese Wagen waren nicht im Besitz der Post, sondern sie gehörten den Postpferdehaltern. Sie mussten ähnliche Qualitäten wie die Hauptwagen aufweisen, waren aber nicht gelb sondern, 'zivil' dunkel gestrichen. Der Bau der Beiwagen wurde nicht vom Trainbüro der Postverwaltung kontrolliert, der Bau der Wagen erfolgte aber vermutlich in den gleichen Werkstätten, die auch Postwagen fertigten.»*

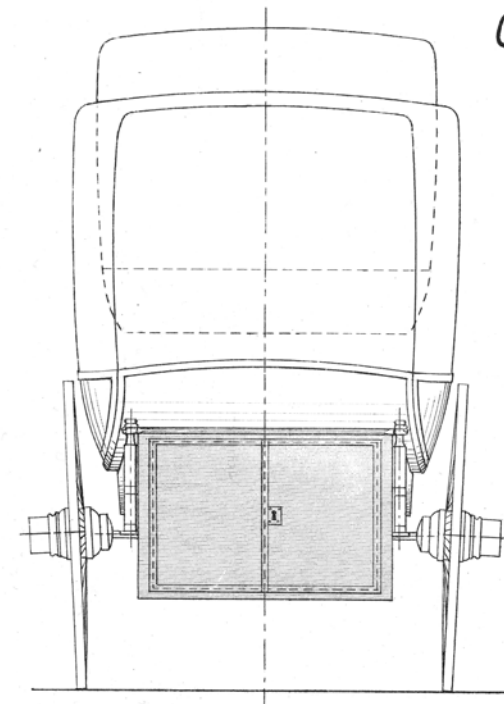
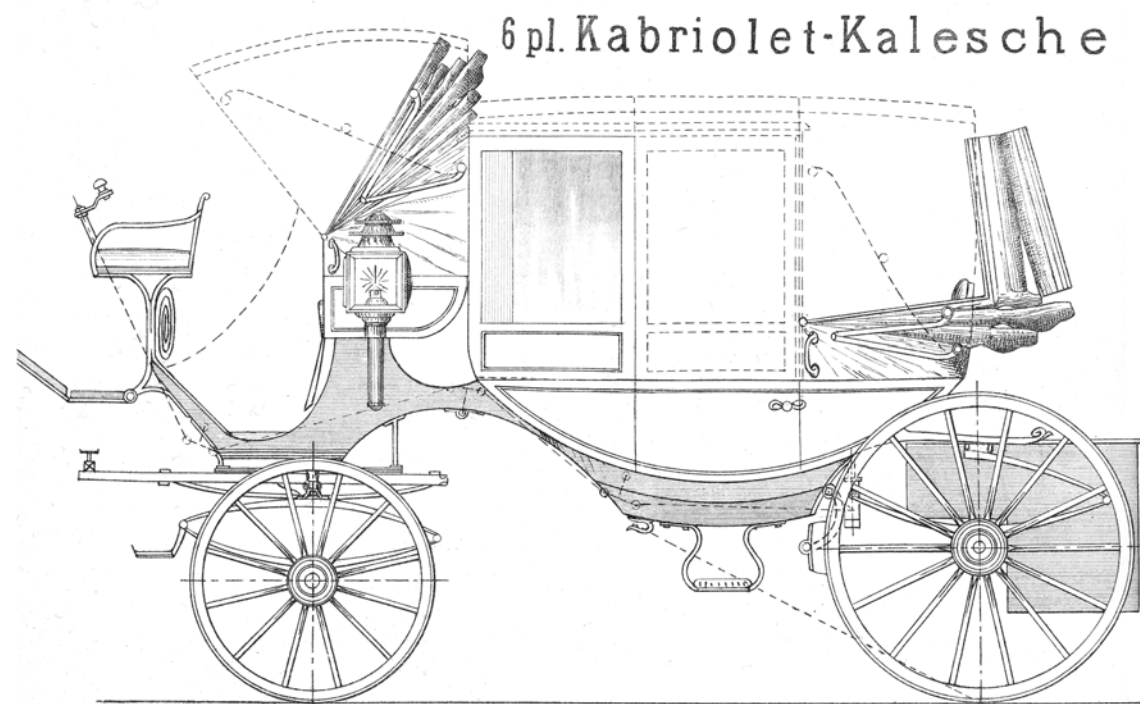


Ähnliche Wagen der Post

Bild links: «Achtplätziges Landalet mit Banquette» der Schweizer Post von 1902, gebaut von J. Martin und J. Eggli in Lausanne. Solche Modelle galten als ideale Sommerwagen und wurden von der Post vor allem auf bei Touristen beliebten Strecken eingesetzt. «Banquette» war der französische Fachausdruck für eine erhöhte Zusatzbank und wird hier als «Bankette» weiterverwendet.

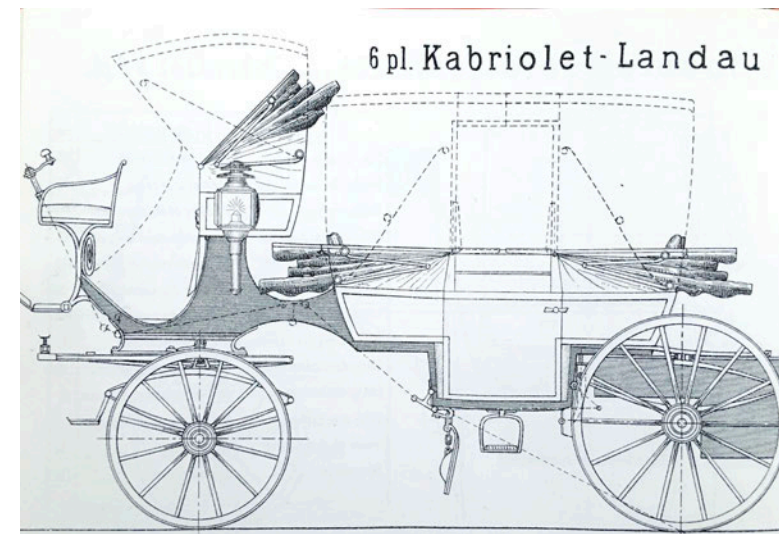
Bild rechts: Sechsplätzige Cabriolet-Kalesche mit rundem Kasten, circa 950kg. Solche Modelle dienten meist als Beiwagen, wurden von Fuhrhalterei der Post zur Verfügung gestellt und waren deshalb auch in den Postfarben lackiert.

(Aus Jedele 2010, Abb. 552 und 350)



Calèche à Cabriolet à 6 pl.

Masse	Dimensions	cm.
Länge des Kastens	Longueur de la caisse	285
Breite des Kastens	Largeur de la caisse	132
Höhe des Kastens	Hauteur de la caisse	73/50
Höhe der Vorderräder	Hauteur des roues de devant	85
Höhe der Hinterräder	Hauteur des roues de derrière	110
Länge der Achsen P	Longueur des essieux P	95
Länge der Achsen M	Longueur des essieux M	113
Entfernung der Achsen	Distance des essieux	235
Länge der vordern Federn	Longueur des ressorts de devant	90
Länge der hintern Federn	Longueur des ressorts de derrière	90
Höhe vom Erdboden bis unten an den Kasten	Hauteur depuis le sol jusque sous la caisse	62
Spurweite	Largeur de voie	132



Mit Postwagen verwandte Modelle

Oben und rechts unten: «Sechsplätziges Kabriolet-Kalesche» und «sechsplätziger Kabriolet-Landau». Diese Tafeln des Zeichners Gottlieb Galli stammen aus seinem Werk «Album über die in der Schweiz gebräuchlichsten Wagengattungen» von circa 1898. Er bezeichnete das Modell als «Kalesche», das bei der Post eher «Landaulet» genannt wurde (vgl. S. 9). Das Modell oben zeigt eine Variante mit ganz nach hinten faltbarem Dach über dem mittleren Abteil, wobei die Vorderfront des Kastens stehen blieb.

Unten links: Ähnliches Modell einer Kabriolet-Kalesche des Wagenbauers Alfred Egger (1834-1914) in Aarwangen in der Sammlung Markus Jedele. Der Wagen war vermutlich sowohl Beiwagen der Post und Reisewagen und gehörte wohl ursprünglich einem Postpferdehalter und Fuhrhalter, der ihn auch als Reisewagen einsetzte.

Aufstieg der Lohnkutschereien

Im Verlaufe des 19. Jahrhunderts nahm der alpine Reisetourismus stetig zu. Weniger das schnelle Vorwärtskommen als das langsame Reisen im offenen Wagen durch malerische Landschaften war jetzt gefragt. Dies sogar über die Landesgrenzen hinweg, vor allem nach Oberitalien. Das wurde zum neuen Markt für Fuhrhaltereien mit ihren Vierer- und Fünferzügen vor komfortablen mehrplätzigem Wagen und gelenkt von gesitteten Fuhrleuten, die sich jetzt vornehm «Voituriers» nannten. «Voiture», deutsch «Wagen», war damals der Fachbegriff für eine ausschliesslich dem Personentransport dienende Luxuskutsche. (Dieser Name übertrug sich später auf bessere Automobile, vor allem die Limousine. «Voiturier» wird in besseren Hotels heute noch der dem Concierge unterstellte Angestellte genannt, der die Autos der Gäste entgegen nimmt und einparkt.)

Mittlerweile waren in der Schweiz luxuriöse Hotels entstanden, die den Gästen aus dem Ausland denselben Komfort boten, wie sie es zu Hause gewohnt waren. Dazu gehörte auch das Angebot von bequemen Wagen durch Lohnkutscher. Nach Berlepsch war die individuelle Miete eines Wagens für Ausflüge mit vier Personen nicht teurer als das Reisen mit der Schweizer Post. Einheimische Fuhrhalter konnten jetzt der vor allem aus Deutschland, England und Frankreich stammenden anspruchsvollen Kundschaft in ihrem alpinen Feriendomizil ähnliche Reisemöglichkeiten anbieten, wie es diese in ihrer Heimat gewohnt waren. Die verwöhnten, meist aus grösseren Städten stammenden Reisenden wollten auf ihren Touren nicht nur bequem unterwegs sein, sondern auch standesgemäss. Im 19. Jh. war der Auftritt auf der Strasse und damit in der Öffentlichkeit deutlich wichtiger als heute. Dazu gehörte die angemessene Equipage mit grosser Anspannung.

Gesellschaftliche Regeln und Distinktionsmerkmale wurden von den betuchten Hotelgästen auch in den Touristenorten eingehalten, zumal man dort seinesgleichen antraf. Das Leben in und bei den alpinen Hotelpalästen fand dabei weitgehend abgeschottet von der einheimischen Bevölkerung statt. Ganz ähnlich wie auf einem Hochseeschiff – eine Metapher übrigens aus jener Zeit. Die Einheimischen erlebte man dabei meist als Angestellte und Zudiener. Dazu gehörten auch die Lohnkutscher. Diese arbeiteten eng mit den Hotels zusammen. Der Grund dafür ist klar: Ein verlässliches Exkursionsangebot mit komfortablen Wagen vom Hotel aus war damals ebenso existenziell für die gehobene Hotellerie wie heute das Spa im eigenen Haus.

Der mehrplätzige Reisewagen als Spitzenmodell der Lohnkutschereien

Das Spitzenmodell des Fahrangebots wurde um 1850 der hier im Zentrum stehende mehrplätzige Landauer mit Zusatzbanketten. Dabei handelt es sich von der technischen Machart her um eine in die Länge gezogene Variante des vierplätzigen Landauers, vom Bauprinzip her ähnlich der Stretch-Limousine oder Pullmann-Karosserie des 20. Jahrhunderts.

Dem Grundmodell des Landauers bauten schweizerische Wagenbauer vorne und hinten Bankette mit Halbverdecken an (S. 13). Dazu kam zuvorderst ein einfacher Gestängebock für den Fuhrmann. So entstand ein sechs- bis achtplätziges Fahrzeug. (Früher zählte man nur die Plätze der Fahrgäste und setzte die Sitze der Kutscher und Bediensteten voraus.)

Wieso brauchte es Wagen mit sechs oder acht Plätzen und warum wurden den Touristen nicht einfach zwei übliche Wagen mit vier Plätzen angeboten? Das hing mit der Zusammensetzung der neuen Kundschaft zusammen. Diese setzte sich, wie bei der erwähnten Familie Austin, oft aus Familien mit mehreren Kindern zusammen, die länger im Alpenraum unterwegs waren. So steht in einem Reiseführer für das Engadin (Caviezel 1876, 129): «(...) *wiewohl gar viele Familien den ganzen Sommer über hier verweilen.*» Dazu kamen ältere Herrschaften, die sich von ihrem Personal begleiten liessen oder befreundete Ehepaare, die die mehrtägigen Reisen zusammen geniessen wollten. All das belegen auch die folgenden Fotografien, die hier als Quellen ausgewertet werden.

Das neue Gewerbe der Lohnkutscherei in der Schweiz ist noch nicht genauer erforscht und publiziert. Dieses Thema kann hier deshalb nur gestreift werden. Jedenfalls zeigen die zitierten Quellen, dass es im Bereich der Mietwagen nicht nur kleine Betriebe gab, die wenige Pferde und Wagen unterhielten, sondern auch grössere Unternehmen mit Dutzenden oder gar Hunderten Pferden und Fuhrwerken. (Auch bei den «Postpferdehaltereien» gab es grosse wie etwa Meyer in Altdorf.) Vor allem grössere Hotels boten eine umfassende Fahr-Infrastruktur an. So steht in einem Reiseführer für Lugano (Meyer Ahrens, Die Heilquellen und Kurorte der Schweiz 1867):

«Im Hôtel du Parc stehen Reisewagen jeder Art und mehr als 40 Pferde zur Disposition und Familien werden auf Verlangen von allen nähern und fernen Plätzen abgeholt und auch sowohl nach dem Süden als über die Alpenpässe geführt.»

C. Konstruktion und Varianten des grossen Reisewagens

Als das Reisen durch malerische Täler und über Alpenpässe im Verlaufe des 19. Jahrhunderts zu einer Art Selbstzweck im Rahmen des neuen Tourismus wurde, beeinflusste das die Gestaltung und Konzeption der Wagen. Sie wurden den Kundenbedürfnissen angepasst – auch bei der Post. So bekam die alte geschlossene Berline zunächst grössere Fenster und wurde danach von fast ganz offenen Wagen abgelöst.

Bei den privaten Mietwagen ging man noch weiter auf die Bedürfnisse der Kunden ein und versah alle Plätze mit freier Aussicht. Der Landauer wurde dabei statt der Berline, dem Landalet oder der Kalesche zum Grundmodell der privaten Reisewagen. Der Sitzkomfort war bei den Privatwagen meist noch eine Qualitätsstufe besser als bei den Schweizer Postwagen. Dazu gehörte die Garnierung aller Sitze in Wolltuch mit abschliessenden bunten Borten wie bei den gängigen Luxuswagenmodellen, etwa den Coupés. Dazu kamen gut konstruierte Lederverdecke und ebensolche Vorhänge samt Knieleder zum Schutz der Passagiere bei Regen oder Schneefall (vgl. S. 52).

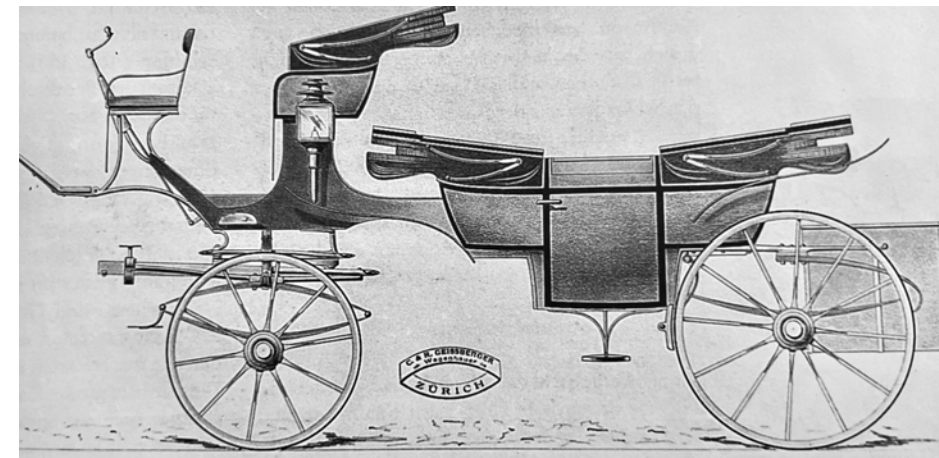
Die sechs- und achtplätzigten Ausflugswagen wurden in Anlehnung an zeitgenössische Postwagen «Coupé-Landau», «Grand Landau», «Landau de montagne», «Berg-Landauer», «Reisewagen» oder «Familien-Reisewagen» (S. 53) genannt. Korrekt wäre «Cabriolet-Landauer», denn die Hinzufügung einer zweiplätzigten Bankette mit Halbverdeck wurde in der Fachsprache «à Cabriolet» genannt (S. 10).

Die Reisewagen von Fuhrunternehmern waren ähnlichen Beanspruchungen auf den noch nicht asphaltierten Strassen ausgesetzt wie die Fahrpost. Deshalb waren ihre Wagen ebenso solid gebaut. Aber bei den Privatwagen achtete man mehr auf das Äussere, vor allem die elegante Linienführung. Dabei gab es zwei Grundmodelle des mittleren Landauerabteils, die eckige Form wie bei der Abbildung rechts («forme carrée») oder die gerundete Schiffsform («forme bateau»). Letztere dominierte bei den Reisewagen, wie die Fotografien zeigen (Bsp. S. 14).

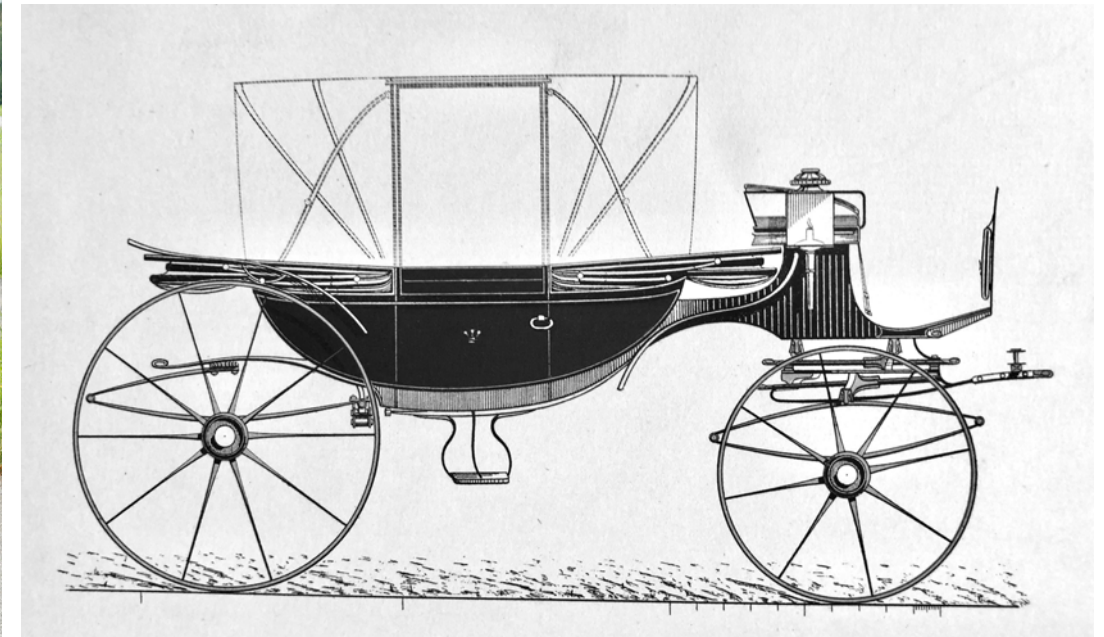
Die Voituriers konnten bei der Bestellung ihrer Fahrzeuge auf den Erfahrungsschatz grösserer Schweizer Wagenfabriken zurückgreifen, die regelmässig Bergpostwagen an die Post lieferten. Dazu gehörte ein gutes Dutzend spezialisierter Betriebe wie Chiattonne in Lugano, Huber frères in Luzern oder Egli/Eggli in Lausanne. Dabei war die Konstruktion der schweren Wagen mit ihren Zusatzbanketten für die Wagenbauer eine

Herausforderung. Denn seit der Zeit um 1840 baute man sie mit einer selbsttragenden Karosserie, an der die Vorder- und Hintergestelle mit den Rädern verbaut waren. Ein Grund hierfür war der kleinere Wendekreis, wie er für die engen Kehren auf den Schweizer Alpenstrassen unbedingt nötig war. (Wagen mit Langbaumkonstruktion wie die alten Mail-Coachen hatten meist einen Radius von mehr als 10 Metern.) Bei den Privatwagen wurden technische Neuerungen eher verbaut als bei den Postwagen. Dazu gehörten selbstschmierende Achssysteme (Patentachsen statt Schmierachsen) und neu patentierte Bremssysteme (vgl. S. 20).

Die Zusatzbankette der Reisewagen wurden wegen der besseren Aussicht hoch angeordnet. Dort nahmen, wie die hier gezeigten Fotografien belegen, meist jüngere Mitfahrende Platz und überliessen den älteren Herrschaften die Sitze mit den tiefen Einstiegen. Der mehrplätzigte Landauer war von seiner Zusatzausrüstung her als Reisewagen für längere Strecken konzipiert. Dazu gehörte die hinten fix montierte, meist mit Blech beschlagene Kiste. Darin führte der Kutscher das Futter der Pferde und Pferdmaterial wie Decken mit. Mechanische Bremssysteme, Radschuhe und ausgeklügelte Vorrichtungen für den vier- und fünfspännigen Zug sorgten für sicheres Fahren bergauf und bergab. Die hier vorgestellten grossen Reisewagen hatten ein Eigengewicht von gut einer Tonne und ein Nutzgewicht von bis zu zwei Tonnen. Auch wenn hinten Koffer aufgeschnallt werden konnten, war zudem oft ein Gepäckwagen nötig, der dem Personenwagen hinterher fuhr.



Entwurf eines elegant gestalteten sechsplätzigten Reisewagens der Wagenfabrik Geissberger in Zürich um 1910.



Die additive Bauweise der grossen Reisewagen

Das Bild rechts zeigt die klassische Bauweise eines Landauers nach einem Pariser Vorlageblatt der Zeit um 1900, hier die Variante mit gerundetem, schiffsförmigem Kasten. Dieser ist über den Bockhals mit dem zweisitzigen Kutschbock verbunden. Der schmale Bockhals erlaubt das Einschlagen der Vorderräder um 90 Grad. Das ergab einen engen Wendekreis von der Länge des Fahrzeugs. Ein solcher Wagen wog circa 800 kg.

Bei den achtplätzigen Reisewagen, wie dem links abgebildeten von Huber frères in Luzern (vgl. S. 51), wurde dem Kutschbock ein Halbverdeck aufgesetzt und im vorderen Bereich ein Gestängebock für den Kutscher angebaut (manchmal abnehmbar). Dazu kam im hinteren Bereich eine zweite Bankette, abgestützt mittels Gestänge auf der hinten fest verschraubten Kiste. Ein solcher Wagen wog gut 1200 kg (die sechsplätzige Variante um 1000 kg). Der Bildvergleich zeigt, dass der Schwerpunkt des ganzen Fahrzeugs beim Reisewagen tief gehalten wurde, unter anderem durch kleinere Räder als beim üblichen Landauer. Der Achsabstand wurde durch das weiter vorne angesetzte Vordergestell länger gehalten, was den Fahrkomfort verbesserte.

Der Vergleich der beiden Wagen zeigt einen nicht zu unterschätzenden Unterschied bezüglich der Position des Kutschers. Beim weit verbreiteten Modell rechts sitzt er genau über dem Drehzapfen des Vordergestells, auch Königs-nagel genannt. Das war Absicht und hatte den Vorteil, dass in Wendungen die Zügelstellung nur geringfügig angepasst werden musste. Beim links abgebildeten Wagen sitzt der Kutscher weit vor dem Drehpunkt des Vordergestells. Das machte das Fahren von Wendungen für den Kutscher anspruchsvoller. In den vielen Kehren auf den Schweizer Alpenstrassen mussten die Voituriers die Wendungen geschickt durch getrennte Leinengriffe auf die Vorder- und Stangenpferde durchführen. Das erfolgte beim Bergabfahren nicht selten im Trab (vgl. S. 29 und 47).

(Foto Walter Sommerhalder und Archiv Autor)



Zwei Haupttypen von Reisewagen: mit acht oder sechs Plätzen

Bei der links abgebildeten achtplätzigen Variante ist der hinteren Kiste eine zweite Bankette mit Halbverdeck aufgesetzt. Sonst ist die Konstruktion sehr ähnlich wie beim Sechsplätzer rechts (Ausschnitte der Fotografien von S. 18 und S. 24). Bei beiden Typen gab es Varianten ohne angebauten Kutschersitz beziehungsweise mit abgenommenem Kutschersitz. So benützten offenbar selbst fahrende Herrschaften gewisse Reisewagen, wie das Bild aus der Stadt Zug S. 45 zeigt.

Der schwerere, achtplätzige Typ wurde meist fünf-, der leichtere sechsplätzige Typ auch vierspännig gefahren. (Einem Zugpferd mutet man bis heute in der Regel soviel Zuggewicht zu, wie es selbst wiegt, also etwa 500 kg.) Beim achtplätzigen Wagen entfiel die Möglichkeit, hinten grosse Koffer aufzuschnallen. Deshalb musste bei längeren Reisen dem Personen- ein Gepäckwagen folgen (wie bei der Familie Austin erwähnt, S. 5). Das war damit die deutlich teurere Art des Reisens, zumal das zweite Fuhrwerk mit entsprechender Anspannung zusätzlich bezahlt werden musste.

Die beiden Fahrzeuge zeigen jeweils in der Mitte die schnittige schiffsförmige Kastenform, wie sie bei den grossen Reisewagen der Schweiz vorherrschte. Auch in alpiner Umgebung wurde Wert auf das Äussere gelegt, wie die Kleidung der Touristen zeigt. Das galt auch für die Lohnkutscher. Sie mussten ihren Dienst in angemessener Kleidung und mit Hut versehen. Dazu gehörte das entsprechende Benehmen, wie es die Reisenden auch von ihren Bediensteten zu Hause erwarteten. Im Gegensatz zu den Reisenden sollten die Kutscher beim Fotografieren nicht in die Kamera schauen. Daran hielten sich aber einige Schweizer Kutscher nicht (S. 17).

Die folgenden Bilder zeigen Aufnahmen der Zeit um 1900 soweit nicht anders vermerkt.



Sechsplätziger Reisewagen auf der Fahrt Richtung Celerina und Samedan

Die Pferde ziehen hier ausnahmsweise in Brustblattgeschirren. (Zur komplizierten Vorderwaage mit Gabelkette siehe S. 21). Um 1900 gab es auf den Alpenstrassen noch keine gepflasterten Beläge. (Am Gotthard wurden die Kehren der Tremola erst nach dem Ersten Weltkrieg mit Pflastersteinen belegt.) (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Sechsplätziger Reisewagen vor dem Grand Hotel Thunerhof in Thun

Hinter dem Kutscher sitzt rechts die Engländerin Miss Richardson, die die Sommermonate in Luzern zu verbringen pflegte. Der Reisewagen wird von vier zusammenpassenden, sauber geputzten Pferden in Bündnergeschirren mit Federbüschen auf den Kopfgestellen gezogen. Die Fotografie ist typisch für die herrschaftliche Ausstrahlung des Gesamtbildes, früher auch mit dem Wort «Equipage» umschrieben. Das Bild zeigt die damals typischen Leinen mit eingeschnalltem Zwischenstück. Die Vorderleinen wurden – anders als heute – zwischen den Köpfen der Stangenpferde durchgeführt. (Fotografie in der Burgerbibliothek Bern)



Aufbruch zu einer längeren Tour eines voll besetzten, sechsplätzigen Reisewagens vor dem Hotel Engadinerhof in St. Moritz

Hinten ist viel Gepäck aufgeschnallt und mit einer Plane geschützt. Dem Wagen sind vier stämmige Pferde mit kupierten Schweifen vorgespannt. Sie ziehen das über zwei Tonnen schwere Gefährt in einer Art Bündner Geschirr. Gebremst wird mit Radschuh oder mit der auf die Hinterräder gehenden Doppelbremse. Helle Rosshaarschweife hängen zur Fliegenabwehr am Backenstück der Kopfgestelle. (Zur dreifach gegabelten Unterzug-Kette mit komplizierter Vorderwaage siehe S. 21). Die Abfahrt eines solchen Gespanns war ein Ereignis. Dementsprechend beobachteten andere Gäste und Angestellte des Hotels das Geschehen aufmerksam. Der Kutscher hat seine Pferde gut ausgebildet. Dazu gehört das ruhige Stillstehen aller Pferde im Gespann mit jeweils allen vier Hufen auf dem Boden (Gegenbeispiel S. 45).
(Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Fünferzug mit achtplätzigem Reisewagen vor eindrucklicher Bergkulisse

Der Fotograf stellte seine Kamera mit Stativ auf der Julieroute so auf, dass der 3000 Meter hohe Piz Albana im Hintergrund mit auf das Bild kam. Dies wohl auf Wunsch der Reisenden, die auf dem Wagen in Sommergarderobe posieren. Sie mieteten den Wagen offenbar nur für einen Tagesausflug (ohne Radschuhe und Gepäck). Der Herr überliess die Plätze mit der besten Aussicht den beiden Damen. Die Vorderpferde in Bündnergeschirren sind an einer üblichen Vorderwaage (Vorderbracke mit drei Ortscheiten) angespannt. Der Zug geht über eine Unterzug-Stange auf die hintere Bracke (Sprengwaage). Zum Teil sind die Pferde schlecht beschlagen (lange Zehen). (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Klassischer achtplätziger Reisewagen mit zwei Banketten hinten und vorne sowie mit zusätzlichem Kutschersitz

Die Damen tragen zur Sommergarderobe Netze um den Kopf, wie dies in der frühen Autozeit als Staubschutz üblich wurde. Hier dienen sie wohl auch als Sonnenschutz. Die Pferde ziehen mit Bündnergeschirren. An diesen sind eine Art Schalanken zur Fliegenabwehr befestigt. Der Wagen ist mit einem doppelten Bremssystem versehen: zwei Bremsspindeln und zwei Klotzbremsen auf die Hinter- und die Vorderräder (vgl. S. 20). Die S. 21 genauer vorgestellte Art der Vorderwaage ist hier gut sichtbar. Deren Zug geht mittels einer Unterzug-Kette auf die Mitte der Vorderachse. Im Hintergrund ist das Hotel Engadinerhof in St. Moritz Bad zu sehen.

(Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)

Bremssysteme und Ausrüstung der Reisewagen

Zur speziellen Ausrüstung der Reisewagen gehören nach Ausweis der erhaltenen Wagen und der hier abgebildeten Fotografien oft vier Laternen, vier Schirm- und Stockkörbe, Kniedecken (bei schönem Wetter zusammengerollt, vgl. S. 35) und Vorhänge zu den Halbverdecken der Bankette (S. 52).

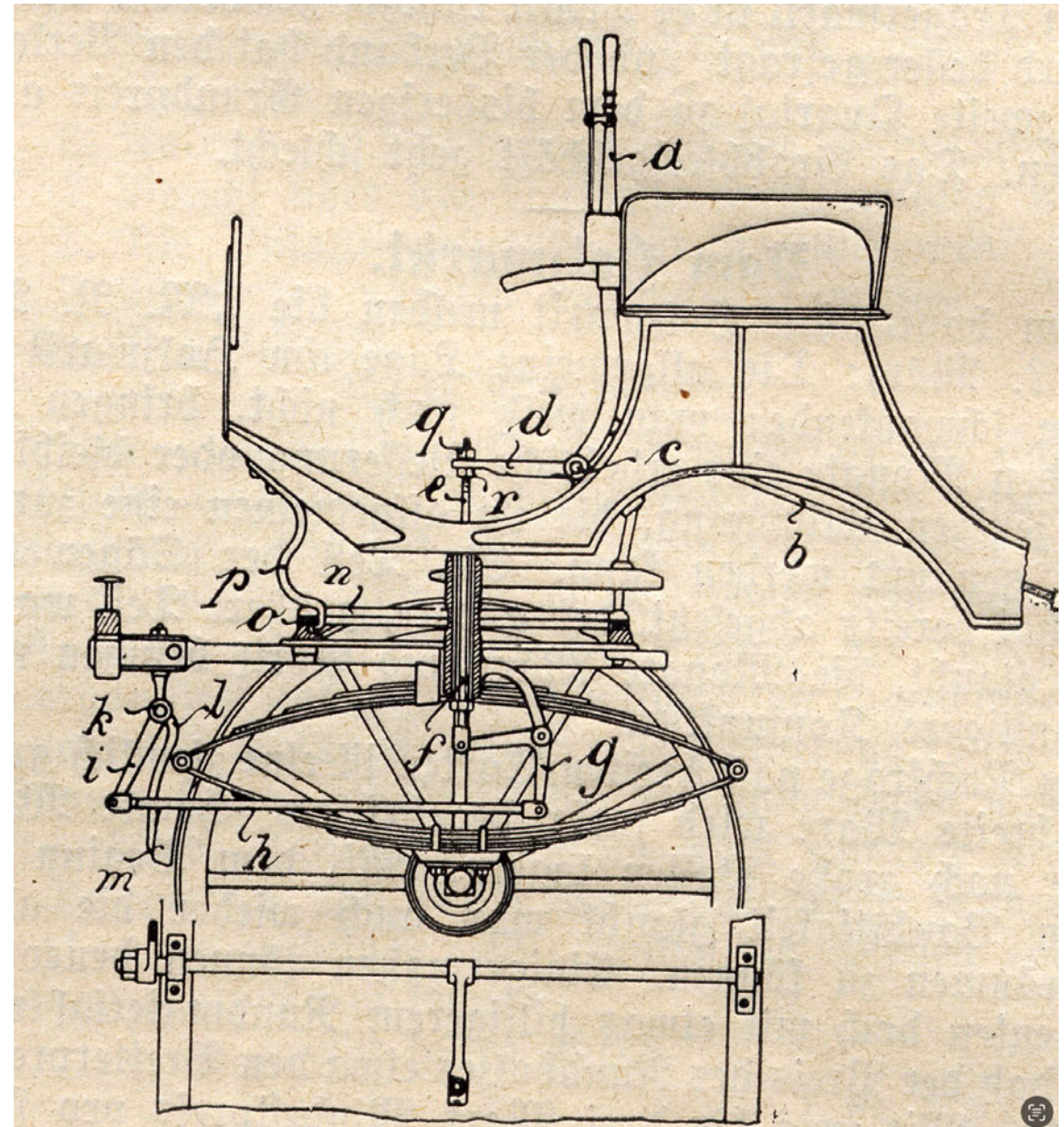
Gebremst wurde wie bei den entsprechenden Postwagen vor allem mit Radschuhen. Dies war bei den damals noch nicht gepflasterten, mit Sand belegten Strassen eine effektive Bremshilfe. Bei den Radschuhen gab es meist je einen auf der linken und der rechten Seite (je nach Kurve und Bombierung der Chaussee). Das erlaubte nicht nur ein schnelles Unterlegen, sondern es konnte, wenn ein Radschuh heiss gelaufen war, auf den anderen, kalten zugegriffen werden. Ohne Radschuhe liefen blockierte Hinterräder schnell heiss und konnten durch die Reibung im Sand so glühend werden, dass die Holzfelgen anschlammten. Das musste vom Kutscher beachtet werden. Wohl deshalb war der Wagen S. 30 mit Rückspiegel am Bock versehen.

Im Gegensatz zu den üblichen Landauern wurden die schweren Reisewagen meist mit zwei mechanischen Bremssystemen ausgerüstet, die mittels zweier Spindeln vom Bock aus betätigt werden konnten. Davon gab es zwei Systeme.

Das erste System bestand aus vier Klötzen auf die Hinterräder. Das verringerte auch die Reibung der Achsfutter auf die Hinterachse und wurde zuweilen bei schweren, in bergigen Gegenden eingesetzten Breaks auch angewandt.

Das zweite, jüngere System wirkte auf alle vier Räder. Diese in Deutschland erfundene Innovation wurde in der Zeitschrift «Wagenbau - Monatsblätter für Schmiede, Wagner, Sattler, Tapezierer» 1909 ausführlich publiziert. Die Funktion nach dem Originalbericht: Der Bremshebel *a* wirkt über die Stange *b* wie üblich auf die Hinterräder. Über die Welle *c* und den Hebel *d* wirkt aber die Kraft auch nach abwärts. Denn die Stange *e* führt durch den hohl ausgeführten Drehzapfen *f* über den Winkelhebel *g* und die Bauteile *h*, *i* und *k* auf die vorderen Bremsklötze.

Die Wagen S. 5 und 15 sowie einige andere zeigen dieses System, alle aber nicht mit einem Stosshebel, sondern mit einer Bremsspindel am Kutschersitz.



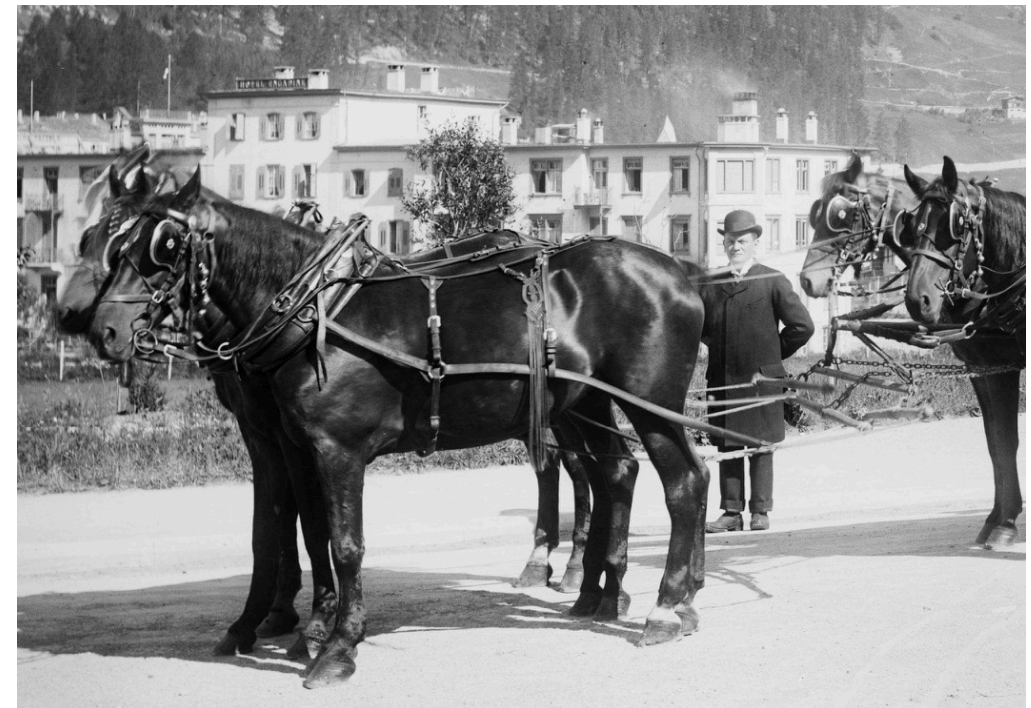
Spezielle Anspannungsart der Vorderpferde

Als Pferdegeschirre verwendeten die Voituriers regional übliche Geschirrarten mit schweren Kumten. Am häufigsten waren nach Ausweis der Fotos sogenannte Bündnergeschirre. Deren den Lederkumt umfassende Holzscheite laufen im Gegensatz zum üblichen Fuhrgeschirr nach oben spitz zu und sind mit Metallspitzen versehen, die innen eine Öse aufweisen. Mit den darin eingeschlauften Lederriemen konnten die Kumtscheite beim Aufschirren auseinander und nach dem Auflegen so zusammengezogen werden, dass sie der Brust des Pferdes gut angepasst waren. Die Herkunft und das genaue Alter dieser Art Geschirre ist ungeklärt. Ich vermute eine Entstehung erst im 19. Jahrhundert und einen Einfluss von amerikanischen Geschirren, die mittels Metallstangen ähnlich verstellbar sind. Bei den Fuhrgeschirren sind die Holzscheite oben in der Weite nicht verstellbar. Davon gab es je nach Region verschiedene Varianten vor allem der Kumthölzer und ihrer Beschläge.

Zur Fliegenabwehr dienten Feder- oder Fellbüsche sowie eine Art Schalanken, wie sie auf dem Bild rechts zu sehen sind. Dazu kamen zuweilen Brustgarne. Bunte Federbüsche auf den Kopfgestellen dienten vor allem der Verzierung, kleine Glocken an Kumten oder Halsgerölle (Bild rechts) der Ankündigung der Gespanne. Die schweren Glocken am Hals waren offenbar den Postgespannen vorbehalten, ebenso das Posthorn des Kutschers als Signalhorn (Ausnahme und wohl nur zur Unterhaltung der Gäste: Abb. 36).

Die hinteren Pferde zogen oft mittels einer Spielwaage (S. 23). Bei den schweren Reisewagen kam auch die sonst weniger bekannte Einrichtung vor, die Ortscheite vorne an den Federn mittels eines daran befestigten kurzen Armes mit Öse einzuhängen (S. 13 und 24). Die auf verschiedenen Fotografien von Reisewagen festgehaltene Art der Vorderwaage mit ihrer speziellen Aufhängung ist heute nicht mehr bekannt. Sie weicht von den üblichen Vorderwaagen (Vorwaagen/Vorderbracken) mit langem Balken und zwei (Viererezug) oder drei (Fünferzug) beweglich daran fixierten Waagscheiten (Wagscheiten/Ortscheiten) ab. Die spezielle Vorderwaage der Reisewagen bestand aus einer mittels zweier Lederriemen an der Deichselbrille aufgehängten Vorderbracke, an der die beiden Ortscheite pendelnd befestigt wurden. Dies galt für den Viererzug. Beim Fünfergespann ging der Zug des Mittelpferdes nicht auf die Vorderbracke, sondern direkt auf die Unterzugkette. Das hatte einen wesentlichen Vorteil gegenüber der üblichen Vorderwaagen. Die Vorderpferde konnten an engen Stellen wegen der versetzt angebrachten Ortscheite enger zusammenrücken.

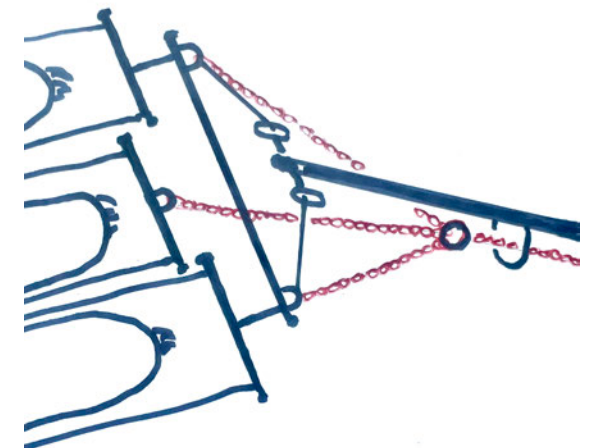
Die Breite des Gespanns war auch der Grund, wieso drei Pferde nicht hinten eingespannt wurden, sondern vorne. Nach dem Prinzip der kurzen Kraftleitung in der Lehre der Dynamik wäre dies eigentlich besser gewesen: Der Kraftfluss soll direkt und kurz geführt sein. Aus demselben Grund wurden bei den Reisewagen die Zugkräfte der Vorpferde nicht wie bei den Luxusportwagen auf die Deichselspitze geleitet, sondern mittels einer Eisenstange, einer Kette oder eines Seils auf das Vordergestell übertragen. In einigen Fällen gingen diese Unterzüge auf die Mitte der Vorderachse, also nahe an die Räder, wo die grösste Reibung auftritt.



Spezielle Vorderwaage

Oben: Detail der Vorderwaage des Gespanns von S. 19.

Rechts: Umzeichnung der bei grossen Reisewagen in der Schweiz oft verwendeten Vorderwaage mit Aufhängung an der Deichselbrille. (Skizze Autor)



D. Fotografien als Quellen

Das Phänomen der mehrspännigen Reisewagen in der alpinen Schweiz ist seit Jahrzehnten ansatzweise bekannt. So konnte der Schreiber in seinem Buch über Schweizer Kutschen von 1993 dieses bereits mit Bildern dokumentieren. Heute sind deutlich mehr Quellen dazugekommen, vor allem historische Fotografien. Dies ist der positiven Entwicklung zu verdanken, dass Archive, Bibliotheken und Museen die Bestände ihrer Sammlungen zunehmend digitalisieren und die Digitalisate online zugänglich machen.

Trotzdem ist der Wissensstand heute noch beschränkt, vor allem für so randständige Forschungsgebiete wie das Thema pferdegezogene Fuhrwerke. Die neu hinzugekommenen Quellen dokumentieren nach wie vor nur bestimmte Bereiche und Lebenswelten. Dafür sind die Bilder der vorangegangenen und der folgenden Seiten gute Beispiele.

Es handelt sich mehrheitlich um Aufnahmen aus Touristenorten wie St. Moritz und der relativ kurzen Zeitspanne zwischen 1890 und 1910. Zudem stammen sie fast alle aus demselben Fotoatelier. Zu dieser einseitigen Quellenlage kam es offenbar aus drei Gründen:

- In St. Moritz gab es mit dem rechts abgebildeten Fotografie-Geschäft Lienhard & Salzborn eine Institution an Ort, die jeweils direkt von Touristen mit Aufnahmen beauftragt werden konnten.
- Deren Bestände haben sich erhalten.
- Die Abzüge der Glasplatten sind digital zugänglich.

St. Moritz mag unter den schweizerischen Touristenorten eine besondere Entwicklung durchlaufen haben, aber es gab andere Orte wie etwa Chur, in denen mindestens so viele Kutschen unterwegs waren. Die hier gezeigten und analysierten Bilder ermöglichen also nur bestimmte Fenster auf das ehemalige Geschehen. So entstanden etwa die hier gezeigten Aufnahmen alle bei gutem Wetter und vor allem im Frühjahr und Sommer. Dazu kommt, dass es sich fast durchweg um gestellte Bilder, also um inszenierte Szenen handelt. Aufgenommen wurde vor allem das, was bezahlt wurde. Das waren vor allem die teuersten Ausflugswagen, die vier- und fünfspännigen Reisewagen. Die Touristengruppen wollten damit für zu Hause verewigt haben, was man in der schweizerischen Alpenlandschaft erlebt und sich geleistet hat.



Ladengeschäft der «Photographie Lienhard & Salzborn»

Vor dem Erdgeschoss der «Villa Erica» in St. Moritz Bad stehen im Jahre 1902 neben Passanten Frau Salzborn mit Sohn Wilhelm, daneben die Zwillinge Helena und Emmy. Rudolf Ludwig Salzborn hatte 1894 die Schwester von Gottlieb Lienhard, Carolina Lienhard, geheiratet. Die beiden Geschäftsinhaber führten das Geschäft in St. Moritz seit 1888. Ein Jahr zuvor hatten sie schon das Atelier von Franz Pietsch in Chur übernommen. Die Ateliers in Chur an der Oberen Gasse und in der Villa Zambail übernahmen sie 1888, dasjenige in St. Moritz-Bad ein Jahr später. – Der erhaltene Fotobestand von Lienhard & Salzborn umfasst etwa 3000 Bilder aus dem Zeitraum von 1889 bis 1919 und befindet sich im Staatsarchiv Graubünden in Form von Gelatineglasplatten und Albuminabzügen (dazu ausführlicher Aregger 2004).



Viererzug vor einem sechsplätzigen Reisewagen (wohl mit den Initialen «CV» auf dem Schlag)

Die professionellen Aufnahmen von Lienhard & Salzborn, wie diese in St. Moritz Bad aufgenommene, erlauben genauere Analysen der abgebildeten Personen, Gespanne und Wagen samt vielen Details. Für die Reisenden ist bei dieser Equipage hinten viel Gepäck aufgeschnallt. Offenbar handelt es sich um ein Ehepaar mit Sohn und Mutter. Bei der jungen Frau (ohne Hut) auf der vorderen Bankette dürfte es sich um eine Angestellte des Hotels handeln, vor dem der wagen aufgefahren ist. Sie hält ein Tablett auf dem Schoss, mit dem die Reisenden vor der Abfahrt verköstigt wurden. Der korrekt gekleidete Fuhrmann blickt, wie es sich gehört, nicht in die Kamera. Sein sauber geputzter Wagen ist mit der S. 21 beschriebenen Patent-Vorderradbremse ausgestattet. Unter dem Wagen hängen zwei Bremsschuhe, die er bei längeren Talfahrten selber zu unterlegen hat. Den Pferden sind gegen die lästigen Bremsen Brustgarne umgehängt. Die Pferde ziehen den Wagen hinten mit einer Spielwaage und vorne an einer üblichen Vorderwaage mit Unterzug-Stange zum Vorderwagen. (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Sechsplätziger Reisewagen vor noble Hotel

Hier wählte der Fotograf um 1907 in Abstimmung mit den Kunden das 1875 eröffnete Hotel Du Lac in St. Moritz Bad als Hintergrund. In diesem waren sie wohl abgestiegen. Bei den Reisenden im Landauer-Abteil handelt es sich offenbar um ein Ehepaar mit Sohn. Zwei Töchter (oder auch eine Gouvernante?) sitzen auf der Bankette hinter dem Kutscher. Der Fahrer hat seine Pferde mittels sogenannter Postkandaren relativ scharf geschnallt. Das linke Stangenpferd weist stark abgelaufene Hufe auf. Den Kopfgestellen sind Rosshaarbüschel angeschnallt, die die fünf Pferde in ihren Geschirren vor Ungeziefer schützen. (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Besonderes Modell eines Reisewagen mit geschlossenem Coupé

Details am Wagen wie die Schmierachsen und die Art der Bremsen könnten für eine ehemalige Coupé-Kalesche der schweizerischen oder österreichischen Post sprechen, die im Kastenbereich nachträglich dunkel bemalt wurde. Oder handelt es sich um den Wagen eines privaten Bestellers, der vom Wagenbauer nach Vorlagen der Post gebaut wurde («R» auf dem Wagenschlag)? Die Equipage fährt zum Hotel du Lac in St. Moritz Bad hoch und ist mit Blumen geschmückt. Das Bild lässt vermuten, dass in St. Moritz - wie in Nizza und anderen mondänen Touristenorten - im Frühjahr Blumenfeste mit entsprechenden Umzügen organisiert wurden (Bild rechts Mylord mit Blumenschmuck aus der gleichen Fotoserie). (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



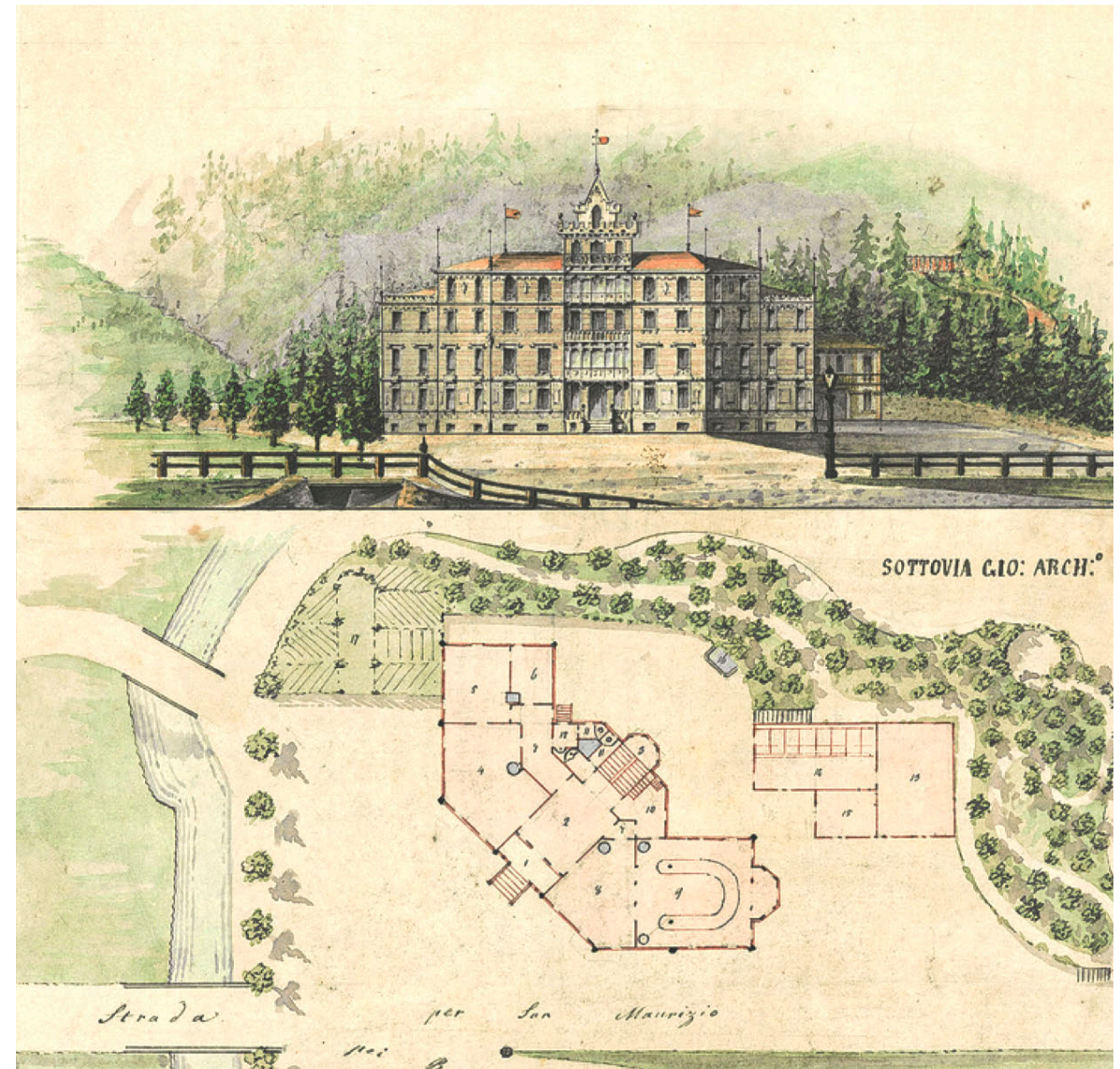
E. Hotels und Fuhrhaltereien als Betreiber

Die Phase der grossen Reisewagen fällt in der Schweiz zusammen mit dem Boom der Hotelpaläste im Bündnerland. Dieser ist gut erforscht und durch reich illustrierte Bücher vor allem von Roland Flückiger-Seiler publiziert (Webseite historischehotels.ch). Die neuen Hotels waren vom Kern her eine Art vergrösserte Villen oder Schlösser, wie sie die Gäste in der Heimat auch besaßen, aber mit einer grösseren Anzahl Zimmer. Dort wohnte man ähnlich wie zu Hause, kleidete sich auch so und wollte von dort wie gewohnt ausfahren können. Deshalb gehörten zu den frühen Hotelbauten auch die entsprechenden Stallungen und Remisen, wie das Bild rechts zeigt. Diese lagen, wie in der Heimat auch, wegen der Immissionen in gebührender Distanz zum Haupthaus. Wie bei den Villen am Wohnort wurden die Vorplätze der Hotelpaläste kutschengerecht gestaltet, nämlich grosszügig und mit Wendemöglichkeiten. Die inszenierte Aufnahme von S. 6 spricht für sich.

Wenn meine Recherchen zutreffen, scheinen einige Hotels zunächst die Versorgung ihrer Gäste mit gehobenen Equipagen selber organisiert zu haben. Der Grund war, dass das Gewerbe der Fuhrhaltereien mit Wagen auf hohem Niveau sich in der Schweiz erst formieren musste. Denn die Benützung von noblen Wagen mit entsprechenden Gespannen war bis um 1800 in der Schweiz noch kaum verbreitet, beziehungsweise einer sehr schmalen Elite vorbehalten gewesen.

Es gab zwar seit der Zeit um 1800 in der Schweiz schon Einheimische, die Reitpferde, Maultiere, Tragsessel und an die engen Wege angepasste Gefährte wie den Char-de-Côté an Touristen verliehen. Aber es existierten kaum grössere Organisationen mit einem breiteren Angebot für Reisen über die eigene Region hinaus. Erst nach dem Bau der Fahrstrassen über die Alpenpässe scheint sich eine entsprechende Szene formiert zu haben, offenbar zunächst in enger Verbindung mit den Hotelgründern. In mehreren Fällen waren Hotelbesitzer auch gleichzeitig Postpferdekonzessionäre. Dafür ist die Familie Seiler ein gutes Beispiel (S. 28).

Um 1850 hatten sich kleinere Fuhrhaltereien zu grösseren Organisationen mit Dutzenden Pferden und Wagen weiterentwickelt. Dies konnten mittlerweile Equipagen nach internationalem Standard anbieten und verfügten auch über entsprechend ausgebildetes Personal. Die Buchung von Reisewagen erfolgte oft über den Concierge respektive das Bureau der Hotels. Es gab offenbar auch Hotels, die langfristige Verträge mit Lohnkutschereien eingingen (S. 32).



Plan des Hotels Julierhof in Champfèr um 1867

Der Entwurf des Architekten Giovanni Sottovia zeigt neben dem eigentlichen Hotel ein Nebengebäude für acht Pferde und eine Wagenremise wohl für die hauseigenen Gespanne. Darüber hinaus gab es bei den Hotels, die an Durchgangsstrassen lagen, auch einfache Unterbringungsmöglichkeiten für die Pferde und Wagen der Durchreisenden (S. 30).
(Aus Flückiger 2022, 15)



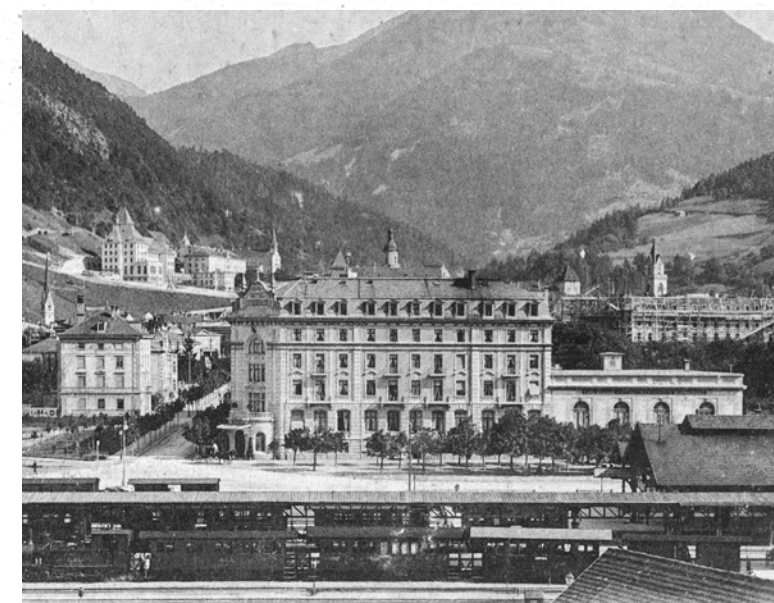
Achtplätziger Reisewagen mit Fünferzug auf dem Hauptplatz von St. Moritz um 1890

Der Wagen ist seitlich und an der hinteren Kiste mit dem Hotelnamen «Engadiner Kulm» in St. Moritz angeschrieben. Das Fahrzeug glänzt, das Leder wirkt noch steif; offenbar wurde hier ein nagelneuer Wagen aus Anlass der Übergabe abgelichtet. Im Wagen sitzt ein einzelner Mann ohne Hut. Der Wagenfabrikant oder der Hotelbesitzer? Ein solches Fahrzeug kostete einige Tausend Franken, das Vielfache des Jahreslohns eines damaligen Normalverdieners, und bedeutete für Fuhrhaltereien wie für Hotels eine grosse Investition. Sie war der heutigen Anschaffung eines grossen Reisebusses vergleichbar. Der abgebildete Wagen war nach neuester Art konstruiert; auch vorne ist eine Bremse eingebaut. (Im Hintergrund rechts ein Postwagen.) (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege Bern, Photosammlung Zinggeler 16198)



Fünferzug vor einem sechsplätzigen Reisewagen in St. Moritz Bad circa 1893

Der Wagen ist auf dem Schlag angeschrieben mit «Hotel Steinbock Chur - Nr. 12 - Neues Solbad St. Moritz». Chur war für viele mit der Bahn Angereiste das Einfallstor zum Engadin. Das Hotel Steinbock lag direkt neben dem Bahnhof in Chur (Ausschnitt aus einer Postkarte um 1900 rechts). Offenbar bediente dieses Gespann im Auftrag zweier Hotels die Verbindung zwischen Chur und St. Moritz. Diese Strecke entsprach mit etwa 80 km einer Zweitagesreise. Der Fuhrmann posiert stolz vor den Pferden und hält wie einst die englischen Coachmen stolz seine Peitsche in der Hand. Sie war das Standesabzeichen, eine Art «Szepter» der Fuhrleute. (Staatsarchiv Graubünden, Bestand Lienhard & Salzborn)



Joseph Seiler: Hotel- und Fuhrunternehmer

Zu Joseph Seiler steht im Historischen Lexikon der Schweiz (HLS):
«1879-91 Direktor des Zermatterhofs und 1892-94 des Hotels Mont Cervin in Zermatt. 1895 übernahm Seiler das Hotel Rhonegletscher in Gletsch, führte es zu seiner Blüte und sammelte darin Waffen, Zinngeschirr und alte Walliser Möbel. Er organisierte den Reiseverkehr über die Pässe Grimsel, Furka und Gotthard und verband mit seinen Pferdegespannen Meiringen über Gletsch mit Domodossola (250 km).»

Die Geschichte dahinter: Das Hotel «Glacier du Rhône» erlebte in der späteren Belle Epoque samt Dépendance eine grosse Blüte mit bis zu 320 Gästebetten. Um 1882 entstand eine Stunde Kutschenfahrt hoch Richtung Furkapass an der Gletscherflanke das heute ebenfalls erhaltene Hotel Belvédère, das in der Belle Époque mehrere Male vergrössert wurde. Für dieses Hotel warb Seiler kurz nach 1903/04 mit dem rechts in einem Ausschnitt abgebildeten Plakat. In dieses ist der hoteleigene Reisewagen geschickt integriert (vgl. S. 30). Sogar Details wie die Klotzbremse auf das Vorderrad hat der Zeichner übernommen. Wahrscheinlich stammte das abgebildete Fahrzeug von Andrea Chiattoni in Lugano (vgl. S. 49). In dessen Werbealbum wird Seiler folgendermassen zitiert: «

Der Unterzeichnete, Herr Joseph Seiler, Besitzer des Hotels Rhonegletscher in Gletsch, empfiehlt seinen Kollegen und Freunden Herrn A. Chiattoni, Wagenfabrikant in Lugano, der zu seiner vollständigen Zufriedenheit für ihn gearbeitet hat.»

Der Wagen wird auf dem Plakat flott durch die bekannte Kehre vor dem Gletscher im Trab runter nach Gletsch gefahren. Damit erinnert die Szene an eines der um 1900 meistfotografierten Sujets der Schweiz. In der Kurve vor dem Gletscher hielt jeweils auch die Postkutsche, damit die Reisenden von dem dort wartenden Fotografen verewigt werden konnten (Bsp. Bild unten). Joseph Seiler trennte später das Geschäft des Fahrangebots vom Hauptzweig Hotellerie ab und übergab die Sparte seinem Bruder. Um 1900 wurden unter anderem folgende Routen mit Exkursionswagen befahren (Tabelle auf der nächsten Seite):

- Von Gletsch nach Chiavenna (heute zu Fuss 167 km). Die Route ging über den Oberalp nach Ilanz und dann über den Splügen. Die Reise dauerte mindestens zwei bis drei Tage und kostete mit einem Viererzug zwischen 550.- und 600.- Franken.
- Von Gletsch über den St. Gotthard nach Bellinzona und allenfalls weiter über Oberalp oder Lukmanier.
- Von Gletsch bis ins Engadin nach Pontresina.



Promenades et Excursions.

Belvédère. 1 ½ heure. Vue magnifique sur le glacier, les Alpes bernoises et valaisannes : Cervin, Weisshorn, etc.

Känzeli. 10 minutes au-dessus du Belvédère, à côté des forts de la Furka. Vue splendide sur toute la partie supérieure du glacier du Rhône.

Furkahorn. 3028 m. 2 ½ heures. Ascension facile depuis le Belvédère; vue superbe.

À la chapelle St-Nicolas. 1 h., en suivant la grande route et les gorges du Rhône; jolie vue sur la vallée de Conches, le Gerenthal et les Alpes valaisannes.

Lac des Morts. 1 ¼ heure. Sommet du Grimsel.

Hospice du Grimsel. 2 heures.

Siebelhorn. 2881 m. 3 ½ heures. Jolie excursion.

Handeck (à la). 4 heures. Belle cascade.

Naegelisgrättli. 5 heures. Excursion très intéressante en passant par le Belvédère, traversée du glacier, le lac des Morts et retour à Gletsch.

Galenstock. 3597 m. 5 heures depuis le Belvédère. Vue des plus grandioses.

Längisgrat. Mutthorn, 3104 mètres. Dammastock, 3633 m. Gerstenhörner. Thieralpstock. Bedretto et le San Giacomo par le Gerenthal. Cascade de la Tosa par le Griespass, etc.

Tarif des Courses de Doitures.

De BRIGUE au GLACIER du RHONE et GËSCHENEN
par la FURKA

De :	1 cheval	2 chevaux	3 chevaux	4 chevaux
Brigue à Mœrell	5	10	15	20
» Fiesch	12	25	40	50
» Munster	20	40	60	70
» Gletsch	30	60	90	110
» Belvédère	40	80	120	160
» Andermatt	60	120	180	220
» Gœschenen	60	120	180	220

Route du SPLUGEN

De :	2 chevaux	3 chevaux	4 chevaux
Gletsch à Thusis	200	260	340
» Chiavenna	320	410	550
» Colico	360	450	600

Le pourboire régulier à payer au cocher est le 10% du Tarif.

Tarif des Courses de Doitures.

De BRIGUE au GLACIER du RHONE et MEIRINGEN
par le GRIMSEL

De :	1 cheval	2 chevaux	3 chevaux	4 chevaux
Brigue à Mœrell	5	10	15	20
» Fiesch	12	25	40	50
» Munster	20	40	60	70
» Gletsch	30	60	90	110
» Grimsel-Hospice	40	80	120	135
» Handeck-Fall	50	100	140	165
» Meiringen	60	120	180	220

De BRIGUE au LAC MAJEUR et d'ORTA par le SIMPLON

De :	1 cheval	2 chevaux	3 chevaux	4 chevaux
Brigue à Bérisal	12	25	40	50
» Simplon-Hospice	20	40	60	75
» Simplon-Village	25	50	70	85
» Isella	35	60	90	120
» Domodossola	45	90	130	150
» Baveno	80	140	200	260
» Stresa	80	140	200	260
» Pallanza	75	135	195	250
» Intra	80	140	200	260
» Orta	80	140	200	260

De GLETSCH à BELLINZONE par le SAINT-GOTHARD

De :	2 chevaux	3 chevaux	4 chevaux
Gletsch à Hospenthal	50	75	100
» Hospice du Gothard	80	110	150
» Airolo	110	150	200
» Faïdo	125	165	225
» Bellinzone	180	220	300
» par l'Oberalp et le Lukmanier	240	360	460

Route de l'ENGADINE par l'OBERALP,
le Julier ou Albula, via Schyn.

De :	2 chevaux	3 chevaux	4 chevaux
Gletsch à Disentis	110	170	220
» Ilanz	160	220	290
» Flims	170	240	320
» Coire	200	260	340
» Thusis	200	260	340
» St-Moritz	320	410	510
» Samaden	320	410	510
» Pontresina	330	420	520

On construit en ce moment un chemin de fer destiné à relier Brigue avec Disentis (Zermatt-Engadine), dont Gletsch, situé à mi-chemin, sera la principale station et la plus élevée. Un embranchement partira plus tard de Gletsch pour Meiringen (Zermatt-Interlaken-Oberland). Tous les touristes voudront utiliser ces nouvelles lignes, qui mettent en communication les trois régions les plus intéressantes de la Suisse alpestre : le Valais, l'Oberland et l'Engadine.



N° 48 — Grand Landau de montagne

Fahrangebot von Gletsch aus

Oben: Tariftabelle aus einem Faltprospekt des Hoteliers Seiler in Gletsch.

Rechts oben: 25 neben dem Hotel Rhonegletscher in Gletsch vor den Stallgebäuden abgestellte Wagen, wohl vor allem von Durchreisenden. (Aus Mark Andreas Seiler, Ein Gletscher – ein Hotel – eine Familie, 2006).

Rechts unten: Von der Wagenbaufirma Chiattoni in Lugano hergestellter Reisewagen für die Hotels von Joseph Seiler. Ausstattung: vier Laternen, Schirmkörbe, Radschuh, Bremsen auf alle vier Räder und Rückspiegel am Kutschbock (zu dessen Funktion S. 20).

(Bild aus dem Album von Chiattoni, Archiv Autor)

Zur Lohnkutscherei in der Schweiz

Im Historischen Lexikon der Schweiz steht zum Stichwort

«Transportgewerbe»:

«Die Zahl der privaten Transportunternehmen nahm bis zum Ersten Weltkrieg zu: 1850 waren es 236, 1870 305, 1890 401 und 1910 711. Trotzdem beförderten die staatlichen Postkutschen 1910 1'862'000 Personen und die Eisenbahnen 80'625'000 Personen.»

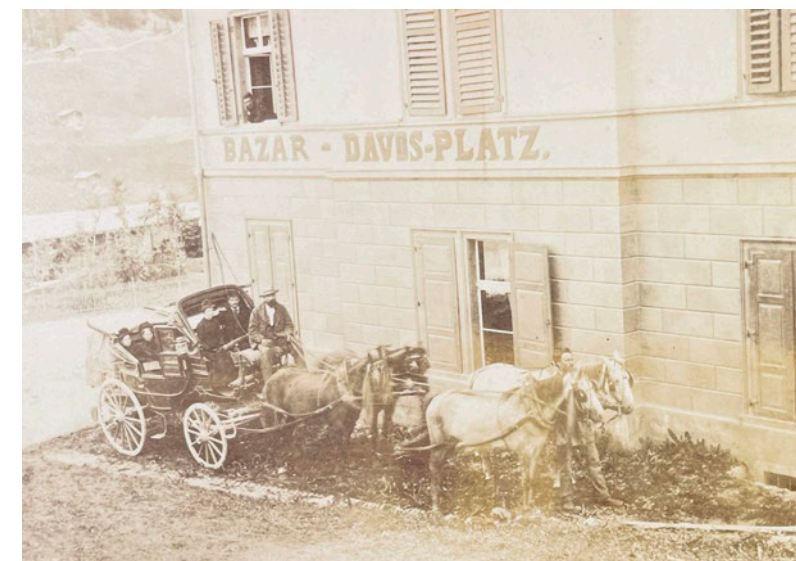
Zum Thema der Lohnkutschereien gibt es kaum ausführliche Publikationen, aber informative Nennungen in Reisehandbüchern. In dem Buch von Iwan von Tschudi «Der Tourist in der Schweiz» steht in der Ausgabe von 1895, XIX:

«„Lohnkutscher und Pferde. In der neuesten Zeit ist in den meisten Kantonen die Transporttaxe der Lohnkutscher gesetzlich normiert worden und steht solche höher als die Posttaxe. Auch ist den Privatkutschern der Passagiertransport mittelst Pferdewechsel gesetzlich streng verboten. Die Tage, welche der Kutscher auf dem kürzesten Weg zu seiner Rückkehr nach dem Heimats- od. Abfahrtsort gebraucht, müssen ebenfalls nach voller Taxe bezahlt werden. Wer daher sicher, billig u. schnell reisen will, dem wird die Benutzung der Post angeraten. Manche grosse Annehmlichkeiten u. Vorzüge hat freilich besonders mit Familie das Reisen mit eigener Equipage (Lohnkutscher) auch u. es werden Reisende, die nicht genau zu rechnen brauchen, mit einem erfahrenen, soliden Vetturin, deren es manche gibt, aus dem Berner Oberland, vom Genfersee, von Ragaz, Chur, Thusis, aus dem Veltlin u. von den ital. Seen her auf die allerbequemste Art reisen. Man lasse sich stets, wo solche existieren, den amtl. Tarif u. das Kutscherreglement vorlegen. Bequeme u. gute Fuhrwerke findet man in allen grösseren, v. Fremden stark frequentierten Ortschaften. Bestimmte Verträge (für grössere Reisen schriftliche) ü. Fahr- u. Trinkgeld sind notwendig, ebenso ü. die Zeit der Ankunft auf den Hauptstationsorten u. die Retourfahrt. In der Regel fährt e. Lohnkutscher bei e. Mittagsrast von ein paar Stunden 12 bis 14 Stunden täglich.»

Die Privatkutscher hatten in der Schweiz seit Beginn des Tourismus nicht den besten Ruf. Alte Reisehandbücher sind voll von Klagen über Einheimische, die Reisende schlecht behandelten und vor allem zu hohe Gagen verlangten. Dazu gehörte das in der Schweiz verbreitete Übel, den vollen Preis für die leere Rückfahrt bezahlen zu müssen (Retourkutsche). Den Reisenden wurde deshalb empfohlen, das eigene Hotel in die Vereinbarungen mit den Kutschern einzubeziehen. Vor diesem Hintergrund ist die folgende Passage im Reiseführer von H.A. Berlepsch zu verstehen (1882):

War man in einem Hôtel zufrieden, so ist es empfehlenswerth, sich durch den Wirth einen Kutscher zuweisen zu lassen, wö-möglich in des Wirthes Gegenwart genau üb. die angegebenen Punkte zu akkordiren u. das Fuhrwerk zu besichtigen. Wer allem Wenn u. Aber, namentlich für eine grössere Reise, ent-hoben sein will, schliesse schriftlich mit Angabe d. Fahrpreises, Trinkgeldes, der Zeit u. Personenzahl, einen kleinen Kontrakt u. lasse ihn vom Kutscher unterschreiben. Der Fremde muss sich dann natürlich auch an die bestimmte Stunde der Abreise halten, überhaupt durch allzu verlängerte Aufenthalte keinen Anlass zu Weiter-Forderungen geben.

Wegen der unhöflichen, zuweilen betrunken fahrenden Schweizer Kutscher wurden für das hauptsächliche Touristengebiet der Schweiz, das Berner Oberland, schon 1856 von der kantonalen Regierung Vorschriften erlassen und in einem Reglement ausformuliert sowie ein «Kutscheraufseher» eingesetzt. Das «Kutscherreglement für das Berner oberland» verlangte einen «Ausweis zur Ausübung des Kutschergewerbes» und von jedem Kutscher ein paginiertes und gebundenes «Reisebuch». Dies war eine Art Berufspass, in dem auch die Signalelemente der Fuhrwerke enthalten sein mussten. Die Reisenden hatten das Recht, Zeugnisse in diese Dokumente zu schreiben und umgekehrt der Kutscher, solche von seinen Kunden zu verlangen. Einige dieser Reisebücher haben sich erhalten. Das von Kutscher Emanuel Schmid ist besonders gut publiziert: S. 36.



Frühe Aufnahme eines sechsplätzigigen Reisewagens in Davos-Platz
(Staatsarchiv Graubünden)

Grössere Fuhrhaltereien und Lohnkutschereien

Unter Fuhrhalterei verstand man Betriebe, die nicht nur Personenwagen wie die Lohnkutschereien, sondern auch Camionnage betrieben. Einige der grösseren Betriebe waren, wie schon für Seiler in Gletsch beschrieben, auch Postpferdehaltereien. Weil die ganze Thematik ungenügend erforscht ist, können hier nur einzelne Schlaglichter auf dieses Gewerbe geworfen werden. Sie stammen vor allem aus Zitaten in Adressbüchern und Anzeigen in Reiseführern. Viele Betriebe, auch grössere, sind völlig vergessen gegangen. So wird etwa im Werk «Das Oberengadin» von M. Caviezel des Jahres 1876 der sonst nicht bekannte «Pet. Gensler» mit folgendem Angebot in Samaden erwähnt: *«Equipagen beliebiger Art zu kleinern täglichen Ausfahrten, sowie zu wochenlangen Reisen; 80 Pferde versehen den Dienst.»*

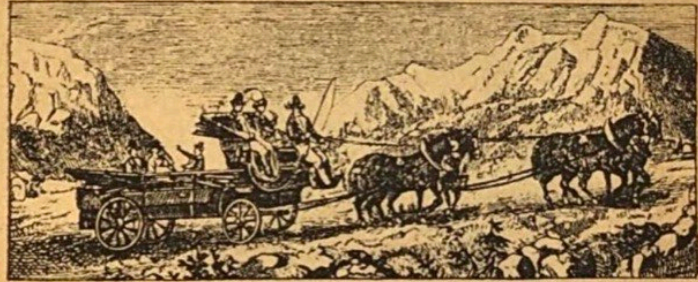
Caviezel schrieb übrigens zu St. Moritz vom «Gerassel der Kutschen und Chaisen» und «von hunderten von Fuhrwerken, die auf dem Kurplatz und im Dorfe allenthalben zur Verfügung stehen» (S. 82f.). Er unterschied zwischen Tagesausfahrten, Halbtagesausfahrten und Exkursionen. Im Kanton Graubünden war der Hauptort Chur Sitz von mehreren grossen Fuhrbetrieben. So werden im «Adressbuch aller Länder» von 1895 für Chur unter «Wagen» und «Postpferdehaltereien I. Rangs» aufgeführt: Alfred Bavier, Gabriel Bavier, Kuonis Erben. Unter «Voiturier I. Rangs» folgen: Jacques Mallepell, Lohnkutscher des Hôtel Lukmanier, und Martin Enderlin. (Zu Bavier und Enderlin siehe auch die nächsten Seiten.)

Von einigen dieser Namen sind weitere Zeugnisse bekannt. So warb Mallepell im Reiseführer von Berlepsch mit der rechts abgebildeten Anzeige und einem Clichée, das einen Reisewagen zeigt. Im gleichen Reiseführer von 1882 wird Bernhard Enderlin als «Aeltestes, grösstes und besteingerichtetes Geschäft» bezeichnet. Angepriesen werden Fahrten nach allen Richtungen und: *«Amtl. Tarife stehen in den meisten grösseren Hôtels zur Verfügung.»* Er vermietete auch Hochzeits- und Gesellschaftswagen sowie Reitpferde. Im «Führer von Wien nach Genf» von Bernhard Frey steht (1885, 128):

«Reise-Equipagen: Jacques Mallepell, Wagen neuester Façon, Bespannung in jeder Hinsicht garantirt; die Kutscher sind der modernen Sprachen mächtig; Tarife gratis zur Verfügung. Empfohlen durch die höchsten europ. Herrschaften. Enderlin „ebenf. elegante Fuhrwerke u. tüchtige Requisiten.“

Zu Conrad in St. Moritz siehe S. 44.

Chur **Coire**



Jacques Mallepell
Voiturier

empfiehlt seine ausgezeichneten Fuhrwerke vom eleganten Einspanner bis zum comfortabel eingerichteten Vierspanner den Tit. Familien, welche das Bündnerland, resp. die Bergpässe bis nach Italien hinein bereisen, aufs Angelegentlichste. Die mit den Fuhrwerken vertrauten Leute sind der modernen Sprachen durchaus mächtig. Die fixen Tarife werden auf Verlangen gratis abgegeben.

Empfohlen durch die allerhöchsten Herrschaften Europas.



Geschäftskarte des «Voiturier» Gabriel Bavier

Er präsentiert hier seinen Schimmel-Fünferzug und achtplätzigen Reisewagen vor dem Hotel «Zum Schweizerhaus» in Chur, das er wohl selber führte. Dahinter steht ein zweites Gespann. Mit seinen Wagen fuhr er häufig nach St. Moritz, wie das folgende Bild zeigt.

(Photosammlung Peter Wolf sen. in Chur)



Gabriel Bavier aus Chur mit seinem Schimmelgespann vor dem Eingang des Grand Hôtel Des Bains in St. Moritz Bad

Selbstbewusst und gut genährt schaut der Voiturier hier in die Kamera. In seinem sechsplätziigen Wagen haben ein Ehepaar mit älterer Dame und ein Knabe Platz genommen. Der ältere Knabe posiert hinten auf dem Gepäck.()

(Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Wagen Nr. 2 der grossen Lohnkutscherei Enderlin in Chur

Er wurde hier vor der Villa von Planta in St. Moritz aufgenommen (vgl. S. 32). Die junge Dame auf dem Bankett ist nicht allzu gross; ihr wurde deshalb ein Schemel unter die Füsse gesetzt. Vor den Füssen ist die lederne Kniedecke für beide Personen sorgfältig eingerollt. Der Kutscher präsentiert sich hier stolz mit Posthorn, das er offenbar zur Unterhaltung der Gäste auf der Fahrt spielte. (War er auch als Postillon für die Post tätig? Jedenfalls durfte er nur dort das Posthorn als Signalhorn einsetzen.) Der sechsplätzig, an den Schlägen gross angeschriebene Wagen weist mechanische Bremsen auf die Vorderräder auf (vgl. S. 20). Der geschweifte Fries über dem Türpaneel könnte für einen Wagen aus dem Werkstätten von Chiattoni in Lugano sprechen (vgl. S. 49f.). (Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)

Enorme Leistungen von Pferd und Kutscher

Die S. 31 genannte Quelle von 1895 nennt für Lohnkutscher eine Tagesleistung von 12 bis 14 Stunden, wohl eine Aussage für Zeit und Weg. Für eine Wegstunde rechnete man damals 4800 Meter, also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 5 km/h. Pro Tag ergab das eine Strecke von gut 60 km. Dabei wurden über Mittag zwei Stunden Halt gemacht. Das war unabdingbar für das Tränken und Füttern der Pferde. Dabei wurden diese meist nicht ausgespannt.

Die Pferde waren also bis zu 14 Stunden auf den Beinen und im Geschirr und nur circa 10 Stunden im Stall. Stallhaltung hiess damals für Fahrpferde: Angebunden in dunklen, schmalen Ständern (nicht Boxen), die knapp das Liegen ermöglichten.

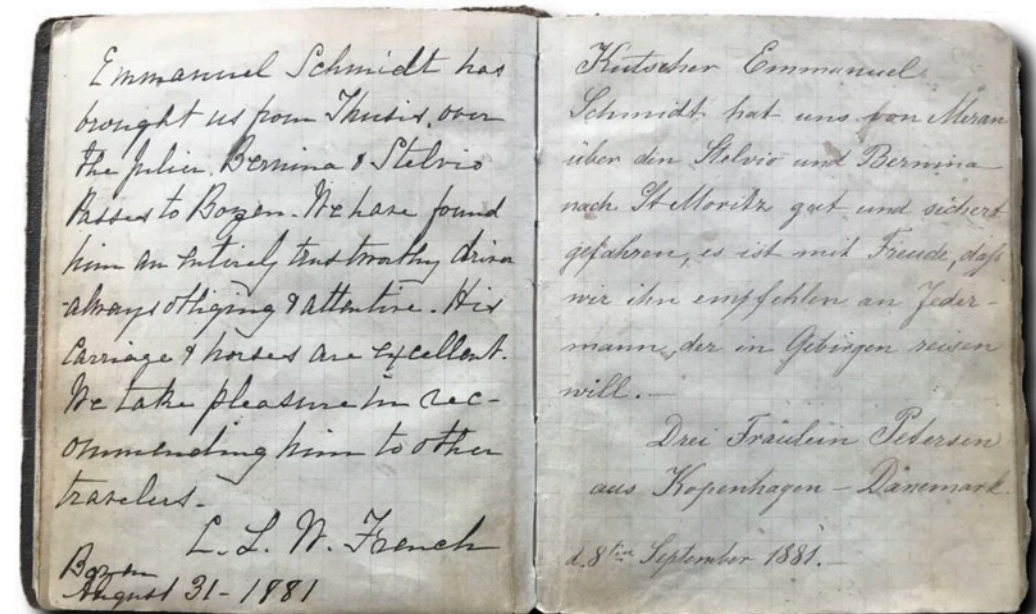
Von den Pferden wurden enorme Leistungen verlangt. Das galt auch für den Fuhrmann, der sein Gespann nach den Quellen meist ganz allein führte. Dazu kam, dass er den grössten Teil der Pflege der Pferde, des Geschirrs und des Wagens vor und nach dem Tageseinsatz selber ausführen musste. Das ergibt etwa folgenden rekonstruierten Ablauf eines Tages für den angestellten Kutscher:

- 4 Uhr Pferde füttern, tränken und putzen
- 5 Uhr Frühstück, aufschirren und anspannen
- 6 Uhr Abfahrt
- 12 Uhr Pferde füttern und tränken sowie Mittagessen
- 14 Uhr Abfahrt
- 18 Uhr Ausspannen, Pferde füttern und tränken
- 19 Uhr Abendessen
- 20 Uhr Reinigen von Geschirr und Wagen.

Damit kam ein Kutscher auf eine Arbeitszeit von gut 16 Stunden und eine Schlafzeit von knapp 8 Stunden. Die Arbeitszeit reduzierte sich, wenn er im eigenen Stall zu Hause und im Mietstall unterwegs Unterstützung durch Kollegen oder Stallburschen erhielt.

Die Lohnkutscher bildeten einen geachteten Berufsstand. Sie mussten viel von Pferden und vom Fahren verstehen, mit ihren weltläufigen Kunden kommunizieren und diese auch über Land und Leute informieren können.

Das belegen einige Quellen. Gut publiziert ist die Tätigkeit des Kutschers Emanuel Schmid (Peter Egloff, Ein Lohnkutscher des Fin de Siècle – Emanuel Schmid von Surrein-Sumvitg und sein berühmtester Fahrgast. In: Bündner Monatsblatt, 2022, 79-95. Zusammenfassung als Blog des Schweizerischen Landesmuseums 2023). Von diesem Kutscher Schmid ist das «Reisebuch» erhalten (vgl. S. 31). Dieses gibt vieles von seiner Tätigkeit preis. Peter Egloff wertete es aus und sagte zur Kundschaft: «Nach Nationalitäten aufgelistet ergibt sich folgendes Bild seiner dokumentierten Kundschaft: Deutsches Kaiserreich 45, Vereinigtes Königreich 25, Frankreich 10, Holland 4, USA 3, Dänemark 1. Mit 9 Einträgen ist Berlin die am häufigsten genannte Herkunftsstadt. Nur drei Schreiben stammen von Schweizer Fahrgästen, darunter eines von Leopold Iklé, einem der damals bekanntesten St. Galler Textilbarone.»



Doppelseite aus dem «Reisebuch» des Kutschers Emanuel Schmid
Die linke Eintragung des Jahres 1881 bezieht sich auf eine Reise von Thusis nach Bozen und die rechte Seite auf eine von Meran nach St. Moritz in einer vierplätzigigen, von zwei Pferden gezogenen Kalesche. (Peter Egloff / Privataarchiv Montagne-de-Courtelay)

Nach dem Ersten Weltkrieg

Der Kriegsausbruch im Jahre 1914 war ein schwerer Schlag für den Tourismus und die Hotellerie in der Schweiz. Die Reisetätigkeit der Gäste innerhalb der Schweizer Bergwelt nahm rapide ab und traf auch die Lohnkutschereien schwer. (Die meisten Pferde wurden 1914 von der Armee eingezogen; die S. 43 besprochene Fuhrhalterei Conrad stellte damals fast 300 Pferde.) Nach 1918 kam es nur langsam zu einer Besserung, auch wegen der Spanischen Grippe und Währungskrisen.

Um 1929 erfolgte eine kurze Erholung, aber mittlerweile war die Zeit des Reisens in grossen Equipagen fast vorbei. Waren bislang vor allem sehr reiche Gäste in die Schweiz gekommen, die wochenlang in Hotels wohnten und dementsprechend viel unternahmen, reisten neu immer mehr Gäste aus dem gehobenen Mittelstand in die Schweiz. Diese blieben allerdings weniger lang in den Hotels.

Weitere negative Faktoren für die Fuhrunternehmen waren die neuen Eisenbahnverbindungen und schliesslich das Aufkommen des Automobils. Dazu trug die Aufhebung des Automobilverbots im Kanton Graubünden im Jahre 1925 bei. Jetzt konnten Vermögende wieder, wie 100 Jahre zuvor schon, mit dem eigenen Fahrzeug die Schweiz bereisen.

All das trug dazu bei, dass nach dem Ersten Weltkrieg längere Fahrten im pferdegezogenen Reisewagen abnahmen und schliesslich bis zum Zweiten Weltkrieg ganz ausblieben. Was überlebte – und das bis heute in letzten Ausläufern – waren Tagesausfahrten in Mietkutschen. Und mit dem Aufkommen des Wintertourismus kam für die Lohnkutschereien das Schlittenfahren in Form von Tages- und Halbtagesfahrten dazu.

Dieser neue Markt führte wieder zu neuen Fahrzeug-Modellen. Dazu gehörte das rechts abgebildete, in Sammlerkreisen bis heute «Engadinerschlitten» oder «Bündnerschlitten» genannte mehrplätziges Modell. Dabei handelt es sich um eine Art auf Kufen gesetzten grossen Reisewagen: In der Mitte ein vierplätziges Kasten mit zwei vis-à-vis angeordneten Bänken, hinten und vorne je eine Bankette und zuvorderst ein Kutschbock auf Eisenstützen. Von diesem aus konnte die Kratzerbremse betätigt werden. Bei solchen Schlitten wurde auf die Lederverdecke verzichtet, weil die Gäste erstens die Landschaft geniessen wollten und zweitens nicht mehr mehrere Tage damit unterwegs waren. Damit entfielen auch die hinten angebrachten Kisten für das Futter der Pferde.

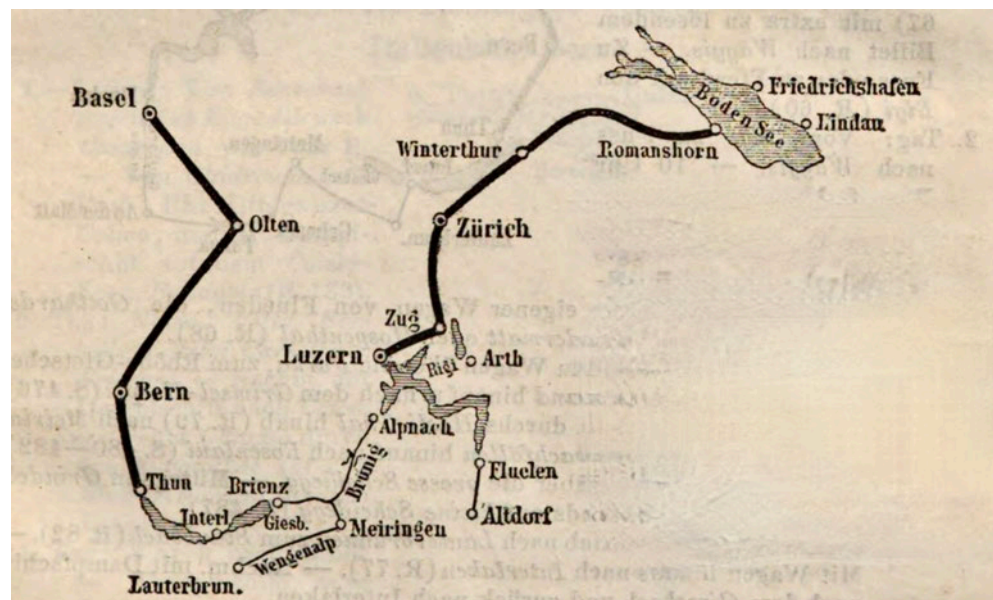
Wie bei den Wagen wurde aber für den Fahrkomfort der Gäste gesorgt. Dazu gehörten hochwertige Garnierungen, wärmende Pelze und vor allem Federungen hinten und vorne. Das war das Besondere dieser Schlittenart. Sie wurden wie die entsprechenden Wagen vierspännig gefahren (Unterzug am unten abgebildeten Schlitten).



Achtplätziger Schlitten eines grossen Hotels in St. Moritz um 1910
Zur technischen Ausrüstung des Schlittens wohl des Grand Hôtels Des Bains in St. Moritz Bad gehörten eine Kratzerbremse, Laternen und Elliptikfederung sowie ein Unterzug zum mehrspännigen Fahren.
(Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)

C. Routen und Reiseziele

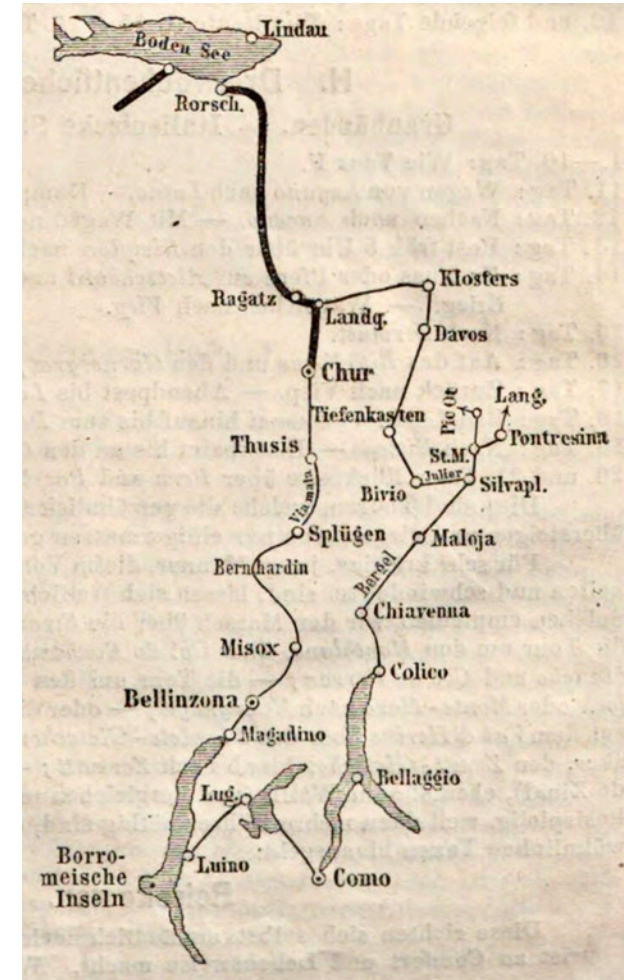
Die grosse Zeit der Reiselandaufenthalte in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg war, wie in den vorausgegangenen Kapiteln ausgeführt, eng verknüpft mit dem internationalen Tourismus in den beiden Schweizer Regionen Berner Oberland und Engadin. Die meisten Gäste, darunter besonders viele Deutsche, reisten aus nördlichen Ländern mit der Eisenbahn ins schweizerische Alpenvorland, konkret bis Luzern, Thun oder Chur (fette Linien auf den Karten). Diese waren seit 1858/59 an das Eisenbahnnetz angeschlossen und wurden damit zum Ausgangspunkt der Weiterreise mit Dampfschiffen oder Pferd und Wagen. Nicht nur die eidgenössische Fahrpost, auch private Fuhrunternehmen stellten sich auf die neue Situation ein und boten ab den neuen Bahnhöfen oder Schiffstationen entsprechende Fahrgelegenheiten in die Alpentäler bis hin zu den oberitalienischen Seen an. Die Touristen waren über die neuen Transportmöglichkeiten dank schnell aktualisierten Reiseführern gut orientiert, vor allem dem «Reisehandbuch für die Schweiz» vom Schweiz-Kenner Hermann Alexander von Berlepsch (erste Ausgabe 1862). Daraus stammen die beiden hier gezeigten Karten, die eine gute Übersicht über die gängigsten Fahrtrassen mit Pferd und Wagen vermitteln (dünne Linien).



«Kleine achttägige Tour vom Bodensee aus. Rigi – Berner Oberland»

Dazu gehörte ab Zug oder Luzern die Dampfschiffahrt nach Alpnach dann ging's mit der Pferdepost über den Brünig ins Berner Oberland und ab Thun wieder zurück in den Norden nach Basel. (Berlepsch 1866, 7)

Berlepsch schlug im Kommentar zu den beiden Karten jeweils die Pferdepост als Fahrgelegenheit vor, schrieb aber gleichzeitig (1866, 12): «Das Reisen mit gemiethetem Wagen ist unbedingt dem mit der Post weitaus vorzuziehen; man ist Herr seiner Zeit, seines Willens, kann anhalten, so oft und wo man will, den Wagen öffnen und schliessen lassen, wie es Zeit, Ort und Umstände wünschbar machen.»



«Vierzehntägige Tour. Italienische Seen.»

Mit der Eisenbahn von Rorschach am Bodensee nach Ragatz oder Landquart, denn mit der Pferdepост durch das Engadin an den Comersee. Weiter mit dem Dampfschiff und an den Lago Maggiore (Luino). Weiter Dampfschiffahrt nach Magadino und über den Bernardinoopass zurück nach Chur. (Berlepsch 1866, 9)

Von Luzern und Alpnach über den Brünig nach Interlaken

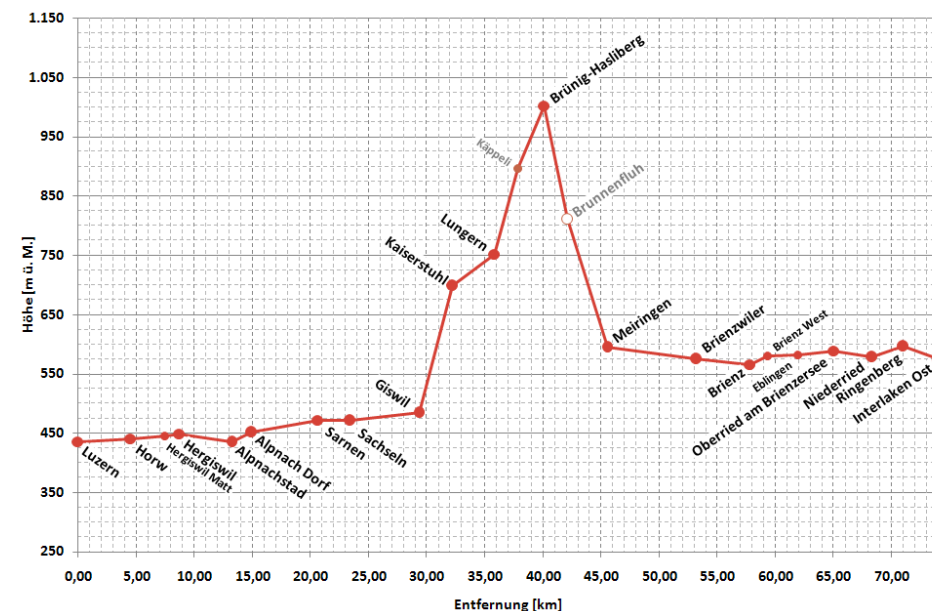
Die grossen Reiselandauer waren die teuersten und imposantesten unter den Mietkutschen. Sie waren auf den gleichen Routen anzutreffen wie die häufigeren, kleineren Wagen. Eine malerische, von Kutschen oft befahrene Paraderoute war seit 1858/59 die vom Vierwaldstättersee über den Brünig an Thuner- und Brienersee führende Strasse. Ausgangspunkt war lange Alpnachstad. An diesem Landeplatz kamen die Touristen von Luzern nach kurzer Dampfschiffahrt an. Dort standen in der guten Jahreszeit neben Postwagen Dutzende von Mietwagen bereit, die den aussteigenden Touristen ihren Dienst anboten. Das änderte sich nach der Eröffnung der Brünigbahn im Jahre 1888, die Alpnachstad mit Brienz verband. (1898 kam die Strecke von Luzern nach Alpnachstad dazu).

Viele Reisende zogen weiterhin die Bergstrecke über den Brünig in der Kutsche vor. Dazu gehörte auch der Amerikaner Mark Twain. In der Kurzgeschichte «Switzerland, the Cradle of Liberty» schrieb er 1891 zu den Vorzügen des Reisens in der Kutsche:

«However, there are only two best ways to travel through Switzerland. The first best is afloat. The second best is by open two-horse carriage. One can come from Lucerne to Interlaken over the Brunig by ladder railroad in an hour or so now, but you can glide smoothly in a carriage in ten, and have two hours for luncheon at noon--for luncheon, not for rest. There is no fatigue connected with the trip. One arrives fresh in spirit and in person in the evening--no fret in his heart, no grime on his face, no grit in his hair, not a cinder in his eye. This is the right condition of mind and body (...).»
(Deutsche Übersetzung: Furger 1993, 176f.).

Im bekannten Werk «A Tramp Abroad» (Bummel durch Europa) hatte Mark Twain 1880 in Kapitel 31 zur vorangehenden Reise über den Brünig geschrieben:

«We now prepared for a considerable walk—from Lucerne to Interlaken, over the Bruenig Pass. But at the last moment the weather was so good that I changed my mind and hired a four-horse carriage. It was a huge vehicle, roomy, as easy in its motion as a palanquin, and exceedingly comfortable.» Also liess er sich vierspännig über den Pass fahren. Er fand die Pferde «handsome», das Gebaren des Kutschers aber weniger:
«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.»



Fahrt über den Brünig

Oben: Schema der Bergstrecke über den Brünigpass.
Unten: Illustration aus Mark Twains «A Tramp Abroad» zur Fahrt über den Brünig in einem mehrspännig gezogenen Wagen.

Von Thun nach Interlaken

Der zweite wichtige Ausgangspunkt für die Reise nach Interlaken war der Bahnhof Thun. Wie in Luzern ging es zunächst mit dem Schiff weiter, und zwar zum Umladeplatz Neuhaus (ab 1913 Schiffskanal von dort bis Interlaken). In Neuhaus herrschte länger ein noch grösseres Gewimmel von Kutschen als in Alpnachstad. Die Kutscher bedrängten die Reisenden so sehr (zum Teil schon auf dem Schiff), dass die Regierung einschritt und mit dem genannten «Kutscher-Reglement» von 1856 für Ordnung sorgte:

Ordnung beim Neuhaus.

Da hinsichtlich der Aufstellung der Fuhrwerke beim Neuhaus zur Aufnahme von fremden Reisenden und andern Personen, welche mit dem Dampfschiff daselbst ankommen, besondere Vorschriften nöthig sind, so wird desshalb festgesetzt:

Das Einstellen der Fuhrwerke muss jeweilen spätestens 10 Minuten vor der Ankunft des Dampfschiffs stattgefunden haben, später anlangende Kutscher dürfen nicht mehr in die Linie rücken. Im Moment, wo dasselbe landet, soll jeder Fuhrmann bei seinem Fuhrwerk sich befinden und sich unter keinem Vorwande weiter davon entfernen, als dass er solches noch mit der Hand berühren kann; es darf auch keiner sein Fuhrwerk empfehlen, bevor der Reisende ganz in seiner Nähe angekommen ist.

Alles vorläufige Anwerben für Fuhrwerke beim Neuhaus soll jedem Führer, sowie Landesleuten, wenn solche nicht speziell bei einer Familie oder sonstigen Fremden engagirt sind, jedes Anempfehlen von solchen auf dem Dampfschiff oder sonst, geschehe es durch die Fuhrwerkbesitzer selbst oder durch Beauftragte, oder durch Personen, die bei dem Lohnkutschergewerbe irgendwie theiligt sind, und jede Art von Zudringlichkeit gegen die Reisenden, um solche zu bestimmen, dieses oder jenes Fuhrwerkes sich zu bedienen, auf's strengste verboten sein.

Bekanntlich wurde Interlaken zum bekanntesten Zielort im Berner Oberland für weitere Ausflüge. Von hier aus fanden Exkursionen zu Fuss, zu Pferd und für betuchtere Gäste im Wagen statt.

Fahrten ab Interlaken

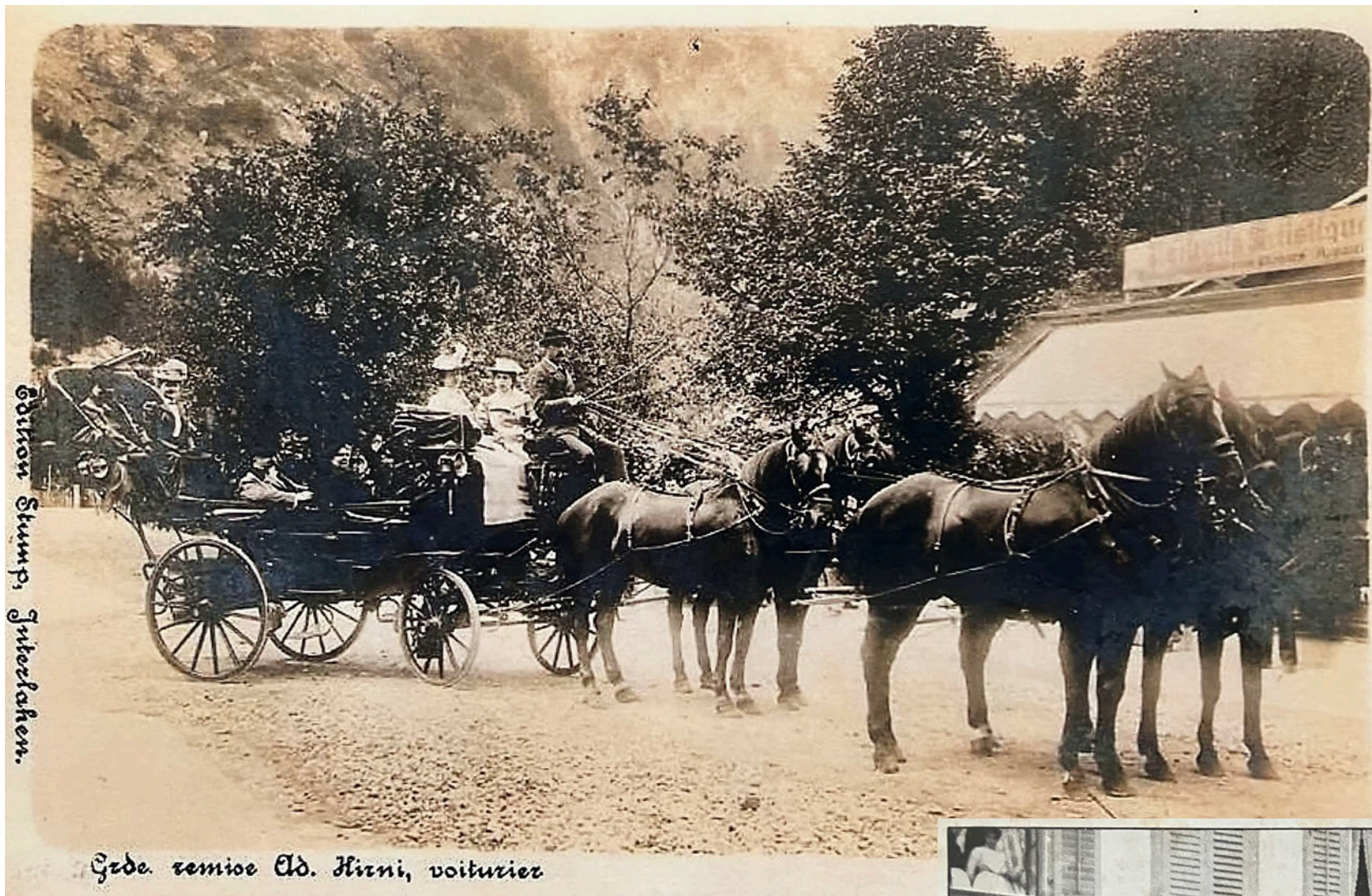
Oben: Tariftabelle um 1900 für Wagenfahrten von Interlaken aus. (Tourismuseum Unterseen)

Unten: Start des Reisewagens des Grand-Hôtel Jungfrau mit einer achtköpfigen Familie, um 1895. (Furger 1993, Abb. 248)



Kutscher-Tarif		Promenades	
Spazierfahrten.			
Erste Stunde	première heure	fr.	4.8
Jede weitere Stunde	chaque heure suivante		1.5
Bönigen, Wilderswil, Gsteig, p. person.		2	1.5
Jede weitere Person	chaque pers. suivante	1	-
Beatenbucht, Merligen	& retour	11	20
Beatenhöhle		8	15
Beatenberg, Kurhaus		16	50
Grindelwald		16	50
Lauterbrunnen, Trümelbach		12	22
Meiringen, Aareschlucht		20	56





Der Voiturier Adolf Hirni in Interlaken

Equipage von Adolf Hirni 1910. Er warb für seinen Bestand von Mietkutschen vornehm mit der Bezeichnung «Grande Remise». In seinen Remisen standen demnach verschiedene Modelle. Abgebildet ist auf den hier gezeigten Aufnahmen derselbe Wagen mit eckigem Kasten und Doppelbremse (hinten und vorne).

Oben (mit Ausschnitt oben rechts): Die fünf Pferde sind mit Unterhalfter versehen, deren Anbindestrick jeweils durch die Leinenaugen geht und seitlich am Zugstrang festgeknüpft ist. Die Pferde tragen Rückengeschele, die Stangenpferde kein Hintergeschirr. Hält Hirni hier fünf Leinen in der Hand? Zur gleichen Aufnahme steht auf einem anderen Abzug «Louage de voitures».

Rechts: Wohl dasselbe Gespann wie oben, aber mit anderen Geschirren. Den Pferden sind Rosshaarbüschchen unten an die Kumme zur Fliegenabwehr angehängt. Das Gespann hat Gäste vor dem Hotel Glarnerhof abgeholt.

(Sammlung Beat Wirth, Unterseen)





Equipagen in und bei Interlaken

In Interlaken führte der Bedarf an neuen Wagen und deren Unterhalt zur Gründung von Wagenbaufirmen im Ort. Dazu gehörte der Betrieb von Hans Weber (Schmiede und Wagenbau), der beispielsweise 1908 einen 24plätzigen Touristenwagen mit fünf Bänken und Hochsitz für den Kutscher an Hirni auslieferte (ähnlich denen in Paris vom Reiseunternehmen Thomas Cook).

Links: Reisewagen und Omnibus vor dem Hotel Schweizerhof in Interlaken. Mit letzterem wurden die Gäste am Thunersee beim Neuhaus abgeholt. Der Reisewagen von Adolf Hirni weist einen zweiplätzigen Bocksitz auf.

Rechts oben: «Voiture de voyage du Grd. Remise – Adolf Hirni Interlaken». Hier könnte es sich um einen zweiten Reisewagen von Hirni handeln; jedenfalls sind andere Laternen als auf dem Wagen von S. 41 aufgesteckt.

Rechts unten: Wagen des Adolf Hirni in Interlaken oder des Voituriers Johann Sterchi in Matten bei Interlaken mit einem Viererzug. (Sammlung Beat Wirth, Unterseen)



Achtplätziger Reisewagen von Chiattone in Lugano

Interlaken wurde im 19. Jahrhundert zum wichtigsten Ausgangspunkt für Exkursionen ins Berner Oberland. Dementsprechend gab es hier bald ein grösseres Angebot an Mietkutschen. Dazu gehörte ab circa 1900/10 auch dieser Wagen. Er entstammt aus zweiter Hand der Fuhrhalterei Voegeli in Unterseen bei Interlaken. Die beiden Bankette des Reisewagens sind durch Halbverdecke geschützt. Zur Ausstattung gehören vier Schirmkörbe (hier demontiert) und hinten eine Futterkiste. Das Fussbrett am Kutschbock kann zur Remisierung mittels Scharnieren hochgeklappt werden. Der mit einer doppelten Bremse auf die Hinterräder ausgestattete Wagen ist in fahrbarem Zustand erhalten. Das Bild rechts zeigt die originale Türgarnierung des Cabriolet-Landauers. Wie das Interieur ist der ganze Wagen luxuriös ausgestattet. Der Wagen stammt aus der Wagenfabrik von Andrea Chiattone in Lugano (vgl. S. 48). (Kutschensammlung Sallmann, Amriswil)

Von Chur ins Engadin

Was Thun und Luzern für das Berner Oberland waren, war ab 1858 für einige Jahrzehnte Chur für das Engadin. Dementsprechend entstanden in diesem Ausgangsort für die Weiterreise auf der Strasse grosse Fuhrunternehmen. Auch als die Touristenorte Davos und Zermatt um 1890 und 1904 St. Moritz mit Schmalspurbahnen erreicht wurden, blieben diese weiter bestehen. Wie auf den vorangehenden Seiten schon beschrieben, bevorzugten einige Touristen weiter das massgeschneiderte Reisen im selbst gemieteten Wagen.

Berlepsch erwähnt 1866 folgendes Angebot von «Reisewagen» ab Chur (1866, 107f.): Nach Reichenau, Thusis, Andeer, Splügen, Chiavenna, Colico, Varese, Bellinzona, Lugano, Ilanz, Disentis, über Oberalp nach Andermatt, St. Moritz oder nach Samedan. Hier gab es also ein breites Angebot, auch für mehrtägige Touren bis an die oberitalienischen Seen. Berlepsch beschrieb die Reise über den Julier mit den Stationen St. Moritz und Samaden als «Hauptroute», die über den Septimer als «Nebentour» und die über den Albulapass als «Seitenroute».

Chur war als Ausgangspunkt für Exkursionen derart wichtig, dass sich sogar italienische Anbieter mit ihren Wagen dort aufstellten. Berlepsch schrieb zum Standort Chur (1866, 1907):

«Man hüte sich vor den italienischen Kutschern, die, von spekulirenden ital. Wirthen über die Alpen geschickt, in Chur auf Beute lauern.»

Hintergrund war – auch in der Schweiz – die Unsitte, dass gewisse Hotels an Lohnkutscher Provision zahlten, wenn sie ihre Gaststätte anfahren.

Es gab auch auf der Strecke von Chur ins Engadin für Reisende, die im Postwagen unterwegs waren, zahlreiche Möglichkeiten, mit einem privaten Mietwagen von Zwischenstationen aus Exkursionen zu unternehmen. Zu den Anbietern gehörte etwa Paul Casparis in Thusis, der von dort aus Fahrten bis St. Moritz anbot, entweder über den Splügen, Julier oder den Albula.

(Zum Kutscher Emanuel Schmid siehe S. 26).

Zum Fuhrunternehmen Conrad in St. Moritz

Besonders gross war das Angebot für Ausfahrten oder Ausritte in den bedeutenden Touristenorten selbst, wo – wie erwähnt – ganze Familien wochenlang wohnten, einzelne Personen sogar den ganzen Sommer über. Vor diesem Hintergrund entstand in St. Moritz – neben der von Mathis mit etwa 200 Pferden – eine der grössten Pferdestallungen der Schweiz und wohl auch Europas.

Dies war das Fuhrunternehmen von Martin Conrad, wo vor dem Ersten Weltkrieg rund 300 Pferde in modern eingerichteten, dreistöckigen Stallungen untergebracht waren. (Karsten Plöger, Das Engadin – Biografie einer Landschaft 2023). Dazu kamen in den Remisen des Unternehmens Kutschen der besten Wagenbauer der Schweiz und Italiens, darunter der S. 52 vorgestellte Reisewagen.

Conrad deckte eine breite Palette von Angeboten ab, von der Postpferdehalterei, dem Camionnagebetrieb, der Lohnkutscherei bis zum Verleih von Reitpferden. Darüber berichteten dem Schreibenden um 1990 Zeitzeugen wie Peter Wolf aus Chur. Auch der Kutschensammler Robert Sallmann aus Amriswil erlebte um 1970 noch die letzten Zeugen dieses traditionellen Unternehmens und schrieb in seinen «Erinnerungen an die Entstehung der Kutschensammlung» 2005:

«Conrad hatte seine Stallungen bei der Einfahrt von St. Moritz, in jenem steilen Hang der gegen St. Moritz Bad abfällt. Diese waren in verschiedenen Etagen oder Stockwerken gebaut, an jedem Ende einer Rampe, die die beiden Stockwerke miteinander verband. Zu diesem Unternehmen gehörte auch entsprechendes Personal, wie Kutscher, Fuhrleute, Stallpersonal, dann Handwerker wie Sattler, Wagner, Schmiede usw.»

Sallmann fügte noch an, dass die Wagen und Schlitten auch aus Italien stammten. Er selbst erwarb einen mehrplätziges Roof-seat Break aus dem alten Bestand des Fuhrunternehmens, der heute noch in der mittlerweile von seinem Sohn, Andreas Sallmann, geführten Sammlung steht.



Herrenausflug von der Stadt Zug aus

Oben: Auch abseits der grossen Touristenorte standen mehrplätzig Reisewagen für besondere Anlässe zur Verfügung. Ein Viererzug zieht einen sechsplätzig Wagen in vornehmen englischen Geschirren. Der Wagen ist nicht allzu schwer, die hintere Kiste fehlt. Nicht ein versierter ptofessioneller Kutscher fährt hier, sondern einer der Herren. Dafür spricht seine Kleidung wie der Umstand, dass er die Leinen in gefährlicher Weise vom Kutschbock runterhängen lässt. Auch blickt er in die Kamera, statt die Pferde so unter Kontrolle zu halten, dass sie die Köpfe während der Belichtungszeit nicht bewegen. Das Fahrzeug ist durchaus für längere Fahrten ausgerüstet. Dafür spricht die an der Vorderachse befestigte Unterzugkette mit der besonderen Aufhängung der Vorderwaage (vgl. S. 20). Im Hintergrund ist das Haus Woerner zu sehen. (Bibliothek Zug)

Rechts: Fotografie des Jahres 1889 in Andermatt. Sie zeigt den Fuhrhalter Anton Janser-Schwarz aus Ibach SZ mit einem sechsplätzig Reisewagen. Mit diesem soll er Kundschaft bis nach Mailand gefahren haben. (Archiv Karoline Janser-Kappeler in Ibach)





Equipage aus Oberitalien?

Wie erwähnt, befuhren auch Kutscher aus Italien das Engadin und profitierten von den dortigen Verdienstmöglichkeiten. Dafür spricht die Machart des Wagens (eine Art Sommercoach wohl in Naturholz) in der Grundform des Vis-à-vis mit Halbverdecken (hier aus Leinwand) und hinterer Bankette. Die Bockpartie ist elegant gestaltet und – wie hinten – mit grossen Staufächern versehen. Zwei Radschuhe und die Doppelbremsen auf die Hinterräder mittels Schwungräder sorgen für sicheres Fahren bergab. Der Unterzug geht auch hier auf die Vorderachse, und zwar wohl mittels eines in Leder eingefassten Seils. Die vier Pferde tragen Brustblattgeschirre, die hinteren keine Hintergeschirre. Der Fahrer mit Tirolerhut hält die Zügel mit eingeschnalltem Handstück in der linken Hand. Ist es ein Lohn- oder ein Privatkutscher? Wohl eher das letztere, denn er hat einen Burschen bei sich (vor den Pferden stehend). Die Aufnahme entstand an der Landstrasse (Via Rosatsch) in St. Moritz.

(Staatsarchiv Graubünden, Fotobestand Lienhard & Salzborn)



Postkartenbild mit dem Titel „*Postwagen am Stilfserjoch gegen den Ortler (3902 m)*“

Ein den grossen Schweizer Reisewagen ähnliches Modell der österreichischen Post im Jahre 1909 in voller Fahrt am Stilfserjoch (Stelvio). Neben dem Kutscher bietet der gut konzipierte Wagen mit Doppeladler auf dem Wagenschlag Platz für neun Fahrgäste, entweder in der Mitte, auf den beiden erhöhten Banketten mit Halbverdeck oder neben dem Fahrer. Die in sogenannte Wiener Geschirre eingeschrirrten Pferde fahren die enge Kehre im Trab. (Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege Bern, Sammlung Wehrli B 11016)

Katalog der erhaltenen Reisewagen

Den ehemaligen Bestand von sechs- und achtplätzigen Reisewagen schätze ich auf einige Dutzend bis etwa 100 Wagen. (Die hier vorgestellten Fotografien zeigen allein gegen 20 verschiedene, nicht erhaltene Exemplare.) Heute sind nur noch fünf grosse Reisewagen nachweisbar. Sie werden im Folgenden vorgestellt:

1. Sammlung Sallmann: Wagen von Chiattonne in Lugano
2. Sammlung Rothenburg: Wagen von Chiattonne in Lugano
3. Sammlung Rothenburg: Wagen von Huber in Luzern
4. Sammlung Motti: Wagen von Kassianovicz in Chur
5. Fasnachtswagen Stans: Wagen eines bislang unbekannten Wagenbauers.

Alle diese Exemplare überlebten, weil sie von Fuhrhaltern oder von Fasnachtsgesellschaften kontinuierlich bis in die Zeit um 2000 weiter verwendet wurden. Dementsprechend sind sie alle noch fahrbar, werden auch gelegentlich noch eingesetzt, wurden aber immer wieder stark restauriert.

Die meisten der ehemaligen Reisewagen teilten das Schicksal grosser Kutschen, vor allem der mächtigen Hotel-Omnibusse. Davon gab es in der Schweiz auch einige Dutzend, wie historische Fotografien belegen. Manche davon wurden nach dem Ersten Weltkrieg noch eine gewisse Zeit aufbewahrt und gelegentlich eingesetzt, dann aber meist nach 1945 verschrottet, als sich das Automobil und der Reiseкар definitiv durchgesetzt hatten. Heute haben sich davon auch nur etwa fünf Exemplare erhalten.

Umso mehr gilt, für die letzten Zeugen der grossen Wagen der Hotels und Voituriers der Schweiz Sorge zu tragen. Vier der erhaltenen grossen Reisewagen sind heute gut in Privatsammlungen untergebracht und auf Anmeldung öffentlich zugänglich. Schade ist, dass kein öffentliches Museum ein solches Wagenmodell als Zeugnis der schweizerischen Tourismus- und Hotel-Kultur besitzt und ausstellt.



Ausflug von Gästen des „Hôtel Tourist“ in Andermatt, auch „Grand Hôtel Bellevue“ genannt

Dieses Bild steht als Symbol für die vielen nicht erhaltenen Reisewagen. Der mächtige achtplätzigige Wagen weist zwei hohe Bankette auf. Besonders ist hier der Klapptritt in der Mitte. (Museum Schweizer Hotellerie und Tourismus in Zürich)

1. Sammlung Sallmann: Wagen von Chiattone Lugano

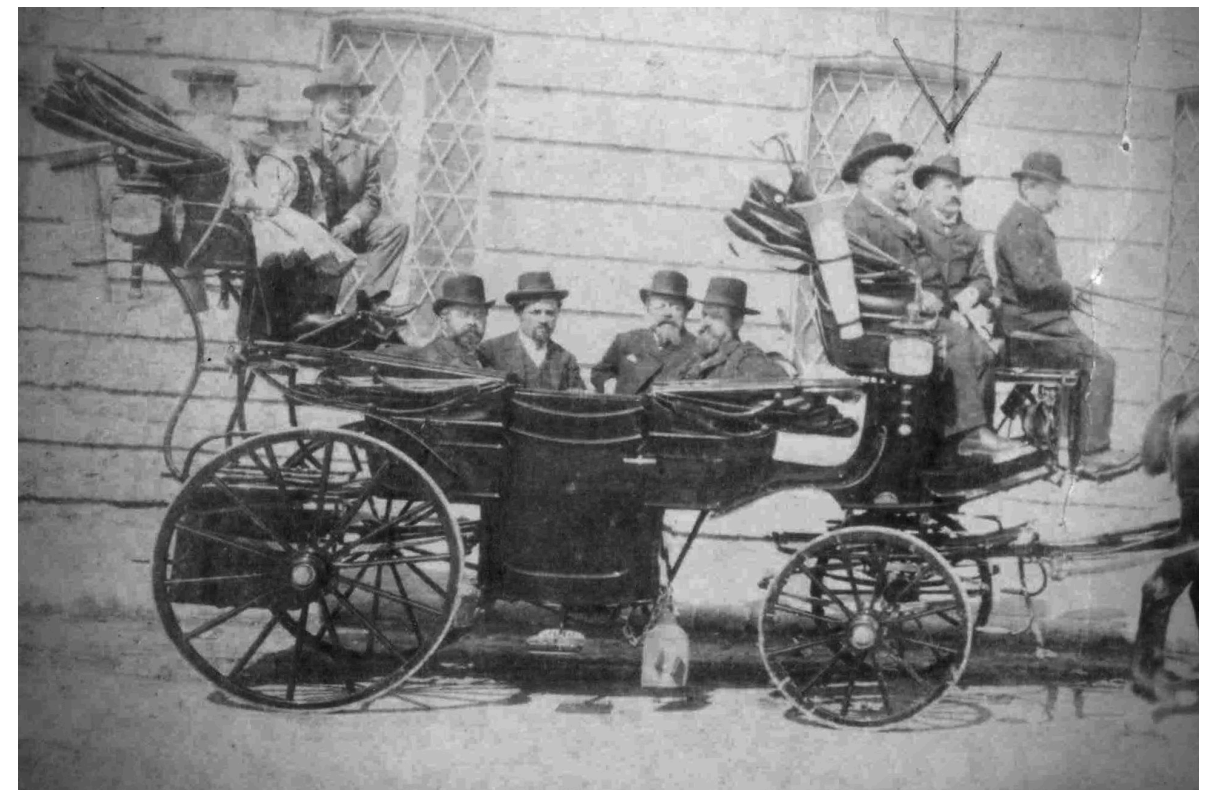
Robert Sallmann integrierte dieses Fahrzeug um 2000 in seine Sammlung von historischen Kutschen in Amriswil. Er erwarb es von Ernst Voegeli, der ein Fuhrunternehmen in Unterseen bei Interlaken betrieb. Nach der Erinnerung von Beat Wirth könnte dessen Vater den Wagen einst von den Voituriers Hirni in Interlaken oder Zwahlen in Matten übernommen haben. Jedenfalls wurde das Fahrzeug nie zweckentfremdet und ist deshalb sehr gut erhalten. Dazu gehört die luxuriöse Garnierung in Wolltuch (siehe S. 43). Bei diesem Modell ist die hintere Bankette etwas höher gesetzt als die vordere. Die darin Sitzenden hatten so eine bessere Sicht über die vordere Bankette hinweg.

Der Wagen entstand nach der Markierung auf den Radkapseln um 1900 in der Wagenfabrik von Andrea Chiattone in Lugano. Typisch für dessen «Handschrift» sind die rot hervorgehobenen Friese in geschweifter Form, vor allem über dem Türpaneel. Unten ist ein sehr ähnliches Fahrzeug abgebildet; die Fotografie stammt aus den Beständen der Chiattone-Fabrik, deren Geschichte von Guido Bernasconi zur Zeit zur Publikation vorbereitet wird.

Die Wagenfabrik Chiattone war um 1900 mit circa 50 Mitarbeitern neben Geissberger in Zürich die grösste Wagenfabrik der Schweiz. In Lugano entstand die ganze Palette der in der Schweiz gebräuchlichen Modelle bis hin zu Postwagen. Warum Lugano? Dafür waren vermutlich zwei Gründe ausschlaggebend: Das Tessin war selbst eine Touristenregion und lag nahe beim Engadin und den Bündner Pässen, den Regionen also, wo besonders grosse und teure Fahrzeuge wie Omnibusse und Reisewagen gefragt waren.

Dazu kam die Nähe zu Mailand, dem damaligen Zentrum des Wagenbaus in Italien. Damit war erstens für eine gute Ausbildung von Mitarbeitern in der Nähe oder sogar für dort rekrutierte Wagenbaugesellen gesorgt. Das Unternehmen Chiattone unterhielt Filialen in Zürich, Bern, Interlaken (bei Hirni) und La Chaux-de-Fonds. Die Firma betrieb bereits eine Art gezieltes Marketing bei Hotels und Fuhrunternehmen im Alpenraum.

Welcher Wagenbauer könnte – sicher inspiriert von entsprechenden Postwagen – als erstes einen solchen grossen Reisewagen gebaut haben? Dafür kommt sicher vor allem Chiattone in Betracht.



2. Sammlung Rothenburg: Wagen von Chiattone in Lugano

In der Kutschensammlung von Franz Knüsel in Rothenburg steht dieser 1063 kg schwere Reisewagen mit zwei Banketten von Chiattone in Lugano. Hier fehlt ein zusätzlicher Kutschbock. Wurde dieser vor Jahrzehnten entfernt und die Bremsspindel angepasst, oder fuhr man den Wagen stets von der vorderen Bankette aus als Sechsplätzer?

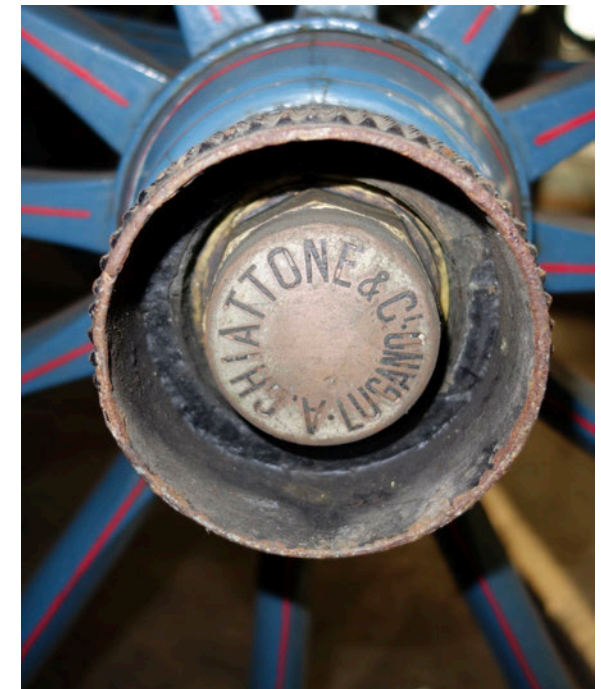
Wir wissen es nicht, weil das Pedigree dieses Wagens nicht bekannt ist. Der Cabriolet-Landauer überlebte in Luzern als Fasnachtswagen der «Schöttsteifäger» und wurde vom Sammler vor 10 Jahren sorgsam restauriert (neues Emblem an der vorderen Bankette). Damals wurde der Wagen dunkelblau lackiert. Vorher war die Kastenfarbe hellblau (Fotos unten), ähnlich den Wagen der Hotelierfamilie Seiler in Gletsch (vgl. S. 29f.). Vielleicht ein Hinweis auf den Besteller des Wagens? Nach der Kapselsignatur («A. Chiattone & Cie. Lugano») entstand das Fahrzeug in Lugano nach 1905 (vgl. S. 50). Eckpunkte der Fabrik-Geschichte waren:

- 1850 Gründung durch Andrea Chiattone
- 1886 Mitarbeit des gleichnamigen Sohnes (*1859) und Ausbau der Firma
- 1890 Neuer Fabrikbau
- 1895 53 Mitarbeiter
- 1900 ca. Automobilkarosserien
- 1905 Aktiengesellschaft
- 1935 Ende

Heute präsentiert sich der Wagen in dem Zustand, wie er vor 120 Jahren die Fabrik in Lugano verlassen hat und kann wieder gefahren werden (Scheibenbremsen, Laternen und Schirmkörbe zugefügt). Franz Knüsel organisiert immer wieder Fahrenvents, bei denen die dafür geeigneten Fahrzeuge der Sammlung im Sinne eines fahrenden Museums vorgeführt werden.

Masse
L-B-H: 414-180-315 cm
Spurbreiten: 150 und 150 cm
Raddurchmesser 95 und 123 cm

Literatur
Furger & Sommerhalder 2017, 252ff



3. Sammlung Rothenburg: Wagen von Huber frères in Luzern

In der Sammlung von Franz Knüsel im luzernischen Rothenburg steht ein zweiter Reisewagen, und zwar ein Achtplätzer. Dessen Geschichte ist fast lückenlos bekannt. Der imposante Wagen hat zwei «Leben» hinter sich, bevor er musealisiert wurde:

1. Nach Beat Wirth geht der Wagen auf den Voiturier Alfred Zwahlen in Matten bei Interlaken zurück (Bild S. 4). Tatsächlich wurde bei der Konservierung vor einigen Jahren auf der Unterseite des Fussbretts eine entsprechende Inschrift gefunden.

2. Zu einem nicht bekannten Zeitpunkt kam der Wagen ins Zürcher Oberland in den Bestand der Fuhrhaltere von August Isler und wurde dort weiter eingesetzt, auch am Sechseläuten in der Stadt Zürich.

Nach der Kapselmarkierung und der Gravur auf zwei Laternen entstand der 1207 kg schwere Wagen in der mittelgrossen Wagenfabrik Huber frères in Luzern. Im Gegensatz zu den Wagen von Chiattonne ist dieses Fahrzeug eher schlicht gestaltet und bereits mit Paneelen aus Blech gefertigt. Das war für Wagen der Schweizer Post üblich, für die die Gebrüder Huber in Luzern auch gearbeitet haben. Sie hatten im Jahre 1894 ihren Betrieb gegründet. Der Wagen weist eine doppelte Klotzbremse auf die Hinterräder auf.

Entsprechend der langen Benützung erfuhr der Wagn verschiedene Reparaturen und Abänderungen. So wurde hinten eine neuere Achse mit Flanschrädern eingebaut. Die Vorderachse wurde dann verstärkt, als ein Unterzug auf die Achse dazukam. Hingegen scheinen die an den vorderen Enden der Elliptikfederung angebrachten Zugösen original zu sein. Ähnliche Befestigungen für die Ortscheite der Stangenpferde sind auf den hier publizierten Fotografien zu sehen (vgl. S. 24). Der Wagen ist mit zwei Bremssystemen mit je zwei Klötzen auf die Hinterräder ausgerüstet. Trotz der langen Benützung hat sich einiges der alten Ausstaffierung erhalten.

Masse:

L - B - H 470 - 160 - 270 cm

Spurbreiten 148/166 cm

Raddurchmesser: 98/119 cm

Literatur:

Furger & Sommerhalter 2017, 46ff.



4. Sammlung Motti: Wagen von L. Kassianovicz

Danco Motti baute in den letzten Jahrzehnten in St. Moritz ein Museum für Kutschen und Geschirre auf. Dort befindet sich heute der rechts abgebildete Wagen. Vorher stand er lange beim Fuhrunternehmer Peter Wolf in Chur als Leihgabe der Besitzerfamilie Conrad in St. Moritz. Damit ist gesagt: Dieser Achtplätzer war einer der Paradewagen der grossen Fuhrhalterei von Martin Conrad in St. Moritz (ausführlich dazu S. 44).

Die hintere Kiste ist in Faux Bois bemalt und trägt hinten den Schriftzug «M. CONRAD ST. MORITZ». (Von Peter Wolf neu lackiert, der auch die Garnierung in Kunstleder neu anfertigen liess). Der guten Herkunft entsprechend hat sich der Wagen mit wichtigen Accessoires erhalten. Dazu gehören Knieleder auf den Banketten und Ledervorhänge. Diese schützten die auf den Banketten Sitzenden bei schlechtem Wetter. Kleine Guckfenster erlaubten dabei einen minimalen Ausblick.

Der Wagen ist mit Klotzbremsen auf die Vorder- und Hinterräder ausgerüstet (vgl. S. 20). Das Fahrzeug wurde also modern ausgerüstet und gekonnt gebaut. Ein Rätsel ist allerdings die Signatur auf den Radkapseln (Bild unten). Demnach wurde das Fahrzeug von L. Kassianovicz ausgeliefert. Peter Wolf besass vor 20 Jahren in seiner Sammlung ein Dokument, in dem dieser als «Carrossier» in Chur die «Ausführung sämtlicher Wagen-Arbeiten» samt Anfertigung von eleganten Pferdegeschirren anbot. Nach Peter Wolf arbeitete dieser Carrossier, der wohl vor allem Sattler war, mit dem Wagnermeister A. Blatter zusammen (Furger 1993, 87).

Sonst ist aber nichts von diesem Carrossier, der dem Namen nach aus Polen gestammt haben dürfte, in Erfahrung zu bringen. Er muss demnach nur kurz in der Schweiz tätig gewesen sein und dürfte kaum einen grösseren Betrieb länger geführt haben. Deshalb stellt sich die Frage, ob das Fahrzeug im Rohzustand von einer grösseren Fabrik bezogen wurde. Am ehesten war dies bei Chiattonne in Lugano möglich. Demnach wurde das Fahrzeug in Chur nur fertig gestellt, das heisst vor allem mit Stoff und Leder garniert. So machten es verschiedene kleinere und mittlere Wagenbaubetriebe in der Schweiz.

Die originale Polsterung des Wagens hat sich nicht erhalten. Sie wurde zur Zeit von Peter Wolf, der den Wagen noch selbst vier- und sechsspännig gefahren hatte, erneuert.



5. Stans: «Familien-Reisewagen» von Fr. Wörner in Chur

Es handelt sich um einen achtplätzigen Reisewagen, der lange von der Frohsinngesellschaft in Stans an Fasnachtsumzügen gezeigt wurde und heute noch in deren Besitz ist. Diesen Wagen konnte der Schreiber noch nicht selber besichtigen. Gemäss den eingesehenen Fotos handelt es sich um ein gut gebautes Fahrzeug mit Bremsen auf die Vorder- und Hinterräder. Die Polsterung wurde vor Jahrzehnten vollständig erneuert und eine Fussbremse zugefügt. Auf einer seitlich angebrachten Plakette steht «Fr. Wörner in Chur» und auf den Radkapseln findet sich dieselbe Signatur.

Demnach dürfte es sich um das Fahrzeug handeln, das ich schon 1993 in meinem ersten Buch über Schweizer Kutschen besprochen habe (1993, 161f.):

«Familien-Reisewagen (Landauer mit Coupé). Vorzügliche Construction, auf Bergstrassen geeignet, mit practischer Doppel-Spannung, an den Vorder- und an den Hinter-Rädern mit leichter Handhabung. Die vordere Spannung ist ganz neue Erfindung des Ausstellers».

Dieser Text stammt aus dem Katalog der Landesausstellung von Zürich im Jahre 1883. Demnach entstand der Wagen kurz zuvor. Friedrich Wörner war Schmied in Chur, der sich auch als «Wagenfabrikant» bezeichnete. Wörner ist ein gutes Beispiel für die damals übliche enge Zusammenarbeit mit anderen Betrieben, in diesem Fall mit der Wagnerei von Albert Blatter (1850-1921). Dieser stammte aus dem Kanton Zürich und hatte in Chur seinen eigenen Betrieb aufgebaut. Von ihm stammt die Holzarbeit am Wagen aus Stans. Blatter hatte offenbar auch die Holzteile des vorangehend beschriebenen Wagens hergestellt. Er und Wörner bauten viele Wagen für die Post (Furger 1993, 159ff.). Dabei signierte offenbar jeweils der Handwerker die Fahrzeuge, bei deren Herstellung er federführend war.

Der Wagen von Stans ist der einzige Reisewagen, der aufs Jahr genau datiert werden kann.

Die Angaben zum Wagenbauer werden Erich Helfenstein von der Frohsinn-Gesellschaft verdankt, der sich für die Rettung des Wagens eingesetzt hat.



Weitere erhaltene, den grossen Reisewagen ähnliche Modelle

1.
Landauer mit abnehmbarem, auf dem Spritzbrett montiertem Bocksitz.
Hier diente der Kutschbock (ohne Halbverdeck) als Zusatzbankett. Der
Wagen entstand um 1900/10 in der Wagenfabrik Städeli in Chur. Er war
lange Teil der Kutschensammlung von Peter Wolf in Chur (Bild oben).
2.
Achtplätziger Wagen der Stadtzunft Zürich. Das Fahrzeug mit
Schmierachsen ist in der Mitte als Kalesche/Landaulet gebaut,
offensichtlich ein ehemaliger Postwagen. Dafür spricht auch die Machart
der Bremsen (Bild unten).
3.
Möglicherweise befindet sich in den Depots des Verkehrshauses der
Schweiz ein Landauer mit Zusatzbankett.
- 4
In der Fuhrhalterei Eichelberger in Möriken AG steht der Nachbau eines
Reisewagens mit zwei Banketten.



Literatur

Aregger 2004

Brigitte Aregger, Lienhard & Salzborn, 1889–1919, Landschaftsfotografien, in: Jahrbuch der Historischen Gesellschaft Graubünden, Chur, Historische Gesellschaft Graubünden 2019, Nr. 149.

Florin, Mario: Die Bündner Belle Epoque in Fotografien. Das Fotoatelier Lienhard & Salzborn in Chur und St. Moritz, Chur, Verlag Bündner Jahrbuch 2004.

Berlepsch 1866

Hermann Alexander von Berlepsch, Neuestes Reisehandbuch für die Schweiz 1866

Berlepsch 1882

Hermann Alexander von Berlepsch, Die Schweiz, Chamounix, Veltlin und die italienischen Seen 1882
1882

Caviezel 1876

Michel Caviezel, Das Oberengadin : Ein Führer auf Spaziergängen, kleinen und grossen Touren
1876

Flückiger 2022

Roland Flückiger-Seiler, Architekten im Engadiner Hotelbau des 19. Jahrhunderts. In: Bündner Monatsblatt : Zeitschrift für Bündner Geschichte 2022

Furger 1993

Andres Furger, Kutschen und Schlitten in der Schweiz
1993

Furger 2006

Andres Furger, In der Kutsche durch die Schweiz
2006

Furger 2015a

Andres Furger, Der Char-de-côté „The national carriage of Switzerland“
Digital abrufbar unter C 6a auf der Webseite furger.eu

Furger 2015b

Andres Furger, Leiterwagen - Stuhlwagen - Bernerwagen
Regionale Wagenmodelle mit gemeinsamen Vorbildern
Digital abrufbar unter C 2 auf der Webseite furger.eu

Furger & Sommerhalder 2017

Andres Furger und Walter Sommerhalder, Schweizer Kutschen – Sammlung Rothenburg von Franz Knüsel
2017

Jedele 2010

Markus Jedele-Schudel, Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post
2010

Jedele 2001

Markus Jedele-Schudel, Bernerbreak

Tschudi 1895

Iwan von Tschudi, Der Tourist in der Schweiz
1895

A. Wäber ohne Jahr

Zur Geschichte des Fremdenverkehrs im engeren Berner Oberland 1763-1835
Digital abrufbar auf der Webseite des Schweizer Alpen-Club SAC



Reisewagen auf der Sommerstrasse des Simplonpasses.
(Postkarte um 1900)

Zusammenfassung

Im Zentrum dieses Fachartikels steht ein genuines Schweizer Kutschenmodell, genannt grosser Reisewagen, Familien-Reisewagen, Cabriolet- oder Berg-Landauer. Wie die Namen sagen, wurden solche Wagen für mehrtägige Exkursionen im alpinen Gebiet der Schweiz eingesetzt. Das Aufkommen dieses Fahrzeugmodells in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hängt eng mit den ab 1805 eröffneten Fahrstrassen über Schweizer Alpenpässe und dem Aufkommen des Tourismus in dieser Zeit zusammen.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstanden in bekannten Touristenorten wie St. Moritz die bekannten Hotelpaläste für gut betuchte ausländische Familien, die dort im Sommer länger die Schweizer Alpenwelt genossen. Dazu gehörten mehrtägige Reisen bis an die oberitalienischen Seen. Dafür boten Hotels und Fuhrhaltereien die entsprechenden Kutschen und Gespanne an. Vor diesem Hintergrund entstand der sechs- oder achtplätzig Schweizer Reisewagen, eine Art gestreckter Landauer mit ein oder zwei Zusatzbanketten. Der ganze Wagen war offen konzipiert, Lederverdecke boten den Reisenden Schutz bei schlechtem Wetter. Das über 1000 kg schwere Fahrzeug wurde von vier oder fünf Pferden gezogen.

Weil die Schweizer Fahrpost als Monopolbetrieb Dritten den Pferdewechsel auf längeren Strecken verbot, waren die Reisewagen privater Anbieter über Tage mit der gleichen Bespannung unterwegs. Das gab den Reisenden Gelegenheit, die Alpenlandschaft auf gemächlicher Fahrt zu geniessen. Sie liessen ihre teuer bezahlten Ausflüge gerne von lokalen Fotografen als Erinnerung zu Hause verewigen. So kam es zu Fotoserien, die hier systematisch ausgewertet werden, vor allem des Ateliers Lienhard & Salzborn in St. Moritz.

Das Reisen in Mietwagen erreichte seinen Höhepunkt in der Belle Epoque, also in den Jahrzehnten um 1900, und fand mit dem Ersten Weltkrieg ein abruptes Ende. Nach dem Krieg lösten die Eisenbahn und das Automobil den Einsatz der pferdebespannten Reisewagen ab. Geblieben sind bis heute Tagesausflüge in Kutschen und vor allem romantische Schlittenfahrten im Winter.

Von den ehemals einigen Dutzend grossen Schweizer Reisewagen haben sich fünf Exemplare in Privatsammlungen erhalten. Diese werden hier erstmals zusammen vorgestellt.

