

Zeitschrift: Bündnerisches Monatsblatt : Zeitschrift für bündnerische Geschichte, Landes- und Volkskunde
Herausgeber: F. Pieth
Band: - (1950)
Heft: 1

Artikel: Der Postdienst am Albula in frühern Zeiten
Autor: Schmidt, J. Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-397431>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.03.2025

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

Der Postdienst am Albula in frühern Zeiten

Vortrag, gehalten in der Bündnerischen Unterstützungsgesellschaft in Zürich
und in der Männer-Vereinigung in Filisur

Von Oberst Joh. Peter Schmidt, Filisur

Wenn ich mich entschlossen habe, dem Wunsche Ihres Herrn Präsidenten, Herrn Dr. W. Köhl in Zürich-Kilchberg, zu entsprechen und Ihnen aus dem frühern Postbetrieb und alles was damit zusammenhing, insbesondere aus meinen Erfahrungen und Erlebnissen als ehemaliger Postpferdehalter in Bergün, etwas zu erzählen, so war ich mir wohl bewußt, daß es sich nicht um einen eigentlichen Vortrag, sondern eher um eine Plauderei über vergangene Zeiten und Einrichtungen handeln könne. Für die ältern Jahrgänge unter Ihnen sind diese wahrscheinlich zum Teil nicht ganz neu, aber Sie können dafür vielleicht in schönen Erinnerungen an vergangene Zeiten schwelgen. Wenn ich mich dabei, mehr als mir lieb ist, selbst ins Rampenlicht stellen muß, so wollen Sie mir dies zugute halten. Ich hatte allerdings das Glück, außer einer Beschreibung des Postbetriebes über den Albula aus früherer Zeit, die Herrn Peter Conradin Romedi sel., zum Verfasser hat, auch noch eine Erinnerungsschrift eines kürzlich verstorbenen Postkondukteurs, Hans Trepp sel., der seinerzeit wohl fast alle Pässe befahren hat, aufzutreiben zu können, die mich in die Lage versetzten, noch weiter ausholen und einen umfassenderen Überblick geben zu können.

Unser liebes Bündnerland mit seinen 150 Tälern war zu allen Zeiten ein Verkehrsland per excellence. Leider ist es in frühern Jahrhunderten zu oft als Durchmarschland für fremde und einheimische Kriegsvölker, wie auch als Kriegsschauplatz, beansprucht und verwüstet worden. Wir wollen aber nicht davon reden, sondern vom friedlichen Verkehr, der durch unsere Täler und über unsere Berge sich bewegt und schon in grauer Vorzeit Gäste aus aller Herren Länder, vermittelt der primitivsten Transportmitteln, ins Land gebracht hat. Vom Botendienst und dem Saumpferd ist man, soweit die Wege hiefür benutzbar gemacht wurden, zum Einspänner-Leiterwägeli, mit einem weichern oder härtern Sitz darauf und nachher zum Einspänner-Chaisli übergegangen. Es herrschte ein großer Wirrwarr, sowohl in der Brief- wie Personenbeförderung, bis die Bundesverfassung von 1874 dem Bunde in Art. 36 das Postregal brachte. Dasselbe lautet:

«Das Post- und Telegraphenwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft ist Bundessache. Der Ertrag der Post- und Telegraphenverwaltung fällt in die eidgenössische Kasse. Die Tarife werden im ganzen Gebiet der Eidgenossenschaft nach den

gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt. Die Unverletzlichkeit des Post- und Telegraphengeheimnisses ist gewährleistet.»

Wie Sie wissen, ist dann das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft in verschiedene Postkreise eingeteilt worden, die heute noch bestehen. In Bern war die Generaldirektion.

Die Kreisdirektion für Graubünden war und ist in Chur. Von dort aus sind denn auch die meisten Postkurse abgefertigt worden, insbesondere solange die Bahn nach Thusis nicht vorhanden war. Diese ist im Jahre 1896 eröffnet worden. Nachher sind dann verschiedene Kurse von Reichenau und von Thusis aus abgegangen. Von Landquart aus wurden die Postkurse durchs Prätigau nach Davos und dem Unterengadin, von Chur aus die Kurse über Lenzerheide-Albula und Julier-Engadin sowie Thusis-Splügen und Bernhardin und Reichenau-Oberland abgefertigt.

Um eine möglichst rasche Beförderung zu erzielen, wurden die Pferde gewechselt, einerseits um frische Pferde an die Wagen zu bekommen und andererseits, um die Futterzeit einsparen zu können. So wurden auf der Albularoute die Pferde in Churwalden, Lenz, Bergün und Ponte gewechselt, für die Julieroute in Churwalden, Tiefenkastral, Mühlen und Silvaplana. Später, d. h. nach Eröffnung der Bahn nach Thusis, fuhren gleiche Postwagen auch von Thusis aus; diese vereinigten sich dann in Tiefenkastral, bzw. Bergün, mit den Churer Kurswagen.

Es wird den meisten von Ihnen bekannt sein, daß in der gleichen Zeitepoche auch die Privatkutscherei sehr stark florierte. Es gab besonders ausländische Gäste, die Jahr für Jahr den gleichen Kutscher, mit zwei und vier Pferden, für einige Wochen engagierten, mit denen sie dann, wie man sich etwa ausdrückt, Fahrten ins Blaue machten. Der Privatkutscherei war es aber untersagt, mit unterlegten Pferden, d. h. mit Pferdewechsel, zu arbeiten. Das hätte gegen das Postregal verstoßen, und die Postorgane hatten darauf ein sehr wachsames Auge.

Zu erwähnen sind noch die sogenannten Extraposten, die von Reisenden gewünscht wurden, die rasch, aber doch nicht mit der großen Masse reisen wollten. Auch für sie standen an den Pferdewechselstellen frische Pferde, oder wenigstens andere Pferde, zur Verfügung. Während des Hochbetriebes waren die Pferde nicht immer frisch, sondern hatten auch etwa schon verschiedene Kilometer hinter sich.

Während der Sommerzeit wurden auch Nachtposten geführt, die vorwiegend dem Gepäckverkehr dienten. Die Sendungen, die am Abend in Chur und nachher in Thusis eintrafen, wurden noch in der gleichen Nacht weitergeführt, so daß sie am andern Morgen den Empfängern im Engadin ausgehändigt werden konnten. Es war dies namentlich für die vielen Comestibles-Waren, die in der Hauptsache

von Basel kamen, sehr wichtig, um sie vor dem Verderben zu schützen. Die Nachtposten verkehrten nach beiden Richtungen, aber nur vom 15. Juni bis 15. September. Während dieser Zeit waren auch die Reiserenttarife wesentlich erhöht.

Die Postpferdehalter wurden nach folgenden Grundregeln entschädigt: Für die Führung der Hauptwagen, also der eigentlichen Postwagen, wurde ein bestimmtes Kursgeld per Monat bezahlt, während für die sogenannten Beiwagen und für die Gepäckbeförderung die effektiven Billetteinnahmen vergütet wurden. Das Gewicht des Gepäcks wurde in Personen umgerechnet und zwar zu 125 Kg. pro Person, minimal zu 250 Kg. per Einspanner Gepäck. Die Abrechnung erfolgte monatlich auf Grund der Stundenpässe.

Sie werden sich nun vielleicht fragen, wie ich als Filisurer und damals dort wohnhaft dazu gekommen sei, mich um die Postpferdehalterei in Bergün zu bewerben. Das kam so: Ich war auf der Heimreise von Zürich, allwo ich während ca. drei Monaten, d. h. vom 11. Januar bis 5. April 1897, als Verwaltungs-Leutnant eine Kavallerie-Rekrutenschule absolviert hatte. In Landquart bin ich dann ausgestiegen, um einmal via Prätigau–Davos nach Filisur zu reisen, sitemalen ich dazu von meinen einstigen Schulkameraden und Freunden, den Herren Gebr. Branger, damals Hotel «Bergadler», heute Hotel «National» in Davos-Platz, die nebenbei auch das Hotel «Piz Aela» in Bergün führten, eingeladen worden war. In Landquart nahm ich den «Rätier» zur Hand und las darin ein Inserat der Kreispostdirektion Chur, in welchem sie die Postführung über den Albula zur Konkurrenz ausschrieb. Als alter Roßnarr, der durch den soeben absolvierten Kavalleriedienst noch gefördert worden war, lockte mich dasselbe; aber da ich nicht in Bergün wohnte, sah ich die Unmöglichkeit bald ein, mich dafür zu bewerben, und verfolgte den Gedanken nicht weiter.

In Davos-Platz, mit der damaligen L.-D.-Bahn angelangt, holte mich Herr Hans Peter Branger am Bahnhof ab und kam sogleich auf das erwähnte Inserat zu sprechen, beifügend, sie hätten in Bergün eine ziemlich große Stallung und Güter in Pacht, so daß wir uns die Sache doch ernstlich überlegen sollten. Und schließlich wurden wir eben einig, den Wurf doch gemeinsam zu wagen. Der Entschluß ist mir nicht leicht geworden, weil ich daheim meine liebe Mutter mit einer Magd und dem kleinen Betrieb – die Güter hatten wir in der Hauptsache verpachtet – allein zurücklassen mußte, und weil ich nebenbei noch Gemeindepräsident, oder wie man damals sagte «Ammann» und zugleich Feuerwehrkommandant von Filisur war, welche Ämter ich nach nur zweijähriger Dauer niederlegen mußte.

Bis dahin hatten die Herren Gebr. Romedi in Madulein die Postpferdehalterei über den Albula inne. Diese hatten den Vertrag gekündigt, um, wie man uns nachher gesagt hat, eine größere Kurs-

entschädigung zu erhalten. Nach Fühlungnahme mit der Kreispostdirektion stellten wir unsere Berechnungen an, wobei uns gewisse Wegleitungen von Herrn Hans Fopp sel., damals Postpferdehalter in Davos für die Flüela- und Zügenpost, zustatten kamen. Wir hatten jedoch bedeutend größere Leistungen zu übernehmen, als sie ehemals die Firma Gebr. Romedi zu erfüllen hatte. Außer den Kurswagen zwischen Bergün und Ponte, für die wir im Sommer $4 \times 5 = 20$ Pferde benötigten, hatten wir die Beiwagen von Bergün bis Samaden und Zuoz und umgekehrt von Ponte bis Lenz und Tiefenkastral zu führen.

Nachdem unsere Offerte akzeptiert worden war, mußten wir uns mit aller Macht an die Beschaffung des nötigen Pferde- und Wagenmaterials sowie der nötigen Stallungen und des Futters machen, da wir am 1. Juni 1897 schon den Betrieb übernehmen sollten. Wohl konnten wir einen erheblichen Teil von unsern Vorgängern erwerben. Derselbe genügte aber noch lange nicht, und so mußten Pferde und Wagen fast aus dem Boden gestampft werden.

Die Firma lautete «Schmidt & Cie.». Mir war die Geschäftsleitung übertragen. Während meiner Abwesenheit von längerer Dauer, besonders im Militärdienst und im Großen Rate, wurde der Betrieb durch die Herren Gebr. Branger geleitet. Bereits am 4. Mai, nebenbei bemerkt an meinem 25. Geburtstag, bin ich mit dem ersten Vierspanner, angespannt an einen eleganten Achtplätzer-Landauer, den ich von der Lohnkutscherei Malapell in Chur erstanden hatte, von Chur über die Lenzerheide nach Bergün gefahren. Ich hatte nie zuvor einen Vierspanner geführt; trotzdem bin ich glücklich in Bergün gelandet.

Allerdings, wenn wir geahnt hätten, daß das Bündnervolk kurz darauf, d. h. am 20. Mai 1897, das vom Großen Rate zur Volksabstimmung bereitgestellte Eisenbahngesetz annehmen würde – verschiedene vorausgegangene Abstimmungen ähnlicher Art waren immer negativ ausgefallen – so hätten wir wahrscheinlich die Finger von dem Dinge gelassen. Denn nach der Abstimmung, die den Weg zum Bau der Albulabahn, Thusis–St. Moritz und der Linie Reichenau–Ilanz, ebnete, war es für uns klar, daß nach der Bahneröffnung der Fuhrpark fast gänzlich und der Pferdebestand zu einem erheblichen Teil entwertet sein werde und daher amortisiert sein sollte.

Die Herren Gebr. Romedi beendigten den Postdienst am 31. Mai 1897. Nach diesem Termin übernahmen wir von ihnen einen erklecklichen Teil ihres Pferde- und Fuhrmaterials, d. h. das, was uns paßte. Die Schatzungen desselben besorgten die Herren Hans Fopp von Davos und Alphons Badrutt in St. Moritz, der die große Lohnkutscherei des Hotels Engadiner-Kulm in St. Moritz leitete. Leider haben wir mit der Übernahme dieser Pferde eine böse Erbschaft angetreten. Im Bestande der Herren Romedi waren rotzkrankte Tiere, die die gefürchtete Pferdekrankheit auf eine Anzahl unserer Pferde über-

trugen. Wir haben dadurch im Jahre 1899 26 Pferde abtun und mit Haut und Haaren verscharren lassen müssen. Dazu haben wir im gleichen Jahre noch sechs weitere Pferde verloren; da keine Versicherung bestand, ein schwerer Schlag für das junge Unternehmen. Aber es gab deswegen weder ein Zurück, noch ein Einstellen des Betriebes. Anerkennend möchte ich auch heute erwähnen, daß uns die Postverwaltung am Schlusse des Jahres aus freien Stücken einen Betrag von 10 000 Franken an den großen Schaden überwiesen hat. Sie hatte uns allerdings auch sehr zur Schlachtung, statt zur Quarantänehaltung animiert. Nach den gemachten Erfahrungen würde ich zwar dies heute trotzdem nicht mehr tun. Es würde jedoch zu weit führen, hier meine andere Einstellung näher zu begründen. Diese Katastrophe, und man darf wohl von einer solchen für das junge Unternehmen reden, hat dann unter den zahlreichen Großpferdebesitzern im Kanton Aufsehen erregt und zur Gründung der Bündnerischen Pferdeversicherungsgenossenschaft im Jahre 1905 geführt. Ich gehörte auch zu den Gründern derselben und habe die Ehre, ihr noch heute als Präsident vorzustehen. Dieselbe ist dann glücklicherweise vor solchen Schadfällen bewahrt geblieben und hat eine volkswirtschaftlich sehr vorteilhafte und ersprießliche Entwicklung genommen. —

Wir waren verpflichtet, jeweilen sämtliche Passagiere und alles Gepäck zu befördern. Das hat manchmal während der Hochsaison schwierige Tage gegeben; haben wir doch hin und wieder mit einem Kurs mehr als 100 Personen und dazu noch 3—4 Vierspanner mit Gepäck befördern müssen. Wir erhielten jeweilen von Tiefenkaasel und von Lenz, sowie für die Rückfahrt von Ponte, telegraphisch — eine telephonische Verbindung bestund nur mit dem «Weissenstein» — die Zahl der Passagiere und das Gewicht des Gepäcks gemeldet. Entsprechend den Meldungen mußten die Pferde und Fahrzeuge bereitgestellt werden.

In Bergün wurde sowohl für die Post von Chur bzw. Thusis, wie für die vom Engadin her, Mittagsrast gemacht, um den Passagieren die Möglichkeit zur Einnahme des Mittagessens zu verschaffen. Da diese ca. morgens 6 Uhr in Chur bzw. Thusis und St. Moritz abfahren mußten und erst zwischen 5—6 Uhr in St. Moritz oder Pontresina bzw. Chur oder Thusis eintreffen konnten, waren sie froh, in Bergün eine Zwischenverpflegung einnehmen zu können.

Beim Plazieren der Fahrgäste, welche Aufgabe eigentlich dem Posthalter obgelegen hätte — der sich aber fast immer gedrückt hat, um den Stundenpaß rechtzeitig in Ordnung zu bringen, gab es ab und zu unangenehme Auseinandersetzungen, und alle Wünsche konnten nicht immer erfüllt werden. Ich muß gestehen, daß ich bei den englischen Passagieren durchwegs eine größere Bereitschaft, sich in das Unvermeidliche zu schicken, vorfand, als z. B. bei den deutschen. So erinnere ich mich noch lebhaft an folgenden Fall:

Wir hatten an einem Sonntag Hochbetrieb. Die nötigen Fuhrwerke waren rechtzeitig bereitgestellt worden. Schließlich hatten noch ein älteres englisches Ehepaar und drei junge Deutsche, zwei Fräulein und ein Bursche, keine Plätze eingenommen. Zur Verfügung standen noch: 1 Rückwärtssitz in einem Sechsplätzer und ein leerer Vierplätzer. Beide Parteien wollten sich, trotz eifrigem Zureden meinerseits, nicht trennen. Schließlich erklärte der Engländer, er sei bereit, den Rücksitz im Sechsplätzer einzunehmen, wenn ich ihm garantieren könne, daß seine Frau im Vierplätzer «vorwärts» fahren könne, da sie das Rückwärtsfahren nicht vertrage. Diese Zusicherung habe ich ihm dann sofort gegeben und er ist eingestiegen und der Sechsplätzer ist abgefahren. Kaum war dies geschehen, so saßen die drei Deutschen im Vierplätzer und hatten die beiden Vorwärtssitze besetzt. Ich ersuchte sie, einen Sitz frei zu geben, für die englische Dame, da ich ihr denselben versprochen hätte. Sie weigerten sich aber dies zu tun, mit der Begründung, sie hätten für den Platz soviel bezahlt, wie diese Engländerin. Als mein Zureden nichts half, befahl ich zwei Knechten, sofort einen andern Vierplätzer — zum Glück war noch ein solcher vorhanden — aus der Remise zu holen, und dem Postillon, der fahrbereit auf dem Bock saß, die Pferde ab- und an den andern Wagen anzuspannen, was rasch geschah. Die Deutschen saßen immer noch im nun pferdelosen Vierplätzer und rührten sich nicht, während die Engländerin in den zweiten, fahrbereiten Wagen eingestiegen war und ihren Vorsitz eingenommen hatte. Da alle Fuhrwerke schon längere Zeit abgefahren waren, drängte die Abfahrt sehr — denn die Fahrzeit mußte immer eingehalten werden —, weshalb ich die Deutschen vor die Alternative stellte: sofort umzusteigen, oder zurückzubleiben. Das wirkte dann, und der Wagen konnte unter dem Gelächter der zahlreichen Zuschauer abfahren. Unter den letztern befand sich auch ein alter englischer Gast von Bergün, der mich dann zu einer Flasche Sassella eingeladen hat.

Wir mußten auch in Ponte ständig Pferde und Personal stationiert haben. Ein sogenannter Stallmeister leitete diese Filiale. Mit diesem mußte ich mich fast täglich telegraphisch verständigen. Eine telefonische Verbindung hätte mir die Sache unermesslich erleichtert. Um die Pferde möglichst zu schonen und gut ausnützen zu können, wurden dieselben, namentlich im Sommer, auf dem Hospiz gewechselt, mit Ausnahme der Hauptwagen natürlich. Diesseits hinauf führten wir die Sechs- und Achtplätzer-Beiwagen, soweit immer möglich, mit 4 oder wenigstens mit 3 Pferden, während sie dann vom Hospiz bis Samaden oder Zuoz, zweispännig geführt wurden. Ebenso die vierspännigen Gepäckwagen. Die Postillone, die morgens zirka 11 Uhr mit den Kurswagen von Ponte her ankamen, mußten in der Hochsaison fast täglich mit Beiwagen bis zum Hospiz zurückfahren und dann wieder zurückkehren, um anderntags wieder für die

Kurswagen zur Verfügung zu sein. Der Stallmeister in Ponte erhielt von mir, jeweilen nach Abfahrt der Post in Bergün, ca. um 13 Uhr, telegraphische Anweisung, wieviele Zweispanner, natürlich mit Wagen, er zur Ablösung auf den Hospiz zu senden hatte.

Während der Sommerszeit benötigten wir für den ganzen Betrieb bis 180 Pferde und ca. 50 Knechte. Dazu hatten wir eine eigene Sattlerei mit 2—3 Arbeitern und eine eigene Schmiedewerkstätte, mit ebenfalls 2 Arbeitern. Alle diese Leute mußten gepflegt und untergebracht werden. Hiezu hatten wir in Bergün ein Haus gemietet und eine eigene Kostgeberei eingerichtet. Ich hatte das Glück, eine sehr tüchtige Frauensperson für die Leitung derselben zu bekommen. Für die Unterbringung der Pferde mußten wir in Bergün einen Stall für 40 Pferde, mit Remise, Heustall und einem großen Schlafzimmer für eine Anzahl Knechte bauen. In Ponte waren die Knechte verkostgeldet und die Pferde meistens in den frühern Stallungen der Herren Romedi untergebracht.

Von den 180 Pferden waren ca. 20 Stück Zinspferde, die ich jeweilen am 1. Juni, am Trunser Markt einmietete und im Herbst zurückgab. Von den eigenen Pferden gaben wir über Winter ebenfalls ca. 20 Stück in Winterung in den Kanton Thurgau. Nach dem ersten Winter, in welchem wir mit den Pauschalentschädigungen an die Bauern keine guten Erfahrungen gemacht hatten, vereinbarten wir die Entschädigung pro Kilogramm Mehrgewicht im Frühling, um die Bauern zu ermuntern, die Tiere gut zu füttern. Im Herbst wurden sie in Chur und im Frühjahr bei ihrer Rückkehr ebenfalls dort gewogen.

Wir hatten, außer dem Postdienst, auch große Materialtransporte für den Albulabahnbau, besonders für die Tunnel- und die übrigen Kunstbauten zwischen Bergün und Preda und für den 5865 m langen Albulatunnel. Zum Teil wurden diese im Sommer an Unterakkordanten vergeben, ansonst wir noch erheblich mehr Pferde benötigt hätten. Es darf dabei nicht übersehen werden, daß wir enorme Quantitäten an Futtermitteln: Hafer, Kurzfutter, Heu und Stroh für unsern eigenen Bedarf zuführen mußten; Hafer meistens von Thusis her, Kurzfutter von Malix und Heu von Parpan und Churwalden, da wir in Bergün auf den gepachteten Wiesen nicht genügend ernten konnten. Allerdings verlegten wir diese Zufuhren, soweit die Magazine und Ställe reichten, sowiel als möglich auf die verkehrsarme Zeit.

Unter ein gewisses Minimum im Pferdebestand durften wir auch im Winter nicht gehen. Die nicht für den Postdienst und die Materialtransporte benötigten Pferde wurden im Winter, soweit möglich, mit Holzfuhren nach Davos, und im Engadin von den untern Gemeinden, nach St. Moritz, beschäftigt. Dadurch bin ich dann nach Eröffnung der Bahn auf den «Holzweg» geraten, (d. h. Holzhändler geworden)!

Ich mußte ziemlich oft nach Ponte hinüber. Weil meine beiden Privatpferde ein rascheres Tempo einschlugen, hatte ich die Gewohnheit, den Berg im Sommer und Winter, meistens allein, zu befahren. Und zwar bin ich, namentlich im Winter, immer der Post vorausgefahren, um schlimmstenfalls noch eine Hilfe im Rücken zu haben. Einmal habe ich allerdings eine höchst ungemütliche Fahrt gehabt. Ich bin an einem Morgen mit dem Schlitten von Bergün abgefahren. Schon gegen Preda hinauf habe ich bemerkt, daß das Pferd nicht den gleichen Schneid, wie gewohnt, entwickelte. Die Gangart verlangsamte sich immer mehr, und oberhalb Weißenstein blieb das Tier öfters stehen um auszuruhen. Ich hatte schon vorher Symptome eines «Kreuzschlages» (schwarze Harnwinde) bemerkt, was mich befürchten ließ, daß ich das Hospiz nicht erreichen werde. Es war etwa 25 cm Neuschnee gefallen, was mich dann bewog, auszusteigen und dem Pferd voranzugehen und ihm den Weg zu bahnen und den Schlitten zu erleichtern. Mit großer Mühe und Geduld kam ich bis ca. eine Viertelstunde unterhalb des Hospizes, wo das Pferd plötzlich umfiel und liegen blieb. Ich deckte es mit einer Decke zu und ging so rasch als möglich nach dem Hospiz, um Hilfe zu holen. Dort befanden sich zwei Weger, die sofort bereit waren, mit mir, trotz dem starken Schneesturm, zum Pferd zurückzukehren. Durch Ausschaufeln eines genügend großen Platzes verschafften wir dem Pferd einen sichern Stand. Mit unserer Hilfe ist es dann, zu meiner großen Verwunderung, aufgestanden und konnte leer, ohne Schlitten, nach dem Hospiz gehen. Den Schlitten haben wir nachher zu Dritt selbst hinaufgezogen, um den Weg frei zu machen. Im Hospiz habe ich dann mit der entsprechenden Behandlung eingesetzt und mit derselben zu meinem Erstaunen Erfolg gehabt, so daß ich mich am Abend der Post anschließen und nach Ponte weiter fahren konnte.

Auf dem Hospiz hatte ich an diesem Tage noch ein anderes interessantes Erlebnis. Während ich dort auf die Erholung des Pferdes wartete und es ab und zu wieder massierte, kamen von Ponte her 21 Italiener, zu Fuß natürlich, die an einen Arbeitsplatz nach Davos wollten. Es war ungefähr Mittagszeit. Beiläufig erzählten sie, ein Gefährte, der nicht mehr weiter marschieren mochte, liege innerhalb des Hospizes im Schnee. Als der Hospizwirt und Weger dies hörte, war er ganz entsetzt und sagte sogleich, es sollen noch 3 kräftige Männer mit ihm kommen, um den armen Mann heraus zu tragen ins Hospiz. Schließlich bequemten sich 3 Mann, mit ihm zum Maroden zurückzukehren, um denselben zu retten. Es ist ihnen dies auch gelungen, und sie haben den armen Mann, der schon halb erfroren war, ins Hospiz getragen. Dort wollte ein Kamerad ihn sofort mit heißem Wasser behandeln, wogegen aber der Wirt kategorische Einsprache erhob und verlangte, daß er mit Schnee abgerieben werde. Das wurde dann getan. Dadurch hat er sich ziemlich rasch erholt und konnte

dann anderntags die Reise fortsetzen. Die 21 Weggenossen hätten ihren 22. Mitbruder aber gleichgültig seinem Schicksal überlassen, wenn der Wirt nicht eingegriffen hätte.

Wenn Not an Mann und Pferd war, habe ich auch etwa den Postillon gespielt und bin mit allen Vehikeln gefahren. So habe ich besonders auch Extraposten geführt. Ich erinnere mich insbesondere an eine Fahrt mit den Teilnehmern am Internationalen Pressekongreß, der von Bern her in der Stärke von ca. 50 Personen eintraf. Den ersten Vierspänner-Achtplätzer führte ich selbst. In demselben hatten im Coupé, das waren die beiden Plätze gerade hinterm Bock, als Reiseführer des Kongresses, die Herren Dr. O. Wettstein, der nachmalige Ständerat, und ein Dr. Baderscher von Bern, Platz genommen. Bei «Punt tranter ils craps», das war eine von Felsen eingeengte, unübersichtliche Straßenkurve zwischen Bergün und Preda, hörte ich, wie Herr Wettstein zu seinem Kollegen sagte: «Jetzt begreife ich, daß die Bündner Regierung den Automobilverkehr verboten hat; das gäbe eine nette Carambolage, wenn da plötzlich ein Auto heruntersausen würde», worin ihm sein Kollege beipflichtete. Die Regierung hatte kurz vorher den Automobilverkehr, wenigstens auf den Paßstraßen, gänzlich verboten, welcher Beschluß, namentlich im Unterlande, heftig angefochten worden war. Mit dieser Extrapost bin ich ausnahmsweise bis Samaden gefahren. Ich hatte auf der Fahrt hin und wieder zurückgeschaut, um mich zu vergewissern, ob auch die ganze Kolonne von 6 Vierspannern nachfolge. Das ist einer Vertreterin des «Pester Hirlap» in Budapest, die in meinem Wagen fuhr, aufgefallen, und als mich dann zwischen Ponte und Bevers, ein Privatier von Ponte, der dort der Sportfischerei oblag und mich kannte, freundlich grüßte, frug Sie mich: «was sind Sie eigentlich für ein merkwürdiger Postillon; Sie schauen immer wieder zurück und die Leute grüßen Sie.» Ich habe darauf ausweichend geantwortet. In Samaden fand ein großer Empfang, mit einer Ansprache des Redaktors der «Engadiner Post», des nachmaligen Regierungsrates Michel, und anschließendem Bankett im Hotel «Bernina», statt. Herr Präsident Töndury sel. war auch auf dem Platze und hat mich dann, als ich vom Bock heruntergestiegen war, in liebenswürdiger Weise zu einer Flasche Sassella ins Hotel «Bernina» eingeladen, was ich nach der langen Fahrt dankend angenommen habe. Während wir dort saßen und plauderten, kam Herr Pfarrer Michel ins Restaurant und sagte zu mir, ich müsse unbedingt sofort in den Saal kommen und am Bankett teilnehmen, die Gäste verlangen den Postillon. Dieses Verlangen konnte ich nicht gut ablehnen, trotzdem mich der «gute Sassella» gereut hat. Ich habe dann dort mitgefestet, als Postillon. —

Ein strenger Dienst, für Mann und Pferd, war der Nachtdienst, der vom 15. Juni bis 15. September dauerte. Bei schönem Wetter ging es noch an; aber wenn es Bindfaden regnete und stürmte oder

gar schneite, habe ich mich fast nicht getraut, die Knechte zu wecken. Ich bekam jeweilen gegen 9 Uhr abends die Gewichtsmeldung des Gepäcks — Beiwagen wurden keine geführt — und bestimmte die Postillone, die außer dem Kurswagen fahren mußten. Diese hatten strenge Order, nicht etwa in einer Wirtschaft zu warten, sondern ins Bett zu gehen, wo ich sie fast immer persönlich weckte, und wehe, wenn ich einen nicht im Bett antraf. Ich selbst ging, sobald ich das Telegramm erhalten und die Befehle erteilt hatte, ca. um 9 Uhr, Samstags ausgenommen, ins Bett und bin um 11 Uhr wieder aufgestanden und habe die bestimmten Knechte geweckt, damit sie die Pferde füttern und putzen können. Um 1 Uhr ist die Post von Thusis her eingetroffen, und es wurde sofort der Pferdewechsel vorgenommen und dann abgefahren. Sobald die Post speidiert war, ging ich und weckte die Knechte, die mit der Nachtpost mit Gepäck, auswärts, nach Tiefenkastral mußten, damit sie aufstehen und die Pferde besorgen konnten. Diese Post kam um 4 Uhr morgens von Ponte her an. Zu dieser Zeit mußte der Stallmeister in Bergün auf dem Platze sein und dafür sorgen, daß alles klappte.

Die größte Beanspruchung war immer die Zeit des Wechsels, d. h. die Zeit, wo bereits zahlreiche Gäste aus dem Engadin abreisten und immer wieder neue ankamen. Da wußte man sich manchmal schon fast nicht mehr zu helfen. Ich erinnere mich an einen Fall, wo ein Vierspänner viermal nach einander, Tag und Nacht, den Berg machen mußte. Dazu waren es noch schwere Fourgonpferde, die nicht gewöhnt waren zu traben, was aber zur Einhaltung der Fahrzeit unerläßlich war. Der betreffende Fourgonist, Novaglia von Campodolcino, war an jenem Samstag abend mit seinen vier schönen Kohli mit einer schweren Fuhre Zement von Thusis her eingetroffen. Der telegraphische Avis über das Gewicht des Nachtpostgepäcks war so, daß ich mich nicht mehr anders zu helfen wußte, da alle verfügbaren Pferde bereits ausgegeben waren, als an Novaglia die Frage zu stellen, ob er glaube, er könne einen Vierspänner Gepäck nach Ponte führen. Ohne Besinnen sagte er ja, und so mußte er eben fahren. Anderntags kam er mit der Morgenpost um 11 Uhr wieder mit einem Gepäckwagen nach Bergün zurück. Ich hoffte, ihn nun nicht mehr beanspruchen zu müssen; allein die Mittagspost von Chur her brachte wieder soviel Leute und Gepäck, daß ich wieder ratlos war. Ich wußte mir wieder nicht anders zu helfen, als wieder an Novaglia zu gelangen, der wieder ohne Besinnen zusagte. Beim Abfahren sagte ich ihm, daß er dem Stallmeister in Ponte sagen solle, er dürfe ihn nicht etwa mit der Nachtpost zurücksenden. Wer aber am Montag morgen um 4 Uhr mit seinem Vierspänner — ich traute meinen Augen kaum — den Stutz herunterfuhr, war Novaglia. Warum konnte er das? Weil er ein ausgezeichneter Knecht war und seine Pferde treu und mit Liebe besorgte. An diesem Montag ließ

ich ihn dann allerdings nicht mehr anspannen. Alles war froh, Männer und Pferde, wenn der 15. September vorüber war. —

Ich bin, um auch diesen Dienst selbst zu erproben, einmal mit einem Vierspänner Gepäck mit der Nachtpost hinüber gefahren. Es war eine lange Nacht, stundenlang im Schritt den Berg hinan zu fahren. Auch eine andere, noch längere Fahrt, habe ich mit einem Vierspänner Brennholz nach Davos gemacht, um festzustellen, wieviel Zeit man eigentlich dazu benötigt bei angemessener Fahrweise. Ich hatte noch einen Knecht mit einem zweiten Vierspänner bei mir, für die Besorgung der Pferde. Am andern Tag wollten wir, die Schlitten beladen mit Ballenheu, das wir als Retourfuhr, statt nach Thusis, nach Davos hatten kommen lassen, zurückfahren. Über Nacht war Schneefall und Tauwetter eingetreten. Wir sind dann nur bis Spinabad gelangt, wo man uns sagte, daß die Zügenstraße durch Lawinen gesperrt sei. Wegen der Unterbringung der Pferde sind wir dann wieder nach Davos-Platz zurückgefahren und haben anderntags, nachdem die Straße notdürftig geöffnet worden war, die Rückreise angetreten. Als wir gegen Abend in Filisur anlangten, sagte man uns dort, daß die neue (rechtsseitige) Straße durch Schneerutschungen gesperrt sei. Um nicht dort nächtigen zu müssen, da nicht Platz für alle Pferde vorhanden gewesen wäre, entschloß ich mich, trotz dem Neuschnee von ca. 30 cm Höhe und der ungebahnten alten Straße, letztere bis Bellaluna zu benutzen. Wir sind dann noch ordentlich durchgekommen. Etwa 100 m außerhalb Bellaluna rief mir der hinter mir fahrende Knecht aus Leibeskräften die Worte zu: «die Lawine, die Lawine kommt». Ich saß in Gedanken versunken auf dem Heufuder und hatte nichts bemerkt; ein Blick an den Abhang hinauf enthüllte mir die Gefahr, in der wir, besonders der zweite Vierspänner, schwebten. Ich habe dann die Peitsche erbarmungslos in Anwendung gebracht, und so sind wir im Trabe auf und davon und glücklich rechtzeitig neben der Säge vorbei über die Brücke gelangt, als die ungeheuren Schneemassen die Straße erreichten und überdeckten. Der Knecht, es war ein alter Postillon, der auf dem Berg manchen Sturm erlebt hatte, zitterte noch am ganzen Leibe, als wir auf der andern Talseite in Sicherheit waren und drängte ungestüm vorwärts. —

Die Kurswagen, Beiwagen und Extraposten wurden von Lenz her durch die Postpferdehalterei der Gebrüder Jost in Lenz und von Tiefenkaasel von der Postpferdehalterei Christ. Balzer in Tiefenkaasel und Mühlen geführt. Der Pferdebestand der letztern war noch erheblich größer als der unserige, weils sie die Postführung, außer nach Bergün, von Tiefenkaasel bis Silvaplana zu besorgen und zudem die Bei- und Gepäckwagen von Mühlen bis Thusis und Churwalden zu stellen hatte.

In Ponte wurden die Kurswagen und Extraposten von den Postpferdehaltereien Gensler in Samaden für die Wagen von Thusis nach St. Moritz und von Herrn Lorenz Gredig in Pontresina für die Wagen Chur–Pontresina übernommen, während wir die Bei- und Gepäckwagen bis Samaden und talabwärts bis Zuoz führten.

Aus den eingangs erwähnten sehr interessanten Reminiszenzen des Herrn P. C. Romedi sel. möchte ich folgende Angaben hier beifügen. Anno 1860 wurde ein Postbote angestellt, der — auch im Winter — den Weg von Chur bis Ponte zu machen hatte. Die zwei letzten Boten waren Jachen und Martin Schucan von Campovasto. Im Jahre 1860 soll der englische Kronprinz, der nachmalige König Eduard VII., damals Gast in St. Moritz, in einem sogenannten Scharobank die Reise über den Albula gemacht haben. Der Berg habe ihm so sehr gefallen, daß von ihm höhern Orts die Anregung zur Verbreiterung der alten Römerstraße erfolgt sei. Ob das stimmt, wissen wir nicht. Tatsache ist, daß von dort an die Straßenfrage in Bern diskutiert wurde. Und in der Tat konnte 1866 die neue Straße eröffnet werden, nach einer Bauzeit von zwei Jahren; sie soll, bei einer Länge von Bergün nach Ponte von 23,4 km, Fr. 3 190 000 gekostet haben. Für damalige Zeiten eine gewaltige Summe.

Die neue Straße wurde sehr geschätzt und beliebt, und ein großer Verkehr wickelte sich auf ihr, besonders im Sommer, ab. Als einmal, 1885, gerade am ersten Tage schneefreier Fahrt, die Post von Bergün her glücklich auf dem Hospiz angelangt war — ein Vierplätzer-Postwagen bespannt mit vier Pferden — wurde nach alter Gewohnheit im heimeligen Stübchen eine Erfrischung eingenommen, während vier nach dem Engadin zurückkehrende junge Mädchen vorzogen, im Wagen zu verbleiben. Plötzlich setzten sich die vier Pferde von selbst, ohne Postillon und Kondukteur, in Bewegung und trabten gewohnheitsgemäß die ziemlich lange ebene Strecke gegen Ponte zu hinaus. Die letztern hörten in der Wirtsstube wohl das Abfahren des Wagens und machten sich auf und davon, vermochten aber das Gefährt nicht mehr einzuholen, trotz Benutzung aller Abkürzungen. Die Mädchen im Wagen hatten keine Ahnung, daß sie führerlos den Berg mit den vielen und starken Kurven, hinunterfuhren und sind, zum nicht geringen Schrecken und Erstaunen des strammen Posthalters Joh. Lony, wohlbehalten dort eingetroffen, der dann das Gefährt aufgehalten hat. Bald darauf kamen auch der Postillon und Kondukteur atemlos und erfreut, daß alles ohne Unfall abgelaufen war, dort an, was nicht zuletzt dem stark gebremsten Wagen zuzuschreiben war. Diese führerlose Fahrt ist wohl der beste Beweis, wie gut die vier Pferde dressiert waren und den Weg kannten. Der betreffende Postillon ist dann später auch in den Dienst von Schmidt & Cie. eingetreten und hat noch mehrere Jahre die Postwagen und -schlitten über den Berg geführt.

Im Winter hatte der Berg, namentlich in frühern Zeiten, seine Tücken und Gefahren und hat seine Opfer gefordert. Es wurden denn auch verschiedene Winterwege angelegt, um denselben auszuweichen. Nach Erstellung der neuen Straße wurden diese, mit Ausnahme desjenigen auf der Südseite, über die Pontner-Alpen, nicht mehr benützt. Diesen haben auch unsere Schlittengespanne immer benützt, wegen der Lawinengefahr auf dem gegenüberliegenden kahlen, großen Hang. Am 20. Januar 1844 sind fünf Fuhrleute von Bergün auf dem Berg, wegen des einsetzenden furchtbaren Schneesturms, weder vor- noch rückwärts gekommen und in der Nacht erfroren. 1887 sind drei Posten nach dreitägiger Abwesenheit von Bergün erst um Mitternacht in Ponte angekommen. Die gefährlichste Zeit war gewöhnlich im März. Am Morgen des 6. März 1896, nachdem in der Nacht hoher Schnee gefallen war, machte sich der Weger vom Weißenstein auf den Weg, der Post von Ponte entgegen. Als er bei der sogenannten Gallerie vorbeikam — eine gefürchtete Stelle — löste sich ein Schneebrett und schleuderte ihn an den Felsen, ihn dabei schwer verletzend. An den Folgen der Verletzungen ist er bald darauf gestorben.

Wir haben durch einen heftigen Schneesturm, welcher das Fortkommen der beiden Posten vom Hospiz herunter gegen Bergün und vom Weißenstein hinauf trotz allen Anstrengungen verunmöglichte, auch ein kostbares Pferd verloren. Die Post vom Hospiz her war herunter gekommen, bis zur sogenannten Grenze — ebenfalls ein lawinengefährdeter Ort — und mußte dort die Pferde ausspannen und die Schlitten zurücklassen, da an ein Umkehren mit denselben nicht zu denken war. Dabei ist dieses Pferd, das einen Augenblick allein stehen gelassen wurde, über den Weg hinaus und in die Talsohle gegangen, ohne daß es im großen Schnee gefaßt und aufgehalten werden konnte. Dort ist das arme Tier elend zugrunde gegangen und erst im Juni darauf wieder entdeckt worden.

Es konnte aber zuweilen auch in den Sommermonaten recht ungemütlich werden. So erinnere ich mich, daß am 9. September 1897 auf der Engadinerseite, nicht weit weg vom Hospiz, ein Italiener erfroren ist. Ich bin am Abend vorher, da wir wieder einmal Mangel an Mann und Pferd hatten, selbst mit einer vierspännigen Extrapost nach Ponte gefahren. Das Wetter war sehr schlecht, und vom Weißenstein weg wütete ein furchtbarer Schneesturm. Oberhalb Ponte begegnete mir dieser Italiener, und ich dachte bei mir: oh Du armer Teufel, nahm aber an, er werde nur bis in die Pontner Alpen gehen. Als ich am andern Tage — dem sturmbewegten Schneetreiben folgte eine sternklare, kalte Nacht — morgens mit der Post zurückfuhr, fand ich den armen Mann, neben dem Wege liegend, mausetot vor, und habe ihn dann, mit Hilfe eines Knechts, auf meinen Gepäckwagen geladen und ins Hospiz hinaus geführt.

Eine große Annehmlichkeit, besonders im Winter, war das Hospiz, das im Jahre 1866 erstellt worden ist. Dieses hat manchem Reisenden und wohl auch manchen Pferden durch seine Unterkunftsmöglichkeit das Leben gerettet.

Es gäbe natürlich noch viel zu berichten; aber ich will es mit dem Gesagten bewenden lassen. Anschließend möchte ich aber immerhin noch einige Angaben über den Schluß unseres Postdienstes am Albula machen: Am 29. Mai 1902, morgens 4 Uhr, ist der Albulatunnel durchschlagen worden. Die rechtzeitige, auf 1. Juli 1903 angesetzte Bahneröffnung, war damit sozusagen sichergestellt. Wir mußten aber immerhin noch bis zum 30. Juni 1903 sämtliche Passagiere und alles Gepäck befördern und konnten deshalb den Pferdebestand vorher nicht allzusehr vermindern. Es war dies für uns von großem Nachteil, da wir Ende Juni mit einer großen Pferdezahl, für die wir nur zum Teil weitere Beschäftigung und Verwendung fanden, dastanden. Die letzte Albulapost führte ich selbst, wobei ich auch zum letzten Male das Posthorn an die Lippen setzte. Über diese letzte Fahrt berichtete der «Rätier» vom 3. Juli 1903 u. a. folgendes:

«Ihre letzte Reise hat sie glücklich vollbracht, die Albulapost, und heute schon rast das Dampfroß hinein durch das wildromantische Tal der Albula, hindurch durch das granitne Felsmassiv des Berges gleichen Namens, hin an die einladenden Gestade des Inn. Der altehrwürdigen Albulapost, die seit dreißig Jahren unter unendlichen Kämpfen und Gefahren konkurrenzlos, treu und gewissenhaft dem Verkehr gedient hat, wurde auf ihrem letzten Wege ein würdiger Abschied zuteil. Schwarz beflaggte Häuser, freundliches Tücherschwenken auf der ganzen Route und wehmütige Lebewohlrufe der auf allen Stationen zahlreich erschienenen Dorfbewohner, zeigten deutlich, wie nahe allenthalben das Scheiden von dem lieb gewordenen Verkehrsmittel geht. Es war rührend mitanzusehen, wie die Bevölkerung in ihrer schlichten, aber biedern Art allorts ihre Sympathie bekundete, und wie manches Auge, sogar männlicher Kraftgestalten, beim Vorbeifahren des bekränzten Albula-Postwagens mit Tränen sich füllte.

Ergreifend aber wirkte es, als in Bergün die Wagen von kundiger Frauenhand bekränzt, mit schönen Widmungen versehen — u. a.:

„Crudel destin sch'ün perd il fled
Un vegl postin in segn da led»

sowohl als auch die Pferde mit tiefschwarzem Flor behangen wurden, die Post, von Herrn Postpferdehalter Schmidt selbst geführt, langsam das Dorf passierte, voraus die Bergüner Musik, welche die schweren Weisen eines Trauermarsches ertönen ließ. Als dann unter den gewaltigen Bahnviadukten von Naz das Posthorn in die Luft hinausschmetterte: „Behüt Dich

Gott, es wär so schön gewesen», da verloren auch wir in unserem Coupé uns in stilles Trauern um die liebe Albulapost und die mit ihr dahingehende Romantik unserer Alpenstraßen, da vergaßen wir auf Momente, von welch immenser Wichtigkeit der Fortschritt für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes ist, der auf ehernen Bahnen daherbraust.

In Samaden wurde die «Letzte vom Albula» von einer großen Menschenmenge erwartet. Herr Pfarrer Michel hielt in packenden Worten die Grabrede, ihrer hochwichtigen materiellen und ideellen Verdienste gedenkend. Herr Postverwalter Voneschen, als „Glied der großen Postfamilie und Verwandter der Dahingegangenen», dankte der zahlreichen Trauerversammlung für die erwiesene Teilnahme.

Die Albulapost ist gegangen, sie hat aber ihre hohe Pflicht voll und ganz getan.»

Ich möchte meine Reminiszenzen nun nicht mit einer «Grabrede» abschließen, sondern noch kurz der glänzenden Eröffnungsfeier der Albulabahn gedenken. Diese hat am 27. und 28. Juni 1903 in Samaden stattgefunden. Zu derselben waren der hohe Bundesrat und die ganze Bundesversammlung, sowie unsere Kantonsregierung, nebst allen Großräten und Kreispräsidenten erschienen. Ich habe an ihr als Großrat und Kreispräsident auch teilgenommen. Es sind nun seit der Eröffnung der Bahn, am 1. Juli 1903, schon 45 Jahre ins Meer der Vergangenheit versunken. Für das Engadin und für den ganzen Kanton tat sich zunächst eine materiell vielversprechende Epoche auf. Fremde strömten massenhaft herbei. Sie fanden oft keine Unterkunft. Daher wurden Hotels über Hotels gebaut. Schon mit dem ersten unsinnigen Weltkrieg brachen düstere Zeiten für das Engadin herauf, und durch den zweiten, noch verderblicheren Krieg wurde die Situation des Engadins und des ganzen Kantons noch viel mehr verschlimmert, ohne daß in der Zwischenzeit eine merkliche Besserung eingetreten wäre. Mit Besorgnis blicken heute viele in die Zukunft. Am blauen sonnigen Himmel von dazumal hängen gegenwärtig dunkle Wolken. Doch dürfen, sollen und wollen wir nicht verzagen. Auch uns ruft Schiller zu: «Dem Mutigen gehört die Welt.»

Chronik für den Monat Oktober

2. Der Gemischte Chor der Evangelischen Lehranstalt mit seinen 150 Sängerinnen und Sängern, ein Orchester mit 38 Spielern (Trompeten, Pauken, Flöten, Oboen, Fagott, Streicher, Orgel), sowie drei Solisten führten in der Kirche Schiers vier Werke des Thomaskantors Johann Sebastian Bach auf. Eine Solokantate für einen Bassisten, gesungen vom Amsterdamer Sänger Herm. Schey, und eine Orgelkantate für den Chor und ein kleineres Orchester