



Svenja Mülhauser

Von lebenden Maschinen und Hafermotoren

Pferde als Arbeitstiere im Schweizer Postbetrieb des 19. Jahrhunderts

u^b

**UNIVERSITÄT
BERN**

Berner Studien zur Geschichte
Reihe 3: Verkehr, Mobilität, Tourismus und Kommunikation in der Geschichte
Band 4

Herausgegeben von Christian Rohr
Historisches Institut der Universität Bern

Svenja Mülhauser

Von lebenden Maschinen und Hafermotoren

Pferde als Arbeitstiere im Schweizer Postbetrieb des 19. Jahrhunderts



^b
UNIVERSITÄT
BERN

Abteilung Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte
(WSU)

Historisches Institut
Universität Bern
Schweiz

Bern Open Publishing BOP
bop.unibe.ch

2022

Impressum

ISBN: 978-3-03917-062-3
ISSN: 2571-6794
DOI: 10.48350/175365

Herausgeber: Christian Rohr
Historisches Institut
Universität Bern
Länggassstrasse 49
CH-3012 Bern

Lektorat: Isabelle Vieli
Layout Titelei: Isabelle Vieli



This work is licensed under a Creative Commons
Attribution 4.0 International License
<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Text © 2022, Svenja Mülhauser

Titelbild: Postkutsche um 1900. Aquarell
von Edouard Elzingre.

Quelle: Bern, Museum für Kommunikation:
CH_post_0046.

INHALTSVERZEICHNIS

1.	EINLEITUNG	8
1.1.	FRAGESTELLUNG MIT ZEITLICHER UND RÄUMLICHER EINGRENZUNG	9
1.2.	FORSCHUNGSSTAND	10
1.2.1.	PFERDE IN DER GESCHICHTSWISSENSCHAFT	10
1.2.2.	HUMAN-ANIMAL-STUDIES UND ARBEITSPFERDE	11
1.2.3.	SCHWEIZER PFERDEPOSTGESCHICHTE	12
1.3.	QUELLENLAGE	14
1.4.	METHODE UND AUFBAU	16
1.5.	THEORETISCHE EINBETTUNG	16
1.6.	BEGRIFFLICHKEITEN	18
2.	DIE NUTZUNG VON PFERDEN ALS ARBEITSTIERE IM 19. JAHRHUNDERT IN EUROPA UND NORDAMERIKA	19
2.1.	ENTWICKLUNG DER PFERDENUTZUNG	19
2.2.	EINFLUSS DES PFERDEVERKEHRS AUF STÄDTISCHE GEBIETE	21
2.3.	ARBEITSPFERD AUF DEM LAND	22
2.4.	DAS PFERD ALS LEBENDE MASCHINE	23
2.5.	DAS BÜNDNIS ZWISCHEN MENSCH UND PFERD	25
3.	DER PFERDEPOSTBETRIEB IM 19. JAHRHUNDERT	26
3.1.	ENTWICKLUNG DES PFERDEPOSTBETRIEBS IN ZAHLEN	27
3.1.1.	PFERDEPOSTSTATISTIK VON 1850-1920	27
3.2.	FAHRPLÄNE	33
3.2.1.	KURSKARTE VON 1850	33
3.2.2.	BEIWAGENDIENST	35
3.2.3.	KURSKARTE VON 1903	36
3.2.4.	EXTRAPOSTEN	39
3.2.5.	STRASSEN UND GESCHWINDIGKEIT	40
4.	IM DIENST MIT DEN POSTILLIONEN	45
4.1.	BEI DER ABFERTIGUNG	45
4.2.	PFERDEWECHSEL BEI DEN RELAISSTATIONEN	49

4.3.	AUF DER FAHRT	51
4.3.1.	TIERQUÄLEREI	51
4.3.2.	UNFÄLLE 56	
4.3.3.	PFERDEPOSTROMANTIK	60
5.	DIE POSTPFERDEHALTEREIEN	65
5.1.	PFERDEBEWIRTSCHAFTUNG	65
5.1.1.	PFERDESCHLAG	65
5.1.2.	PFERDEHALTUNG	67
5.2.	ARBEITSMATERIAL	69
5.2.1.	PFERDEGESCHIRRE	69
5.2.2.	SCHEUKLAPPEN	71
5.2.3.	BESPANNUNG DER FUHRWERKE	73
5.3.	KRISENBEWÄLTIGUNG WÄHREND DES ERSTEN WELTKRIEGS	75
5.3.1.	MANGEL AN POSTPFERDEN	75
5.3.2.	FUTTERMANGEL	77
6.	FAZIT	81
7.	VERZEICHNISSE	84
7.1.	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS	84
7.2.	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	84
7.3.	TABELLENVERZEICHNIS	85
8.	BIBLIOGRAFIE	86
8.1.	QUELLENVERZEICHNIS	86
8.1.1.	UNGEDRUCKTE QUELLEN	86
8.1.2.	GEDRUCKTE QUELLEN	87
8.1.3.	LITERATUR MIT QUELLENCHARAKTER	87
8.1.4.	BILDQUELLEN	87
8.2.	LITERATURVERZEICHNIS	88
8.3.	INTERNET-RESSOURCEN	91

9.	ANHANG	92
9.1.	POSTPFERDEBESTAND IM VERHÄLTNIS ZUM EIDGENÖSSISCHEN VIEHBESTAND	92
9.2.	DATENTABELLE ZUR GRAFIK DER PFERDEPOSTSTATISTIK 1850-1920	93
9.3.	KURSKARTE DER SCHWEIZERISCHEN POSTVERWALTUNG VON 1850	95
9.4.	KURSKARTE DER SCHWEIZERISCHEN POSTVERWALTUNG VON 1903	96
9.5.	BESCHWERDEBRIEF E. MEIER-PFISTER	97

1. Einleitung



Abb. 1: Postkutsche um 1900. Aquarell von Edouard Elzingre. Quelle: MfK CH/Post 0046.

Eine achtplätzig Postkutsche, gezogen von fünf Pferden, inmitten einer malerischen Landschaft. Der Postillion sitzt neben dem Kondukteur auf dem Kutschbock und schwingt seine Peitsche. Reisende haben entweder im Innern der Kutsche Platz genommen oder verbringen die Fahrt auf der *Banquette*¹ mit Frischluft und Sonne.

Edouard Elzingre² vermittelt mit dem oben dargestellten Aquarell eine Szenerie, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in unterschiedlichen Formen zum alltäglichen Leben der Schweizer Bevölkerung gehörte. Während eine Kursfahrt für manche Reisende aus dem Ausland geradezu ein begeisterndes Erlebnis war,³ bedeutete der Postpferdebetrieb für die Post und alle Beteiligten einen grossen logistischen, materiellen, bürokratischen wie auch wirtschaftlichen Aufwand.⁴ Diese charak-

¹ Die *Banquette* ist der hintere Teil der Kutsche. In luftiger Höhe bietet sie bei einer achtplätzig Coupé-Landauer zwei Reisenden einen Sitzplatz. Vgl. Gartmann [1985]: 120-121.

² Edouard Elzingre wurde am 02.07.1880 in Neuenburg geboren und starb am 04.07.1966 in Genf. Zwischen 1895 und 1899 besuchte er in La-Chaux-de-Fonds die Kunstgewerbeschule. Anschliessend war er bis zum Jahr 1903 an der *Académie des Beaux-Arts* und der *Académie Julian* in Paris. Er blieb im Anschluss in der französischen Hauptstadt und arbeitete bis 1907 bei verschiedenen Zeitungen und Verlagen als Illustrator. Danach lebte er in Genf, wo er unter anderem Bücher zur Genfer Geschichte illustrierte und verschiedenste Plakate entwickelte. Seine Vorliebe galt historischen Motiven, darunter auch Pferdesujets. Vgl. Giroud 2004 (e-HLS).

³ Vgl. Frey 1999b: 96.

⁴ Vgl. ebd.: 100.

teristischen Facetten spiegeln sich unter anderem in Elzingres Gemälde wider, das um die Jahrhundertwende entstand (siehe Abb. 1).

So stehen die Passagierinnen und Passagiere sowie das abgedeckte Gepäck und die Pakete symbolisch für die zu bewältigenden logistischen Herausforderungen.⁵ Dafür waren vielerlei materielle Arbeitsutensilien nötig, wie das Fuhrwerk, die Pferdegeschirre oder die Peitsche zeigen.⁶ Die wirtschaftliche Ebene wird in diesem Bild durch die Touristinnen und Touristen verkörpert.⁷ Der pferdeführende Postillion und der Kondukteur reflektieren sinnbildlich die bürokratischen Arbeiten, welche gemeistert werden mussten. Der Kondukteur war direkt bei der Postverwaltung angestellt,⁸ wohingegen der Pferdeführer Angestellter eines vertraglich verpflichteten Pferdehalters war.⁹

Dies sind nur einige wenige Aspekte, welche die weitgehend vertraglich geregelte Eidgenössische Pferdepost auszeichneten.¹⁰ Dabei kam der Grundbaustein oder besser die Grundvoraussetzung noch gar nicht zur Sprache, die auch Elzingre ins Zentrum seines Werks stellte: die Pferdekraft. Mit ihrer Zugleistung waren die Pferde die massgeblichen Träger des Postbetriebs des 19. Jahrhunderts.¹¹ Damit standen sie im Interesse aller Akteurinnen und Akteure des eidgenössischen Postnetzwerks, wenn auch aus unterschiedlichen Gründen. Entsprechend konnten die Zugtiere sowohl dem Bereich der Logistik, des Arbeitsmaterials, der Bürokratie wie auch der Wirtschaft zugesprochen werden.¹² So entstand um die Postpferde herum ein Geflecht aus den unterschiedlichsten sozialen Beziehungen und menschlich-tierlichen Interaktionsmustern.¹³

Wie sich ihre Hauptrolle im Postbetrieb auf die Pferde selbst, die Mensch-Tier-Beziehung, die Postgeschichte und die allgemeinen verkehrstechnischen Entwicklungen der Schweiz auswirkte, soll in dieser Arbeit näher untersucht werden.

1.1. Fragestellung mit zeitlicher und räumlicher Eingrenzung

Entstanden im Rahmen des Projektes *Kulturen und Raumordnungen der Arbeitstiere*¹⁴ ist das Ziel der vorliegenden Arbeit, themabezogene Quellen zu sichten, zu verzeichnen und in einen Gesamtkontext einzuordnen.

Aus diesem Ziel sind schliesslich mehrere Leitfragen hervorgegangen. Zum einen soll aufgezeigt werden, wie die Pferde in ihrer Rolle als Zugtiere die allgemeine Struktur des Postwesens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts prägten. Dazu soll der Beitrag der Postpferde zu einem funktionierenden Postbetrieb ermittelt werden. Ausserdem gilt es zu untersuchen, was es für die Eidgenössische Post bedeutete, sich auf die Zugkraft von Tieren verlassen zu müssen. Damit einher geht die Frage nach der Versorgung der Tiere und der benötigten Infrastruktur. Zum anderen widmet sich die Arbeit der übergeordneten Frage nach der Art der Beziehung zwischen den Menschen und den Postpferden.

⁵ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 39.

⁶ Vgl. ebd.: 36-37.

⁷ Vgl. Frey 1999b: 104.

⁸ Vgl. Bonjour 1949: 349.

⁹ Vgl. Gartmann [1985]: 111.

¹⁰ Vgl. Frey 1999b: 100.

¹¹ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 34.

¹² Vgl. Frey 1999b: 40-41.

¹³ Vgl. Auderset, Schiedt 2021: 39.

¹⁴ Das Forschungsprojekt ist eine Zusammenarbeit zwischen der Abteilung für Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte (WSU) der *Universität Bern* und dem *Archiv für Agrargeschichte (AfA)* sowie *ViaStoria*, der Stiftung für Verkehrsgeschichte. Weitere Informationen zum Projekt finden sich auf der Homepage des Historischen Instituts der *Universität Bern*: https://www.hist.unibe.ch/forschung/forschungsprojekte/arbeitsstiere/index_ger.html.

Der Untersuchungszeitraum der Masterarbeit beginnt mit der Gründung der Eidgenössischen Post, die im Jahr 1850 operativ wurde. Die Verabschiedung eines Bundesgesetzes über die Organisation der Postverwaltung führte zur Aufhebung der kantonal organisierten Poststellen und zum Zusammenschluss zur Eidgenössischen Post. Der untersuchte Zeitraum endet im Jahre 1920 – obwohl die letzte Pferdepostlinie erst 1961 eingestellt wurde,¹⁵ nahm die Bedeutung der Pferde für den Postbetrieb mit dem Ersten Weltkrieg drastisch ab.¹⁶ Während des gesamten Untersuchungszeitraums veränderte sich die Struktur des Postwesens kaum, was die Analyse und Einordnung der Quellen erleichterten.¹⁷

Aufgrund der nationalen Vereinheitlichung mussten die organisatorischen Strukturen der Pferdepost schweizweit ähnlich gestaltet sein. Die räumlichen Grenzen dieser Arbeit richten sich deshalb ausschliesslich nach dem Forschungsstand und der Quellenlage. Da sich die wissenschaftliche Literatur zu grossen Teilen nur mit Quellen aus der deutschsprachigen Schweiz befasst, wird die Arbeit räumlich auf die Deutschschweiz eingegrenzt. Ferner wird in Bezug auf die allgemeine verkehrstechnische Entwicklung über den Untersuchungszeitraum zwischen dem alpinen Raum und dem Flachland unterschieden, da sich die Strukturen der Pferdepost dort jeweils unterschiedlich entwickelt haben.¹⁸

Innerhalb dieses räumlichen, zeitlichen und thematischen Rahmens werden aufgrund mangelnden Platzes detaillierte politische Angelegenheiten unberücksichtigt gelassen. Aus demselben Grund wird auch der Einsatz von Arbeitspferden im militärischen Dienst vernachlässigt. Des Weiteren wird darauf verzichtet, explizit auf die Gotthardpost¹⁹ einzugehen, da sie innerhalb der Pferdepost einen Spezialfall darstellt.²⁰ Vielmehr erfolgt in dieser Arbeit ein Fokus auf allgemeine Aspekte der Pferdepost, welche mit Beispielen veranschaulicht werden.

1.2. Forschungsstand

Im Rahmen der vorgestellten Fragestellung erfolgte die Auseinandersetzung mit der Literatur. Da die schweizerischen Postpferde nur punktuell und ihre Beziehung zum Mensch bisher gar nicht untersucht worden sind, erfolgte die Literaturrecherche dreigeteilt. Zum einen wurde der geschichtswissenschaftliche Stand der Forschung zum Pferd im Allgemeinen ermittelt. Zum anderen der Forschungsstand bezüglich des Arbeitspferds und seiner Beziehung zum Mensch innerhalb der *Human-Animal Studies* (HAS)²¹ analysiert. Für die thematische Einbettung wurde drittens geeignete Literatur zur Schweizer Postgeschichte gesucht. Die zentralen Ergebnisse dieser Literaturrecherche, welche gleichzeitig die theoretische Basis der vorliegenden Arbeit bilden, werden nachstehend vorgestellt.

1.2.1. Pferde in der Geschichtswissenschaft

Im Gegensatz zu anderen Tieren finden Pferde in geschichtswissenschaftlichen Abhandlungen gerade in agrar-, wirtschafts-, verkehrs- und kulturgeschichtlichen Kontexten häufig Erwähnung. So stellte Ulrich Raulff in seiner 2015 erschienenen Monografie *Das letzte Jahrhundert der Pferde* die Arbeits-

¹⁵ Vgl. Kronig 2011 (e-HLS).

¹⁶ Vgl. Frey 1999b: 103-104.

¹⁷ Vgl. Kronig 2011 (e-HLS).

¹⁸ Vgl. Frey 1999b: 96.

¹⁹ Das literarische Werk mit Quellencharakter *Ursern und der Gotthardverkehr* von Isidor Meyer gibt einen Einblick in den Alltag einer Posthalterei, welche Postlinien über den Gotthard betrieb. Vgl. Meyer 1938.

²⁰ Vgl. Frey 1999a: 40-41.

²¹ Die HAS und die für die vorliegende Arbeit zentralen Konzepte werden in der theoretischen Einbettung näher vorgestellt.

tiere ins Zentrum seiner Forschungen. Anhand einer thematischen Gliederung arbeitete der Historiker das Ende des Zeitalters auf, in welchem Pferd und Mensch zusammen Geschichte machten.²² Aus einer verkehrsgeschichtlichen und technischen Perspektive taten dies auch Gijs Mom und David A. Kirsch in ihrem Artikel *Technologies in Tension*. Indem sie die Motorisierung des nordamerikanischen Verkehrs zu Beginn des 20. Jahrhunderts beleuchteten, befassten sie sich mit den Pferden und ihrer allmählichen Ablösung.²³

Bereits 1976 widmete sich schon Francis M. L. Thompson dem Studium der Pferde. Er setzte sich mit den Interaktionen zwischen Tier und Mensch im historischen Arbeitskontext auseinander. In seinem Artikel zum *Nineteenth-Century Horse Sense* versuchte Thompson, ein Profil der Pferdeeinsätze im Handels- sowie im Transportsektor während des 19. Jahrhunderts zu erstellen und mit der Ermittlung der Pferdebestände eine statistische Grundlage für nachfolgende Studien zu erarbeiten.²⁴ Ebenso wie Thompson betrachteten auch Clay McShane und Joel A. Tarr die Verwendung von Pferden und die materiellen, gesetzlichen, sozialen Grundvoraussetzung dafür, wobei sie sich auf urbane Gebiete beschränkten. Sie untersuchten die Arbeitspferde als wichtigen Faktor der städtischen Wirtschaft und ihrer im 19. Jahrhundert weit verbreiteten Wahrnehmung als lebende Maschinen in Nordamerika.²⁵

1.2.2. Human-Animal-Studies und Arbeitspferde

Im jungen Forschungsfeld der deutschsprachigen HAS beschäftigten sich Silke Bellanger, Katja Hürlimann und Aline Steinbrecher mit dem methodischen Zugang zur Untersuchung von Mensch-Tier-Beziehungen. Indes zielt ihre Einleitung für eine Ausgabe der Fachzeitschrift *Traverse* von 2008 darauf ab, das Reflektieren über mögliche Untersuchungsmethoden anzuregen. Da die Tiere in der Geschichte sprachlos sind, rücken Dimensionen jenseits der Sprache wie Aktivitäten, Praktiken und Äusserungen ins Zentrum der Untersuchungen, welche die Mensch-Tier-Begegnungen auszeichnen.²⁶ Zusammen mit Gesine Krüger ging Steinbrecher in einem Vorwort für die Zeitschrift *Historische Anthropologie* vertieft auf die Grenze zwischen Mensch und Tier ein. Diese Trennung erachteten die beiden Verfasserinnen zwar als wesentlichen Bestandteil der Untersuchungen, aber nur als historisch und kulturell höchst variable Grenzziehungen, welche von Grenzüberschreitungen und gemeinsamen Grenzräumen gekennzeichnet waren.²⁷

Michaela Fenske widmete sich den HAS, indem sie die Herausforderungen des interdisziplinären Forschungsfeldes für die Kulturanthropologie beziehungsweise die Europäische Ethnologie aufzeigte. Sie befand, dass das Verstehen der Tiere in der Kultur gleichbedeutend ist wie das Verständnis dafür, was die Tiere mit den Menschen machen, wenn eben diese etwas mit und aus den tierischen Lebewesen machen.²⁸ Indem sie sich mit dem Historisieren des Mensch-Tier-Verhältnisses beschäftigte, widmete sich auch Mieke Roscher 2012 den HAS. Neben einem inhaltlichen Umriss des Forschungsfeldes betrachtete sie die institutionelle Entwicklung näher, welche die Disziplin durchgemacht hat. Dabei ging sie auf theoretisch-methodische Ansätze innerhalb der Tiergeschichtsschreibung ein.²⁹ Selbiges tat sie auch im Jahr 2021 in einem Beitrag für das *Online Lexikon Naturphilosophie*. In ihrem Text präsentiert Roscher einschlägige Diskursfelder innerhalb der HAS, womit sie zeitgleich den forschungspraktischen Rahmen der Disziplin bei der Untersuchung von Mensch-Tier-Beziehungen vor-

²² Ulrich Raulff selbst wählte bewusst das Verb *machen*, da nur ein Teil des Mensch-Tier-Paares Geschichte schreiben kann. Vgl. Raulff 2015: 23.

²³ Vgl. Mom, Kirsch 2001.

²⁴ Vgl. Thompson 1976.

²⁵ Vgl. McShane, Tarr 2007.

²⁶ Vgl. Bellanger, Hürlimann, Steinbrecher 2008.

²⁷ Vgl. Krüger, Steinbrecher 2011.

²⁸ Vgl. Fenske 2013.

²⁹ Vgl. Roscher 2012.

stellt. Die Frage nach der Existenz, dem Leben und der Erfahrbarmachung von Tieren ist zentral in diesen Debatten.³⁰

In den genannten Studien stand die Mensch-Tier-Beziehung wie auch die methodische Herangehensweise in der Untersuchung eben dieser Verbindung im Vordergrund. Arbeitstiere und im Speziellen Arbeitspferde fanden allerdings keine Erwähnung. Ausser punktuellen Auseinandersetzung mit den Arbeitstieren in programmatischen Artikeln wie dem von Quentin Deluermoz und François Jarrige aus dem Jahr 2017,³¹ ist gerade auf empirischer Ebene Ann Norton Greenes Monografie *Horses at Work* eine Ausnahme. Die Historikerin mit Forschungsschwerpunkt in der Umwelt-, Technik- und Tiergeschichte untersuchte die Arbeitstiere aus der Perspektive der HAS, indem sie den Einfluss der Pferde auf die Schaffung der Industriegesellschaft Nordamerikas erforschte. Greene argumentierte, dass der zunehmende Einsatz von Pferden als Zugtiere ein wesentlicher Bestandteil der frühen Transportrevolution war.³² Auch Susanne Waiblinger³³ machte sich mit einem Beitrag in einem Sammelband stark für die Öffnung der HAS gegenüber Nutztieren. In ihrem Text beleuchtete die Tiermedizinerin die Mensch-Tier-Beziehung in Zusammenhang mit einer artgerechten Tierhaltung. Waiblinger meinte, dass die Einstellung der Halterinnen und Halter der entscheidende Faktor in ihrem Verhalten gegenüber Tieren ist.³⁴ Ebenso betrachtete auch Éric Baratay die Mensch-Tier-Beziehung aus dem Blickwinkel der HAS. Mit seinem Werk *Bêtes de somme* wollte der französische Historiker zeigen, wie die Tiere den menschlichen Bedürfnissen entsprechend umgestaltet wurden und so gleichzeitig die Lebensweise der Menschen verändert haben. Um die Beziehung zwischen Mensch und Tier in der Forschungspraktik zu analysieren, empfahl Baratay, von einer selbstverständlichen (Mit-)Gestaltung der Tiere auszugehen.³⁵ Auch Juri Auderset und Hans-Ulrich Schiedt setzten sich in einem Artikel, welcher wie die vorliegende Arbeit im Rahmen des Projektes *Kulturen und Raumordnungen der Arbeitstiere* entstanden ist, mit der Mensch-Tier-Beziehung auseinander. Dabei gingen die beiden Historiker in einem ersten Teil auf die Alltagspräsenz und Verbreitung der Arbeitstiere ein. Anhand von Quellenmaterial mit vorwiegendem Bezug zur Schweiz rekonstruierten sie die Tierbestände und skizzierten die europaweiten Entwicklungsmuster vom ausgehenden 18. Jahrhundert bis hin zur Mitte des 20. Jahrhunderts. Danach beschäftigten sie sich in einem agrarisch und transporttechnischen Kontext mit menschlich-tierlichen Interaktionsfeldern und Kooperationsverhältnissen. Die Autoren zeigten auf, dass sich neue historische Perspektiven auf ihre poly- und ambivalenten Rollen als „Arbeitsmaschinen“ und „Arbeitsgefährten“ eröffnen, wenn Arbeitstiere in einer sich industrialisierenden Gesellschaft nicht nur als zu ersetzende Kraftquellen angesehen werden. Nach Auderset und Schiedt erweisen sich die Arbeitstiere als fruchtbarer Forschungsgegenstand, welcher geisteswissenschaftliche Subdisziplinen in einen Dialog über die Bedeutung von Tierarbeit verwickeln kann.³⁶

1.2.3. Schweizer Pferdepostgeschichte

Mit ihrem hundertjährigen Jubiläum begann die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit der Geschichte der Eidgenössischen Post. Ernest Bonjour gab im Auftrag der Generaldirektion der Post-, Telegrafien- und Telefonverwaltung (PTT) im Jahre 1949 ein zusammenfassendes Werk in zwei Bänden über die Postgeschichte heraus. Auf Basis administrativer Erlasse setzte sich Bonjour zum Ziel,

³⁰ Vgl. Roscher 2021.

³¹ Vgl. Deluermoz, Jarrige 2017.

³² Vgl. Greene 2008.

³³ Susanne Waiblinger ist Fachtierärztin für Tierhaltung und Tierschutz. Am Institut für Tierschutzwissenschaften und Tierhaltung an der *Veterinärmedizinischen Universität Wien* leitet sie die Arbeitsgruppen *Mensch-Tier-Beziehung* und *Wiederkäuer*. Vgl. Veterinärmedizinische Universität Wien (o. J.) (online).

³⁴ Vgl. Waiblinger 2016.

³⁵ Vgl. Baratay 2008.

³⁶ Vgl. Auderset, Schiedt 2021.

die Hauptentwicklungsstränge der Post der vergangenen hundert Jahre wiederzugeben. Seine allgemeinen Erkenntnisse dienten als Grundlage für nachfolgende Forschungen.³⁷

So bauten in den 1980er Jahren sowohl Joos Gartmann als auch Ulrich Bretscher direkt auf diesem Wissen auf. Beide Texte wurden in einem eher populärwissenschaftlichen Rahmen auf Basis einer fundierten Quellenauswahl im technischen und statistischen Bereich verfasst. Ersterer beschäftigte sich 1985 mit der Thematik, indem er sich auf die Pferdepost im Graubünden konzentrierte. Durch die Untersuchung des Pferdepostwesens in einem kleineren räumlichen Rahmen wurde das bestehende Wissen auf das Fallbeispiel Graubünden angewendet und dadurch ergänzt.³⁸ Bretscher hingegen fokussierte sich ausschliesslich auf die Reisepost, wobei er deren Entwicklung in Zahlen erfasste und wiedergab. Eine derart ausführliche, statistische Auseinandersetzung mit der Reisepost gab es bis dahin nicht. Bretscher ermöglichte damit einen quantitativen Zugang zur Thematik,³⁹ den Thomas Frey⁴⁰ 1999 weiter verfolgte. In seiner *funktionalen Bestandesaufnahme der Pferdepost*⁴¹ erklärte er die zahlenmässigen und räumlichen Entwicklungen der Pferdepost vor einem wirtschaftlichen Hintergrund, indem er sie in einen nationalen wie auch internationalen Kontext einbettete.⁴²

Während die vorgestellten Studien ihren Untersuchungszeitraum vorwiegend auf die Zeit nach der Gründung der Eidgenössische Post beschränkten, arbeitete Arthur Wyss⁴³ 1988 mit seiner Publikation *Die Post in der Schweiz 2'000 Jahre Postgeschichte* über das Gebiet der heutigen Schweiz auf. Die Entwicklung der Zustellungsarten und die organisatorischen Veränderungen im Postbetrieb standen dabei im Zentrum der Untersuchungen.⁴⁴

Auch Walter Ehrenfried gehört der Gruppe der Verfassenden an, welche sich in den 1980er Jahren mit der Post beschäftigte. Im Gegensatz zu den anderen Autoren, die sich nur auf organisatorischer Ebene den Pferden annahmen, ging er explizit auf die Arbeitstiere im Postdienst und ihre Lebensansprüche in Deutschland ein. Er stellte den *Hafermotor*⁴⁵ in den Vordergrund seiner Forschungen, wobei er anhand des Vergleichs zwischen Pferd und Elektro- bzw. Verbrennungsmotor die Stärken und Schwächen der Arbeitstiere im Postdienst aufzeigte.⁴⁶

Dadurch, dass sich sein Artikel *Postkutschen im Spiegel ihrer Fahrpläne* gezielt mit dem Postkutschennetz um 1850 auseinandersetzt, vermittelte Hans-Ulrich Schiedt ein Verständnis für die Dimensionen der Pferdepost in der Schweiz. Anhand der damaligen Fahrpläne und in Bezugnahme der historisch-statistischen Analysen im Rahmen des GIS-Dufour⁴⁷-Projektes zeigte der Historiker auf, welche Faktoren entscheidend für die Beschleunigung des Pferdepostverkehrs waren.⁴⁸

³⁷ Vgl. Bonjour 1949.

³⁸ Vgl. Gartmann [1985].

³⁹ Vgl. Bretscher 1982.

⁴⁰ Thomas Frey widmete sich als freischaffender Historiker der historischen Raumforschung mit einem Schwerpunkt auf die Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung. Vgl. Chronos (o. J.) (online).

⁴¹ Dieser Zeitschriftenartikel ist einer nach thematischen Kriterien komprimierter Auszug aus Thomas Freys Beitrag zum Sammelband *Ab die Post*, welcher zum hundertfünfzigjährigen Jubiläum der Schweizerischen Post veröffentlicht wurde. Vgl. Frey 1999a.

⁴² Vgl. Frey 1999b.

⁴³ Arthur Wyss war viele Jahre Betreuer des *Museums für Kommunikation* (MfK), damals PTT-Museum, in Bern. Entsprechend kannte er sich innerhalb der Postgeschichte aus und hatte für sein Werk Zugang zu jeglichen Quellen, welche er schliesslich in seinem Text verarbeitete. Vgl. Wyss 1988.

⁴⁴ Vgl. ebd.

⁴⁵ Scherzhafte Bezeichnung für Pferde.

⁴⁶ Vgl. Ehrenfried 1987.

⁴⁷ Im Rahmen des GIS-Dufour-Projektes wurde ein Analyseinstrument zur Verfolgung historischer Fragestellungen in der Raum- und Verkehrsforschung entwickelt. Das Instrument ist eine Kombination aus verschiedenen Elementen und Ebenen auf Basis eines Geografischen Informationssystems. Vgl. Schiedt 2007: 15. Weitere Informationen zu diesem Projekt finden sich unter: <https://www.viatransfer.viastoria.ch/D/Forschung/GIS-Dufour.htm>.

⁴⁸ Vgl. Schiedt 2007.

Mit einem populärwissenschaftlichen Hintergrund nahm sich auch Markus Jedele-Schudel⁴⁹ der Pferdepost in der Schweiz an, wobei er innerhalb der Thematik umfangreiche Quellenarbeit leistete. In seiner zweibändigen Monografie *Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post* legte er den Fokus auf die technischen Aspekte rund um die Fuhrwerke und Schlitten der Pferdepost.⁵⁰ Im Gegensatz dazu ging Jedele-Schudel in einem Artikel für die historische Zeitschrift *Wege und Geschichte* gezielt auf die Arbeitstiere im Postbetrieb ein, wobei er sich auch mit deren Haltung auseinandersetzte. Im Zuge dessen veranschaulichte er den Aufwand, den die Pferdepost auf verschiedenen Ebenen verursachte.⁵¹ Trotz seines populärwissenschaftlichen Hintergrundes sind Jedele-Schudels Auseinandersetzungen mit der Pferdepost und besonders seine darin verarbeitete Quellensammlung ein wertvoller Zugang zur Thematik.

1.3. Quellenlage

Aufgrund ihrer zentralen Rolle im eidgenössischen Postbetrieb fanden die Postpferde in vielfältiger Weise direkte wie auch indirekte Erwähnung in Quellen. Angefangen mit statistischen Datensammlungen wie der Poststatistik⁵² oder auch den statistischen Jahrbüchern der Schweiz, welche die Eidgenössischen Viehzählungen enthalten.⁵³ Zusammen mit ausgewählten Jahrgängen eidgenössischer Kurskarten erlauben sie, die Pferdepost auf einer quantitativen Ebene zu erfassen und ihre Dimensionen aufzuzeigen (siehe Abb. 6-10).

Da die Eidgenössische Post eine Angelegenheit auf Bundesebene war und ist, finden sich die gesetzlichen Grundlagen in den Bundesblättern.⁵⁴ Mit diesem Publikationsorgan wurden zudem diverse Berichte betreffend des Strassenzustands oder der Geschäftsführung der Post veröffentlicht, welche das politische Interesse an der landesweiten Verkehrsentwicklung widerspiegeln.⁵⁵

Für die Umschreibung der organisatorischen Struktur innerhalb der Post dienen neben der Literatur die Instruktionen⁵⁶, welche es für die Postillione, die Postpferdehalter und die Kondukteure gab. Diese Dienstvorschriften regelten nicht nur die Arbeitsprozesse, sondern auch die personelle Hierarchie im Postbetrieb. Damit sind sie ein wichtiges Element zum Verstehen des postalischen Kontextes.⁵⁷ Ergänzend dazu sind in diversen Dossiers des Unternehmensarchiv der ehemaligen schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafienbetriebe (PTT-Archiv) ungedruckte Unterlagen zu den Anstellungsverhältnissen, Reglemente für den Postbetrieb und verschiedene Kreisschreiben zu Arbeitsabläufen enthalten.⁵⁸ Wie die Post und insbesondere der Personentransport durch die Post von auslän-

⁴⁹ Markus Jedele-Schudel ist Architekt. Nebenberuflich sammelt, restauriert und erforscht er (Post-)Kutschen. Vgl. Jedele-Schudel 2015: 40.

⁵⁰ Vgl. Jedele-Schudel 2010.

⁵¹ Vgl. Jedele-Schudel 2015.

⁵² Da das Dossier in der Entstehungszeit der vorliegenden Arbeit entsäuert werden musste, konnte es nicht eingesehen werden. Dr. Hans-Ulrich Schiedt stellte die Poststatistiken aus den Jahren 1869, 1870, 1880, 1890, 1900 und 1910 zur Verfügung. Vgl. Schweizerische Poststatistik, 1850-1925; PTT-Archiv P-00 A_Post-400.

⁵³ Vgl. Statistisches Jahrbuch der Schweiz, 1891-1920; BFS hs-b-00.01-jb-1891-1920.

⁵⁴ Vgl. Bundesgesetz über das Postregale 1849: 102-108; Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1849: 3-40.

⁵⁵ Vgl. Bericht der Experten 1850: 432-496; Bericht der vom Bundesrate einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz 1850: 429-431; Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909, 1910: 395-581.

⁵⁶ Die in der Arbeit verwendeten Instruktionen sind vollumfänglich bei Jedele-Schudel 2010 abgebildet.

⁵⁷ Vgl. Instruktion für die Postpferdehalter, 08.06.1911; PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:02; Instruktion für die Kondukteure der schweizerischen Postverwaltung, 01.03.1873; PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:07; Instruktion für die Postillione der schweizerischen Postverwaltung, 01.07.1894; PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:08.

⁵⁸ Vgl. Haftpflichtversicherung für Postpferdehalter, Anstellungsverhältnis der Postillione, Entlassung von Postillionen, Kantonale Stempelgebühren, 1916; PTT-Archiv P-08 A 0007:03; Reglement für die Extra-

dischen Reisenden wahrgenommen wurde, widerspiegeln veröffentlichte Reiseberichte mit entsprechenden Empfehlungen. Diese Reiseliteratur mit Quellencharakter erlauben, die Zustände der Schweizer Post aus dem internationalen, touristischen Blickwinkel zu betrachten.⁵⁹

Über die Mensch-Postpferd-Beziehung gibt es in den Quellen keine konkreten Beschreibungen. Vielmehr muss die Wahrnehmung der Postpferde und die Art der emotionalen Verbindung, die sie zu den Menschen pflegten, den Schreiben des postinternen Briefverkehrs entnommen werden. An dieser Stelle sind Unfallprotokolle zu nennen, die einen interessanten Blickwinkel erlauben, weil ausnahmsweise sowohl Postillione als auch aussenstehenden Zeuginnen und Zeugen zur Sprache kommen.⁶⁰ Obwohl diese Protokolle sachlich gehalten wurden, können anhand der Wortwahl und der Argumentationsweise Rückschlüsse auf die Beziehung zum Pferd gezogen werden. So auch bei Korrespondenzen zwischen der Postverwaltung und den Pferdehaltern, die in Krisenzeiten besonders rege ausfielen.⁶¹

Eindeutiger äusserten sich hingegen Vereinigungen oder Personen, die in keinem beruflichen Verhältnis zur Postverwaltung standen. Tierschutzvereine oder sich beschwerende Reisende sprachen direkt das Wohl der Pferde an und provozierten damit Reaktionen seitens der Postverwaltung. Unter Einbezug damaliger wissenschaftlicher Ansichten⁶² erlauben solche schriftlichen Konversationen eine weitere Perspektive in die Analyse der Mensch-Tier-Beziehung einzubeziehen und den Entstehungskontext zu verstehen.⁶³ Erinnerungen⁶⁴ an die Pferdepost nach deren Untergang oder an die ehemalige Pferdehalterei der Familie zeigen zudem die Wahrnehmungsveränderung bezüglich der Arbeitstiere im Postdienst im Verlauf der Zeit auf.⁶⁵

Wertvolle Quellen zur Beantwortung der Fragestellung sind ausserdem bildnerische Darstellungen (siehe Abb. 11-18). Sie erlauben Selbstverständlichkeiten gerade bezüglich der Mensch-Tier-Beziehung herauszulesen, welche in Quellen schriftlicher Form keine Erwähnung finden. Zusammen mit schriftlichen Situationsbeschreibungen⁶⁶ komplettieren sie den Quellenfundus dieser Arbeit.

Insgesamt gibt es sowohl in qualitativer wie auch in quantitativer Hinsicht wertvolle schriftliche und bildliche Quellen, die innerhalb des gegebenen Rahmens der Fragestellung ausgewählt wurden. Trotz vielfältiger Quellenlage finden sich jedoch je weiter weg von der behördlichen Ebene, umso weniger Quellen. Damit fehlt der Blickwinkel der Personen, die den Pferden wahrscheinlich am nächsten standen, wie beispielsweise die Stallknechte. Dennoch erlaubt die Quellenlage mit Einbezug der vorgestellten Literatur die Eidgenössische Post und ihre Pferde aus unterschiedlichen Perspektiven zu beleuchten.

Postanstalt in der Schweiz, Extrapostreglemente und Extraposttarife (auch für Winter und Sommer), 1849-1896; PTT-Archiv P-00 A_PAA 00418; Kreisschreiben der Kreispostdirektion an die Postbüros, Telegrafengebühren, Postpferdehalter, Kondukteure, 1850-1865; PTT-Archiv P-09 A_PAA 00387.

⁵⁹ Vgl. Escher 1851; Mügge 1847.

⁶⁰ Vgl. Solothurn, Postillon, Unfall im Dienst, 1912-1913; PTT-Archiv PAA 00689:65.

⁶¹ Vgl. „Kriegsakten“, Mangel an Postpferden, 1917; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01; „Kriegsakten“, Pferdestellung, 1918; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00539:14; Kriegsakten, Pferderevision, 1916; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00716:07; Nahrung und Futtermittel für die Postpferde, 1916-1917; PTT-Archiv P-10 A 0032:15; Heunot, 1917; PTT-Archiv P-10 A 0033:03.

⁶² Vgl. Maschek 1842; Über Scheuklappen 1903.

⁶³ Vgl. Abschaffung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, 1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07; Reklamation über die Pferdepost Ilanz-Flond, 1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:09; Tierschutz, 1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁶⁴ Vgl. Hächler 1954; KPD Zürich, Direktionsbibliothek: Pferdepost und Postauto, Presseberichte, 1952-1957; PTT-Archiv Post-072 A 0194 – 5; KPD Zürich, Direktionsbibliothek: Pferdepost und Postauto, Presseberichte, 1952-1957; PTT-Archiv Post-072 A 0194 – 6.

⁶⁵ Vgl. Balzer 1943.

⁶⁶ Vgl. Lenggenhager [1911].

1.4. Methode und Aufbau

Der vorliegenden Arbeit liegt ein historisch-hermeneutischer Zugang zur Thematik und zu den Quellen zugrunde. Die Darstellung sowie die Deutung oder Interpretation sind dabei die zentralen Elemente.⁶⁷ Die ausgewählten Quellen werden vorwiegend einer qualitativen Analyse unterzogen. Ergänzend werden auch quantitative Elemente miteinbezogen. Der historische Kontext soll stets berücksichtigt und der Entstehungszusammenhang jeweils kritisch hinterfragt werden.⁶⁸

Dafür dienen einschlägige Sekundärliteratur und die ausgewählten, bereits vorgestellten Quellen als Grundlage. Aufgrund der komplexen Abhängigkeiten und der Verwobenheit innerhalb des Pferdepostbetriebs werden gewisse Aussagen zwangsläufig wiederholt oder vorweggenommen. Überblickshalber ist der Hauptteil dieser Arbeit thematisch gegliedert, wobei die Themen innerhalb der Kapitel mehrheitlich chronologisch aufgearbeitet werden sollen. Der Untersuchung liegt ein trichterförmiger Aufbau zugrunde. Dies hat zum Ziel, die komplexen Strukturen der Pferdepost mit ihren verschiedenen Verwaltungsebenen besser veranschaulichen zu können.

Der Einleitung folgt ein Literaturkapitel, in welchem eine Kontextualisierung zur allgemeinen Nutzung von Arbeitspferden im 19. Jahrhundert vorgenommen werden soll. Aufgrund mangelnder Literatur zu den Schweizer Arbeitstieren wird in diesem Kapitel auf die internationale Situation in Nordamerika und Westeuropa eingegangen. Ziel ist es, die zeitgenössische gesellschaftliche Bedeutung von Arbeitspferden und deren Beziehung zum Menschen zu veranschaulichen. Die Informationen sollen eine Basis dafür schaffen, die Umstände der Schweizer Pferdepost in einen internationalen Gesamtkontext einzuordnen.

Die nachfolgenden drei Kapitel richten sich nach der bereits vorgestellten Fragestellung. Beginnend mit der behördlichen Ebene wird zunächst die grobe Entwicklung des Postbetriebs anhand von Zahlen aufgezeigt, bevor die Kursfahrpläne ins Zentrum der Untersuchung rücken. Das Kapitel dient dazu, ein Verständnis für die Dimensionen der Pferdepost zu schaffen.

Anschliessend werden die Pferde bei ihrer Arbeit im Dienst untersucht, wobei der Beziehung zum Postillion eine besondere Stellung zukommt. Es werden konkrete Beispiele und Arbeitsabläufe anhand von Quellen dargestellt und analysiert. Gleichzeitig wird dadurch die Arbeit des Postillions näher vorgestellt. Das Kapitel soll Antworten darauf geben, wie es war, im Dienst mit den Pferden unterwegs zu sein.

Mit dem fünften Kapitel wird die niedrigste Ebene der Poststruktur, die Haltung der Postpferde, untersucht. Hier sollen die Lebensumstände der Tiere veranschaulicht und das verwendete Arbeitsmaterial vorgestellt werden. Dabei kommt der Arbeit der Postpferdehalter in Krisenzeiten besondere Beachtung zu.

In einem Fazit werden schliesslich im Rahmen der Fragestellung die wesentlichen Erkenntnisse vor dem Hintergrund der verkehrstechnischen Entwicklung zusammengefasst, sodass ein abschliessendes Resümee für die Mensch-Tier-Beziehung im Spiegel postgeschichtlicher Quellen gezogen werden kann.

1.5. Theoretische Einbettung

Neben den verkehrs-, wirtschafts-, sozialgeschichtlichen und biologischen Aspekten bewegt sich diese Arbeit im theoretischen Rahmen der HAS. Untersucht werden darin gegenwärtige wie auch historische Mensch-Tier-Beziehungen und nicht menschliche Tiere in einer sozialen, gesellschaftlichen und

⁶⁷ Vgl. Jung 2018: 24.

⁶⁸ Vgl. Goertz 1995: 108.

kulturellen Dimension.⁶⁹ Das internationale Forschungsfeld entstand in den 1970er Jahren in den Sozial- und Kulturwissenschaften des angloamerikanischen Raumes. Nach der Jahrtausendwende etablierte sich diese multidisziplinäre Forschungsagenda im deutschsprachigen Wissenschaftskreis.⁷⁰ Damit ging auch in den Geschichtswissenschaften ein Perspektivwechsel vorstatten: Zwar hatten Tiere insbesondere in der Umwelt-, Militär- und Verkehrsgeschichte schon vor diesem *Animal Turn* eine entscheidende Rolle gespielt, doch hatten diese Auseinandersetzungen weder das disziplinäre Selbstverständnis noch die geschichtswissenschaftlichen Methoden verändert.⁷¹ Tiere sollten aber nicht mehr länger eine statistische Rolle in einer anthropozentrischen Geschichtsschreibung spielen.⁷²

Demzufolge soll das interaktive und dynamische Verhältnis von Tier und Mensch in der Vergangenheit spezifisch beleuchtet werden. Unter Zuhilfenahme verschiedener Methoden aus unterschiedlichen Disziplinen wird untersucht, welche Wirkungsmacht die menschliche Gesellschaft durch Tiere erfährt. Gleichzeitig stehen die durch menschliches Verhalten verursachten Auswirkungen auf die Lebensumstände von nicht menschlichen Wesen im Zentrum der Untersuchungen. Das alltägliche Zusammenleben unterschiedlicher Spezies wird auf einer Mikroebene empirisch untersucht, um dessen Einfluss auf die gesellschaftlichen Interaktionen, die kulturellen Praktiken und allgemein die gemeinsamen Räume zu verstehen. Dabei findet eine Dezentrierung des Menschen statt, ohne diesen unberücksichtigt zu lassen. Vielmehr werden Menschen gleich den Tieren als einer von vielen Teilen in der multirelationalen Gemengelage verstanden. Innerhalb dieses Beziehungsnetzwerks wird darauf verzichtet, Tiere auf ihre biologischen Merkmale und Funktionen zu reduzieren.⁷³

In den HAS stellt sich die grundlegende Frage nach der *Agency* von Tieren. In Bezug auf den Menschen bedeutet *Agency*, Entscheidungen treffen zu können und eigenständig zu agieren.⁷⁴ Tierische *Agency* beschreibt die Handlungs- oder besser die Wirkungsmacht von Tieren,⁷⁵ ohne diesen ein unabhängiges Agieren zuzusprechen. Anstatt ihnen einen festen Akteurstatus zu attestieren, werden sie als Teilbestand in einer komplexen Interspezies-Beziehungsassemblage untersucht. Das vermischte Leben von Tieren und Menschen ist dabei die Grundvoraussetzung, um tierisches Handeln nachzuweisen.⁷⁶ Entsprechend existiert weder eine losgelöste Geschichte der Menschen noch eine der Tiere.⁷⁷

Die wissenschaftlichen Diskussionen haben dahingehend gezeigt, dass Tiere durch ihre bloße Anwesenheit und ihre Tätigkeiten sowohl auf sozialer wie auch auf kultureller Ebene einen prägenden Einfluss hatten und haben.⁷⁸ Historische Akteure und Akteurinnen bedürfen keiner Intentionalität, um auf den Verlauf des historischen Wandels einzuwirken.⁷⁹

Für Arbeitspferde im 19. Jahrhundert bedeutet dies, dass ihre historische *Agency* in ihrer substantiellen Existenz, in der erzeugten physischen Kraft sowie in ihrer Mitgestaltung der sozialen und materiellen Ordnung lag. Dementsprechend waren es die lebensnotwendigen Umstände für die Leistungserbringung der Pferde und ihre komplexe Beziehung zu den Menschen, welche die Wirkungsmacht bestimmt haben.⁸⁰

⁶⁹ Vgl. Roscher 2021: 2.

⁷⁰ Vgl. Fenske 2013: 117.

⁷¹ Vgl. Krüger, Steinbrecher 2011: 169-170.

⁷² Vgl. Roscher 2012: 3.

⁷³ Vgl. Roscher 2021: 1-3.

⁷⁴ Vgl. Greene 2008: 8.

⁷⁵ Vgl. Roscher 2021: 6.

⁷⁶ Vgl. Roscher 2020: 96-97.

⁷⁷ Vgl. Bellanger, Hürlimann, Steinbrecher 2008: 9.

⁷⁸ Vgl. ebd.

⁷⁹ Vgl. Greene 2008: 8.

⁸⁰ Vgl. ebd.: XI.

Diese Aspekte können in den Voraussetzungen für eine artgerechte Haltung miteinander in Relation gesetzt werden. Für eine tiergerechte Haltung müssten sowohl die physikalischen, die physiologischen als auch die psychologischen Bedürfnisse der Tiere gestillt werden. Je mehr Ansprüche an die Umweltbedingungen erfüllt sind, desto grösser ist das Wohlbefinden der Tiere, umso gerechter die Haltung. Sind die entsprechenden Umstände nicht gegeben, hat dies einen schlechten Einfluss auf das Befinden der Tiere.⁸¹ Positiv wirkt sich hingegen eine gute Mensch-Tier-Beziehung aus und trägt wesentlich zu einer artgerechten Haltung bei.⁸² Dies kommt auch den Halterinnen und Haltern zugute, denn eine positive Beziehung zu ihren Tieren wirkt sich bei vielen Arten begünstigend auf deren Leistung aus.⁸³ Daraus kann wiederum ein ökonomischer Vorteil entstehen.⁸⁴ Für die Beurteilung der Beziehungsqualität von Mensch und Tier gibt deren jeweiliges Verhalten Aufschluss.⁸⁵

1.6. Begrifflichkeiten

Das *Arbeitspferd* wird in dieser Arbeit nach dem Eidgenössischen Departement für Wirtschaft, Bildung und Forschung (WBF) definiert. Dementsprechend ist unter einem Arbeitspferd ein Pferd zu verstehen, welches dem Menschen eine Energie liefert, um ihm als Unterstützung bei dessen beruflicher Tätigkeit zu dienen. Gleichzeitig könnte ein solches Pferd aber durch andere Energiequellen, Fortbewegungsmittel oder Maschinen ersetzt werden. Das Einsetzen von Arbeitspferden findet die Begründung oftmals in den besonderen Eigenschaften der Pferde, wodurch sie anderweitigen Fahrzeugen, Maschinen oder Werkzeugen vorgezogen werden. Angelehnt an die Begriffsdefinition des Dudens, in der die *Arbeit* als Erwerbstätigkeit beschrieben wird, kann die Definition des Arbeitspferds erweitert werden. Demnach verhilft dieses Pferd seinem Nutzer oder seiner Nutzerin mit seinem Dienst zum Erwerb von Geld.⁸⁶

Im weiteren Verlauf des Textes werden Berufsbezeichnungen, namentlich der Postillion, der Postpferdehalter, der Stallknecht und der Kondukteur, nur in der männlichen Form genutzt. Sowohl in den genutzten Quellen als auch in der verwendeten Literatur sind keine Hinweise auf Personen weiblichen Geschlechts zu finden, welche diese Berufe ausgeübt hätten.

⁸¹ Vgl. Waiblinger 2016: 79-80.

⁸² Vgl. ebd.: 73.

⁸³ Vgl. ebd.: 81.

⁸⁴ Vgl. ebd.: 84.

⁸⁵ Vgl. ebd.: 74.

⁸⁶ Vgl. Reynaud, Niederhäusern, Ackermann 2018: 6.

2. Die Nutzung von Pferden als Arbeitstiere im 19. Jahrhundert in Europa und Nordamerika

Im 19. Jahrhundert wurden die Pferde als Arbeitstiere in einem historischen Ausmass ge- und verbraucht, wobei das 20. Jahrhundert dem zeitweise in nichts nachstand. Die Pferde dienten aber nicht nur zum Verbrauchen, zum Quälen oder zum Schlachten. Gleichzeitig wurden sie studiert, gepflegt, gezüchtet, bewundert und nach Möglichkeit auch geliebt.⁸⁷ Deshalb argumentiert Ann Norton Greene, dass das 19. Jahrhundert nicht das der Dampfkraft, sondern das Jahrhundert der Pferdekraft gewesen sei. Es waren die Pferde, welche als bedeutendste Antriebskraft des Jahrhunderts die kulturellen Werte und das materielle Umfeld geschaffen haben.⁸⁸ Entsprechend waren die Arbeitstiere sowohl bei der Arbeit als auch im täglichen Leben allgegenwärtig – dies in einer Weise,⁸⁹ die erst kurz vor dem 19. Jahrhundert bekannt wurde und nach 1950 wieder verschwand.⁹⁰

2.1. Entwicklung der Pferdenutzung

Über Jahrtausende hinweg war das Pferd in verschiedenen Formen ein stetiger Begleiter der Menschen. Vor der Domestikation diente es als Jagdtier und wurde später als Last-, Reit- sowie Zuchtier eingesetzt.⁹¹ Bereits 14000 vor Christus wurden Pferde gezähmt, um Leder, Fleisch und Dung zu gewinnen. Gerade in ihrem Nutzen als Arbeitstiere konnten pferdebasierte Gesellschaften profitieren. Gemäss Jared Diamond⁹² sind Pferde perfekt für die Domestizierung geeignet, da sie gegenüber anderen Spezies tolerant und genetisch verformbar sind sowie über einen Herdentrieb verfügen. Tiere mit solchen Eigenschaften ermöglichten Menschen in Gebieten, wo Pferde existierten oder einfach importiert werden konnten, enormes wirtschaftliches Wachstum, das zu grossem Reichtum führen konnte. Durch den Einsatz von Pferden wurde die Produktivität in der Landwirtschaft gesteigert, der Fernhandel weiterentwickelt und die militärische Vorherrschaft gesichert.⁹³ In Grossbritannien waren Pferde als Arbeitstiere im Strassenverkehr und, wenn auch in geringerer Masse, auf den Feldern so dominant wie auch selbstverständlich, dass erst im Zuge der Aufarbeitung des Kriegsgeschehens des Ersten Weltkriegs das Bedürfnis entstand, landesweite Pferdezählungen durchzuführen. Gerade als sich die Pferdenutzung auf dem Höhepunkt ihrer Spezialisierung und Verfeinerung befand, was beispielsweise in Spezialgeschäften für Pferde-Sonnenhüte zum Ausdruck kam,⁹⁴ verloren die Tiere im alltäglichen Leben der Menschen an Bedeutung. Mit dem Fortschreiten der Industrialisierung wurden sie trotz ihrer bewährten Eigenschaften von neuartigen Arbeitsinstrumenten und Transportmitteln verdrängt.⁹⁵ Das Pferd verschwand aus dem Stadtbild, geritten wurde nur noch in Reitzentren und nicht mehr auf den Boulevards oder in den Parks der Städte. Ställe wurden zu Wohnungen und Gara-

⁸⁷ Vgl. Raulff 2015: 49.

⁸⁸ Vgl. Greene 2008: 9.

⁸⁹ Vgl. Auderset, Schiedt 2021: 29-31.

⁹⁰ Vgl. Baratay 2008: 13.

⁹¹ Vgl. Lehmann, Steppan 2016 (e-HLS).

⁹² Professor an der *University of California*, Los Angeles (UCLA) mit Forschungsinteressen in der Geografie, der menschlichen Gesellschaft und der Biogeografie. Vgl. UCLA 2022 (online).

⁹³ Vgl. McShane, Tarr 2007: 1.

⁹⁴ Vgl. Thompson 1976: 60.

⁹⁵ Vgl. Lehmann, Steppan 2016 (e-HLS).

gen umfunktioniert, wodurch die private Tierhaltung mehr und mehr zurückging.⁹⁶ Gerade das benzinbetriebene Automobil war ein direkter Ersatz für das arbeitstüchtige, kommerzielle Pferd.⁹⁷ Damit wandelte sich dessen gesellschaftliche Rolle vom Nutz- zum Freizeittier.⁹⁸ Pferde wurden und werden nunmehr als Sport- und Therapiegerät genutzt. Sie gelten als Prestigeobjekt und werden nur noch selten, etwa bei Demonstrationen oder Protesten, als Arbeitstiere eingesetzt.⁹⁹

Der Wechsel vom Pferd zu motorisierten Fahrzeugen war ein langsamer Prozess. Zwar ging die Verdrängung von Arbeitstieren im Bereich des privaten und öffentlichen Personentransportes verhältnismässig schnell vonstatten, da dort eine grössere Nachfrage nach höherer Geschwindigkeit sowie Bequemlichkeit herrschte und die nötigen finanziellen Mittel vorhanden waren. Gemächlicher wurden die Pferde dort ersetzt, wo Betriebskosten, Investitionsgelder, Vielseitigkeit und Flexibilität gegen die Nachfrage und Preisentwicklung sorgfältig abgewogen werden mussten. Das war vor allem im kommerziellen Güterverkehr der Fall, wo noch weit bis in die Zwischenkriegszeit auf Pferde gesetzt wurde.¹⁰⁰

Im Vergleich zu Pferd und Wagen war die Anschaffung motorisierter Fahrzeuge teuer. Deshalb ersetzten viele Fuhrparkbetreiber ihren Pferdebestand nicht einfach, sondern ergänzten ihn mit Motorfahrzeugen. Bei typischen Wetterbedingungen reichten die Zugpferde immer noch aus. Waren die Umstände aussergewöhnlich, wie aufgrund grosser Hitze oder starken Schneefalls, bewiesen die Motorfahrzeuge ihre Nützlichkeit. Dieses Kombinieren von tierischer und technischer Antriebskraft führte zu einer funktionalen Spezialisierung. Je nach Fahrzeugtyp wies der Betreiber des gemischten Fuhrparks bestimmte Aufgaben zu, die sich nach den Eigenschaften der Fahrzeuge richteten.¹⁰¹ Auch bei den Arbeiten auf dem Land dominierten die Pferde teilweise noch bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts.¹⁰² Auch bei den Arbeiten auf dem Land dominierten die Pferde teilweise noch bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts.¹⁰³ Die Kosten der Motorisierung hatten eine abschreckende Wirkung, weshalb gar noch mehr Pferde eingesetzt werden mussten, um die steigende Nachfrage befriedigen zu können.¹⁰⁴ So wurde beispielsweise auf Grossbritanniens Farmen auch im Jahre 1939 noch mehr auf die Kraft der Pferde gesetzt als auf die Leistung von Traktoren.¹⁰⁵ Die Zeitspanne zwischen dem Ersten Weltkrieg und der Jahrhundertmitte war entsprechend die Zeit mit der grössten Diskrepanz zwischen Stadt und Land. Aus den Grosstädte verschwanden die Tiere, während in den ländlichen Gegenden die Arbeitspferde beibehalten oder gar vermehrt wurden.¹⁰⁶

Das Pferd prägte die Gesellschaft des 19. Jahrhunderts auf wirtschaftlicher und kultureller Ebene. In ihrer Rolle als Begleiter des Menschen, Nahrungsquelle und maschinelle Antriebskraft beeinflussten die Arbeitstiere Transportwesen, Sport, Kriege und auch die Landwirtschaft massgeblich.¹⁰⁷ Damit stand das Pferd mehr als jedes andere Tier für die Ambivalenz zwischen einem alltäglichen Gefährten, einer Freizeitbeschäftigung und einem Arbeitstier.¹⁰⁸ In den Städten gestaltete es die urbane Umwelt mit und war als lebende Ware mit kulturellem Wert ein fester Bestandteil des städtischen Lebens, wie das nachfolgende Unterkapitel aufzeigen wird.¹⁰⁹

⁹⁶ Vgl. Baratay 2008: 112.

⁹⁷ Vgl. Thompson 1976: 61.

⁹⁸ Vgl. Lehmann, Steppan 2016 (e-HLS).

⁹⁹ Vgl. Raulff 2015: 17.

¹⁰⁰ Vgl. Thompson 1976: 63-64.

¹⁰¹ Vgl. Mom, Kirsch 2001: 497.

¹⁰² Vgl. Auderset, Moser 2018: 108-109.

¹⁰³ Vgl. Thompson 1976: 63.

¹⁰⁴ Vgl. Baratay 2008: 113.

¹⁰⁵ Vgl. Thompson 1976: 63.

¹⁰⁶ Vgl. Baratay 2008: 113.

¹⁰⁷ Vgl. McShane, Tarr 2007: 14.

¹⁰⁸ Vgl. Hodak 1999: 169.

¹⁰⁹ Vgl. McShane, Tarr 2007: 8.

2.2. Einfluss des Pferdeverkehrs auf städtische Gebiete

Neben dem Militär und der Landwirtschaft herrschte in den Städten des 19. Jahrhunderts der grösste Bedarf an Pferden. Vor allem als Zugtiere im Lastentransport und in der Personenbeförderung genutzt,¹¹⁰ waren Pferde in urbanen Gebieten unabdingbar, wie die *New York Times* im Jahre 1881 schrieb.¹¹¹ Sie trugen massgeblich zur Raumplanung in nordamerikanischen Städten bei und so wurde im 19. Jahrhundert der Höhepunkt der Ausnutzung der Pferdekraft durch den Menschen erreicht. Ohne die Pferde wären die riesigen, wohlstandschaffenden Metropolen Nordamerikas gar nicht erst möglich gewesen – weder zum Bauen noch zum Leben.¹¹² Durch ihre Verteilung über das gesamte Stadtgebiet förderten Pferdekutschen die Entstehung kilometerlanger Wohnstrassen und die Anlegung von Stadtpärken: ein Ort, an dem die reichen Pferdebesitzenden mit ihren Tieren die Frischluft geniessen konnten.¹¹³ Ausserdem wurden die Strassen für eine möglichst einfache Befahrung entsprechend geformt und Ställe für die Unterbringung der Tiere errichtet.¹¹⁴ Die Städte gaben geradezu ein ländliches Bild ab.¹¹⁵ So waren Strassen, Gänge und Höfe mit Stroh, Heu, Exkrementen und Mist übersät und die städtischen Strassen daher mit einer Schicht bedeckt, welche in sommerlicher Hitze austrocknete und staubig wurde. Bei Regenwetter hingegen wurde sie zu Schlamm, der alles verschmutzte. Mit der Verkehrszunahme wurde auch diese Schicht immer dicker. Infolgedessen glichen viele Städte Dörfern und die Gebäude hatten den Charakter von Bauernhäusern.¹¹⁶

Der pferdebetriebene Transitverkehr wirkte als raumbildendes Verkehrsmittel entscheidend auf den Sortierungsprozess der städtischen Gebiete Nordamerikas ein. Er ermöglichte die Trennung von Wohnen und Arbeit, was auch dem Entstehen von Stadtzentren und spezialisierten Wohn-, Einzelhandel-, Gewerbe- sowie Industriebezirken förderlich war. Der Pferdeverkehr war somit ein entscheidendes Element für den Aufbau einer städtischen Vernetzung. Insbesondere die Pferdestraszenbahn gilt als bahnbrechende Technologie, welche die städtischen Raumstrukturen weitreichend veränderte. Obwohl die Pferde ihre tierische Natur beibehielten, war es gerade die Beziehung zur Strassenbahn, die sie als Quelle der Zugkraft zur Maschine machte.¹¹⁷

Auch die Pferde konnten von dieser neugeschaffenen, menschlichen Ökologie und der städtischen Lebensweise profitieren. Im Vergleich zu den Tieren in den ländlichen Regionen wurde das Stadtpferd mit besserem Futter versorgt, genoss eine passendere Unterbringung und konnte so auch angemessener vor Misshandlungen bewahrt werden. Das führte zum Wachstum der Population und die Tiere wurden grösser und lebten länger.¹¹⁸

Trotz dieser gegenseitig verschafften Vorteile und obwohl das Pferd in den städtischen Gebieten das Arbeitstier mit dem grössten Nutzen für die Menschen war, barg es auch erhebliche Probleme: zum einen seine Anfälligkeit für verschiedenste Krankheiten, zum anderen sein teilweise unberechenbares Verhalten, das sowohl Reiterinnen und Reiter als auch Fussgängerinnen und Fussgänger in Todesgefahr brachte oder verstümmeln konnte. Des Weiteren war die Haltung der Tiere teuer,¹¹⁹ Stall, Wasser sowie der ausgeprägte Futterbedarf verursachten hohe Kosten.¹²⁰ Mit der Nahrungseinnahme ging und geht zudem die Ausscheidung von Kot einher. So produzierten beispielsweise die auf ihrem Höhepunkt über eine Million zählenden Stadtpferde Grossbritanniens jeweils drei bis vier Tonnen Kot pro Jahr. Die Ausscheidungen konnten mit Stroh eingestreut als Basis für zwölf Tonnen

¹¹⁰ Vgl. Raulff 2015: 46-47.

¹¹¹ Vgl. McShane, Tarr 2007: IX.

¹¹² Vgl. ebd.: 1.

¹¹³ Vgl. ebd.: IX.

¹¹⁴ Vgl. ebd.: 35.

¹¹⁵ Vgl. Baratay 2008: 14.

¹¹⁶ Vgl. ebd.: 79.

¹¹⁷ Vgl. McShane, Tarr 2007: 82-83.

¹¹⁸ Vgl. ebd.: 1.

¹¹⁹ Vgl. ebd.: IX.

¹²⁰ Vgl. Raulff 2015: 52.

Dünger dienen. Wenn nicht weiterverwertet und stattdessen auf den Strassen liegengelassen, wurde der Kot zur Belästigung für die städtische Gesellschaft.¹²¹ Damit waren die tierischen Ausscheidungen eine der Ursachen für die fatalen Gesundheits- und Hygieneprobleme, mit denen die Städte konfrontiert waren. Eine weitere direkt aus der Nutzung von Pferden entstandene Ursache waren der Lärm und das Staubpulver, die durch das Stampfen der Hufe auf den Gehsteigen erzeugt wurden. Entsprechend kam die *New York Times* zu dem Schluss, dass die Städte zwar um die Pferde herum geplant und gebaut wurden, sie aber nur so lang unentbehrlich seien, bis es einen würdigen Ersatz gebe.¹²² Mit der Erfindung des Automobils wurde ein solcher Ersatz entwickelt, der den Pferden in einigen Belangen überlegen war. Die Motorfahrzeuge überzeugten in ökonomischer Hinsicht insofern, als sie— abgesehen von hohen Anschaffungskosten – langfristig günstiger und gleichzeitig leistungsfähiger waren. Auf technischer Ebene boten die motorisierten Fahrzeuge diverse Vorteile gegenüber den Arbeitspferden. Durch ihre hohe Empfindlichkeit gegenüber dem städtischen Verkehr waren Pferde nur wenige Jahre brauchbar. Ausserdem konnten die Tiere nicht repariert oder einzelne Bauteile ersetzt werden. Auch brachten die Motorfahrzeuge weder Kot und Urin noch unzählige Fliegen mit sich. Damit belasteten sie die Städte des 19. Jahrhunderts aus hygienischer Perspektive weniger als die Pferde, die als vergiftende Verschmutzer und sanitäre Gefährdung galten.¹²³

2.3. Arbeitspferd auf dem Land

Nicht nur in urbanen Gebieten, sondern auch auf dem Land wurde die physische Kraft von Pferden genutzt. Neben den Menschen selbst war es vor allem den Zugtieren zu verdanken, dass unter Einsatz von Maschinen und Geräten die landwirtschaftlichen Produktionsprozesse im 19. Jahrhundert mechanisiert werden konnten.¹²⁴ Die Produktion agrarischer Güter wurde gesteigert, wodurch ein Teufelskreis entstand.¹²⁵ Es mussten mehr Tiere versorgt werden, wozu es wiederum mehr Arbeitstiere bedurfte.¹²⁶ Dies führte zu einem exponentiellen Anstieg des allgemeinen Tierbestands und einer polyfunktionalen Nutzung tierischer Kräfte.¹²⁷ Die zahlreichen Arbeitsfunktionen wurden intensiviert und neue Einsatzmöglichkeiten entwickelt, diversifiziert und wieder weiterentwickelt.¹²⁸

Mit dieser landwirtschaftlichen Revolution konnten die verschiedenen Stufen der landwirtschaftlichen Produktion vor Engpässen an Arbeitskräften oder Energie bewahrt werden. Dadurch verstärkte sich die Abhängigkeit von der physischen Kraft der Pferde als Zugmaschinen.¹²⁹ Wie in den Städten führte dies auch in den ländlichen Regionen zu einer Umgestaltung der Landschaft. Die Veränderungen zielten darauf ab, geeignete Umstände für eine effiziente Arbeit der Tiere zu schaffen. So wurden für Überlandtransporte von Waren und Personen Strassen gebaut, um die Zuglast zu verringern. Das war dahingehend eine kostengünstige Investition, als die Pferde mehr Gewicht ziehen als tragen konnten und die Mehreinnahmen die Kosten mindestens deckten.¹³⁰

Durch diese Anpassungen der Arbeitsweise sowie der Umgebung war das Pferd die zuverlässigste Antriebsquelle in der Landwirtschaft und steigerte deren Produktivität. Die Landwirtinnen und Landwirte versorgten sich längst nicht mehr nur selbst, sondern waren wie in Nordamerika häufig ein fester Bestandteil des Wirtschaftsnetzwerks im städtischen Hinterland. Es gab mehr Arbeitspferde als jemals zuvor, die in grösserem Umfang eingesetzt wurden. Ob in den Städten oder im Umland, auf

¹²¹ Vgl. Thompson 1976: 77.

¹²² Vgl. McShane, Tarr 2007: IX.

¹²³ Vgl. Raulff 2015: 52.

¹²⁴ Vgl. Auderset, Moser 2018: 106.

¹²⁵ Vgl. Baratay 2008: 13.

¹²⁶ Vgl. Auderset, Moser 2016: 145.

¹²⁷ Vgl. Moser 2016: 116.

¹²⁸ Vgl. Baratay 2008: 13.

¹²⁹ Vgl. Greene 2008: 189.

¹³⁰ Vgl. ebd.: 45.

dem Feld oder der Strasse, die Pferde waren als Arbeitskraft bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts unentbehrlich.¹³¹

2.4. Das Pferd als lebende Maschine

Diese alltägliche Interaktion von Mensch, Tier, Motor und Maschine führte zu Vergleichen betreffend die Nützlichkeit. Die spezifischen Fähigkeiten und Eigenschaften der Maschinen, Motoren und Nutztiere wurden sorgfältig gegeneinander abgewogen und in einen Zusammenhang gestellt. Diese Gegenüberstellungen führten dazu, die vielseitigen Nutztiere als Maschinen zu konzeptualisieren.¹³²

So wurden die Pferde im 19. Jahrhundert weitgehend als lebende Maschine betrachtet. Durchaus waren sie in den Augen ihrer Besitzerinnen und Besitzer wie auch bei den Pferdenutzenden Tiere, doch ihre tierischen Eigenschaften wurden aufgrund ihrer Fähigkeiten als vielseitige Arbeitstiere in den Hintergrund gerückt. Das Pferd wurde in gewissen Kontexten auch als Begleiter, als ästhetisches Objekt oder als literarischer Held wahrgenommen. Die Nutztiere galten für die sie besitzenden Personen als lernfähige und intelligente Gefährten in der Lebens- und Arbeitsgemeinschaft. Ihre Nützlichkeit überstrahlte diese Bedeutungen jedoch weitgehend.¹³³ So waren Pferde wie auch andere Tiere zwar nicht im materiellen Sinne Maschinen, aber sie wurden dazu erzogen. Sie funktionierten ähnlich wie eine mechanische Maschine.¹³⁴

Als eine solche lebende Maschine verkörperten sie ein Gerät, das leistungsstark und auf seine Weise kompliziert, aber gleichzeitig auch verständlich und vor allem berechenbar war.¹³⁵ Standen diese Maschinen still, hatte das negative Folgen für jegliche sozialen Schichten und gesellschaftlichen Klassen. Handel, Gewerbe, Landwirtschaft und damit das soziale Leben standen in einer direkten Abhängigkeit vom Funktionieren dieser lebenden Maschinen.¹³⁶

Als menschliches Eigentum oder maschinelle Vorrichtung ohne Empfindungen betrachtet, waren die Pferde zudem verschiedensten technischen Verfeinerungen ausgesetzt. Dieses mechanische Bild der Tiere führte zum Vergleich der Pferde mit Industriemaschinen, wodurch die *Pferdestärke*¹³⁷ zu einer technischen Masseinheit wurde.¹³⁸ Trotz dieser Wahrnehmung war den Menschen bewusst, dass sich die biologischen Eigenschaften von Rasse zu Rasse und von Pferd zu Pferd unterscheiden und Zucht sowie Kastration einen direkten Eingriff in dieses natürliche Erbe ermöglichen.¹³⁹ Die physischen Merkmale der Pferde wurden gezielt verändert und an die Bedürfnisse des Menschen angepasst. Das genetische Material wurde langsam auf die natürliche Umwelt und das System abgestimmt, in welches die Pferde eingegliedert werden sollten.¹⁴⁰ Damit gehörten die Pferde als Biotechnologie selbst den ältesten Formen der Technik an.¹⁴¹ Aus eben dieser flexiblen Technologie, die durchaus noch verbesserungsfähig war,¹⁴² versuchten wissenschaftliche Expertinnen und Experten aus verschiedenen Branchen auf experimentellem Weg den Ertrag und die Produktivität der Tiere maximal auszunutzen.¹⁴³ Je mehr die Leistung gesteigert werden sollte, umso grösser war die körperliche Veränderung der Tiere. Zusammen mit einer Erhöhung des Viehbestands half diese gesteigerte

¹³¹ Vgl. ebd.: 198-199.

¹³² Vgl. Moser 2016: 116-117.

¹³³ Vgl. McShane, Tarr 2007: X.

¹³⁴ Vgl. Moser 2016: 116.

¹³⁵ Vgl. Greene 2008: 15.

¹³⁶ Vgl. ebd.: 5.

¹³⁷ Für weiterführende Informationen: vgl. Schiedt 2010: 125.

¹³⁸ Vgl. McShane, Tarr 2007: 2.

¹³⁹ Vgl. ebd.: 7.

¹⁴⁰ Vgl. Baratay 2008: 51-53.

¹⁴¹ Vgl. Greene 2008: 4.

¹⁴² Vgl. Deluermoz, Jarrige 2017: 21.

¹⁴³ Vgl. Baratay 2008: 51-53.

Produktivität den Anforderungen des 19. Jahrhunderts gerecht zu werden.¹⁴⁴ Durch entsprechendes Züchten wurde die Mensch-Tier-Beziehung auf eine ökonomische Rationalität reduziert.¹⁴⁵

Ergänzend zu diesen aus wirtschaftlicher Sicht körperlichen Optimierungen wurden mechanische Anbauteile wie Pferdegeschirre, Fahrzeuge, Scheuklappen oder Hufeisen entwickelt, um die physische Kraft der Pferde noch effizienter nutzen zu können. So konnte mit den jeweiligen Besonderheiten der Tiere besser umgegangen werden.¹⁴⁶ Zusammen mit dem gesammelten Wissen unter anderem über Pferdepflege, Fahren, tierisches Verhalten, Zucht und Tiermedizin bildeten diese mechanischen Arbeitsgeräte das „technologische Netzwerk“, welches die Pferde darstellten.¹⁴⁷ In diesem Netzwerk wurde auch die Fütterung wissenschaftlich weiterentwickelt. Es wurden Untersuchungen zur Nahrungszusammensetzung, zur Energiezufuhr, zur Verdaulichkeit wie auch zur Rolle von Vitaminen und Spurenelementen vorgenommen.¹⁴⁸ Auch wenn die Menschen des 19. Jahrhunderts dies nicht so bezeichnet hätten, erkannten sie, dass Pferde ein emotionales Empfinden, ein Geschlecht, tiefverwurzelte Verhaltensmuster und intellektuelle Fähigkeiten haben mussten. Daraufhin wurden geeignetere Lebensumstände wie eine gesündere Unterbringung oder glatte, gut befahrbare Straßen bereitgestellt.¹⁴⁹

Ob nun als empfindungsfähige Wesen oder als lebende Maschinen wurden die Tiere zu Objekten der Kontrolle. Die verschiedenen Akteure und Akteurinnen, welche an der Behandlung und Nutzung der Stadtpferde beteiligt waren, gingen die Interaktion mit dem Tier aufgrund von unterschiedlichen Perspektiven oftmals mit anderen Methoden an. Im Zentrum des Interesses stand vor allem die Nutzung des Arbeitstieres zum Transportieren von Gütern und Menschen. Obwohl es in einigen nordamerikanischen Städten offizielle Verordnungen zum Einsatz der Zugtiere gab, wurde dieser Aufgabenbereich weitgehend privatisiert, indem die Durchsetzungsbefugnisse an Private übergeben wurden. Dies führte zur Zusammenarbeit wie auch zu Konflikten verschiedener Art unter allen Beteiligten, was wiederum zusätzliche Kontrollen sowohl im öffentlichen wie auch im privaten Sektor nötig machte.¹⁵⁰

In der sich urbanisierenden Gesellschaft des 19. Jahrhunderts zeigte das Pferd als lebende Maschine, dass es einen Beitrag zum Prozess der Kommerzialisierung leistete. Als Antrieb für die Entwicklung der Landwirtschaft und das Wachstum der Städte trug es massgeblich zur Expansion des industriellen Kapitalismus bei. Nicht nur waren Pferde in Form von produzierenden Industriearbeitenden unentbehrlich für die Wirtschaft, sondern auch als Produkt.¹⁵¹ Die Tiere stellten von Geburt an eine Ware dar, deren Wert sich durch die nutzbare Arbeitskraft definierte. Neben ihrer Muskelkraft steigerten auch die Exkremente in Form von Dünger ihren Wert. Sogar tot waren sie noch gewinnbringend, indem Haut und Haar zu neuen Produkten weiterverarbeitet und verkauft werden konnten.¹⁵² Gleichzeitig waren die Pferde selbst Konsumierende eines Marktes, der für sie geschaffen wurde.¹⁵³ Sie waren Verbrauchende von energiespendenden Nahrungsmitteln, Materialien für die Herstellung aller benötigten Utensilien sowie von verschiedenen gebäudetechnischen Einrichtungen. Da Letztere, wie zuvor angesprochen, nach den Bedürfnissen orientiert in die städtische Umwelt integriert wurden, können die Tiere sogar als Konsumierende dieser Einrichtungen angesehen werden.¹⁵⁴ Diese Tatsache bezog sich nicht nur auf die städtischen Gebiete Nordamerikas – auch in den

¹⁴⁴ Vgl. ebd. 2008: 60.

¹⁴⁵ Vgl. Deluermoz, Jarrige 2017: 27.

¹⁴⁶ Vgl. McShane, Tarr 2007: 7.

¹⁴⁷ Greene 2008: 5.

¹⁴⁸ Vgl. Baratay 2008: 61.

¹⁴⁹ Vgl. McShane, Tarr 2007: 7.

¹⁵⁰ Vgl. ebd.: 55-56.

¹⁵¹ Vgl. Greene 2008: 199.

¹⁵² Vgl. McShane, Tarr 2007: 35.

¹⁵³ Vgl. Greene 2008: 199.

¹⁵⁴ Vgl. McShane, Tarr 2007: 35.

Städten Europas war das Pferd in der vormotorischen Wirtschaft verflochten.¹⁵⁵ Damit spielten die Pferde als lebende Maschinen während des 19. Jahrhunderts eine erhebliche Rolle in der wachsenden kapitalistischen Ökonomie der Städte.¹⁵⁶ Sie waren keine Nebenerscheinung der industriellen Wirtschaft, sondern bestimmten diese;¹⁵⁷ dies nicht zuletzt auch aufgrund ihrer Rolle in der Entwicklung der Landwirtschaft.¹⁵⁸

2.5. Das Bündnis zwischen Mensch und Pferd

Durch die allgemeine Weiterentwicklung des Einsatzes von Arbeitstieren fanden eine Neudefinition und eine Intensivierung der Zeit statt. Auch die räumlichen Bedingungen veränderten sich. Gerade die Beschleunigung des Pferdetransports trug besonders zu diesem Wandel in der Relation von Raum und Zeit bei. Es wurde weiter, schneller und öfter gefahren, was die Wirtschaft beschleunigte und grossflächigere, soziale Verknüpfungen förderte.¹⁵⁹ In dieser Beziehungsform hat das Tier, ohne danach gefragt zu haben und oftmals auf seine Kosten, „triumphiert“. Die Abhängigkeit führte zur gesellschaftlichen Aufmerksamkeit, die sich nicht selten in Misshandlung gegenüber den Arbeitspferden äusserte.¹⁶⁰ Besonders in der Industrie oder bei Transportarbeiten wurden Pferde geschlagen, wobei das Ziel häufig Augen oder Bauch waren. Mit solcher Gewalt wurden die Tiere trotz Erschöpfung durch die schweren Lasten zu einem höheren Arbeitstempo getrieben. Auch der psychologische Zustand wurde von einigen Kutscherinnen und Kutschern nicht berücksichtigt und das Pferd als maschinelle Vorrichtung teilweise bis zum Äussersten ausgebeutet, begleitet von mangelhafter Ernährung und Pflege. Damit sollte der wirtschaftliche Ertrag gesteigert, finanzielle Bedrängnis vermieden oder die Wettbewerbsfähigkeit verbessert werden.¹⁶¹

Trotz dieser aus tierischer Perspektive negativen Begleiterscheinungen bildeten der Mensch und das Pferd eine historische Allianz, die Ulrich Raulff als *kentauren Pakt* bezeichnet. Die Kentauren, sogenannte Rossmenschen, sind explosive Maschinen mit Trieb und Geschwindigkeit. Die Mehr-als-Mensch-Wesen vereinigen in sich die Schnelligkeit und Kraft der Pferde mit der List und Klugheit der Menschen. Raulff zufolge waren oder sind sich die Menschen ihrer Schwäche bewusst. Um dies auszugleichen, zähmen, hüten, züchten und formen sie Pferde. Der Mensch ergänzt seine bewegliche Existenz damit um einen animalischen Part. Je enger und stärker der Zusammenschluss der beiden Allianzbildenden, je fester die kentauren Verbindung ist, desto mehr an Energie, Geschwindigkeit und Kraft steht zur Verfügung, die der Anführer oder Anführerin dieses Paktes lenken kann.¹⁶² Der Mensch kann oder konnte als Lenkerin bzw. Lenker die eigentlichen Fluchttiere dazu bringen, gegen ihren natürlichen Instinkt zu handeln, und so beispielsweise die Pferde in den Schlachten als physisch überlegene Waffe einsetzen. Nach Raulff ging der Mensch in seiner ganzen Geschichte kein anderes Bündnis ein, das so stabil und langlebig war wie die Allianz mit dem Pferd. Die Beziehung zum Arbeitstier sei gar beständiger gewesen als die der Gläubigen zu Gott. Gerade als die Verbindung ihre höchste Virulenz und Dichte aufwies, begann deren Zerfall. Danach ging der Mensch nur noch kurzlebige Beziehungen mit verschiedensten Maschinen, Flugobjekten, Automobilen und Rechnern ein. Das Pferd blieb in der Gesellschaft zwar bestehen, wurde aber in den historischen Ruhestand entlassen.¹⁶³

¹⁵⁵ Vgl. Thompson 1976: 79.

¹⁵⁶ Vgl. McShane, Tarr 2007: 35.

¹⁵⁷ Vgl. Greene 2008: 199.

¹⁵⁸ Vgl. ebd.: 45.

¹⁵⁹ Vgl. Baratay 2008: 83.

¹⁶⁰ Ebd.: 14-15.

¹⁶¹ Vgl. ebd.: 94-95.

¹⁶² Vgl. Raulff 2015: 24-25.

¹⁶³ Vgl. ebd.: 17.

3. Der Pferdepostbetrieb im 19. Jahrhundert

Am 12. September 1848 wurde die erste Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft verabschiedet. Damit wurde auch das landesweite Postwesen auf gesetzlicher Ebene umstrukturiert, welches bis dahin kantonal organisiert gewesen war. Mit dem Artikel 33 der neuen Verfassung wurde Folgendes beschlossen:¹⁶⁴ „Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen [...].“¹⁶⁵ Dies beinhaltete das gesamte Briefpostregal mit dem Transportieren verschlossener Sendungen in Form von Briefen, Paketen und Geld.¹⁶⁶ In Bezug auf die Personenbeförderung kamen politische Diskussionen auf, ob es für den Bund nicht hilfreicher wäre, den Transport von Reisenden an private Anbieter zu übergeben und die freie Konkurrenz walten zu lassen. Die Post jedoch wollte nicht auf das Angebot verzichten, welches die Bevölkerung schätzen gelernt hatte. Entsprechend wurde festgelegt, dass unter dem gesamten Umfang des Postwesens auch die Reisebeförderung verstanden werden muss, was schliesslich am 4. Juni 1849 im Bundesgesetz zum Postregal in Artikel 2 gesetzlich geltend gemacht wurde:¹⁶⁷

„Das Postregale besteht in dem ausschliesslichen Rechte:
des Transportes von verschlossenen Briefen;
des Transportes von andern verschlossenen Gegenständen aller Art (Pakete, Gelder u. s. w.),
wenn sie nicht über 10 Pfund schwer sind:
des regelmässigen periodischen Transportes von Personen;
der Beförderung von Personen durch Extraposten“¹⁶⁸

Da die Fahrpost nun gänzlich dem Regal unterstand, wurde das Reisen einfacher. Alle kantonalen und regionalen Brücken-, Weg- sowie Strassenzölle entfielen und die Fahrpreise wurden landesweit einheitlich.¹⁶⁹ Es waren jedoch vor allem die teuren und komplizierten Modalitäten der Briefpost, welche damals für die Auflösung der kantonalen Posten sprachen.¹⁷⁰ Die Übernahme durch den Bund ermöglichte bzw. verpflichtete dazu, das ungleich entwickelte Kursnetz auszugleichen. Es galt, die Postkurse gleichmässig auf alle Landesteile auszuweiten und sie entsprechend den Bedürfnissen zu errichten, was bisher aufgrund kantonalen Interessen in der Regel unmöglich gewesen war.¹⁷¹ Damit stand die Schweizerische Post zur Hälfte des 19. Jahrhunderts für ein umfassendes Kommunikations- und Transportsystem. Charakterisiert wurde dieses durch seine Regelmässigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit, allgemeine Zugänglichkeit, Geschwindigkeit sowie durch den Zusammenhang der Verbindungen untereinander, indem Anschlussverbindungen berücksichtigt wurden.¹⁷² Wie diese Merkma-

¹⁶⁴ Vgl. Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft 1849: 3-40.

¹⁶⁵ Ebd.: 13.

¹⁶⁶ Regalien bezeichneten ursprünglich alle Hoheitsrechte, Güter und Besitzungen des Königs, welche ihm als dingliche Basis seiner Herrschaft zustanden. Die meisten dieser ertragreichen Rechtsansprüche gingen im Mittelalter an Städte und Landesherren über. In der Schweiz waren vor der Gründung des Nationalstaates alle Regalien in der Territorialhoheit der eidgenössischen Stände vereinigt. Danach blieben einige bei den Kantonen oder gelangten ins private Recht, während andere als Hoheitsrechte (Monopole), wie das Postregal, an den neu gegründeten Staat übergingen. Vgl. Tremp 2011 (e-HLS); Kronig 2011 (e-HLS).

¹⁶⁷ Vgl. Bonjour 1949: 319.

¹⁶⁸ Bundesgesetz über das Postregale 1849: 102.

¹⁶⁹ Vgl. Bretscher 1982: 17.

¹⁷⁰ Vgl. Frey 1999b: 92.

¹⁷¹ Vgl. Bonjour 1949: 320.

¹⁷² Vgl. Schiedt 2007: 12.

le auf den Strassen der Schweiz durch die Leistung der Postpferde realisiert werden konnten, soll im nächsten Kapitel vor dem Hintergrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung analysiert werden.

3.1. Entwicklung des Pferdepostbetriebs in Zahlen

Zu Beginn des Untersuchungszeitraumes dieser Arbeit um 1850 erreichte die Pferdepost ihren Höhepunkt; Arthur Wyss datiert diese Blütezeit zwischen 1830 und 1860. Vor diesem Zeitraum konnten nur wenige Pässe mit Kutschen befahren werden und auch im Mittelland war das Angebot der Reisepost noch übersichtlich. In ihrer Hochzeit ermöglichte die fahrende Post dann den Aufbau des Fremdenverkehrs in der Schweiz und leistete der Wirtschaft des Landes grosse Dienste. Diese Aufbauphase des öffentlichen Verkehrs bis 1860 ebnete den Weg für den Übergang von Postkutsche zu Eisenbahn, welche bald zum wichtigsten Transportmittel von Postsendungen wurde. Ab den 1860er Jahren wurden die Postkurse nach und nach vor allem auf den Hauptstrecken durch die leistungsfähigere und schnellere Eisenbahn verdrängt.¹⁷³ Dabei koexistierten die Postkutsche und das sogenannte Dampfross¹⁷⁴, das zuweilen noch relativ kurze Strecken befuhr, nach dessen Eröffnung und fuhren parallel zueinander – vermutlich, um eine Zerstückelung der Postkurse und allgemein der öffentlichen Verkehrsverbindungen zu verhindern.¹⁷⁵ Mit dem Ersten Weltkrieg ging die Ära der Pferdepost zu Beginn des 20. Jahrhunderts schliesslich endgültig zu Ende, als ihre flexible Rolle im Schweizer Verkehrsnetz durch das Automobil übernommen wurde.¹⁷⁶

3.1.1. Pferdepoststatistik von 1850-1920

Die oben genannten Entwicklungen lassen sich auch aus der nachfolgenden statistischen Darstellung herauslesen (Abb. 2), welche basierend auf der im Anhang tabellarisch aufgeführten Datensammlung erstellt wurde. In dieser Grafik bestehen mehrere Auffälligkeiten: zum einen der zyklische, tendenziell steigende Verlauf der Datenlinie zur Anzahl der Reisenden, wobei beinahe parallel dazu auch die Kurve der Anzahl der Postpferde sowie diejenige der Anzahl der eingesetzten Kutschen und Schlitten verläuft; zum anderen die stetig, beinahe linear steigenden Datenlinien der Anzahl der Postillione, Postpferdehalter, Kurslinien und Poststationen. Ausserdem lässt sich ein allgemeiner Abfall der Kurven um das Jahr 1914 erkennen.

¹⁷³ Vgl. Wyss 1988: 220.

¹⁷⁴ Im 19. Jahrhundert waren Analogien zwischen Maschinen und Tieren in Europa weit verbreitet. Neue Maschinen und im Allgemeinen neuentdeckte Kraftquellen wurden nach Tieren benannt, wie die Bezeichnung der Lokomotive als Eisenpferd oder als Dampfross zeigt. Solche Maschinenanalogien wurden nicht nur für Pferde verwendet, sondern generell für die Beschreibung der physischen und sozialen Welt. Vgl. Greene 2008: 15.

¹⁷⁵ Vgl. Bonjour 1949: 318.

¹⁷⁶ Vgl. Frey 1999b: 103-104.

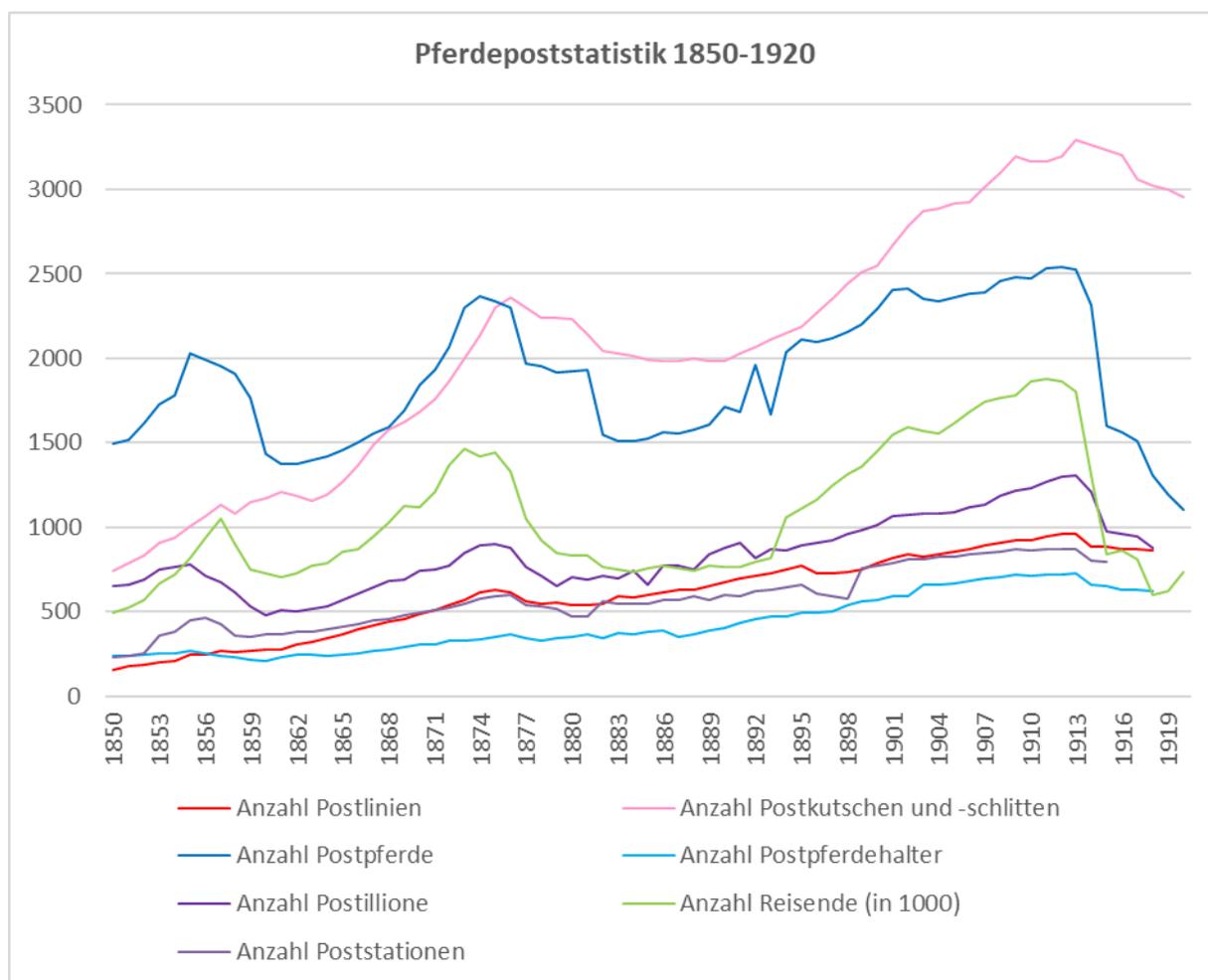


Abb. 2: Pferdepoststatistik 1850-1920. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.

3.1.1.1. Entwicklung des Passagieraufkommens

Das Passagieraufkommen nahm über die untersuchten sieben Jahrzehnte wellenförmig zu. In der Grafik erkennbar sind drei Zyklen, wobei die Tendenz über den gesamten Untersuchungszeitraum gesehen steigend ist, bis mit dem Beginn des Ersten Weltkriegs die Anzahl der Reisenden einbricht. Beinahe synchron verläuft auch die Datenlinie der Anzahl der Postkutschen und -schlitten. Dies ergibt dahingehend Sinn, als die bereitgestellten Kutschen und Schlitten wahrscheinlich mit den dazugehörigen Pferden jeweils direkt ans Passagieraufkommen gekoppelt sind und korrelieren. Dabei machte die Anzahl der Postpferde im Verhältnis zur Gesamtzahl der Pferde in der Schweiz laut Eidgenössischer Viehzählung seit Zählbeginn 1866 nur einen kleinen Bruchteil aus und belief sich im Untersuchungszeitraum auf maximal 2 Prozent.¹⁷⁷

Frey erklärt die ersten beiden Anstiege der Anzahl der Reisenden in den 1850er Jahren und um 1870 herum mit dem allgemeinen Aufschwung des Reiseverkehrs, angetrieben durch die Euphorie des Eisenbahnbaus. Der Einbruch des Passagieraufkommens um 1876 resultiert ihm zufolge aus der *Grossen Depression*^{178, 179}. Die Anzahl der jährlichen Passagiere halbierte sich innerhalb von zehn Jah-

¹⁷⁷ Bretscher 1982: 33; Statistisches Jahrbuch der Schweiz 1866-1920.

¹⁷⁸ Im Jahre 1876 begann die Grosse Depression, die während zwei Jahrzehnten die Preis- und Produktionsziffern zum Sinken brachte. Auch die Industrie hatte mit Krisenerscheinungen zu kämpfen. Das reale Bruttonationalprodukt der Schweiz entwickelte sich rückläufig. Zu Beginn der 1880er Jahre gab es wieder ein reales Wachstum, sodass über ein Jahrzehnt hinweg ein mittleres Wachstum resultierte. Zum Ende der 1890er Jahre florierte die Schweizer Wirtschaft. Vgl. Ritzmann-Blickenstorfer 2010 (e-HLS).

¹⁷⁹ Vgl. Frey 1999b: 93.

ren: Im Jahre 1875 wurden noch 1'441'298 Reisende gezählt, während es 1885 nur noch 754'365 waren.¹⁸⁰

Erst als die Weltwirtschaftskrise in der Mitte der 1880er Jahre mit dem Anbruch der Hochkonjunktur der *Belle Époque* überstanden war,¹⁸¹ erholte sich der Reiseverkehr und die Zahlen stiegen bis zur Jahrhundertwende auf nicht ganz 1,5 Millionen Reisende wieder an.¹⁸² Dies ist unter anderem dem besonders nach 1890 florierenden Alpentourismus geschuldet, welcher den peripheren Fahrdienst unabdingbar machte. Viele der beliebten Urlaubsorte in den Bergregionen waren erst spät oder gar nicht mit dem Zug erreichbar, weshalb der Postreiseverkehr trotz Verdrängung durch die Eisenbahn im Flachland zunahm. Allerdings war es nicht nur Erreichbarkeit, welche die Touristinnen und Touristen zu einer Fahrt mit der Postkutsche veranlasste. Die Pferdepост wurde vielmehr als abenteuerliche Romantik regelrecht vermarktet und gewann vielerorts an touristischer Attraktivität.¹⁸³ Der alpinen Peripherie ermöglichte sie trotz Industrialisierung den wirtschaftlichen Anschluss, da der Tourismus neue Einkommensmöglichkeiten generierte und den Aufbau der Infrastruktur förderte.¹⁸⁴

Von 1910 bis 1913 erreichte die Anzahl der jährlichen Reisenden ihren Höhepunkt: Die Post beförderte über 1,8 Millionen Passagiere und Passagierinnen pro Jahr.¹⁸⁵ Erst die Krise, die mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs einherging, besiegelte das rasche Ende der Pferdepост und bereitete den Weg für deren Ablösung durch das Automobil. Im Jahre 1961 stellte schliesslich der letzte Pferdekurs seinen Betrieb ein.¹⁸⁶

Das Passagieraufkommen der Reisepost war offenbar eng gekoppelt an die gesamtwirtschaftliche Lage. Dies lässt sich insofern erklären, als die Post vor allem die individuellen Bedürfnisse nach Gelegenheitsverkehr befriedigte. Da Postreisen kostspielig waren, wurde in wirtschaftlich ungünstigen Zeiten vermehrt darauf verzichtet.¹⁸⁷ Dass das Reisen mit der Postkutsche in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts nicht unbedingt zur alltäglichen Routine gehörte, lässt sich aus dem Vergleich der Anzahl der Reisenden und der gelösten Abonnements herauslesen: Auf 1'118'291 Fahrgäste kamen im Jahre 1870 schweizweit nur 188 Abonnements. Zwar stieg der Verkauf von Dauerkarten über den Untersuchungszeitraum an, doch auch zum Höhepunkt des Passagieraufkommens 1910 machten die 5062 Abonnementbesitzenden nur gerade 0,27 Prozent aller Fahrgäste aus.¹⁸⁸ Allein wohlhabende Personen hatten die finanziellen Ressourcen für regelmässige Postkutschenfahrten, und auch für Einzelfahrten bedurfte es eines guten Verdienstes. Der grösste Teil der Bevölkerung reiste zu dieser Zeit zu Fuss oder machte von informellen Mitfahrgelegenheiten Gebrauch, die deutlich günstiger waren. Entsprechend hatten die Postkutschen nur einen geringen Anteil am realen Verkehrsaufkommen und entsprachen im Vergleich mit Fussgängerinnen und Fussgängern oder auch privaten Fuhrwerken einer deutlichen Minderheit.¹⁸⁹

3.1.1.2. Entwicklung der Anzahl Postpferdehalter, -stationen, -linien und Postillione

Umso erstaunlicher ist es, dass die Anzahl der Postpferdehalter, Poststationen, Postlinien sowie der Postillione bis zum Ersten Weltkrieg stetig und beinahe linear anstieg. Trotz des fortschreitenden Eisenbahnbaus und der Wirtschaftskrise hat die Post laut Grafik ihr Angebot deutlich erweitert und neue Kurslinien eröffnet. Dem lag nicht zuletzt das gesellschaftliche Mobilitätsbedürfnis zugrunde,

¹⁸⁰ Schweizerische Poststatistik, Köniz 1910; PTT-Archiv P-00 A_Post-400: 10-11.

¹⁸¹ Vgl. Frey 1999b: 93.

¹⁸² Schweizerische Poststatistik, Köniz 1910; PTT-Archiv P-00 A_Post-400: 10-11.

¹⁸³ Vgl. Frey 1999b: 96.

¹⁸⁴ Vgl. ebd.: 104.

¹⁸⁵ Bretscher 1982: 34.

¹⁸⁶ Vgl. Frey 1999b: 93-94.

¹⁸⁷ Vgl. ebd.

¹⁸⁸ Schweizerische Poststatistik, Köniz 1910; PTT-Archiv P-00 A_Post-400: 10-11.

¹⁸⁹ Vgl. Schiedt 2007: 18-20.

das es in dieser Form vor den 1880er Jahren nicht gegeben hatte¹⁹⁰ und sich durch den Eisenbahnbau gesellschaftlich verbreitete.¹⁹¹

In der bis dahin überwiegend agrarischen Wirtschaftsordnung mit regionaler Heimindustrie legten die meisten Menschen im Alltag keine weiten Distanzen zurück und auch der Tourismus war kaum nennenswert.¹⁹² Im Jahr 1870 gab es gar eine negative Korrelation: Je dominanter der Agrarsektor in einer Region war, desto weniger Reisende zählte die Post. Umgekehrt wies die Pferdepост hochzentrale Funktionen in Zonen auf, die durch den Industrie- und Dienstleistungssektor geprägt waren. Dort war das Passagieraufkommen gross und der postalische Reiseverkehr belebt. Entsprechend bestanden deutliche Zusammenhänge zwischen dem Reiseaufkommen und der Wirtschaftsstruktur.¹⁹³ Folglich kam der Post im Jahre 1870 trotz der Eisenbahnen eine quantitative Bedeutung zu und sie beförderte immerhin 10 Prozent aller Reisenden im Land.¹⁹⁴

Mit der Urbanisierung und dem zentralisierten Fabrikssystem, das sich immer stärker ausbreitete, ging die Entstehung von Arbeits-, Versorgungs- und Freizeitverkehr ab den 1880er Jahren einher.¹⁹⁵ Infolge der fortschreitenden Verdrängung durch den schienengebundenen Verkehr ging der Postreiseverkehr in industriellen Gebieten tendenziell zurück. In dezentralen Regionen, wo heimindustrielle Produktionsformen zum einen aufgrund technologischer, zum anderen aus wirtschaftlichen Gründen fortbestanden, war die Pferdepост weiterhin ein tragendes Element des öffentlichen Verkehrs. Mit den Eisenbahnen konnten diese dezentralen Gebiete noch nicht erschlossen werden.¹⁹⁶ Hierbei handelt es sich nicht um eine gänzliche Verdrängung der Kutschen aus industriellen und tertiären Zonen. Vielmehr nahm die Pferdepост in den räumlichen Strukturen nun heterogene Funktionen wahr. Bis 1910 gab es sowohl städtische Gebiete mit ausgeprägtem Postkutschennetz als auch solche, in denen die Pferdepост nur noch selten gesichtet wurde. Dasselbe lässt sich auf agrarisch und industriell geprägte Regionen übertragen. Die Entwicklungstrends lassen sich nicht mehr generalisieren.¹⁹⁷ Eindeutig ist nur, dass die Pferdepост im Jahre 1910 lediglich 0,8 Prozent aller Reisenden im Land beförderte und damit statistisch kaum zu berücksichtigen ist.¹⁹⁸

Dennoch verfolgte die Post weiterhin expansive Weiterentwicklung, wie aus der Darstellung zur Poststatistik herauszulesen ist. Zahlenmässig hat sich nicht einmal die Ersetzung wichtiger Postkurse durch die Eisenbahn erheblich auf die Statistik ausgewirkt. Die wegfallenden Linien wurden durch die Schaffung vieler kleiner Kurse ausgeglichen, gar überboten. Da die neuen Postkurse meist nur Seitentäler und schwer zugängliche Gebiete bedienten, waren sie in hohem Masse unrentabel.¹⁹⁹ Dies hatte finanzielle Folgen für die Post, die in der nachstehenden Grafik der jährlichen Einnahmen und Ausgaben im Bereich der Reisepost veranschaulicht sind (siehe Abb. 3).

Die Einnahmen konnten auch mit dem stark ansteigenden Passagieraufkommen ab 1893 die Kosten nicht mehr decken.²⁰⁰ Obwohl die Reisepost stetig ausgebaut wurde, ging der Übergang der Hauptkurse an die Eisenbahn nicht spurlos am finanziellen Ertrag des Kursbetriebs vorüber. Über den gesamten Untersuchungszeitraum gesehen, konnten die Transportkosten nur gerade im Jahr 1852 durch die Einnahmen der Reisepost übertroffen werden.

¹⁹⁰ Vgl. Frey 1999b: 101.

¹⁹¹ Vgl. Jedele-Schudel 2010: 248.

¹⁹² Vgl. Frey 1999b: 92.

¹⁹³ Vgl. ebd.: 98-99.

¹⁹⁴ Vgl. ebd.: 89.

¹⁹⁵ Vgl. ebd.: 90.

¹⁹⁶ Vgl. ebd.: 96.

¹⁹⁷ Vgl. ebd.: 99.

¹⁹⁸ Vgl. ebd.: 89.

¹⁹⁹ Vgl. Bonjour 1949: 329.

²⁰⁰ Vgl. Frey 1999b: 101-102.

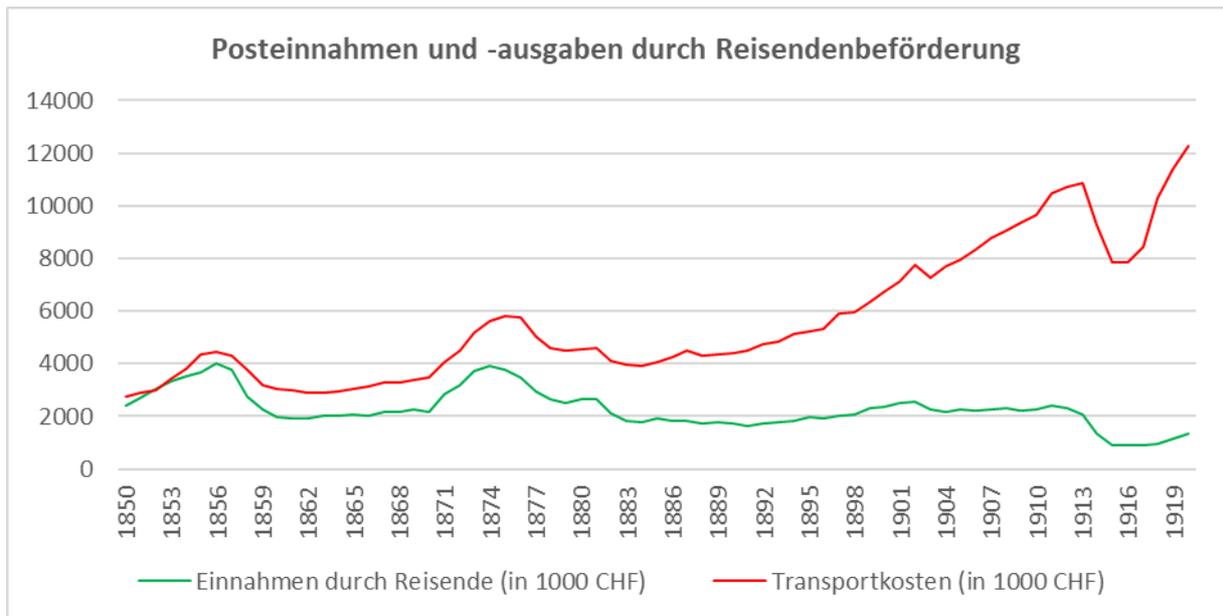


Abb. 3: Einnahmen und Ausgaben der Reisepost. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.

Dieser einfache Vergleich von Transportausgaben und -einnahmen des Reisedienstes berücksichtigt nicht, dass die Datengrundlage der Grafik auch die Zahlungen an die Eisenbahnen für das streckenweise Transportieren der Post umfasst.²⁰¹ Nach der Gründung der Eidgenössischen Post bestanden mit einer Ausnahme noch keine Eisenbahnlinien, sodass die Beförderung beinahe sämtlicher Postsendungen ausschliesslich per Pferdepost erfolgte. Mit dem steten Ausbau des Eisenbahnnetzes nimmt die Genauigkeit der Statistik entsprechend etwas ab. Die Tendenz, die Ausgaben nicht durch die Einnahmen decken zu können, kann allerdings kaum in Frage gestellt werden.²⁰² Dies liegt auch am fortwährenden Steigen der Betriebskosten, weil Arbeitslöhne, Materialkosten und Unterhaltskosten für die Postpferde stark zunahm. Hinzu kam, dass die Kutschen auf ertragsärmere Zubringerlinien verdrängt wurden. Ausserdem erweiterte und optimierte die Fahrpost ihr Angebot. Entsprechend wurden die Kurse häufiger, günstiger, in höherer Geschwindigkeit und mit mehr Kapazität geführt. Dies diente nicht nur der Attraktivität des Reiseverkehrs, sondern vor allem dem Transportieren von Paketen, Briefen, Zeitungen und Telegrammen. Der Personentransport war entsprechend direkt an den stark wachsenden Kommunikationssektor und den beschleunigten Zustelldienst gekoppelt.²⁰³

Es wurde versucht, die Pferdepost effizienter zu gestalten – aufgrund der geringen Transportkapazität war sie besonders kostenintensiv und konnte sich in keiner Weise mehr selbst finanzieren,²⁰⁴ wie die nachstehende Kostendeckungsgrafik deutlich veranschaulicht. Die Post machte mit der Personenbeförderung jährlich ein finanzielles Defizit im Millionenbereich. Dennoch hielt die Postverwaltung an der Pferdepost fest, weil sich gerade die Landverbindungen als unabdingbar erwiesen hatten.²⁰⁵ Die Reisendenbeförderung war zu Beginn der Übernahme durch den Bund der bedeutendste Betriebszweig der Post. Durch die wachsenden Defizite der Reisepost und die Zunahme des allgemeinen Postverkehrs ging der Ertrag des Personentransportes im Verhältnis zu den Einnahmen anderer Dienstleistungen der Post zurück.²⁰⁶

²⁰¹ Fast sämtliche Postsendungen wurden mit den Pferdepostkursen ausgetragen und wurden statistisch gar nicht separat erhoben.

²⁰² Vgl. Bonjour 1949: 328.

²⁰³ Vgl. Frey 1999b: 101-102.

²⁰⁴ Vgl. ebd.

²⁰⁵ Vgl. Bonjour 1949: 330.

²⁰⁶ Vgl. ebd.: 321.

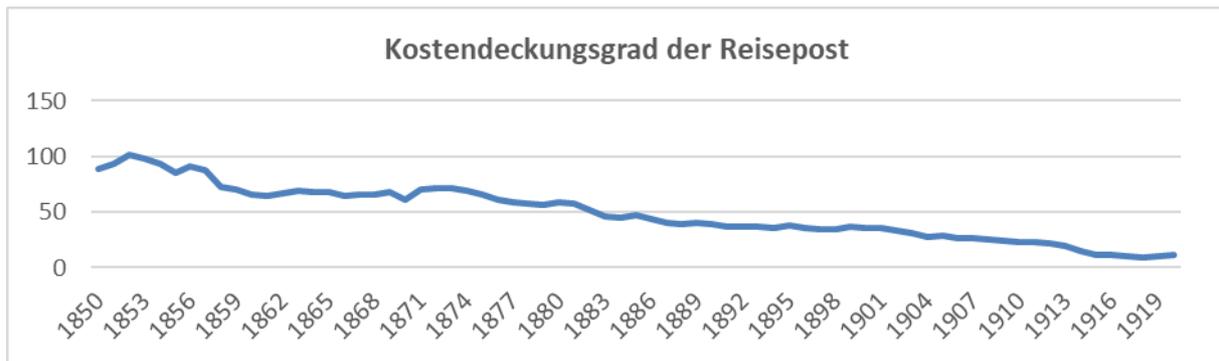


Abb. 4: Kostendeckungsgrad der Reisepost in Prozent. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.

3.1.1.3. Niedergang der Pferdepost

Erst der Beginn des Ersten Weltkriegs stoppte den Ausbau des Postkutschennetzes, besiegelte gar den Niedergang der Pferdepost, wie es auch auf der Grafik mit den Poststatistiken zu sehen ist. Obwohl die Pferdepost gemessen an den Wagenkilometern erst in den Jahren 1911 bis 1913 ihren betrieblichen Höhepunkt erreichte und 1912 beinahe zehn Millionen Wagenkilometer zurücklegte, sanken die gefahrenen Kilometer bis 1919 um rund 50 Prozent, wie in der nachstehenden Grafik veranschaulicht ist.²⁰⁷



Abb. 5: Wagenkilometer der Pferdepost. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.

Mit der Kriegsmobilmachung im Sommer 1914 ging der Reiseverkehr drastisch zurück und die Post war gezwungen, Sparmassnahmen zu ergreifen. So wurde die Zahl der Fahrten vielerorts eingeschränkt, kleine Kurse wurden häufig aufgehoben und teilweise nur bestimmte Abschnitte einer Strecke gefahren.²⁰⁸ Nicht nur der Einbruch des Reiseverkehrs, sondern auch das Hochschnellen der Preise für das Pferdefutter führte dazu, dass nun endgültig die finanziellen Ressourcen der Post überstiegen wurden. Das bis dahin einzige schienenungebundene Verkehrsmittel hinterliess im öffentlichen Verkehrsnetz eine Lücke. Diese ermöglichte dem Automobil einen steilen Aufstieg.²⁰⁹

²⁰⁷ Vgl. Frey 1999b: 93.

²⁰⁸ Vgl. Bonjour 1949: 330.

²⁰⁹ Vgl. Frey 1999b: 103.

Die Post stand dem Einsatz des Automobils zu Beginn des 20. Jahrhunderts aufgrund dessen hoher Betriebskosten und technischer Anfälligkeit zunächst kritisch gegenüber.²¹⁰ So war im Bundesblatt vom 6. April 1910, nachdem es seit 1906 Testversuche mit Automobilomnibussen gegeben hatte, zu lesen: „Die hohen Betriebsausgaben, die kostspieligen Reparaturen, Verzinsung und Amortisation erfordern einen Kostenaufwand, der in keinem richtigen Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen dieser Einrichtung steht.“²¹¹ Obwohl das Verkehrsmittel Reisende mit grösserer Kapazität und schnellerer Geschwindigkeit transportieren konnte, blieb die Post bei der verhältnismässig günstigeren Pferdepost.²¹² Eine Umstellung auf den motorisierten Reiseverkehr hätte ausserdem einen vollständigen Systemwechsel bedeutet, der mit neuen Personal- und Betriebsprofilen einherging. Da die Pferdepost mit dem Krieg finanziell nicht mehr tragbar war und im Bereich der motorischen Betriebssicherheit grosse Fortschritte erzielt wurden, überdachte die Post ihre Meinung zum Automobil knapp zehn Jahre nach der letzten Einschätzung. Als die Armee der Post nach dem Krieg unentgeltlich über hundert Truppentransporter zum zivilen Einsatz übergab, wurde das Zeitalter der Postautos definitiv eingeläutet.²¹³

3.2. Fahrpläne

Nachdem mit dem neuen Postgesetz vom 4. Juni 1849 festgelegt worden war, dass bestehende Postverbindungen anfänglich übernommen werden, richteten die Kantone kurzfristig noch einzelne Kurse ein, um Profit daraus zu schlagen.²¹⁴ Die durch das Postwesen generierten Gewinne kamen nämlich bis zur Verfassungsrevision im Jahre 1874 den Kantonen zugute.²¹⁵ Entsprechend war das schweizerische Postkutschennetz um 1850 so weit ausgebaut, dass es eine zuvor niemals bestehende Perfektion und Vollständigkeit erreicht hatte.²¹⁶

3.2.1. Kurskarte von 1850

Der öffentliche Verkehr beruhte zu Beginn des Untersuchungszeitraumes aber nicht nur auf den die wichtigsten Landstrassen befahrenden Postkutschen.²¹⁷ Ergänzt wurde das Verkehrsnetz durch die erste und damals einzige Eisenbahnstrecke der Schweiz. Die sogenannte *Spanisch-Brötli-Bahn* war ursprünglich von Zürich bis nach Basel geplant gewesen, doch verhinderten dies interkantonale Konflikte auf politischer Ebene. So fuhr im Jahr 1847 der erste mit einer Dampflokomotive betriebene Zug von Zürich bis nach Baden, wo die Bauarbeiten eingestellt worden waren.²¹⁸ Neben der Eisenbahn komplettierten verschiedene Schiffsverbindungen das öffentliche Verkehrsnetz von 1850, wie auf dem nachfolgenden Ausschnitt der schweizerischen Postkurskarte vom August 1850 zu erkennen ist:

²¹⁰ Vgl. ebd.

²¹¹ Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909, 1910: 504-505.

²¹² Vgl. ebd.

²¹³ Vgl. Frey 1999b: 103.

²¹⁴ Vgl. Schiedt 2007: 12.

²¹⁵ Vgl. Kronig 2011 (e-HLS).

²¹⁶ Vgl. Schiedt 2007: 12.

²¹⁷ Vgl. ebd.

²¹⁸ Vgl. Bärtschi, Dubler 2015 (e-HLS).

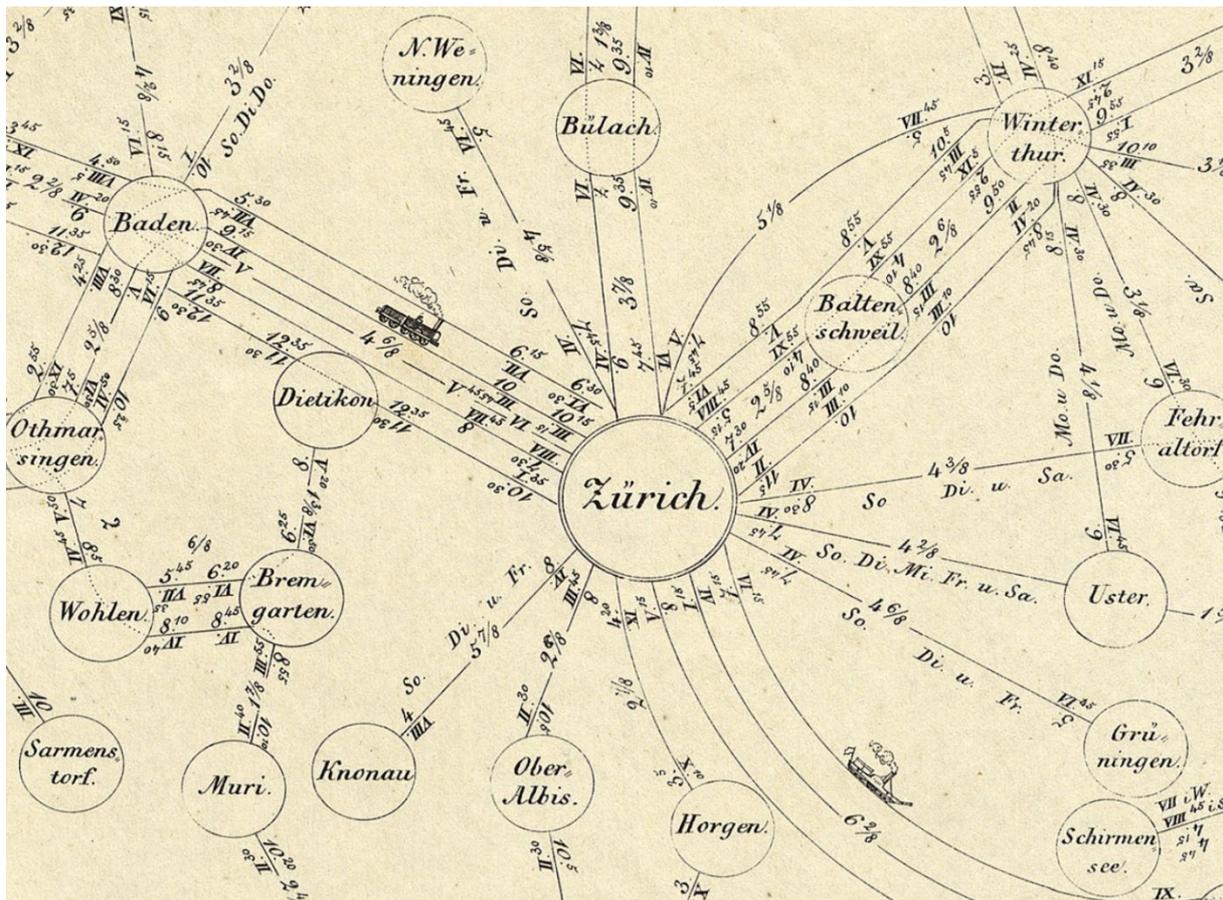


Abb. 6: Ausschnitt aus der Kurskarte der Schweizer Postverwaltung von 1850. Quelle: PTT-Archiv P-38-2-1850-08.

In dieser handgeschriebenen Form des Fahrplans sind alle periodischen Verbindungen des öffentlichen Verkehrs dargestellt. Wie der Beschrieb auf der Karte erklärt, steht jede Linie für jeweils einen Kurs, auf welchem Reisende, Pakete, Gelder und Briefe befördert wurden. Dazu ist sowohl die Abfahrts- als auch die Ankunftszeit für jede Fahrt angegeben. Die Kurse am Morgen (01:00-12:00 Uhr) werden in arabischen Zahlen, die Fahrten der zweiten Tageshälfte (13:00-24:00 Uhr) hingegen in römischen Ziffern angegeben. Wenn nichts anderes vermerkt ist, werden die Strecken täglich befahren. Die meist mittig in den Strichen für die Kurslinien vermerkten Bruchzahlen stehen für die Entfernung vom Abgangs- zum Zielort. Die Distanz ist in Wegstunden angegeben, wobei 16'000 Fuss zu 0,3 m (= 4,8 km) als eine Wegstunde definiert sind. Die elf Hauptorte der 1849 gesetzlich festgelegten *Postkreise*²¹⁹ sind mit Doppelkreisen markiert. Sie waren häufig bedeutende Knotenpunkte, an welchen gekreuzt und umgestiegen wurde. Mit einfachen Kreisen gekennzeichnet sind andere wichtige Haltepunkte sowie auch die Endstation eines Kurses. Die Kurskarte zeigt nicht nur die die Linien innerhalb der Schweiz auf, sondern informiert die Kundschaft auch über die Anschlusslinien im nahen Ausland.²²⁰

Die Abfahrts- und Ankunftszeiten auf der Kurskarte beweisen, dass die Eidgenössische Post Bemühungen anstellte, Städte und grössere Ortschaften mit täglichen Doppelkursen und Anschlusskursen für die Reisenden ohne grosse Wartezeiten zu verbinden.²²¹ Nicht nur die Passagierinnen und Passagiere konnten ihre Reise ohne längeren Aufenthalt in beliebige Richtungen fortsetzen, sondern auch die Pakete, Briefe, Zeitungen und Gelder konnten entsprechend transportiert werden. Damit

²¹⁹ Die elf Postkreise der Grafik entnommen: Genf, Lausanne, Bern, Neuenburg, Basel, Aarau, Luzern, Zürich, St. Gallen, Chur und Bellinzona.

²²⁰ Vgl. Schiedt 2007: 13.

²²¹ Vgl. Wyss 1988: 219.

Anschluss an andere Postkurse bestand, wurden gar die Seitenkurse in der Regel täglich bedient, sodass Anschluss ans Hauptpostnetz bestand und der Lokalverkehr garantiert werden konnte. Ausserdem wurden zahlreiche Strecken Tag und Nacht befahren, wie den Abfahrts- und Ankunftszeiten der Kurskarte zu entnehmen ist. Die Nachtverbindungen wurden auf den Haupttrouten der Nord-Süd- und der Ost-West-Achse quer durch die Schweiz angeboten und verkehrten zwischen den wichtigsten Städten. Die Reisenden machten von den Nacht-Eilkursen gerne Gebrauch, um Zeit zu sparen und am nächsten Morgen am Bestimmungsort anzukommen. Das Reiseaufkommen war tagsüber nicht viel grösser als bei den Nachtkursen. So verhielt es sich auch bei den Postsendungen: Die Kundschaft erhielt die Post in der Regel morgens und verschickte ihrerseits in der Regel am Abend, so dass die Post über Nacht zum Zielort befördert werden konnte.²²² Aufgrund des stetigen Ersetzens der Hauptkurse der Pferdepost durch Zugverbindungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts verschwanden auch die Nachtkurse, wurden doch die Gefahren des nächtlichen Bahnbetriebs gefürchtet.²²³ Des Öfteren erreichten sowohl die Reisenden als auch die Brief- und Paketpost ihr Ziel nun später als vorher mit der Postkutsche.²²⁴ Obwohl sich die Politik bereits in den 1860er Jahren mit dem Einführen von Nachtzügen beschäftigte, wurden erst nach der Fertigstellung des Gotthardtunnels Nachtverbindungen angeboten. Jeweils ein Zug pro Richtung durchfuhr den Tunnel bei Nacht ab dem 1. Juni 1882. Erst vier Jahre später wurde mit der Strecke Zürich-Bern auch auf den übrigen Strecken begonnen, Nachtverbindungen einzuführen.²²⁵ Dank diesem Angebot des nächtlichen Reisens war die Pferdepost der Eisenbahn in gewisser Weise bis zur Einführung der Nachtzüge überlegen.²²⁶

3.2.2. Beiwagendienst

Obwohl die Kurskarte für die Reisenden viele Informationen bereitstellte, enthielt der Fahrplan keine Angaben zum Bereitstellen von Beiwagen. Bei derartigen Frequenzen war es nämlich oftmals nötig, mehr als eine Postkutsche zu stellen, damit alle Reisenden transportiert werden konnten. Die Kutschen hatten eine beschränkte Beförderungskapazität, wobei die grössten Fahrzeuge für nur gerade zwölf Personen einen Sitzplatz hatten. Hinzu kam, dass die Platzbelegung ungewiss war. Entsprechend war es nicht ungewöhnlich, dass einer oder gleich mehrere Beiwagen bereitgestellt werden mussten. Gerade bei den wichtigen Poststationen war es laut Postführungsvertrag verpflichtend, stets genannte Beiwagen und zusätzliche Pferde zu halten, wofür der jeweilige Posthalter verantwortlich war.²²⁷ Die Pflicht zur Stellung von Beiwagen war im Postführungsvertrag niedergelegt.²²⁸ Dennoch scheinen sich nicht alle Pferdehaltereien gleichermassen an die vertraglichen Vorgaben gehalten zu haben, wie ein Kreisschreiben vom 26. Juli 1850 zeigt:

„Während einige Postpferdehaltereien eine Ehre darein setzen, den Beiwagendienst ganz unklagbar zu versehen, und zu diesem Zwecke stets gut beschaffene, geräumige und wohl unterhaltene Gefährte zu halten, glauben andere hinwieder, diesen Zweig ihres Dienstes als blosser Nebensache betrachten zu können und ihrer Pflicht Genüge zu thun, wenn sie nur für irgendwelche Weiterbeförderung der Passagiere Vorsorge treffen. So kommt es dann, dass mitunter Passagiere in enge, mangelhaft gedeckte, unreinliche oder sonst verwahrloste, schlecht gepolsterte oder mit schlechten Federn versehene Wagen und oft in grosser Anzahl zusammen gesetzt werden, dass die Fahrt in eine wahre Qual ausartet. Eine derartige Behandlung der Postreisenden verstösst sich nicht nur gegen die einfachen Regeln einer geord-

²²² Vgl. Bonjour 1949: 320-323.

²²³ Vgl. Bretscher 1982: 17.

²²⁴ Vgl. Frey 1999b: 104.

²²⁵ Vgl. Jedele-Schudel 2010: 247-248.

²²⁶ Vgl. Bonjour 1949: 328.

²²⁷ Vgl. Schiedt 2007: 18.

²²⁸ Vgl. Bonjour 1949: 325.

neten Posteinrichtung, sondern auch gegen den klaren Sinn und Wortlaut der bestehenden Vorschriften und Instruktionen.“²²⁹

Anscheinend lohnte sich zumindest für einen Teil der Pferdehalter der Beiwagendienst nicht übermässig, obwohl die Post eine Entschädigung zahlte. Laut der Instruktion²³⁰ für die Postpferdehalter aus dem Jahr 1911 beinhaltete die Erstattung die Reisetaxen, die je nach Grösse des Gespanns angepasst wurden. So wurden beispielsweise für einen Zweispänner im Minimum die Taxen für drei beziehungsweise bei einem Dreispänner für vier Reisende bezahlt. Des Weiteren bestanden Entschädigungsvorgaben zu Gepäckbeiwagen und Mindestzahlungen in Spezialfällen wie zum Beispiel für bestellte, aber dann doch nicht genutzte Beiwagen. Was fehlte, waren Vergütungen für den Fahrzeugunterhalt. Es ist eindeutig festgehalten, dass die Wagen und Schlitten in einem guten Zustand, sauber und gefedert sein mussten. Wurden die Fuhrwerke von der Postverwaltung als untauglich befunden, mussten sie sofort ersetzt werden.²³¹ Die strengen Vorgaben für den Unterhalt und die damit einhergehenden hohen Kosten könnten einer der Gründe sein, weshalb das zitierte Kreisschreiben nötig war. Der Aufwand schien dem Gewinn nicht gerecht worden zu sein, wenn in Bezug auf das reine Beiwagengeschäft nicht gar Verluste verzeichnet wurden.

Auch für die Post war der Beiwagendienst aus finanzieller Sicht ein unrentables Geschäft. Die generierten Einnahmen konnten die gezahlten Entschädigungen nicht decken; besonders dort, wo es Leerfahrten gab, weil der Beiwagen nur für einen Teilabschnitt der Strecke verwendet wurde.²³²

Trotzdem waren nach dem Inkrafttreten des Postregals Beiwagen auf den Hauptstrecken die Norm.²³³ Einige Linien, wahrscheinlich auf kleineren Nebenstrecken, boten keine Beiwagen an. Dies führte teils zu Platzmangel, wie es Gottfried von Eschers Reisehandbuch zu entnehmen ist. Er warnte seine Leserinnen und Leser davor, dass nicht bei allen Kursen Beiwagen geführt wurden und gerade auf einigen dieser Linien die Platzanzahl beschränkt war.²³⁴ Als diese mehr und mehr durch die Eisenbahn bedient wurden, waren die beiwagenpflichtigen Postkurse seltener.²³⁵

3.2.3. Kurskarte von 1903

Dennoch liess sich die zunehmende Verdrängung der Postkutschen durch die Eisenbahn in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf die Nebenstrecken nicht mehr aufhalten, da sie insbesondere für die beschleunigte Zustellung der Post grosses Potenzial aufwies. Der Zug war über längere Distanzen nicht nur schneller, sondern durch die Transportkapazität auch erheblich günstiger. Ausserdem konnten in dafür ausgerüsteten Waggons die Sendungen unterwegs sortiert werden. Die dezentrale Feinverteilung kam nach wie vor der Fahrpost und Fussboten zu.²³⁶

Dies hat bereits die Statistikanalyse im vorherigen Kapitel aufgezeigt. Der Vergleich zwischen dem Ausschnitt aus der vorangegangenen Kurskarte von 1850 mit dem der nachstehenden aus dem Oktober 1903 stellt diese Entwicklung noch in grafischer Form dar:

²²⁹ Kreispostdirektion St. Gallen an sämtliche Stationsbüreaux, Postpferdhaltereien und Kondukteure des IX. Postkreises, St. Gallen 26.07.1850; PTT-Archiv P-09 A_PAA 00387.

²³⁰ In dieser Instruktion waren die Verpflichtungen der Pferdehalter zusammengefasst. Einen solchen allgemeinen Diensterlass gab es auch für die Postillione und die Kondukteure. Je nach Veränderung der Verhältnisse wurden die Bestimmungen angepasst und neu herausgegeben. Vgl. Bonjour 1949: 346.

²³¹ Instruktion für die Postpferdehalter, [Bern] 08.06.1911; PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:02: 18-20 [im Folgenden: Instruktion Postpferdehalter 1911].

²³² Vgl. Gartmann 1985: 103.

²³³ Vgl. Bonjour 1949: 325.

²³⁴ Vgl. Escher 1851: 24.

²³⁵ Vgl. Bonjour 1949: 325.

²³⁶ Vgl. Frey 1999b: 102.

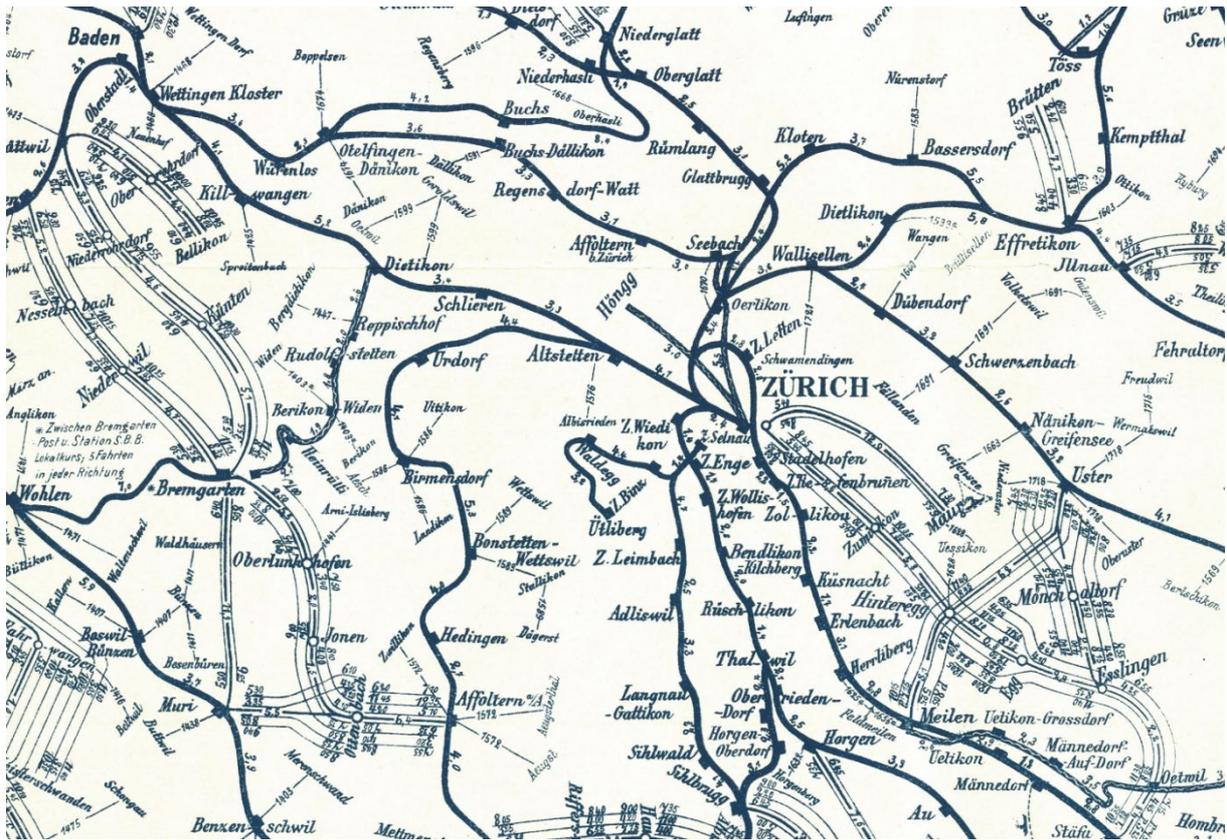


Abb. 7: Ausschnitt aus Kurskarte der Schweizerischen Postverwaltung 1903. Quelle: Karte zur Verfügung gestellt von Markus Jedele-Schudel.

Auch hier sind die Abfahrts-, Ankunfts- und Fahrzeiten notiert. Zudem ist jede Linie mit einer Kursnummer versehen und die Distanz wird nicht mehr in Wegstunden, sondern in Kilometern angegeben.²³⁷ Auffallend ist, dass die grösseren Ortschaften nun mit Eisenbahnliesen verbunden sind. Die Postkutschen wurden nur noch auf Nebenlinien verwendet, von welchen es jetzt deutlich mehr gibt. Die Pferdekurse waren zudem wesentlich kürzer als noch vor fünfzig Jahren. Im Ganzen wurde das Verkehrsnetz massiv ausgebaut, sodass auch kleinere, abgelegene Ortschaften nun mit dem öffentlichen Reisetransport zugänglich waren; dies nicht zuletzt auch aus dem Grund, weil die Postkutschen nicht nur Reisende, sondern auch Briefe und Pakete transportierten und ein möglichst flächendeckendes Versorgungsnetzwerk sichergestellt werden musste. Deshalb hätte es kleinere Postlinien vermutlich nie gegeben, wenn sie gleichzeitig nicht auch der Postzustellung gedient hätten. Tatsächlich war der Transport von Reisenden auf solchen Strecken oftmals die Ausnahme.²³⁸ Mit ihrer funktionalen Flexibilität war die Pferdepote also nicht nur ein entscheidendes Element im Verkehrsnetzwerk, sondern hatte auch eine elementare Rolle im landesweiten Kommunikationssystem inne. Die Postkutsche war Teil eines Netzwerks auf Strassen, Wasser und Schienen, das mit Ein-

²³⁷ Vgl. Jedele-Schudel 2010: 287.

²³⁸ Vgl. ebd.: 248.

Erklärung:	
Normalspurbahn (Dampf u. elektrischer Betrieb)	—————
Schmalspurbahn (Dampfbetrieb)	- - - - -
Zahnradbahn (Normal u. Schmalspur)	—————
Seilbahn (Normal u. Schmalspur)	—————
Tramways u. elektrische Bahnen (Schmalspur)	—————
Ausländische Bahn	===== ===== =====
Station (Aufnahmegebäude rechts oder links der Bahn)	—+—
Dampfschiffkurs	~ ~ ~ ~ ~
Gewöhnlicher Postkurs	—————
Subventionierter „	- - - - -
Ausländischer „	—————
Fahrbotenkurs	o o o o o
Fussbotenkurs	o o o o o

Abb. 8: Bildlegende zur Kurskarte von 1903. Quelle: Karte zur Verfügung gestellt von Markus Jedele-Schudel.

bezug aller Verkehrsmittel eine räumliche Ausbreitung des Verkehrs- und Kommunikationswesens ermöglichte.²³⁹ Die Zugleistung der Pferde trug folglich auch in der Schweiz zu einer Neudefinition von Raum und Zeit bei.²⁴⁰

Entsprechend waren gerade die Landpostverbindungen unentbehrlich und wurden im 20. Jahrhundert weiterbetrieben.²⁴¹ Bei genauerer Betrachtung fahren diese ländlichen Postkutschenlinien jeweils einen oder mehrere Bahnhöfe an. Die Aufgabe der anpassungsfähigen Postkutschen scheint das kleinregionale Feinverteilen der Reisenden zu sein. Gerade in den ländlichen Gebieten des Flachlands führten die Postkutschen Ortschaften ohne Bahnanschluss an die statischen Schienen heran.²⁴² Die Postkurse wurden vom Hauptverkehrsträger zum Zubringer.²⁴³ Die leistungsfähige Eisenbahn zwang einen permanenten Anpassungsprozess innerhalb des dynamischen Transportnetzwerks herbei, wobei die Pferdepost ihren entwicklungsfähigen und funktionalen Charakter beweisen konnte.²⁴⁴ Die neue, angepasste Funktion spiegelt die von Thomas Frey angefertigte Karte zum Postbetrieb des nördlichen Kantons Luzern im Jahr 1900 wider.

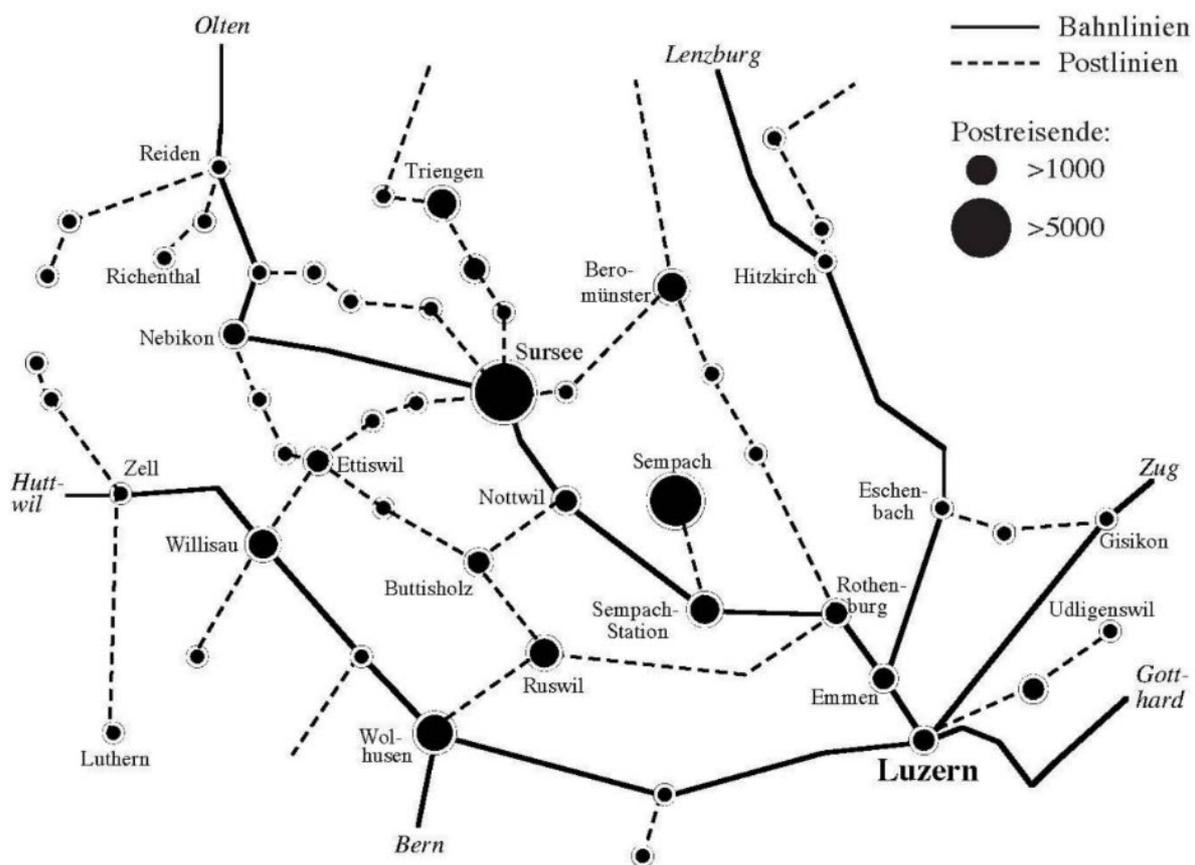


Abb. 9: Postkursnetz im nördlichen Luzern 1900. Quelle: Frey 1999b: 98.

Die Kutschen erschliessen abgelegene Gebiete von Kleinzentren wie Rothenburg aus. Gleichzeitig werden grössere Ortschaften ohne Bahnhof an die Bahn herangeführt, etwa Sempach oder Ruswil. Ausserdem verbinden sie Bahnliesen miteinander wie zum Beispiel der Kutschenkurs zwischen Sursee und Willisau. Solche Querverbindungen machten das Reisen erheblich günstiger und zeitsparen-

²³⁹ Vgl. Frey 1999b: 102-104.

²⁴⁰ Vgl. Baratay 2008: 83.

²⁴¹ Vgl. Frey 1999b: 102-104.

²⁴² Vgl. ebd.: 96.

²⁴³ Vgl. ebd.: 101.

²⁴⁴ Vgl. Frey 1999a: 41.

der.²⁴⁵ In den Nahbereichen der grösseren Städte wurden die Postkutschen auch aus dieser Rolle gedrängt, erfolgte dort doch die Verkehrserschliessung nach den 1890er Jahren mit Tramways und Nebenbahnen.²⁴⁶

Aus dem Vergleich der beiden Kurskarten kann die über die vergangenen fünfzig Jahre veränderte Zusammensetzung des Verkehrs herausgelesen werden: Die Hauptlinien der Pferdepост wurden durch Eisenbahnen ersetzt, die Schiffsverbindungen erweitert und die Kutschen auf die Nebenstrassen verdrängt. Zudem sind neue Fortbewegungsmittel wie Seil- und Zahnradbahn ergänzend aufgeführt (siehe Abb. 8). Um diese Veränderung und Erweiterung des öffentlichen Verkehrs noch deutlicher aufzuzeigen, sind sich die landesweiten Kurskarten von 1850 und 1903 im Anhang in voller Grösse gegenübergestellt.

Ebenfalls kann aus diesem Bildvergleich geschlussfolgert werden, dass sich die Darstellungsform der Kurskarten nicht massgebend veränderte. Zwar ist die Streckenführung nun detaillierter abgebildet und für die Klassifizierung der Verkehrsarten und Ortschaften wurden andere Merkmale verwendet. Grundsätzlich schienen sich solche Fahrpläne (siehe Abb. 7) aber über die letzten fünfzig Jahre hinweg bewährt zu haben und erwiesen ihren Dienst, den Reisenden ein exaktes Planen ihrer Reisen zu ermöglichen.²⁴⁷ Dennoch versuchte die Postverwaltung, sich immer mehr an den Kundinnen und Kunden zu orientieren. So wurde im Sommer 1892 das erste gedruckte und in Leder eingebundene Postkursbuch der Schweiz von der *Schweizerischen Oberpostdirektion* herausgegeben.²⁴⁸ Diese Kursbücher erschienen jährlich und beinhalteten sowohl den landesweiten Sommer- als auch den Winterfahrplan,²⁴⁹ wobei nahezu alle Kurse ganzjährig betrieben wurden, wenn nötig mit Schlitten.²⁵⁰

3.2.4. Extraposten

Worüber sowohl diese Kursbücher als auch ihre Vorgänger nicht informierten, waren die Extraposten – diese zusätzlichen Postkutschen beförderten Reisende ausserhalb des aufgestellten, periodischen Fahrplans. Die Extrafahrten waren nicht schneller als die fahrplanmässigen Kurse, dafür konnte jedoch bequemer und nach den eigenen zeitlichen Vorstellungen gereist werden, was allerdings seinen Preis hatte.²⁵¹

Den Extrapostendienst gab es in einigen Kantonen bereits vor der Gründung der Eidgenössischen Post und er sollte auch danach nicht aufgegeben werden.²⁵² Entsprechend fand dies auch im Artikel 2 des Bundesgesetzes vom 4. Juni 1849 Erwähnung. Die Personenbeförderung durch Extraposten gehörte gesetzlich dem Postregal an.²⁵³ Der Bundesrat hatte die gesetzliche Befugnis, Extraposten dort zu errichten, wo es angemessen schien.²⁵⁴ Auch bestimmte er die diesbezüglichen Reglemente, die für jede Postlinie einzeln aufgeführt waren. In den Reglementen wurden die geltenden, stetig angepassten Tarife aufgeführt, die sich aus der Expeditionsgebühr²⁵⁵, dem Trinkgeld für den Postillion²⁵⁶ sowie allfälligen Nacht- und Tagzuschlägen zusammensetzten.²⁵⁷ Ausserdem bestanden preisliche

²⁴⁵ Vgl. Frey 1999b: 98.

²⁴⁶ Vgl. ebd.: 90.

²⁴⁷ Vgl. Jedele-Schudel 2010: 282.

²⁴⁸ Vgl. Merkle 2020 (online).

²⁴⁹ Vgl. Jedele-Schudel 2010: 282.

²⁵⁰ Vgl. Frey 1999b: 100.

²⁵¹ Vgl. Gartmann [1985]: 98.

²⁵² Vgl. Bonjour 1949: 331.

²⁵³ Vgl. Bundesgesetz über das Postregale 1849: 102.

²⁵⁴ Vgl. Bonjour 1949: 331.

²⁵⁵ Ein festgeschriebener Betrag, der pro Extrapost zu zahlen war. Vgl. Gartmann [1985]: 100.

²⁵⁶ Kein Trinkgeld im eigentlichen Sinne. Die Postillionstrinkgelder waren vielmehr Teil des Lohns der Kutschenerführer und des Fahrgeldes. Eine widersprüchliche Bezeichnung in Anbetracht dessen, dass es den Postillionen untersagt war, die Reisenden nach klassischen Trinkgeldern zu fragen. Vgl. Gartmann [1985]: 112.

²⁵⁷ Vgl. Bonjour 1949: 331-332.

Unterschiede je nach Grösse des Gespanns. Diese sogenannten Pferde- und Wagengelder waren von den zu fahrenden Distanzen abhängig und konnten je nach Gelände durch Bergzuschläge ergänzt werden. Für den Sommer und den Winter gab es jeweils spezifische Tarife.²⁵⁸ Der grösste Teil dieser Einnahmen ging an die Postpferdehalter, nur die Expeditionsgebühr und – falls die Wagen von der Post gestellt wurden – auch die Wagengelder gingen an die Postverwaltung. Die Extraposten waren kein einträgliches Geschäft. So deckten die Nettoeinnahmen die Umtriebe der Verwaltung kaum.²⁵⁹

Neben den Kursen ausserhalb des Fahrplans, der gewöhnlichen Extrapost, gab es mit dem Reglement von 1852 auch die kuriermässigen Extraposten. Dies war die schnellste Art der Beförderung, von welcher ein Reisender oder eine Reisende mit der Postkutsche Gebrauch machen konnte. Möglich machten dies die Verkürzung der Fahrzeit und ein beschleunigter Ablauf beim Umspannen der Pferde. Allerdings war diese Spezialform der Extrapost ungefähr 50 Prozent teurer als die gewöhnliche. Das Reisen mit der Extrapost setzte entsprechend gewisse finanzielle Mittel voraus. Mit gut gefüllter Geldbörse war es aber zu Zeiten ohne oder mit nur wenigen Eisenbahnstrecken ein sehr ansprechendes Reisemittel. Im Gegensatz zu den regulären Postkutschenkursen konnten die vermögenden Reisenden unter sich bleiben. Zudem konnte der Abfahrtszeitpunkt selbst bestimmt, ein unplanmässiger Zwischenstopp gemacht, von der ursprünglichen Route abgewichen und die Reise, wenn gewünscht, verlängert werden – alles gegen den durch die tarifmässigen Zuschlagsgebühren bedingten Aufpreis.²⁶⁰

Doch auch die Extraposten waren vom fortschreitenden Eisenbahnbau betroffen. In den 1860er Jahren konstatierte die Postverwaltung, dass sie immer seltener genutzt wurden und nur noch in der Alpenregion beliebt waren. Die grossen Extrapostzüge, die einst Farbe und Leben in den Personenverkehr gebracht hatten, waren dem Untergang geweiht. Es wurde untersucht, ob dieser abwärts-trendigen Entwicklung Einhalt geboten und neue Extraposten in Regionen geschaffen werden sollten, in welchen die Eisenbahn noch nicht allgegenwärtig war. Durch die geringen Erfolgsaussichten auf einen neuerlichen Aufschwung dieses Spezialangebots der Post befand die Verwaltung allerdings, keine weiteren Extraposten einzurichten. Damit waren diese für einen grossen Teil des Untersuchungszeitraumes beinahe nur noch in den Bergregionen verfügbar. Wie im Flachland wurden sie durch ein effizienteres Verkehrsmittel verdrängt und mit dem Ersten Weltkrieg durch Motorfahrzeuge ersetzt. Für die Pferdepост gab es keine Verwendung mehr und so fanden die Extraposten zusammen mit den regulären Kursen endgültig ein Ende.²⁶¹

Bevor es zum jähen Untergang der Pferdepост kam, hatte es einige Grundvoraussetzungen gegeben, die für die Umsetzung der teilweise straffen Fahrpläne unabdingbar waren – angefangen mit guten Strassen, wie das nachstehende Kapitel aufzeigen wird.

3.2.5. Strassen und Geschwindigkeit

Wie die zuvor analysierten Kurskarten darstellen, wurden die angefahrenen Ortschaften nach ihrer Bedeutsamkeit für das Verkehrsnetz der Post hierarchisiert. Ebenso wurde mit den Strassen verfahren. Seit der Mitte des 19. Jahrhunderts wurde der Begriff der Poststrasse in Haupt- und Nebenstrassen differenziert. Das Grundgerüst des von der Post betriebenen Verkehrsnetzes bestand aus den Hauptpoststrassen, welche die wichtigsten Knotenpunkte verbanden. Auf den Nebenstrassen verkehrten die weniger relevanten Postkurse, wobei diese früher oder später zu einer Hauptpostlinie führten. Innerhalb dieses ausdifferenzierten Verkehrsnetzes waren zwei Faktoren für die Standortgunst und deren Hierarchisierung entscheidend: zum einen die Qualität der Anschlüsse, wobei nicht nur die örtlichen Anschlüsse, sondern auch die Priorisierung der Verbindungen zu Knotenpunkten

²⁵⁸ Vgl. Sommer-Extrapost-Tarif, 01.07.1896; PTT-Archiv P-00 A_PAA 00418.

²⁵⁹ Vgl. Bonjour 1949: 332.

²⁶⁰ Vgl. ebd.: 332-335.

²⁶¹ Vgl. ebd.

entscheidend für die Position im Netz der Post waren; zum anderen die Anzahl an täglichen Kursen und Verbindungen. Beide Umstände bestimmten die Verkehrsgunst der Orte und damit auch die möglichen Reisegeschwindigkeiten. Geschuldet war dies weniger der Fahrgeschwindigkeit als vielmehr den unterschiedlichen Wartezeiten.²⁶² Entsprechend der Hierarchisierung der Ortschaften wurden Haupt- und Nebenstrassen definiert, die diese wichtigsten Ortschaften verbanden. Der Vergleich der Kurskarte von 1850 mit der nachstehenden Darstellung der Hauptpoststrassen desselben Jahres verdeutlicht diesen Zusammenhang.

Das Bild (siehe Abb. 10) ist zweigeteilt: In der oberen Hälfte sind die Hauptpoststrassen mit ihren Zwischenstationen dargestellt. In der unteren Ecke findet sich eine Tabelle, aus welcher sich die Distanzen zwischen den verschiedenen Stationen in Schweizer Wegstunden herauslesen lassen.²⁶³ Wie auf der Kurskarte sind auch hier die elf Hauptorte der Postkreise durch Grossbuchstaben deutlich hervorgehoben. Auffallend ist ebenso, dass mit Ausnahme der im Ausland endenden Kurse alle Linien an einem Hauptort beginnen und an einem Hauptort enden.

Entsprechend war der Zustand dieser Strassen von erheblicher Bedeutung. Bereits vor dem Übergang zur Eidgenössischen Post waren gerade diese Hauptverkehrsachsen keine Saum- oder Naturpfade mehr,²⁶⁴ doch wurden die schweizerischen Hauptstrassen in der Mitte des 18. Jahrhunderts intensiv verbessert. Diese Kunststrassen beziehungsweise Chausseen dienten als Ersatz für die kurvenreicheren Landstrassen.²⁶⁵ Abseits der Kunststrassen herrschten jedoch rudimentäre Verhältnisse. Dennoch gehörte das Strassennetz der Schweiz zu den besten in Europa. Dies zeigt ein Gutachten der Londoner Experten Robert Stephenson, M. P.²⁶⁶ und Henry Swinburne über den Eisenbahnbau in der Schweiz, die im Auftrag des Bundes als Unbeteiligte das landesweite Verkehrsnetz von 1850 begutachten sollten.²⁶⁷ Der Bericht besagt, dass die Strassen in der Schweiz gerade im Vergleich mit dem Ausland eine Vollkommenheit erreicht hatten, die mit Ausnahme von England sonst nirgendwo zu finden war.²⁶⁸ Der Begriff der Poststrasse wurde regelrecht zu einem Qualitätssiegel.²⁶⁹ Vermutlich war die Schweiz im Strassenbau überlegen, weil der Eisenbahnbau in den Nachbarstaaten zu diesem Zeitpunkt weiter fortgeschritten war. Da der Zug auf beinahe allen Hauptstrassen die Kutsche ersetzt hatte, verlagerte sich das Augenmerk wohl auf dessen Weiterentwicklung. In der Schweiz hingegen erforderten die Strassen sorgfältigen Unterhalt, um den klimatischen Bedingungen zu trotzen und so den Verkehr aufrechtzuerhalten.

²⁶² Vgl. Schiedt 2007: 15-17.

²⁶³ Vgl. ebd.: 17.

²⁶⁴ Vgl. Frey 1999b: 92.

²⁶⁵ Vgl. Schiedt 1999: 26.

²⁶⁶ Voller Name unbekannt.

²⁶⁷ Vgl. Bericht der vom Bundesrat einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz 1850: 429-431.

²⁶⁸ Vgl. Bericht der Experten 1850: 432.

²⁶⁹ Vgl. Schiedt 2007: 15-17.

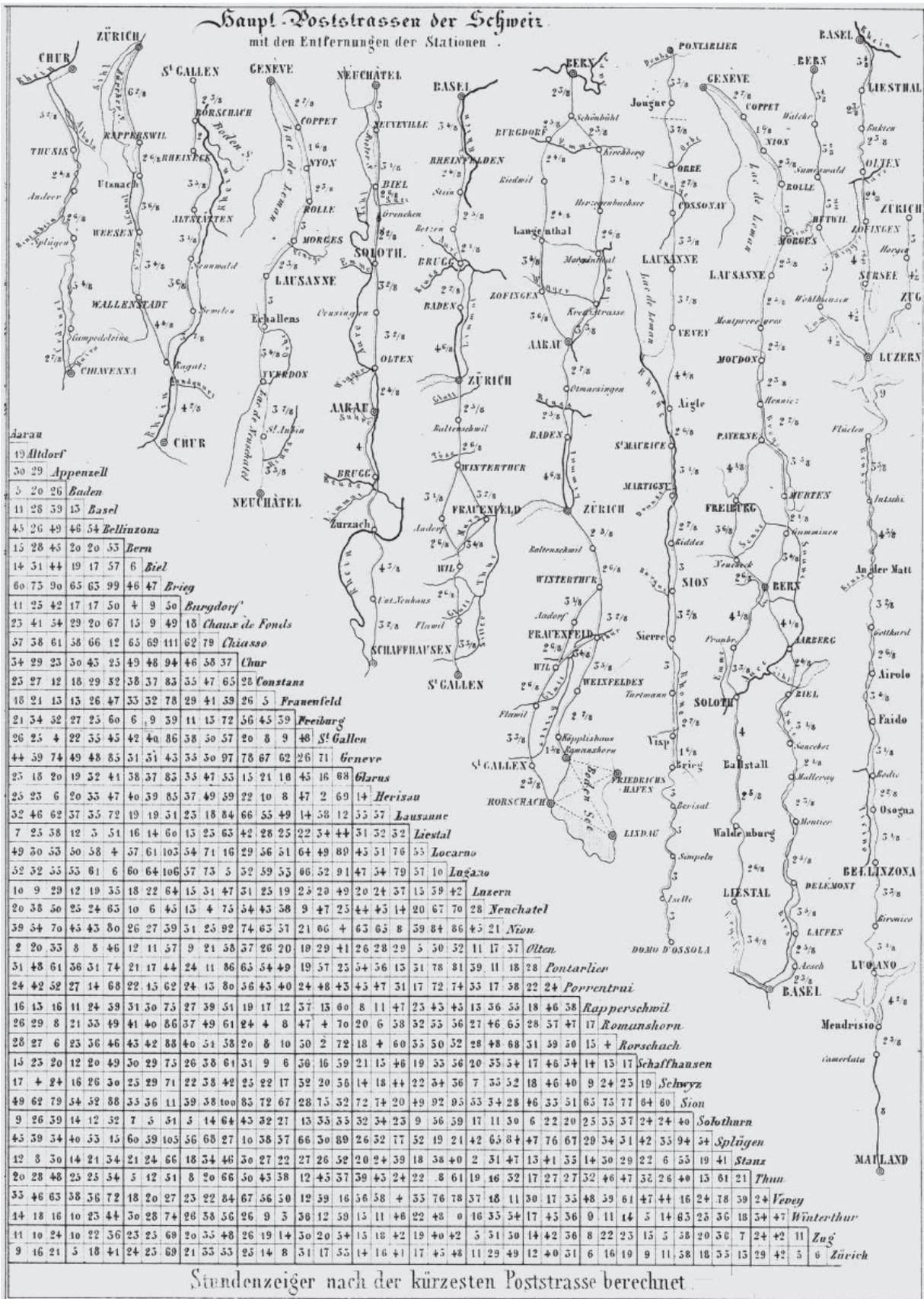


Abb. 10: Hauptpoststrassen der Schweiz 1850. Quelle: PTT-Archiv PP_01225.

Die Kunststrassen waren ein entscheidender Grundbaustein, um den fahrplanmässigen Postverkehr zu erlauben. Die harte, ebenmässige Unterlage und der gesteigerte Widerstand bei Steigungen ermöglichten erst das schnellere Reisen – der Kutschenverkehr war in weniger hohem Masse wetter- und saisonabhängig.²⁷⁰ Während auf den Naturwegen unberechenbare Komplikationen auftreten konnten wie beispielsweise stark verschlammte Strassen bei Regen, verringerten die Kunststrassen die Abhängigkeit von äusseren Einflüssen. Der Reiseverkehr war zeitlich kalkulierbar und erlaubte die Verfolgung eines genauen Fahrplans. Reiseunterbrechungen durch das Wechseln der Pferde oder das Umsteigen auf einen Anschlusskurs konnten nachhaltig verkürzt werden, da beides durch die präzise Vorhersage der Fahrzeiten besser vorbereitet und effizienter durchgeführt werden konnte.²⁷¹ Auf den Kunststrassen konnten zudem Transportschäden an Gütern und Verkehrsmitteln geringer gehalten werden.²⁷² Auch war die nächtliche Nutzung der Strassen jetzt beinahe ohne Geschwindigkeitsverlust möglich. Gerade die Nachtverbindungen waren ein Sinnbild des Zusammenspiels der Strassenqualität und des hohen Standes der Transportorganisation der Eidgenössischen Post. Diese gegenseitige Abhängigkeit war so zwingend, dass mit regionalen Interessen am Neu- oder Ausbau von Postlinien immer auch der Wunsch nach dem Erhalt beziehungsweise der sukzessiven Verbesserung der Poststrassen einherging.²⁷³

Die Kunststrassen hatten folglich erheblichen Einfluss auf die Transportorganisation der Post, auf die unmittelbare Verkehrsleistung hingegen wirkten sie weniger ein.²⁷⁴ Dennoch waren die Postkutschen schnell unterwegs. In Relation zu den Zügen war die Pferdepost zwar deutlich langsamer, unbequemer und teurer, weshalb sie bei Möglichkeit durch Züge oder später auch Automobile ersetzt wurde; bevor die Kutschen von leistungsfähigeren Verkehrsmitteln verdrängt wurden, galten die Geschwindigkeiten der Pferdepost jedoch als hoch.²⁷⁵

Auf Hauptpostrouten verkehrten die Kutschen mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 9,6 km/h, auf die Kommastelle genau, wie es die Postverwaltung instruierte. Die Reisegeschwindigkeit betrug im Durchschnitt allerdings nur 8 km/h, da hier auch noch die Zeit der Zwischenstopps und Umsteigehalte mit eingerechnet wurde.²⁷⁶ Die Postkutschen waren damit schneller unterwegs als andere Verkehrsteilnehmende. Dies lag unter anderem am Vortrittsrecht und der Möglichkeit, die Pferde wechseln zu können.²⁷⁷ Auf den Nebenpoststrassen konnte die Pferdepost dieses Tempo nicht halten, sodass die Reisegeschwindigkeit aufgrund der Umsteigezwischenstopps auf 6 km/h sank. Im Gebirge waren die Tempi nochmals um 25-30 Prozent geringer, wobei es bergauf länger dauerte als bergab. Auf den Eilpostkursen konnte mit einer durchschnittlichen Höchstgeschwindigkeit von 11 km/h gefahren werden.²⁷⁸

Um solche Fahrtgeschwindigkeiten zu erlangen, musste die Zuglast für die Pferde verringert und die Distanz bis zum nächsten Pferdewechsel deutlich verkürzt werden. In den zeitgenössischen Berechnungen zur Zugkraft der Pferde von Franz Johann Maschek wird deutlich, in welcher Abhängigkeit die Faktoren zueinander stehen. Maschek stellte die physikalischen Zusammenhänge²⁷⁹ einer Kutschfahrt mit Gleichungen dar und prüfte sie anhand verschiedener Szenarien, wie sich die Teilelemente verändern müssen, um ein neues Gleichgewicht einstellen zu können: Befördert die Kutsche bei gleichbleibenden Bedingungen zwei Passagiere mehr, ungefähr 100-200 Kilogramm, reduziert sich die Geschwindigkeit um bis zu 10 Prozent. Um hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten zu

²⁷⁰ Vgl. ebd.: 14.

²⁷¹ Vgl. Frey 1999b: 92-93.

²⁷² Vgl. Schiedt, Stirnimann 2015: 11.

²⁷³ Vgl. Schiedt 2007: 14-16.

²⁷⁴ Vgl. Frey 1999b: 92.

²⁷⁵ Vgl. Schiedt 2007: 14.

²⁷⁶ Vgl. ebd.: 13.

²⁷⁷ Vgl. Frey 1999b: 92.

²⁷⁸ Vgl. Schiedt 2007: 12.

²⁷⁹ Für weiterführende Literatur zu den Transportkapazitäten des Fuhrwerkverkehrs im 18. und 19. Jahrhundert vgl. Schiedt 2010.

erlangen, müssen andere Faktoren der Gleichung verringert werden. Hierbei spielt auch die Strassenbeschaffung eine Rolle, denn sie bestimmt den Widerstand und beeinflusst damit die Zugkraft der Pferde.²⁸⁰ Um die zuvor genannten durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten zu halten, waren nicht nur gute Strassen eine Grundvoraussetzung. Für diese Tempi mussten die Pferde auch im Trab laufen, was einer Senkung der Zugkraft durch das Vorspannen von mehr Tieren bedurfte. Stattdessen oder zusätzlich musste der Einsatz der Pferde zeitlich verkürzt werden. In Anbetracht dessen, dass ein Pferd an einem Arbeitseinsatz von acht bis zehn Stunden beim Ziehen einer Last von ungefähr 20 Prozent seines eigenen Körpergewichts eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 3,2 bis 4,3 km/h erreicht, war in der Gleichung einiges anzupassen, um die mittleren Tempi zu halten. Damit keine Zeit durch die häufigeren Pferdewechsel eingebüsst wurde, mussten die optimierten Abläufe geübt und die Fahrpläne konsequent eingehalten werden.²⁸¹ So war beispielsweise bei den kuriermässigen Extraposten das Ladegewicht im Vergleich zu den gewöhnlichen Extraposten um ein Drittel zu reduzieren, um die verkürzten Fahrzeiten und Umspannfristen einzuhalten.²⁸² Dabei trugen die Postillione eine grosse Verantwortung, denn das Wechseln der Pferde fiel laut der Postverwaltung in ihren Aufgabenbereich.²⁸³ Was die Arbeit als Postillion ausserdem charakterisierte und welche Rolle die Pferde auf den schweizerischen Strassen im Dienst der Post zu erfüllen hatten, wird im nächsten Kapitel thematisiert.

²⁸⁰ Vgl. Maschek 1842: 82-83.

²⁸¹ Vgl. Schiedt 2007: 14.

²⁸² Vgl. Gartmann [1985]: 100.

²⁸³ Vgl. Instruktion für die Postillione der schweizerischen Postverwaltung, 01.07.1894; PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:08: 11 [im Folgenden: Instruktion Postillione 1894].

4. Im Dienst mit den Postillionen

Obwohl die Postillione in einem direkten Arbeitsverhältnis zur Postverwaltung standen, wurden sie von den Postpferdehaltern angestellt und bezahlt.²⁸⁴ Die vertragliche Einigung zwischen Postpferdehalter und Post, auf welche im nachstehenden Kapitel noch eingegangen wird, sah vor, dass die Pferdehaltereien alle ihre Arbeitskräfte selbst zu rekrutieren hatten.²⁸⁵ Dennoch war es der Post vorbehalten, die anfänglich unförmlichen Dienstverträge aufzulösen und Missachtungen der Vorgaben gleichermassen wie bei den Postangestellten disziplinarisch zu bestrafen.²⁸⁶ Dienstverfehlungen führten im besten Fall zu Bussen, wenn nicht gar strengere Ahndungen anstanden.²⁸⁷ Unter anderem wurden die Postillione bestraft, wenn ihre Kleidung unsauber oder nicht den Vorschriften entsprechend war oder sie betrunken ihre Arbeit verrichteten. Ausserdem war das Einkehren in einer Wirtschaft im Dienst untersagt und renitentes Verhalten nicht geduldet. Auch für Pferdeschinderei gab es scharfe Bussen. Mit solchen vertraglichen Regelungen wurde die Disziplin und Ordnung aufrechterhalten, die den eidgenössischen Pferdepostbetrieb auszeichnete.²⁸⁸

4.1. Bei der Abfertigung

Weshalb diese und weitere Vorschriften unabdingbar für einen funktionierenden Postbetrieb waren, zeigt die nachfolgende Schilderung von Jakob Lenggenhager zu einer Abfertigungssituation in Chur:

„Einige Zeit vor der Abfahrt stellten sich die Reisenden, 80–100 oder noch mehr, ein und bald mengte sich in das ohnehin schier unentwirrbare Chaos von Angestellten, Wagen, Pferden, Gepäckstücken usw. das laute Stimmengewirr von Menschen aus aller Herren Länder. Hier unterhielt sich eine Gruppe fröhlicher Deutscher, daneben einige ruhig plaudernde Söhne Albions, dort gestikulierte ein beweglicher Franzose mit seinem Landsmann, während eine aufgeregte Russin nach ihrem vermißten Handgepäck schrie, dazwischen rief einer in der bella lingua italiana nach seinen Angehörigen und hier erkundigte sich ein Spanier beim Postillon nach der Abfahrtszeit, während dieser, statt einer Antwort, mit den ungeduldig scharrenden Pferden auf romanisch zu schimpfen begann ... kurz, ein kosmopolitisches Wirrwarr, wie beim Turmbau zu Babel. Da, plötzlich tritt lautlose Stille ein, und aller Augen richten sich nach der Ausgangstüre des Passagierbureaus, wo, mit würdig aufgesetzter Amtsmiene, den langen Stundenpaß in der Hand, der Beamte erscheint und alsobald mit lauter Stimme die fremdklingenden Namen der Reisenden abzulesen beginnt. Dies bringt neuerdings Leben – viel Leben – in den wimmelnden Menschenhaufen. Einer möchte gern bei seinem Freunde sitzen, jene kann keinen Rücksitz ertragen, ein dritter weigert sich, ein Coupee – den Affenkasten, wie er es verächtlich nennt – zu besteigen etc. etc. Aber, das schließliche Ultimatum des bestürzten Beamten <gefl. einsteigen, sonst fährt die Post ab>, wirkt entscheidend. Der letzte Passagier ist glücklich plaziert, der Wagenschlag fällt zu, der Beamte ruft <ab>, ein lauter Peitschenknall, ein vielstimmiges Hallo und – die zwei stattlichen achtplätzig Coupee-Landauer-Hauptwagen des Julier- und Albulakurses mit Kondukteur und Postillon hoch zu Bock, hinterher die schier endlose Reihe der Beiwagen und zum Schluß die Menge schwerbeladener Ge-

²⁸⁴ Vgl. Gartmann [1985]: 111.

²⁸⁵ Vgl. Frey 1999b: 100.

²⁸⁶ Vgl. Gartmann [1985]: 111.

²⁸⁷ Vgl. Bonjour 1949: 350.

²⁸⁸ Vgl. ebd.: 327.

päckwagen – so setzt sich die gewaltige Karawane in Bewegung, wie weiland die Säumerstäbe des Septimers oder Splügen.“²⁸⁹

Auffallend ist die mehrmalige Betonung der Internationalität der Postkundschaft. Die Eidgenössische Reisepost brachte die Menschen aller Welt zusammen und schien sinnbildlich für den Schweizer Tourismus im 19. Jahrhundert zu stehen. Die Bezeichnung der Szenerie als *kosmopolitischen Wirrwarr* ist in sich gleichzeitig widersprüchlich und ergänzend: einerseits der Kosmopolitismus als Weltanschauung, in welcher nicht zwischen den Menschen verschiedener Herkunft, unterschiedlichen Glaubens oder dergleichen differenziert wird;²⁹⁰ andererseits das Durcheinander, bei welchem Lenggenhager die unterschiedliche Herkunft der verschiedenen Reisenden spezifisch beschreibt und mit als Grund für das Wirrwarr angibt. Gepaart mit der Anspielung auf den *Turmbau zu Babel*²⁹¹, wo die Verständigung und damit der Bau des Turmes nach der sprachlichen Verwirrung unmöglich war, veranschaulicht der Verfasser einen überblickenden Gesamteindruck des Abfertigungsprozesses. Durch das internationale Durcheinander schien es, dass die Dienstleistenden der Post die Geschehnisse weder überblicken noch die Situation unter Kontrolle halten konnten. Trotzdem wurde das internationale Chaos mit vereinten Kräften entwirrt und der Abfertigungsprozess abgeschlossen, wie das Ende der Schilderung aufzeigt.²⁹²

Umsetzbar war dies allerdings nur mit Regelungen und einer klaren Aufgabenzuteilung, welche die geforderte Ordnung und Disziplin auch in einem solch unüberschaubaren Moment ermöglichten. Wie die Beschreibung wiedergibt, war der *Kondukteur*²⁹³ für das Aufrufen der Reisenden zuständig. Das Einsteigen in die Kutsche erfolgte kontrolliert nach der Reihenfolge der Einschreibung der Passagierinnen und Passagiere beim Postamt der Abfahrtsstelle. Die unterwegs zugestiegenen Reisenden hatten das beschränkte Recht auf die noch freien Plätze oder auf allfällige Beiwagen.²⁹⁴

Während sich die Kondukteure um den direkten Kundendienst zu kümmern hatten, waren die Postillione für die Pferde verantwortlich. Dass den Zugtieren ihre vollumfängliche Aufmerksamkeit zustand, zeigte sich im Überhören des spanischen Reisenden. Stattdessen beschimpfte der Postillion die unruhigen Pferde.²⁹⁵ Diese Handlung scheint insofern widersprüchlich, als das Pferd ein Fluchttier ist. Auf eine potenzielle Gefahr hin reagiert das Pferd mit einer sofortigen Flucht. Trotz Domestikation ist dieses Verhalten verinnerlicht und gehört zum normalen Verhalten eines Pferds. Fraglich ist nur, wie ausgeprägt dieser Fluchtinstinkt noch ist, wie stark er sich äussert und wann er endet.²⁹⁶ Infolgedessen ist das Arbeitstier stets wachsam. Mit seinem ausgeprägten Erkundungsverhalten untersucht es seine direkte Umgebung mit allen Sinnesorganen. Dieses intensive Erkunden und die erhöhte Wachsamkeit sind an die Angst und das damit verbundene Fluchtverhalten des Tieres gekoppelt. Ein konsequenter und vor allem ruhiger Umgang mit dem Zugtier ist daher unabdingbar.²⁹⁷

²⁸⁹ Lenggenhager [1911]: 539-540.

²⁹⁰ Vgl. Merkel, Zürn 2019: 69.

²⁹¹ Nach biblischer Erklärung (Gen 11, 1-9) soll ursprünglich nur eine einzige Sprache existiert haben, welcher die gesamte Menschheit mächtig war. Als die Menschen in Babylonien eine Stadt bauen wollten, deren Turm bis in den Himmel ragen sollte, intervenierte Gott. Er sah, dass die gemeinsame Sprache die Möglichkeit eröffnete, alles zu erreichen, was sich die Menschen zum Ziel setzten. Also veränderte er die Sprache so, dass eine Verständigung unmöglich war. Anschliessend verteilte sich die Menschheit über die gesamte Erdoberfläche. Vgl. McLelland 2013 (WSK online).

²⁹² Vgl. Lenggenhager [1911]: 539-540.

²⁹³ Neben der Verantwortung für die Postsendungen lag es im Aufgabenbereich des Kondukteurs, die Reisenden in der Kutsche zu platzieren, die Fahrkarten zu kontrollieren, in jeglicher Lage als Ansprechperson für alle Mitreisenden zu fungieren und allfällige Streitigkeiten zu schlichten. Als die Pferdepostkurse nach und nach von den Eisenbahnen verdrängt wurden, ging der Bedarf an Kondukteuren stark zurück. Ab 1897 wurden auch keine freigewordenen Stellen mehr besetzt. Als Unterstützung im Paketdienst fuhren auf wichtigen Bahnkursen Kondukteure mit. Vgl. Bonjour 1949: 348-349.

²⁹⁴ Vgl. Schiedt 2007: 18.

²⁹⁵ Vgl. Lenggenhager [1911]: 539-540.

²⁹⁶ Vgl. Goslar 2011: 8.

²⁹⁷ Vgl. Internationale Gesellschaft für Nutztierhaltung (IGN) (o. J.) (online).

Ob das Beschimpfen demnach die richtige Reaktion auf das unruhige Scharren war, lässt sich hinsichtlich der Hintergründe dieses Verhaltens bezweifeln.²⁹⁸

Mit dem Scharren der äusserst sensiblen Hufe werden der Untergrund oder unbekannte Gegenstände erkundet. Auch bei der Futtersuche wird gescharrt, um verdeckte Nahrung freizulegen. Dieses Scharren ist unter natürlichen Bedingungen nur von kurzer Dauer. In der menschlichen Haltung und Nutzung der Tiere kann es noch zwei weitere Ursachen haben. So dient es zum einen zur Aufmerksamkeitsgewinnung, wobei dies ein erlerntes Verhalten darstellt. Jede Reaktion des Menschen wird vom scharrenden Pferd als Belohnung wahrgenommen. Dazu zählt auch das Schimpfen oder ein Klaps. Zum anderen kann es sich um eine reaktive Verhaltensstörung handeln, bei welcher das Pferd vom Normalverhalten abweicht. Geschuldet ist dies einer unzulänglichen Haltung oder einem fehlerhaften Umgang. Das langanhaltende, exzessive Scharren gilt als stereotype Verhaltensweise, welche situativ durch Erregungszustände ausgelöst wird.²⁹⁹

Der Postillon schien sich des Umstandes nicht bewusst gewesen zu sein, dass sein Schimpfen in jedem Fall die falsche Reaktion war. Seinem Handeln zufolge begrüßte er das Scharren nicht. War es ein Versuch der Pferde, seine Aufmerksamkeit zu erlangen, bestärkte er ihr Verhalten durch seine Reaktion. Die geschilderte Situation lässt vermuten, dass es sich in diesem Fall eher um eine reaktive Verhaltensstörung der Tiere handelte, die einer Reizüberflutung geschuldet war. Auch in dieser Hinsicht schien das Beschimpfen nicht die richtige Massnahme gewesen zu sein, da dies die Pferde nur noch mehr beunruhigte.³⁰⁰ Welchen äusseren Umständen die Pferde vor oder auch nach einer Fahrt ausgesetzt waren, soll die nachstehende Fotografie bildlich veranschaulichen.



Abb. 11: Posthalt beim Flüela Hospiz. Fotografie von Photoglob Wehrli AG, um 1906. Quelle: MfK FE 002146.

²⁹⁸ Vgl. Goslar 2011: 30-31.

²⁹⁹ Vgl. ebd.

³⁰⁰ Vgl. ebd.

Zu sehen ist das Flüela Hospiz im Jahre 1906. Aufgrund der jahreszeitlichen Bedingungen wird nicht mit Kutsche, sondern mit dem Schlitten gereist. Dies tut dem Chaos allerdings keinen Abbruch. Wie in der vorangegangenen Schilderung ist auch in dieser Darstellung ein reges Treiben zu sehen. Auffällig ist hier, dass die Fluchtwege der Tiere teilweise versperrt sind. In Bezug auf ihr ausgeprägtes Erkundungsverhalten kann davon ausgegangen werden, dass sie dies registrierten. Für die Zugtiere stellt eine solche Situation entsprechend einen hohen Stressfaktor dar, was sich in einer Verhaltensstörung wie dem Scharren äussern kann.³⁰¹

Dass ein solches Verhalten der Tiere allerdings nicht die Norm sein musste und situationsabhängig war, lässt folgende um das Jahr 1900 entstandene Fotografie vermuten. Das Bild gibt wie die vorherige Schilderung Lenggenhagers das rege Treiben am Posthof Chur kurz vor einer Abfahrt wieder.



Im Posthof CHUR zur Abfahrt bereit stehende Posten.

Abb. 12: Posthof Chur. Anonyme Fotografie, um 1900. Quelle: MfK FFF 01478.

Zu sehen ist, dass die Reisenden bereits in den Postkutschen sitzen und die Postillione auf dem Bock-sitz Platz genommen haben. Das Bild vermittelt eine allgemeine Aufbruchsstimmung. Im Gegensatz zur vorherigen Beschreibung wirken die Pferde ruhig und unbeeindruckt von ihrer Umgebung. Die Tiere scheinen geradezu die von der Postverwaltung verfolgten Grundsätze von straffer Ordnung und strenger Disziplin zu verkörpern. Dies könnte seine Gründe darin haben, dass der Abfertigungsprozess hier deutlich fortgeschrittener und beinahe abgeschlossen war. Die Passagierinnen und Passagiere sassen auf ihren Plätzen und das Gepäck war verstaut. Es schien kein lautstarkes Chaos mehr vorgeherrscht zu haben und entsprechend mussten die Pferde weniger Reize verarbeiten.

Diese Bildinterpretation lässt vermuten, dass beim Abfertigungsprozess die äusseren Umstände entscheidend für das Verhalten der Pferde waren, wobei der Postillion in seiner Handlungsmacht die

³⁰¹ Vgl. ebd.

Möglichkeit hatte, aktiv auf das Befinden der Tiere einzuwirken. Der Pferdeführer war entsprechend eine Art Vermittler zwischen Tier und Umwelt, wobei er stets die Regeln der Postverwaltung einzuhalten hatte.

Der Postillion stand folglich dauerhaft unter erheblichem Leistungsdruck. Pünktlich nach Fahrplan hatte sich die Pferdepост auf den Weg zu machen und sich an die vorgegebene Fahrzeit zu halten. Ausser bei plötzlichem Glatteis, übermässigem Schneemengen, anhaltendem Regen, Schneeschmelze, erweichten Poststrassen, im Allgemeinen Fälle höherer Gewalt oder ungewöhnlichen Dienstverhältnissen mussten die Postpferdehalter andernfalls Busszahlungen an die Postverwaltung verrichten. Dasselbe war auch der Fall, wenn die verspätete Abfahrt direkt durch einen Postillion verschuldet war. Diese proportional zur zeitlichen Abweichung vom Fahrplan berechneten Bussen durfte der Postpferdehalter beim fehlbaren Postillion direkt einziehen. Die Postillione standen entsprechend unter ständigem Druck, keine persönlichen finanziellen Einbussen zu machen.³⁰² Dabei wurden sie auch stets von den Kondukteuren überwacht, die als Postbeamte hierarchisch deutlich über den Postillionen standen.³⁰³ Da eine pünktliche Abfahrt in der Verantwortung der Kondukteure lag,³⁰⁴ hatten ihnen die Postillione zuverlässig und willig zu gehorchen.³⁰⁵

Dass es trotzdem häufiger zu verspäteten Abfahrten kam, beweist ein Kreisschreiben der Postverwaltung vom 15. April 1853. Darin wurde den Postillionen vorgeschrieben, bei den Startstationen der Kurse vor der festgesetzten Stunde der Abfahrtszeit mit den Pferden bereitzustehen. Die Postpferdehalter wurden direkt aufgefordert, ihren Postillionen diese Vorschriften zur Verbesserung der Pünktlichkeit einzuschärfen. Der Kondukteur war verpflichtet genauestens auf diese Weisungen zu achten und bei ungenügender Umsetzung das Postillionstrinkgeld zu streichen.³⁰⁶

4.2. Pferdewechsel bei den Relaisstationen

Dasselbe galt auch für die Poststationen, bei welchen die Pferde gewechselt werden mussten. Auch dort oblag es der Verantwortung der Postillione, beim Eintreffen der Postkutsche mit den Pferden bereit zum Umspannen zu sein.³⁰⁷ In Anbetracht dessen, dass die Distanz zwischen den Pferdewechselstationen – den sogenannten Relaisstationen – ab der Mitte des 19. Jahrhunderts im Durchschnitt noch 14,5 Kilometer mass, musste das Umspannen speditiv erfolgen. Auf ebenen Strecken benötigte die Pferdepост für eine solche Distanz rund 1,5 Stunden, da ohne Halt im Trab gefahren werden konnte.³⁰⁸ Um bei diesen häufigen Zwischenstopps potenziellen Verspätungen entgegenzuwirken, signalisierte der einfahrende Postillion mit seinem Posthorn die bevorstehende Ankunft. So konnte die pünktliche Bereitstellung der frischen Pferde gefördert werden.³⁰⁹ Sobald die Postkutsche, wenn nicht anderswo bewilligt, vor der Poststelle zum Stehen kam, war Zusammenarbeit gefragt: Der ankommende Postillion hatte dem abgehenden beim Umspannen der Pferde zu helfen, damit der Pferdewechsel schnell und reibungslos vonstattenging.³¹⁰

³⁰² Vgl. Instruktion Postillione 1894: 13.

³⁰³ Vgl. ebd.: 3.

³⁰⁴ Instruktion für die Kondukteure der schweizerischen Postverwaltung, 01.03.1873; PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:07: 8.

³⁰⁵ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 3.

³⁰⁶ Vgl. Kreispostdirektion St. Gallen an Postbüreaux auf den Umspannstationen, an die Postpferdehalter und Kondukteure des IX. Postkreises, St. Gallen 15.04.1853; PTT-Archiv P-09 A_PAA 00387.

³⁰⁷ Vgl. ebd.

³⁰⁸ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 34-35.

³⁰⁹ Vgl. Bonjour 1949: 351.

³¹⁰ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 11-13.



Abb. 13: Pferdewechsel. Anonyme Bleistiftzeichnung/Gouache, um 1850. Quelle: MfK CH/Post 0003.

Wie die vorstehende Zeichnung veranschaulicht, lief der Pferdewechsel nicht weniger chaotisch ab als die Abfertigung bei der Startstation des Kurses. Mittig sind erschöpft wirkende Pferde zu sehen, die bereits gepflegt werden, wie am Futter- oder Trinknapf vor den vorgespannten Tieren zu erkennen ist. Auf der linken Seite der Darstellung sind zwei weitere Pferde auszumachen, welche von einer Person gefüttert werden. Auf dem Bocksitz der zweispännigen Kutsche ist ein an seiner Uniform erkennbarer Postillion zu sehen, der konzentrierten Blicks seinen werkenden Händen folgt. Hinten auf der Kutsche ist ein weiterer Mann dabei, die Hecktruhe zu durchsuchen. Seine Kleidungsumrisse lassen auf eine Uniform schliessen und weisen ihn als Kondukteur aus. Am rechten Bildrand steht ein Reisender, der an seiner noblen Kleidung, insbesondere an seinem Zylinder, zu erkennen ist. Er hat eine entspannte Körperhaltung und scheint wartend das Treiben zu beobachten. Im Hintergrund sind die Umriss weiterer Personen und Gebäude auszumachen.

Die Postkutsche war wohl gerade in die Relaisstation eingefahren, wo der übernehmende Postillion mit den beiden frischen Pferden wartend bereitstand. Die Tiere wirken auf der Zeichnung nervös und der Postillion scheint damit beschäftigt, seine Pferde im Chaos unter Kontrolle zu halten. Er gab seinen Pferden noch etwas zu fressen, womit er sich an die Vorgaben der Postverwaltung hielt. Diese sahen vor, dass es den Postillionen verboten ist, mit unzureichend gefütterten, nicht genügend ausgeruhten oder unreinlichen Tieren den Dienst anzutreten.³¹¹ Angesichts der gerade eingelaufenen, gepflegten Pferde und des sich noch auf dem Bocksitz befindenden zweiten Postillions ist die Zusammenarbeit der beiden Berufskollegen in vollem Gange. Während der angekommene Pferdeführer damit beschäftigt war, die Pferde loszubinden und den Kutschbock zu verlassen, hatte der wartende Postillion die Erstverpflegung der Tiere übernommen oder zumindest vorbereitet. Diese Vermutung entspringt den anderen Szenerien auf dem Bild. Beim Mann, der am hinteren Ende auf der Kutsche steht, handelt es sich vermutlich um den Kondukteur. Er kümmerte sich um das Gepäck, auf welches der Reisende zu warten schien. Dieser wirkt erleichtert, seine Gliedmassen wieder durchstrecken zu können. Es ist davon auszugehen, dass sich der Postbeamte ganz im Sinne eines zuvorkommenden Kundendienstes sofort nach der Ankunft zum hinteren Ende der Kutsche begeben hat, um sich dem Ein- und Ausladen der Gepäckstücke zu widmen; dies nicht zuletzt, um seinen Teil zu einem effizienten und schnellen Ablauf des Umspannens beizutragen. Der Reisende macht den Eindruck, die beengte Kutsche direkt nach dem Stillstehen des Fuhrwerks verlassen zu haben. In dieser Zeit hätte der gerade angekommene Postillion nicht genügend Zeit gehabt, die Verpflegung seiner Pferde selbst bereitzustellen. Eben diese Fütterung aller Zugtiere wirkt in der Zeichnung zentral und in den Fokus gerückt und schien ein unabdingbarer Bestandteil des Umspannens gewesen zu sein. Womöglich diente sie der Ruhigstellung aller Zugtiere, um das Ab- und Vorspannen zu erleichtern und damit effizienter zu gestalten.

³¹¹ Vgl. ebd.: 11.

Die gezeichnete Szenerie veranschaulicht die Zusammenarbeit und die Arbeitsteilung im Postdienst, so wie sie von der Postverwaltung in den verbindlichen Instruktionen vorgegeben war. Dennoch konnte es zu ausserordentlich langen Umspannzeiten kommen. Waren diese nicht offiziell bewilligt, musste die eingebüsstete Zeit auf der Weiterfahrt aufgeholt werden.³¹²

4.3. Auf der Fahrt

Es oblag der Verantwortung der Postillione, fahrplanmässig an der nächsten Haltestelle anzukommen und die Verspätung aufzuholen. So kam es nicht selten vor, dass die Pferde „das durch den Postillion Vernachlässigte durch grössere, oft übermässige Anstrengung“³¹³ wieder aufzuholen hatten.³¹⁴ Es war den Postillionen allerdings nur erlaubt, auf ebenen Strassen schneller als vorgesehen zu fahren. Verboten war das Aufholen verlorener Zeit auf abschüssigen Strassen oder bei Talfahrten.³¹⁵ Der gesamte zeitliche und entsprechend auch finanzielle Druck wurde auf die Pferde abgewälzt. Als Arbeitstier im Dienste der Schweizerischen Post schien das Pferd wie in den nordamerikanischen Städten des 19. Jahrhunderts als lebende Maschine wahrgenommen und eingesetzt worden zu sein.³¹⁶ Ohne auf die Bedürfnisse und Grenzen der Tiere zu achten, musste der Postbetrieb funktionieren, wobei die Pferde ihre Höchstleistung abzurufen und teilweise zu überschreiten hatten.

4.3.1. Tierquälerei

Dies beweist die Beschwerde eines Passagiers der Reisepost auf der Strecke zwischen Ilanz und Flond vom 18. Juli 1916. Ein gewisser Herr Meier-Pfister wendete sich schriftlich an die Postverwaltung, um sich über die Zustände bei seiner Reise mit der Postkutsche zu beschweren.³¹⁷ Er schilderte, wie er auf seiner Geschäftsreise zusammen mit einem anderen Passagier und dem Postillion die Kutsche mitten auf der Strecke verliess, als das einzelne Pferd den Wagen eine Poststrasse mit einer Steigung von 15 bis 16 Prozent hinaufziehen musste. Aus Rücksicht gegenüber dem Tier begleiteten die drei Männer die Kutsche zu Fuss, wobei Meier-Pfister der Überzeugung war, der Postillion gehöre nicht neben, sondern auf den Wagen. Obwohl das Pferd nur noch einen Passagier zu ziehen hatte, kam es triefend vor Schweiß bei der ersten Station in Flond an. Von dort aus hatte es noch eine weite Strecke bis nach Obersaxen zu gehen. Herr Meier-Pfister bezeichnete diesen Vorfall in seinem Schreiben als „Tierquälerei im tiefsten Sinne des Wortes“³¹⁸; ein Zustand, welcher seiner Meinung nach der Eidgenossenschaft keine Ehre machte. Im letzten Teil seiner Beschwerde appellierte er als Schweizer Bürger im Namen aller Mitgereisten an die Post, diesem Übel ein Ende zu bereiten und ein zweites Pferd bereitzustellen oder auf diesem Kurs keine Reisenden mehr zuzulassen. Schliesslich konnte es nicht im Interesse der Post gelegen haben, dass die zahlende Kundschaft aufgrund mangelnder Zugkraft zu Fuss gehen musste.³¹⁹

Die Beschwerde ist dreigeteilt, sowohl in ihrem Aufbau wie auch in der Argumentationsweise. Zum einen wurde im ersten Teil des Briefes explizit auf das Tierwohl eingegangen und die Post für ihr

³¹² Vgl. ebd.: 13.

³¹³ Kreispostdirektion St. Gallen an Postbüreaux auf den Umspannstationen, an die Postpferdehalter und Kondukteure des IX. Postkreises, St. Gallen 15.04.1853; PTT-Archiv P-09 A_PAA 00387.

³¹⁴ Vgl. ebd.

³¹⁵ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 13.

³¹⁶ Vgl. McShane, Tarr 2007: X.

³¹⁷ Eine wortwörtliche Wiedergabe dieses Briefes findet sich im Anhang, Kap. 9.5.

³¹⁸ E. Meier-Pfister an die Oberpostdirektion mit Beschwerde betreffend Tierwohl, Zollikon 18.06.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:09 [im Folgenden: Meier-Pfister 1916].

³¹⁹ Vgl. ebd.

unverantwortliches Verhalten gegenüber dem Pferd angeprangert.³²⁰ In Anbetracht dessen, dass in Europa bereits in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts Tierschutzorganisationen gegründet wurden, scheint dies nicht grundsätzlich überraschend.³²¹ Dennoch ist es erstaunlich, in welchem Masse dem Passagier diese Situation missfiel. Schliesslich war Meier-Pfister, wie er in seinem Schreiben ausdrücklich erwähnte, Geschäftsreisender und wohl nicht zum ersten Mal Kunde der Reisepost. Folglich war die geschilderte Situation vermutlich nicht alltäglich und auch für Meier-Pfister eine neue, negative Erfahrung. Zudem schien der Verfasser der Überzeugung zu sein, dass dieser Vorfall ausschliesslich auf die Dienstvorschriften und auf die Organisation der Postverwaltung zurückzuführen war. Von einem Fehlverhalten des Postillions gegenüber dem Pferd wurde nichts erwähnt. Meier-Pfister unterschied deutlich zwischen dem bestimmenden und dem ausführenden Organ. Es schien folglich bekannt gewesen zu sein, dass der Dienst im Postwesen von vielen Vorschriften mit disziplinierter Durchsetzung und nur geringer eigener Handlungsmächtigkeit geprägt war. Deshalb richtete sich die Beschwerde direkt an die Verwaltung und nicht an den betreffenden Postillion.³²²

In einem zweiten Schritt setzte der Verfasser das Tierwohl mit der Ehre der Eidgenossenschaft in Verbindung und wollte als wahrer Schweizer Bürger das Übel beenden. Dies wirft die Frage auf, ob und wie in der schweizerischen Gesellschaft zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein Bewusstsein für das Wohl der Arbeitstiere bestand;³²³ gerade auch in Anbetracht dessen, dass dieser Beschwerdebrief mitten im Ersten Weltkrieg und damit in einer Zeit, unter anderem geprägt von sozialen Spannungen, angespannter wirtschaftlicher Lage und Unsicherheit in Bezug auf die Versorgung des Landes, verfasst wurde.³²⁴ Diese nationale und internationale Krisensituation schien die Ursache für den herauszuhörenden Nationalismus gewesen zu sein. Als Abgrenzung zwischen dem eigenen Nationalstaat und den sich bekriegenden Nationen rund um die Schweiz könnte die Reisepost zur Schaffung einer kollektiven Identität beigetragen haben.³²⁵ Um sich als Individuum identifizieren zu können, ist das Zugehörigkeitsgefühl zu und das Gefühl der Zusammengehörigkeit innerhalb eines Kollektivs ausschlaggebend. Dabei sind in solchen emotionalen Bindungen Ähnlichkeiten ein entscheidender Faktor.³²⁶ Aufgrund der von Nationalismus geprägten Beschwerde entsteht die Vermutung, dass eine Ähnlichkeit oder besser eine Gemeinsamkeit der Bürgerinnen und Bürger innerhalb des Nationalstaates Schweiz der Postverkehr war. Im alltäglichen Leben kam jeder Schweizer und jede Schweizerin mit der Post und damit auch mit den Pferdekutschen der Post in Kontakt. Zusammen mit ihren Qualitätsmerkmalen war gerade die Reisepost sicherlich ein Aushängeschild der Eidgenossenschaft, das durch den Tourismus auch auf internationaler Ebene Ansehen genoss. Folglich kann die nationalistisch geprägte Argumentationsweise Meier-Pfisters als Ausdruck dafür interpretiert werden, dass der nationale Stolz des Schweizer Bürgers durch die unprofessionelle Reiseorganisation verletzt wurde.

Der Verfasser beschwerte sich nicht nur über die fehlende Rücksicht auf das Tier und fühlte sich in seinem Nationalstolz gekränkt, sondern wurde ihm zufolge auch als zahlender Kunde der Post unrechtmässig behandelt. Bereits im ersten Abschnitt des Briefes machte er deutlich, dass er als dritter Passagier für die Reise mit Pferd bezahlt hatte. Auf diese einleitende Darlegung nahm er am Ende seiner Beschwerde nochmals Bezug, indem er deutlich machte, dass die Reisenden trotz Bezahlung zu Fuss gehen mussten, und das nur aufgrund von fehlender Zugkraft. Damit sprach er direkt die ungenügende Dienstleistung der Post an. Der Aufbau des Beschwerdebriefes ist dahingehend auffallend, als sich sowohl der Einstieg als auch der Abschluss ausschliesslich auf die rationale Ungerech-

³²⁰ Vgl. ebd.

³²¹ Beginnend mit der im Jahre 1824 erfolgten Gründung der Londoner *Society for the Prevention of Cruelty to Animals* (RSPCA), wurden anschliessend europaweit in den Städten Tierschutzvereine ins Leben gerufen. Vgl. Mitsuda 2007: 254. Ähnliches gilt für die Schweiz, wo um die Jahrhundertmitte erste Tierschutzvereine in Bern (1843) und Zürich (1856) gegründet wurden. Im Jahre 1861 wurde die nationale Tierschutzorganisation *Schweiz. Zentralverein zum Schutz der Thiere* ins Leben gerufen. Vgl. Lüthi 2015 (e-HLS).

³²² Vgl. Meier-Pfister 1916.

³²³ Vgl. ebd.

³²⁴ Vgl. Segesser 2013: 65-368.

³²⁵ Vgl. Meier-Pfister 1916.

³²⁶ Vgl. Kleinert 2000: 326.

tigkeit der Situation fokussieren. Nur im mittleren Teil argumentierte Meier-Pfister auf einer emotionalen Ebene. Es wirkt, als ob der Verfasser seine persönliche Motivation für diesen Brief im Einstehen für das Tierwohl und in der Ehre seiner Nation sah. Die unzureichende Dienstleistung schien lediglich die Verpackung dieser emotionalen Anliegen zu sein, um überhaupt auf eine Reaktion und entsprechende Massnahmen der Postverwaltung hoffen zu können.³²⁷

Sollte dies die Absicht gewesen sein, zeigte sie wenig Wirkung. In der Antwort der Oberpostdirektion vom 5. August 1916 ging es tatsächlich eher um die rationalen Beschwerdepunkte Meier-Pfisters, doch auch bei diesen Anliegen stiess der Verfasser nicht auf Zuspruch. Zwar gestand die Post ein, dass der Postillion, die drei Reisenden und die restliche Beladung des Gefährts eine hohe Leistungsanforderung an das einzelne Pferd stellten. Aufgrund der verhältnismässig kurzen Strecke von vier Kilometern seien dafür allerdings ganze eineinhalb Stunden Fahrzeit eingerechnet worden, was nicht vernachlässigt werden dürfte. Ausserdem gab es auf dieser Kurzstrecke keine Steigung von 15 bis 16 Prozent, sondern lediglich einen maximalen Anstieg von 12 Prozent, und auf dem zweiten Streckenabschnitt zwischen Flond und Obersaxen war die Strecke dann noch weniger steil. Auch galt zu beachten, dass das Pferd diese Kursfahrt nur einmal täglich absolvieren musste und entsprechend ausreichend Erholungszeit hatte. Der schweisstriefende Zustand des Pferds in Flond, den Meier-Pfister beschrieben hatte, musste folglich auf aussergewöhnliche Ursachen zurückzuführen sein. Auch die Anmerkung, der Postillion gehöre auf den Kutschbock und sollte nicht neben dem Wagen herlaufen, wurde abgetan. Aus Rücksicht gegenüber den Pferden sei es normal gewesen, dass der Postillion den Wagen verliess und neben dem Fuhrwerk herlief. Dabei bestand keinesfalls die Absicht, dass die Reisenden dasselbe zu tun gehabt hätten. Beim geschilderten Fall könne nicht von Tierquälerei gesprochen werden, weshalb die Post auch nichts zu unternehmen gedachte. Es würde aber allgemein situationsgemäss geprüft, ob und auf welchen Strecken die Anzahl der Fahrgäste auf zwei beschränkt werden sollte. Bereits zu diesem Zeitpunkt war es vielfach der Fall, dass die Kutschen mit zwei oder drei Sitzplätzen von zwei Pferden gezogen wurden. Nach dem eigentlichen Schreiben folgte noch eine kurze Notiz gerichtet an die Kreispostdirektion Chur, dass für einmal keine besonderen Massnahmen angeordnet wurden.³²⁸

Die Postverwaltung entgegnete Meier-Pfister mit Argumenten, die sich ausschliesslich auf theoretische Tatsachen stützen. Es wurde zugegeben, dass das Pferd eine grosse physische Leistung erbringen müsse, welche aber in Anbetracht der Fahrzeit, Strecke, Steigung und Erholungszeit erwartet werden durfte. Ohne sich auf eine persönliche Nachforschung stützen zu können, wurde der Zustand des Pferds auf aussergewöhnliche Umstände zurückgeführt, die mit den theoretischen Erkenntnissen offenbar nicht erklärbar waren. Deshalb schien die Postverwaltung auch keine entschuldigenden Worte für den Fussmarsch gefunden zu haben, den einige Passagiere zurücklegen mussten. Für die Post lag keine Tierquälerei vor, weshalb keine Massnahmen eingeleitet wurden.³²⁹

Diese Argumentation zeigt auf, wie leistungsorientiert der Postbetrieb in Bezug auf die Pferde ausgelegt war. Die Post verlangte ihren Pferden alles ab und brachte sie an und teils über ihre Grenzen. Dabei schien zwischen den einzelnen Tieren kein Unterschied gemacht worden zu sein. In Hinblick auf das Ausmass der Pferdepost, wie im vorangegangenen Kapitel untersucht, ist dies allerdings kaum erstaunlich. Das Antwortschreiben der Postverwaltung dient als weiterer Beweis dafür, dass die Pferde auch im Postbetrieb als lebende Maschinen betrachtet wurden. Zwar schien der Wissensstand über die Postpferde auf theoretischer Ebene gross zu sein, doch nur in Bezug auf die maximale Leistungsfähigkeit, was zur Erstellung der Fahrpläne und Streckeneinteilungen unabdingbar war. Dieses theoretische Wissen war mitunter der Grund für den auf die Postillione ausgeübten Leistungsdruck. Die Pferdeführer hatten umzusetzen, was dem theoretischen Wissen nach möglich war, und hatten keine Möglichkeit, situativ an das entsprechende Pferd angepasste Entscheidungen zu treffen.

³²⁷ Vgl. Meier-Pfister 1916.

³²⁸ Vgl. Oberpostdirektion an E. Meier-Pfister betreffend Beschwerde Tierwohl, Bern 05.08.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:09.

³²⁹ Vgl. ebd.

Deshalb ist es umso erstaunlicher, dass die Oberpostdirektion in ihrem Brief schrieb, das Verlassen des Kutschbocks bei grossen Steigungen aus Respekt gegenüber den Pferden sei keine Ausnahme gewesen. Laut der Instruktion für die Postillione von 1894 war es nämlich untersagt, den Wagen oder den Schlitten während der Fahrt zu verlassen. Die Pferde hatten nur vom Bocksitz aus geleitet zu werden, wobei es verboten war, die Zügel aus der Hand zu geben.³³⁰ Es ist zu beachten, dass zwischen dem Brief und den Vorgaben über zwanzig Jahre vergangen waren. Gerade in Anbetracht der Situation während des Ersten Weltkriegs ist es wahrscheinlich, dass sich die instruierenden Bestimmungen verändert hatten oder vielmehr geändert werden mussten. Dies wäre auch nicht aussergewöhnlich, denn an den Dienstvorschriften wurden im Verlauf der Zeit des Öfteren Änderungen vorgenommen.³³¹

Wie eine Korrespondenz zwischen der Oberpostdirektion und dem Zentralvorstand des *Verbandes schweizerischer Postillione* vom 9. März 1916 beweist, hatte der Postbetrieb aufgrund der Kriegsmobilmachungen mit einigen Einschränkungen zu kämpfen. Es wurden Kurse aufgehoben und die Anzahl der Fahrten der noch betriebenen Kurse wurde verringert. Dies hatte zur Folge, dass einzelne Postillione ihre Anstellung verloren. Entsprechend hatte der eingeschränkte Kursbetrieb seine Gründe wahrscheinlich weniger in fehlendem Personal als vielmehr in einem Mangel an finanziellen Mitteln oder der knappen Verfügbarkeit von Postpferden.³³² Daher prüfte die Post, ob es eine Beschränkung in der Anzahl der Reisenden geben sollte, und nicht, ob es einer fahrplan- oder dienstplantechnischen Veränderung bedurfte. Die Ressourcen dafür schienen in dieser Zeit nicht vorhanden gewesen zu sein.³³³

Für die Postreisenden bedeutete dies, sich auf die bestehenden, reduzierten Kurse zu beschränken.³³⁴ Trotz stark rückläufigem Reiseverkehr mit Ausbruch des Kriegs³³⁵ kam es in dessen Folge vermutlich zu einem Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage.³³⁶ Dies war vermutlich auch der Auslöser für den Vorfall auf der Strecke zwischen Ilanz und Flond. Die Kutsche war aufgrund des eingeschränkten Transportangebotes überladen. Entsprechend erschöpft war das Pferd, weshalb der Postillion gar den Kutschbock verlassen durfte. Die aussergewöhnlichen Umstände verlangten offensichtlich nach angepassten Dienstvorschriften.³³⁷

Durch das Ungleichgewicht von Ladung und Zugkraft nahm auch die Qualität der Postdienstleistung ab, wie besagtes Beispiel aufzeigt. Diese Umstände im Betrieb der Pferdepost trugen neben dem Aufkommen des Automobils auch ihren Beitrag zum Untergang der Pferdepost bei, welche wie angesprochen nach dem Ersten Weltkrieg ein endgültiges Ende fand.³³⁸

Sowohl die Beschwerde von Meier-Pfister wie auch das Antwortschreiben der Oberpostdirektion lassen darauf schliessen, dass solche Vorkommnisse wie die auf der Strecke zwischen Ilanz und Flond nicht der Norm entsprachen. Die nachfolgende Karikatur, welche zwischen 1830 und 1860 datiert wird, könnte allerdings vom Gegenteil zeugen.

³³⁰ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 11.

³³¹ Vgl. Bretscher 1982: 115.

³³² Vgl. Oberpostdirektion an den Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postillione betreffend Entlassung von Postillonen, Bern 09.03.1916; PTT-Archiv P-08 A 0007:03.

³³³ Vgl. Oberpostdirektion an E. Meier-Pfister betreffend Beschwerde Tierwohl, Bern 05.08.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:09.

³³⁴ Vgl. ebd.

³³⁵ Vgl. Bonjour 1949: 330.

³³⁶ Vgl. Oberpostdirektion an den Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postillione betreffend Entlassung von Postillonen, Bern 09.03.1916; PTT-Archiv P-08 A 0007:03.

³³⁷ Vgl. Meier-Pfister 1916.

³³⁸ Vgl. Frey 1999b: 103.



Abb. 14: Karikatur Pferdepost. Anonyme kolorierte Bleistiftzeichnung/Gouache, um 1820-1860. Quelle: MfK CH/Post 0016.

Im Zentrum der satirischen Darstellung ist ein ausgelaugtes Pferd zu sehen, dem vor Erschöpfung die Zunge heraushängt. Das Tier zieht eine Kutsche samt vier abgebildeten Reisenden und verschiedenen Gepäckstücken eine deutlich steigende Strecke hoch. Dabei wird es vom vorangehenden Postillion gezogen, der aufgrund seiner Uniform und des *Posthorns*³³⁹ zu identifizieren ist. Unterstützung bekommt er von einem Soldaten, der das Pferd auf dessen rechter Seite entlastet und den Wagen zieht. Obwohl die Uniform des Soldaten der des Postillions farblich ähnlich sieht, sind doch entscheidende Unterschiede auszumachen: Sowohl die Hut-, die Jacken- wie auch die Stiefelform weichen deutlich voneinander ab. Auch trägt der Soldat eine Art Säbel.³⁴⁰ Hinter dem Wagen schiebt ein weiterer Mann unterstützend an. Aufgrund seines Zylinders und der auch sonst vornehm wirkenden Kleidung scheint der Helfer ein Passagier zu sein. Auf dem eigentlichen Bocksitz sind zwei Reisende auszumachen, die nicht sehr glücklich, wenn nicht gar genervt aussehen. Einer der beiden Herren im Innern des Gefährts scheint zu gähnen. Der Wegweiser informiert darüber, dass es nach Genf noch

³³⁹ Um angestellt zu werden und die Jahresprämie zu erlangen, mussten Postillione entsprechende Fertigkeiten im Blasen des Posthorns haben. Gute Posthornbläser konnten von besonderen Lohnzulagen profitieren. Mit dem Horn geblasen wurde jeweils, um die Abfahrt anzukündigen. Mit der Verdrängung der wichtigsten Pferdekurse durch die Eisenbahn galt auch das Posthornblasen als veraltet. Vgl. *Bonjour* 1949: 351.

³⁴⁰ Anhand dieser Zeichnung ist nicht mit Sicherheit zu bestimmen, um was für einen Soldat es sich handelt. Aufgrund seiner Uniform und der Epauletten an seinen Schultern könnte es sich um einen bernischen Artillerieoffizier handeln. Das würde auch den Zeitangaben auf dem Wegweiser nicht widersprechen. Vgl. *Petitmermet* 1976: 56-57. Wieso überhaupt ein Soldat auf der Karikatur abgebildet ist, lässt sich aufgrund der ungenauen Datierung schwer bestimmen. Weitere Nachforschungen würden den Rahmen der Arbeit an dieser Stelle sprengen.

32 Stunden, nach Zürich noch 26 Stunden und nach Basel noch 21 Stunden Fahrzeit sind. Im Allgemeinen wirkt die Kutsche auf dem einfarbigen Hintergrund verloren.

Zwischen dieser satirischen Zeichnung und dem Geschilderten von Meier-Pfister sind einige Parallelen zu erkennen. Auch hier scheint es ein Ungleichgewicht zwischen der Last der beladenen Kutsche und der Zugkraft des Pferds zu geben, weshalb der diensthabende Postillion samt helfendem Soldaten und einem Passagier den Wagen verlassen hat. Anders als im Beschwerdebrief gehen die drei Männer nicht nur neben der Kutsche her, sondern unterstützen zudem aktiv das Vorankommen. Auch das erschöpfte Pferd, wenn hier auch weniger durch Schweiß als vielmehr durch die heraushängende Zunge gekennzeichnet, scheint noch eine weite Strecke absolvieren zu müssen, wie die Wegweiser kennzeichnen.

Betreffend den Vorwurf der Tierquälerei, den Meier-Pfister in seiner Beschwerde gemacht hat, ist in der Darstellung nichts zu sehen. Der Zeichner oder die Zeichnerin schien sich nicht auf das Leiden des Tieres, sondern vielmehr auf die ungenügende Dienstleistung der Pferdepost fokussiert zu haben. Das Zugtier ist teilweise gar vom Soldaten verdeckt und wirkt in den Hintergrund gedrängt. Es steht nicht im Zentrum der Darstellung und entsprechend ist die Wirkung des erschöpften Pferds auf Betrachtende gering.

Es gilt zu beachten, dass die beiden Quellen zwischen sechzig bis neunzig Jahre auseinanderliegen. Entsprechend unterschiedlich war auch der Postbetrieb. Es ist möglich, dass die Zeichnung gar noch in der Zeit der kantonalen Posten entstanden ist. Auch wenn die Entstehung der Karikatur in die Anfangszeit der Eidgenössischen Post fiel, waren betriebliche und organisatorische Unterschiede zum 20. Jahrhundert auszumachen, wie im vorangegangenen Kapitel aufgezeigt wurde. So ist es durchaus möglich, dass solche Situationen in der Entstehungszeit der Zeichnung häufiger vorkamen. Die beiden Quellen müssen sich in Bezug auf die Häufigkeit solcher Situationen nicht widersprechen, sondern zeigen vielmehr die qualitative Entwicklung der Pferdepost auf, welche mit dem Ersten Weltkrieg und den einhergehenden Umständen teilweise rückläufig zu sein schien.³⁴¹

4.3.2. Unfälle

Was sich über die Jahre allerdings nicht verändert hatte, war die Häufigkeit von Unfällen im Reisepostbetrieb. Die Ursachen waren vielfältig: Zum einen konnte es stets zu Problemen mit dem Material kommen, die teils unschöne Folgen nach sich zogen wie beispielsweise das Versagen der Bremsen, Brüche an den Achsen und den Rädern, Umstürzen der Kutschen oder Mängel an den Geschirren der Pferde. Zum anderen brachte auch die Arbeit mit den Tieren Gefahren mit sich. Die Pferde konnten unerwartet anfahren oder sich rückwärtsbewegen. Ausserdem kam es häufiger zum Ausschlagen, Beissen, Stürzen, Durchgehen oder Scheuen der Pferde. Menschliches Versagen, das zum Beispiel Zusammenstösse verursachen konnte, war eine weitere Ursache für die Entstehung von Sach-, Pferde- und Personenschaden.³⁴²

Aufgrund ihrer biologischen Veranlagung als Fluchttiere reagieren Pferde sensibel auf äussere, ungewohnte Einflüsse.³⁴³ Dies musste am 6. Dezember 1912 auch ein Postillion erfahren.

Laut dem Endbericht der Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel war der Aushilfspostillion Hans Krieg zusammen mit dem Paketträger Xaver Aerni mit einem Einspanner auf einer stark abschüssigen Strasse in Solothurn unterwegs. Am entsprechenden Tag wurde auf den Strassen und den öffentlichen Plätzen der St.-Niklaus-Tag mit Feuerwerk gefeiert. Als die Kutsche dem späteren Unfallort näherkam, zündete ein Knabe eine Rakete, die direkt unter den Füßen des Pferds los-

³⁴¹ Vgl. Oberpostdirektion an den Zentralvorstand des Verbandes schweizerischer Postillione betreffend Entlassung von Postillonnen, Bern 09.03.1916; PTT-Archiv P-08 A 0007:03.

³⁴² Vgl. Ehrenfried 1987: 21.

³⁴³ Vgl. Goslar 2011: 8.

ging. Dieses erschrak, ging durch und bog in eine Strasse ein. Durch das scharfe Abbiegen berührte der Wagen den Gehsteig, wodurch der Fourgon (Fuhrwerk für den Gütertransport) umkippte. Der Postillion kam unverletzt davon, während der Paketträger durch den Aufprall am Boden einige Schürfwunden erlitt. Zum Zustand des Pferds ist vermerkt, dass es „keine Beschädigung erlitt“.³⁴⁴ Der Wagen hatte einige Materialschäden zu verzeichnen und Paketträger Aerni wurde vorgeworfen, nicht rechtzeitig für das Unterlegen des *Radschuhs*³⁴⁵ gesorgt zu haben.³⁴⁶

Dieser Unfallhergang zeigt auf, wie gefährlich die Arbeit mit den äusserst schreckhaften Pferden sein konnte. Auch wird deutlich, wie machtlos der Postillion in solchen Situationen war und nicht mehr auf das Pferd einwirken konnte. Dieser Unfall beweist, dass die Zugtiere keine berechenbaren Maschinen waren, die nur nach Vorgaben agierten. In einem gewissen Rahmen hatten sie durchaus eine Handlungsmacht, auch wenn diese nicht unbedingt bewusst, sondern eher instinktiv war. Trotzdem wurden die Pferde objektiviert, wie die Zustandsbeschreibung im Protokoll der Postverwaltung aufzeigt. Dort wurde vom Pferd als Objekt gesprochen, das keine Beschädigung erlitt. Hingegen wurde der Postillion als unverletzt bezeichnet – eine Bezeichnung, die sich auf den Organismus eines Lebewesens bezog. Beim Paketträger wurde der Zustand gar auf einer emotionalen Ebene beschrieben, indem von Schmerzen, also einer unangenehmen sensorischen und emotionalen Erfahrung, gesprochen wurde.³⁴⁷ Das Pferd wurde lediglich als Teil der Ausrüstung abgetan und nicht als fühlendes Lebewesen: eine lebende Maschine, die gewisse Systemfehler aufwies, die nicht korrigiert werden konnten.³⁴⁸

In den Berichten der protokollarischen Einvernahme von Krieg und Aerni vom 7. Dezember 1912 fand der Zustand des Pferds mehr Beachtung. Laut den beiden Protokollen kam das Pferd beim Umkippen des Wagens nicht einmal zu Fall. Beide erklärten, dass das Pferd augenscheinlich keinen Schaden durch diesen Vorfall davongetragen habe. Krieg beschrieb, dass er nach dem Unfall zurück zum Posthof ging und dort das Pferd umsorgte. Die beiden Beteiligten fanden für die Unversehrtheit des Tieres deutlich weniger objektiviertere Beschreibungen als die Kreispostdirektion.³⁴⁹

Dieser Vorfall verdeutlicht die Arbeitsteilung und die Rangordnung bei der Post. Kriegs Protokoll zeigt, dass er einzig und allein für das Pferd verantwortlich war. Offenbar deshalb erwähnte er noch explizit, dass er sich um das Pferd gekümmert habe. Auch äusserte er, dass Paketträger Aerni in der vergangenen Woche häufiger erwähnt hätte, dass die Unterlegung des Radschuhs überflüssig sei. Aerni gab eine widersprüchliche Aussage zu Protokoll. Er versicherte, dass er dem Aushilfspostillion gegenüber nie geäussert habe, Hemmschuhe seien zwecklos. Auf diese Aussage hin revidierte Krieg seine Berichterstattung und stellte klar, dass Postbeamte Aerni nur bei einer bestimmten Strasse bemerkt habe, dass dort noch nie ein *Kratzring*³⁵⁰ eingesetzt worden sei. Dennoch wurde Aerni im Endbericht der Postverwaltung Solothurn beschuldigt, den Bremsschuh nicht rechtzeitig untergelegt gehabt zu haben. Dies beweist zum einen die Verantwortung des Postbeamten für das gesamte Unterfangen, da er Krieg hierarchisch überstellt war.³⁵¹ Zum anderen ist es ein Beleg dafür, wie kom-

³⁴⁴ Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 06.12.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁴⁵ Der Radschuh wird auch Hemmschuh genannt und dient dem Abbremsen von Fahrzeugen. Vgl. Jedele-Schudel 2010: 447.

³⁴⁶ Vgl. Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 06.12.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁴⁷ Vgl. International Association for the Study of Pain 2021 (online).

³⁴⁸ Vgl. Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 06.12.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁴⁹ Vgl. Protokollarische Einvernahme von Hans Krieg zum Unfall vom 06.12.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁵⁰ Der Kratzring, auch Krätzer genannt, konnte vom Bocksitz aus bedient werden. Er wurde über den Radschuh gestülpt und so vom Rad eingeklemmt. Die Krätzer waren mit scharfen, aufgeschweissten Spitzen versehen und dienten zum Fahren auf Eis und Schnee. Vgl. Jedele-Schudel 2010: 449.

³⁵¹ Vgl. Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 06.12.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

promisslos die Vorgaben in den Instruktionen durchgesetzt wurden. Dort ist eindeutig vorgeschrieben, dass der Postillion für die Bremsvorrichtung verantwortlich war, das Unterlegen des Radschuhs aber ausschliesslich in den Kompetenzbereich des Postbeamten fiel.³⁵² Aus diesem Grund wurde ihm allein der Vorwurf gemacht, nicht für die Radschuhunterlegung gesorgt zu haben.³⁵³ Wäre der Unfall dem Postillion durch Unvorsichtigkeit, Nachlässigkeit oder einen anderen Grund anzurechnen gewesen, hätte der Postpferdehalter gegenüber der Postverwaltung gehaftet.³⁵⁴ Dies galt auch, wenn das Verhalten des Pferds als Unfallursache eruiert wurde.³⁵⁵ So wurde zum Beispiel ein Postpferdehalter dazu verurteilt, einem verunfallten Postreisenden eine Entschädigung zu zahlen, weil der Unfall aufgrund eines scheuenden Pferds passiert war.³⁵⁶ Im vorliegenden Fallbeispiel hatte das Pferd zwar auch gescheut und war unkontrolliert geflüchtet, vermutlich befand die Postverwaltung die Explosion des Feuerwerkes und die winterlichen Strassenverhältnisse jedoch als aussergewöhnliche Situation, weshalb das Pferd nicht als Verursacher angesehen wurde. Wie bei der Aufzählung der nicht strafbaren Verspätungsgründe gesehen, schien die Post hinsichtlich Regelverstössen bei ungewöhnlichen oder extremen Wetterverhältnissen tolerant gewesen zu sein. So fiel die Schuldzuweisung zumindest teilweise auf den Postbeamten Aerni, für den es keine mit dem Pferdehalter vergleichbaren Konsequenzen gegeben zu haben schien. Dennoch war die Postverwaltung vermutlich nicht sehr erfreut über den Unfall, denn Aerni war bereits eine knappe Woche zuvor in einen Vorfall verwickelt gewesen. Entsprechend hätte er zumindest über die Witterungsverhältnisse informiert sein sollen.³⁵⁷

Am 30. November war Aerni zusammen mit dem Postillion Fritz Beutler frühmorgens auf den mit Schnee bedeckten Strassen unterwegs. Auf manchen Streckenabschnitten war der Schnee so festgefroren, dass sich Glatteis ausgebildet hatte. Auf einer Strasse mit starkem Gefälle kam es schliesslich zum Unglück. Trotz des Einsatzes von Radschuh sowie Kratzring und obwohl die Bremsvorrichtung angezogen war, kam der Wagen ins Rutschen. Mit stetig steigendem Tempo kippte der Fourgon in einer Kurve um und sowohl Aerni als auch Beutler wurden vom Wagen geschleudert. Hierbei kam Aerni heil davon, während Beutler etliche Verletzungen davontrug. Das Pferd soll keinen Schaden erlitten haben.³⁵⁸

Obwohl Aerni vor diesem Unfall alle möglichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen hatte, konnte das Unglück aufgrund der Wetterverhältnisse nicht verhindert werden. Entsprechend wurden ihm in dieser Angelegenheit keine Vorwürfe gemacht.³⁵⁹

Auch hier wurde im Endbericht der Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel nur am Rande auf das Pferd eingegangen. Im Zuge der Schilderungen zum beschädigten Wagen wurde knapp erwähnt, dass das Tier keinen Schaden genommen hat.³⁶⁰ Aus Xaver Aernis Protokoll ist herauszulesen, dass das Pferd wie auch er selbst zu Fall gekommen waren und das Tier nicht mehr allein aufstehen konnte.³⁶¹ Nach dem Augenzeugenbericht von Pfarrer Otto Pfluger konnte das Pferd nur aus seiner schlimmen Lage befreit werden, indem die Riemen und weitere Teile des Pferdegeschirrs durchgeschnitten wurden. Auch stellte der Pfarrer klar, dass das Pferd aufgrund der Strassenverhältnisse der Situation nicht habe entgegenwirken können und keine Schuld am Unfall trage.³⁶² Postillion

³⁵² Vgl. Instruktion Postillione 1894: 12.

³⁵³ Vgl. Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 06.12.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁵⁴ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 18.

³⁵⁵ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 32.

³⁵⁶ Vgl. Oberpostdirektion an die Kreispostdirektion Zürich, Bern 26.02.1916; PTT-Archiv P-08 A 0007:03.

³⁵⁷ Vgl. Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁵⁸ Vgl. ebd.

³⁵⁹ Vgl. ebd.

³⁶⁰ Vgl. ebd.

³⁶¹ Vgl. Protokollarische Einvernahme von Xaver Aerni zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁶² Vgl. Protokollarische Einvernahme von Otto Pfluger zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

Beutler schrieb in einem Bericht an die Oberpostdirektion, dass das Pferd augenscheinlich nicht zu Schaden gekommen sei.³⁶³ Aerni hingegen befand das Tier nach dem Unfall als störrisch, was nach den Schilderungen Pflugers kaum erstaunlich ist. Schliesslich war das Fluchttier an der Unfallstelle regelrecht gefesselt und konnte sich ohne menschliche Hilfe nicht mehr aufrichten.³⁶⁴ Dennoch steht im Endbericht der Postverwaltung Solothurn, dass das Pferd keinen Schaden nahm; ein weiterer Beweis dafür, dass dem Pferd keine Empfindungen zugesprochen wurden und nur die äussere Unversehrtheit wichtig erschien.³⁶⁵

Im Vergleich der jeweiligen Protokolle und der Endberichte fällt auf, dass sich der Fokus auf das Pferd je nach Arbeitsverhältnis zum Tier veränderte. In den Berichten der Poststellen wurde das Tier wie bereits erläutert als Teil der Ausrüstung wahrgenommen. Sowohl Aerni als Paketträger wie auch Krieg als Postillion gingen in ihren protokollarischen Einvernehmungen konkreter auf das Pferd und dessen Zustand ein, wobei sie zwischen Tier und Arbeitsgerätschaften zu differenzieren schienen. Sie standen auch in einem direkten Arbeitsverhältnis zum Tier und begegneten ihm nicht nur auf theoretischer Ebene. Pfarrer Pfluger, der in keinem Dienstverhältnis zur Post stand, hatte nochmals einen anderen Blick auf das Pferd. Nur seinen Schilderungen ist zu entnehmen, in welcher misslichen Lage sich das Tier wirklich befand. Auch bezog er Stellung zur Schuld des Pferds am Unfall und rechnete dem Tier damit eindeutig ein gewisses Mass an Handlungsmacht an.³⁶⁶ Dies hat sich bereits im untersuchten Beschwerdeschreiben von Herrn Meier-Pfister gezeigt, wo er als Aussenstehender der Postverwaltung eine ähnliche Wahrnehmung des Zugtieres hatte wie Pfarrer Pfluger.³⁶⁷ Zusammengefasst kann festgehalten werden, dass die Postpferde umso mehr Beachtung auf emotionaler Ebene erhielten, je tiefer die entsprechende Person in der postalischen Hierarchie oder je weiter weg sie in einem dienstlichen Verhältnis zur Postverwaltung stand.

Der Unfall vom 30. November 1912 ist aber nicht nur in Bezug auf die Wahrnehmung der Postpferde, sondern auch bezüglich der Organisation des Postwesens aufschlussreich. Aerni berichtete, wie er direkt nach dem Unglück telefonischen Kontakt mit dem Postverwalter aus Solothurn aufnahm. Dieser informierte den Postpferdehalter Wyss, der mit einem Ersatzwagen und einem Knecht den Postträger aufsuchte. Die Ware wurde umgeladen und der Knecht führte den Wagen, während Aerni seinen Bestelldienst mit einer Stunde Verspätung zu Ende führte. In dieser Zeit fuhr Pferdehalter Wyss mit dem beschädigten Unfallfahrzeug und dem störrischen Pferd nach Hause, wie Aerni zu Protokoll gab.³⁶⁸ Damit hielt sich der Postpferdehalter exakt an die Instruktionen vom 8. Juni 1911, die besagten, dass bei Unfällen und anderen besonderen Verhältnissen der nächstgelegene Postpferdehalter behilflich zu sein hatte, falls die Post am Weiterfahren gehindert wurde – sei es, die Briefpost durch Fussboten und Spezialüberführungen zu überbringen oder die benötigten Fuhrwerke bereitzustellen, um Pakete oder Reisende mit ihrem Gepäck weiterzubefördern. Falls der Postpferdehalter und in diesem Sinne auch jegliche seiner Angestellten wie die Postillione keine Schuld am Unfall trugen, wurden sie für diese aussergewöhnlichen Zusatzleistungen entschädigt.³⁶⁹

Beide Unfälle zeigen beispielhaft auf, wie das schweizerische Postwesen strukturiert war. Sie stehen sinnbildlich für den regen, geschäftsinternen Briefverkehr im Postwesen.³⁷⁰ Solche Vorfälle wa-

³⁶³ Vgl. Protokollarische Einvernahme von Fritz Beutler zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁶⁴ Vgl. Protokollarische Einvernahme von Xaver Aerni zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁶⁵ Vgl. Postverwaltung Solothurn an die Kreispostdirektion Basel zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 08.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁶⁶ Vgl. Protokollarische Einvernahmen von Fritz Beutler, Xaver Aerni und Otto Pfluger zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁶⁷ Vgl. Meier-Pfister 1916.

³⁶⁸ Vgl. Protokollarische Einvernahme von Xaver Aerni zum Unfall vom 30.11.1912, Solothurn 07.12.1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁶⁹ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 29.

³⁷⁰ Vgl. Gartmann [1985]: 107.

ren jeweils mit einigen Nachforschungen zur Ursache und infolgedessen einem hohen bürokratischen Aufwand sowie mit Kommunikation über mehrere Verwaltungsebenen verbunden. Dabei war das Vorgehen der Postverwaltung pragmatisch, wobei die Analyse des Sachbestands auf der Grundlage der in den Instruktionen verschriftlichten Vorgaben erfolgte.³⁷¹

4.3.3. Pferdepostromantik

Trotz des bürokratischen Charakters der Pferdepost und der je nach Dienstverhältnis unterschiedlichen Wahrnehmung der Pferde war die Beziehung zwischen Postillion und Zugtier einzigartig, wie die nachstehende Zeichnung veranschaulicht.

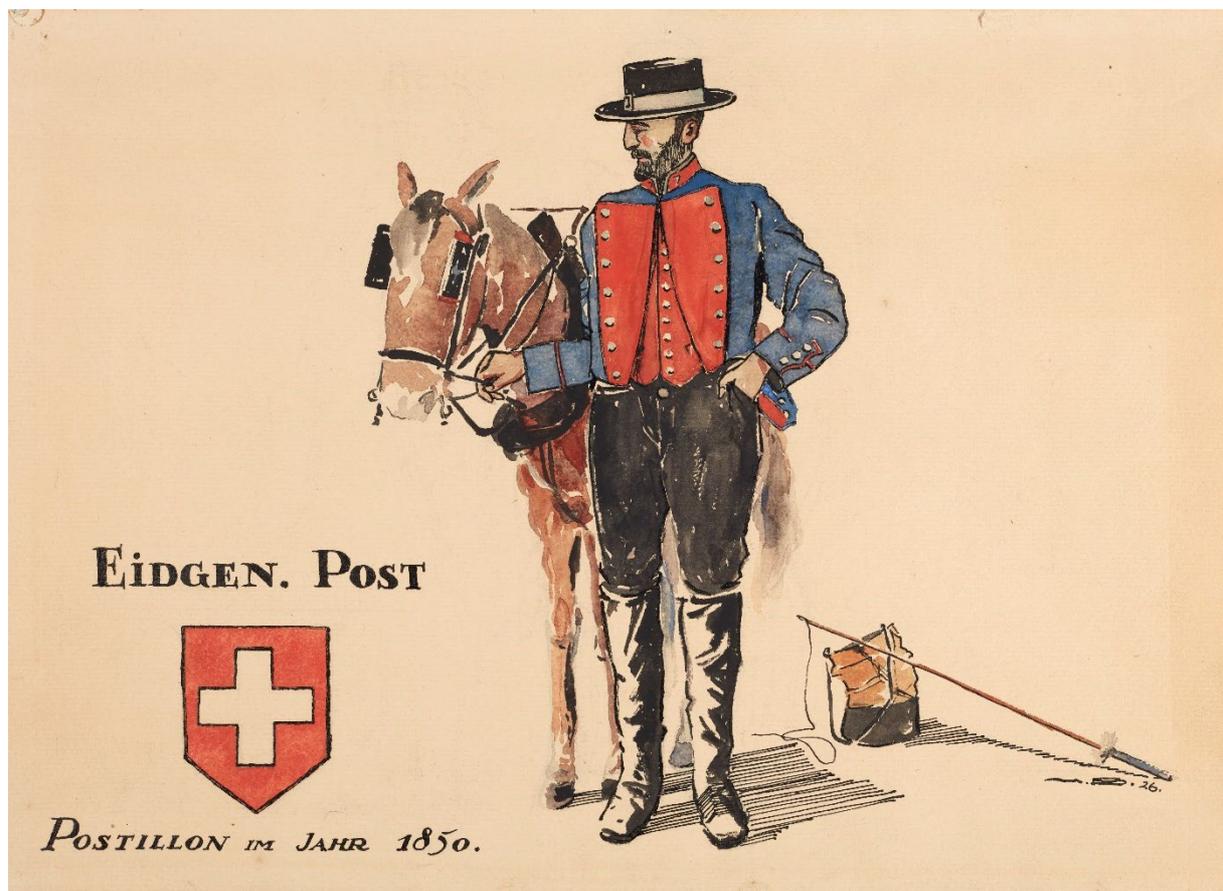


Abb. 15: Postillion mit einem Pferd im Jahre 1850. Kolorierte Bleistiftzeichnung/Gouache von Maurice Bertschinger, um 1926. Quelle: MfK CH/Post 0050.

Das von Maurice Bertschinger gefertigte Aquarell zeigt einen Postillion mit Uniform und ein Pferd. Das Tier trägt die typischen Scheuklappen und ein *Kummet*³⁷². Am Boden liegen ein Futtersack und eine Peitsche. In der Ecke links sticht der Schriftzug für die Eidgenössische Post, gepaart mit dem dominanten Schweizerkreuz, hervor.

Das auffällige Wappen mit Schriftzug verdeutlicht das dienstliche Verhältnis des Postillions zur Eidgenossenschaft. Diese Verbindung steht aber nicht im Zentrum der Zeichnung. Vielmehr drängen

³⁷¹ Vgl. Unfälle im Dienst vom 30.11.1912 und 06.12.1912, Solothurn 1912; PTT-Archiv PAA 00689:65.

³⁷² Ein Kummet ist eine kragenähnliche Vorrichtung aus einem mit Stroh gefüllten Lederschlauch, welche dem Pferd um den Hals gelegt wird und auf seinen Schultern ruht. Der Kummet dient der Übertragung der Zugkraft des Tieres auf die an der Seite befestigten Zugstränge. Vgl. Koch 1999: 126.

der Postillion und sein Pferd das Symbol für die Schweizerische Post in den Hintergrund. Damit verdeutlicht der Zeichner, dass die Beziehung zwischen Mensch und Tier mehr als nur dienstlichen Charakters ist. Die beiden Hauptfiguren der Darstellung sind bildlich gesehen nicht auf derselben hierarchischen Stufe. Der Postillion macht eindeutig den Mittelpunkt des Bildes aus. Das Pferd wirkt im Verhältnis zur Körpergrösse des Postillions relativ klein und untergeben. Das Tier steht bildnerisch im Hintergrund und wird zu grossen Teilen vom Pferdeführer verdeckt. Dadurch, dass der Pferdeführer seine ganze Aufmerksamkeit dem Arbeitstier widmet und es geradezu lieblich anschaut, kommt dem Pferd eine grössere Bedeutung innerhalb der Zeichnung zu. Das Pferd wird nicht durch die zeichnerische Anordnung ins Zentrum gerückt, sondern durch die Emotionen, welche in der Haltung des Postillions erkennbar sind. Durch die Abwendung des Postillions vom Futtersack und von der Peitsche wird die emotionale Beziehung zwischen Pferd und Mensch im Bild weiter verstärkt.

In den in dieser Arbeit bisher untersuchten Quellen wurde die Beziehung zwischen Postillion und Mensch nicht so liebevoll und romantisch beschrieben. Dass es hier anders ist, könnte seine Ursache in der Entstehungszeit der Zeichnung haben. So wurde das Bild im Jahre 1926 gefertigt und damit ungefähr ein Jahrzehnt nach dem Untergang der Pferdepost. Vor allem ab der Mitte des 20. Jahrhunderts findet sich in verschiedensten Quellen vermehrt die Pferdepostromantik. So erschien zum Beispiel in der *Schweizerischen Illustrierten Halbmonatsschrift* vom 1. Dezember 1954 ein Artikel, der auf das Verschwinden der Pferdepost eingeht und dabei die Beziehung zu den motorisierten Fahrzeugen beschreibt.³⁷³

Der Autor Paul Hächler erinnerte sich im Text an seine Kindheitstage. Die vor den Paketwagen gespannten Pferde wurden von den Schulkindern behutsam getätschelt und mit Brot gefüttert. Wo zuvor die treuen, tierischen Freunde gestanden hatten, waren jetzt laute Motorengeräusche auszumachen. Ohne Beachtung wurde an ihnen vorübergegangen, denn mit diesen uninteressanten und unpersönlichen Objekten war nichts anzufangen. Die Postverwaltung soll anderer Meinung gewesen sein und nur an die mit den Automobilen einhergehende Geschwindigkeit gedacht haben. Hächler verband diesen postalischen Neugewinn mit allgemeiner Nervosität und Hast. Die Postillione und ihre Hafermotoren hätten Zeit gehabt. In den 1950er Jahren seien die Dienstleistenden der Post viel pressanter unterwegs gewesen, und das trotz des Automobils.³⁷⁴

Dieser Gedanke an die gute alte Zeit schuf die Verbindung zwischen der Romantik und der Postkutsche – eine vermeintlich stressfreie Ära ohne Verkehrschaos, Unfälle und Umweltverschmutzung. Es gab keinen Smogalarm, keine Schwierigkeiten in der Kraftstoffbeschaffung und auch keine Abfallprobleme. Obwohl die Pferde im Vergleich mit dem Verbrennungs- oder Elektromotor anspruchsvoller waren, mehr Pflege benötigten, weniger Leistung erbrachten und unzuverlässiger ihren Postdienst absolvierten, waren die Zugtiere liebenswerter. Durch die Romantisierung wird die Tatsache, dass auch die Pferde unter anderem mit ihrem Kot und Urin die städtische Umwelt belasteten, verschleiert. Statt Problematiken mit der Beschaffung von Kraftstoff gab es Futtermangel.³⁷⁵ Wie die vorangegangenen Quelleninterpretationen gezeigt haben, blieb die Pferdepost auch von Unfällen nicht verschont.³⁷⁶ Die mit den Instruktionen vorgegebene Ordnung und Disziplin im Pferdepostbetrieb setzte die Postillione unter erheblichen Zeitdruck. Entsprechend kann nicht von einem Zeitalter ganz ohne Stress die Rede sein.³⁷⁷ In der liebevollen Erinnerung an die romantische Pferdepost schienen all diese Tatsachen vergessen zu sein. In Hächlers Text kommt hinzu, dass es sich um Kindheitserinnerungen handelt und sich die Wahrnehmung von der eines erwachsenen Zeitzeugen oder einer erwachsenen Zeitzeugin unterscheiden könnte.³⁷⁸

³⁷³ Vgl. Hächler 1954: 97-98.

³⁷⁴ Vgl. ebd.

³⁷⁵ Vgl. Ehrenfried 1987: 5.

³⁷⁶ Vgl. ebd.: 21.

³⁷⁷ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 13.

³⁷⁸ Vgl. Hächler 1954: 97-98.

Was sich auch in diesem Artikel zeigt, ist die Leistungsorientierung der Post. Hächler warf der Postverwaltung vor, es komme nur auf die, wie er sie nannte, zauberhafte Geschwindigkeit an. Diese Beschleunigung des Postbetriebs habe ausser Hast und Nervosität nichts Gewinnbringendes fürs menschliche Gemüt mit sich gebracht. Im Gegenteil, das alltägliche Leben wurde dadurch von chronischem Zeitmangel bestimmt. Hächler gab der Post folglich die Schuld an einem gesellschaftlichen Wandel. Er betonte damit die zentrale Rolle der Eidgenössischen Post in der Struktur der schweizerischen Gesellschaft.³⁷⁹

Umso intensiver wirkte die emotionale Beziehung zum Pferd. Es waren die Zugtiere, welche in der Erinnerung die Romantik der Pferdepost verkörperten.³⁸⁰ Rückblickend könnte es auch diese romantische Wahrnehmung sein, die Meier-Pfister dazu veranlasst hat, ein Beschwerdeschreiben an die Post zu richten und unter anderem für das Tierwohl einzustehen.³⁸¹

Gleichzeitig ist dies ein weiterer Beweis dafür, dass sich die Wahrnehmung der Pferde je nach dienstlichem Verhältnis zur Postverwaltung unterschied. Hächler war wie Meier-Pfister oder Pfluger ein aussenstehender Zeitzeuge der Pferdepost und nahm die Tiere auf einer emotionalen Ebene wahr.

Umso wehmütiger sind die Berichte über die Abschiedsfahrten der letzten verbliebenen Pferdepostkurse. Dies ist einem Zeitschriftenartikel zu entnehmen, der zwischen 1952 und 1957 datiert ist. Berichtet wird von der letzten Fahrt eines Postschlittens über den Simplonpass. Der Postillion, der über fünfundzwanzig Jahre seinen Beruf ausgeübt und geliebt hatte, lebte förmlich auf dem Simplon. Er hatte die heftigsten Stürme bekämpft und den dichtesten Nebel durchquert, um Postsendungen und Reisende ans Ziel zu bringen. Er war 40 Kilometer in neun Stunden gefahren, hatte 2000 Höhenmeter bewältigt, und das im zweistelligen Minusbereich der Temperaturmessung. Im Vergleich dazu benötigte der Zug in der Mitte des 20. Jahrhunderts für dieselbe Strecke knapp zehn Minuten durch den Berg hindurch.³⁸²

Der Artikel veranschaulicht die äusseren Umstände, mit welchen der Postillion und seine Pferde zu kämpfen hatten. Sie wurden geradezu als Helden dargestellt, die der wilden Natur trotzen, um ihren Dienst zu leisten. Der Eisenbahn, welche diese natürlichen Hindernisse aufgrund des Tunnels nicht zu bewältigen hatte, wurde dieser Heldentitel nicht zugesprochen. Der Bericht zeigt die Romantik der Pferdepost noch einmal aus einem anderen Blickwinkel, indem er die Wildheit der Natur ins Zentrum stellt.³⁸³

Auch im nachstehenden Bild, einem Kupferstich von Rudolf Kollers Gemälde *Die Gotthardpost*³⁸⁴ von 1873, ist die Wildheit der Pferdepost zu sehen; dieses Mal aber nicht in der natürlichen Umgebung, sondern vielmehr in den Pferden selbst.

³⁷⁹ Vgl. ebd.

³⁸⁰ Vgl. ebd.

³⁸¹ Vgl. Meier-Pfister 1916.

³⁸² Vgl. Erinnerungen an die Simplon-Schlittenpost, 1952-1957; PTT-Archiv Post-072 A 0194 – 5.

³⁸³ Vgl. ebd.

³⁸⁴ Rudolf Koller wurde am 21.05.1828 in Zürich geboren, wo er am 05.01.1905 auch verstarb. Er besuchte die Industrieschule in Zürich, bekam privaten Malunterricht, bevor er zwischen 1846 bis 1847 auf die Kunstakademie in Düsseldorf ging. Danach bereiste er Frankreich sowie Belgien und liess sich um 1851 wieder in Zürich nieder. In seinen ersten Aufträgen malte er mehrheitlich Tierbilder von Hunden, Pferden und Rindern. In den 1860er Jahren begeisterte er sich für die Freiluftmalerei und machte eine Reise nach Italien. Im Jahre 1873 entstand im Auftrag der Nordostbahn für deren Gründer Alfred Escher dann die erste Version seines Gemäldes *Die Gotthardpost*, welche heute im Kunsthaus Zürich ausgestellt ist. Sein künstlerischer Ruf basiert besonders auf seinen Tiermalereien und seinem wohl berühmtesten Werk zur Gotthardpost. Er verbindet in seinen Gemälden die realistische Detailtreue mit den Charakteristiken der Freiluftmalerei und war mitunter einer der bedeutendsten Vertreter des Naturalismus. Vgl. Chessex 2009 (e-HLS).



Abb. 16: Gotthardpost. Anonymer Kupferstich nach Rudolf Koller, um 1900. Quelle: MfK CH/Post 0024.

Der Fokus dieses *Kupferstichs*³⁸⁵ liegt auf den Pferden und dem Postillion. Die Landschaft wurde vernachlässigt und auch Reisende sind aus dieser Perspektive nicht zu erkennen. Der mittlere Schimmel scheut, wodurch auch das hinter ihm angespannte Tier erschrickt. Die anderen Pferde wirken fokussiert auf die mit voller Geschwindigkeit erfolgende Talfahrt. Alle Tiere tragen Kummet-Geschirre und Scheuklappen. Dabei ragt der Postillion über allem und schwingt seine Peitsche. Diese scheint unverzichtbar, um die Wildheit der Zugtiere zu bändigen.

³⁸⁵ Das Bild ist ein Kupferstich, wobei einige Abweichungen vom Original zu verzeichnen sind. Genau genommen wurde die Kutsche samt Postillion aus dem ursprünglichen Gemälde extrahiert. Auf dem Originalbild ist die Kutsche in eine Landschaft eingebettet und eine Kuhherde ist auf der Wiese neben der Strasse zu sehen. Ein Kalb rennt vor der Kutsche über die Strasse, weshalb das mittlere Pferd am Scheuen ist. Das alles wurde auf dem Kupferstich vernachlässigt, wodurch ein ganz anderes Bild entstanden ist. In dieser Arbeit wird nicht das Original verwendet, weil die Beziehung zwischen Postillion und Pferd an dieser Stelle im Fokus steht. Es würde den Rahmen sprengen, das gesamte Gemälde zu analysieren. Weiterführende Informationen und Interpretationen zum Gemälde und der Verkehrsentwicklung am Gotthard finden sich bei Schueler 2008.

Der Kupferstich wurde um 1900 herum gefertigt, wobei die Entstehungsumstände nicht bekannt sind. Der Ersteller oder die Erstellerin dieses Stichts vernachlässigte die alpine Umgebung vollumfänglich. Umso stärker wirkt die Wildheit der Pferde auf die Bildbetrachtenden ein. Diese muss vom Postillion mit seiner Peitsche wie auch durch die Zügel, die Scheuklappen und die Pferdegeschirre gezähmt werden. Der Pferdeführer ist auf materielle Hilfsmittel angewiesen, um die Kontrolle zu bewahren.

Dieser Kupferstich stammt nicht wie die anderen Quellen aus der Mitte des 20. Jahrhunderts, sondern entstand bereits um die Jahrhundertwende herum. Dennoch handelt es sich um einen Rückblick, hatte die Gotthardpost doch bereits mit der Inbetriebnahme des Eisenbahntunnels am 1. Januar 1882 ihr Ende gefunden.³⁸⁶ Der Stich und insbesondere seine Fokussierung sind eine Erinnerung an die sagenumwobene Gotthardpost, auch wenn in der Entstehungszeit die Eidgenössische Pferdepost noch nicht dem Untergang geweiht war. Das Bild verkörpert die Romantik der Kutschentpost in der Wildheit der Pferde. Mit Kontrolltechnologien wie den Zügeln oder der Peitsche gebändigt, stehen die Zugtiere symbolisch auch für den menschlichen Triumph über die Natur.³⁸⁷

Neben diesem wilden Wesen der Pferde hat gleichzeitig auch ihr beinahe sanftes Erscheinungsbild in den Rückbesinnungen an die Pferdepost fasziniert. Entsprechend stand die Ästhetik der Tiere in engem Zusammenhang mit der Romantisierung der Pferdepost. In einem Artikel, der aus derselben Zeitschrift stammt wie der Abschiedsbericht zur Simplon-Post, fand dies Erwähnung. Der Autor oder die Autorin erzählte von den noch wenigen im Winterfahrplan aufgeführten Pferdepostkursen zu dieser Zeit. Wenn die Pferde im tiefen Winter ihren Dienst im bündnerischen Aversstal verrichteten, dampften ihre Rücken in der Kälte. Bei sehr niedrigen Temperaturen war jedes Fellhärchen wie auch jedes einzelne Haar des Postillion-Schnauzers mit feinen Frostkristallen versehen. Danach folgt eine Beschreibung der Landschaft, die auf dem Postkutschenkurs zu bewundern war. Der Text vermittelt zudem allgemeine Informationen zur räumlichen Verteilung der Bevölkerung des Aversstals. In einem abschliessenden Absatz warb der mit aktuellen Bildern der Pferdepost versehene Artikel dafür, dem Aversstal im Winter einen touristischen Besuch abzustatten. Auf der Fahrt mit dem Postschlitten habe der Postillion sicherlich einige Anekdoten zu erzählen.³⁸⁸

Die Romantik der Postschlitten wurde in diesem Text an der optischen Schönheit der Tiere und der Landschaft festgemacht.³⁸⁹ Zwar wurden die Tiere bereits im 19. Jahrhundert als ästhetische Objekte betrachtet, doch wurde dies weitgehend von ihrem Nutzen als Arbeitstiere überstrahlt.³⁹⁰ Nach dem Verschwinden der Pferdepost aus dem alltäglichen Leben der Schweizerinnen und Schweizer schien sich diese Sichtweise auf die Tiere verbreitet zu haben.³⁹¹ Entsprechend wurde diese Entwicklung genutzt und auf die Werbestrategie übertragen. Was nach der Belle Époque auf ausländische Touristinnen und Touristen angewendet worden war, wurde nun an der Schweizer Bevölkerung versucht. Als abenteuerliche Romantik vermarktet, sollte die Pferdepost die touristische Attraktivität im Inlandtourismus steigern.³⁹² Ein Unterschied zum 19. Jahrhundert besteht darin, dass es hier gleichzeitig als Reise in die Vergangenheit angepriesen wurde.³⁹³

Die Wahrnehmung der Pferde unterschied sich folglich nicht nur je nach Art der dienstlichen Beziehung zum Tier, sondern auch im Verlauf der Zeit. Im Vergleich zu Zeitzuginnen und -zeugen ist in den Erinnerungen ein deutlicher Wahrnehmungswandel auszumachen. Rückblickend wurde die Pferdepost romantisiert. Dabei stand besonders die Beziehung zwischen Pferd und Postillion im Fokus; die Postpferdehaltereien finden seltener Erwähnung.

³⁸⁶ Vgl. Moor 2004: 60.

³⁸⁷ Vgl. Ehrenfried 1987: 7.

³⁸⁸ Vgl. Mit der Pferdepost nach Avers-Cresta, 1952-1957; PTT-Archiv Post-072 A 0194 – 6.

³⁸⁹ Vgl. ebd.

³⁹⁰ Vgl. McShane, Tarr 2007: X.

³⁹¹ Vgl. Mit der Pferdepost nach Avers-Cresta, 1952-1957; PTT-Archiv Post-072 A 0194 – 6.

³⁹² Vgl. Frey 1999b: 96.

³⁹³ Vgl. Mit der Pferdepost nach Avers-Cresta, 1952-1957; PTT-Archiv Post-072 A 0194 – 6.

5. Die Postpferdehaltereien

Die Postpferdehalter betrieben auf der Basis einer vertraglichen Einigung im Dienst der Post die Pferdekurse.³⁹⁴ Die zu bedienenden Strecken waren dabei genau definiert: Auf kleineren Nebenkursen oblag die gesamte Strecke und bei den grossen Transitrouten nur der Abschnitt zwischen zwei Relaisstationen der betrieblichen Verantwortung eines Pferdehalters. Diese gehörten oftmals im Transportwesen alteingesessenen Familien an, die das Betreiben der Fuhrhaltereie von Generation zu Generation weitergaben.³⁹⁵

Die Postkursführungen wurden schon zu Zeiten der kantonalen Posten ausgeschrieben und nach Prüfung an den Fuhrhalter mit der ansprechendsten Offerte vergeben. Dieses Vorgehen übernahm die Eidgenössische Post. Die bereits bestehenden Verträge wurden nach der Auflösung der kantonalen Verwaltungen gekündigt und neu aufgesetzt.³⁹⁶ Mehrheitlich waren diese Vereinbarungen unbefristet mit einer Kündigungsfrist zwischen drei und sechs Monaten. Das gab der Eidgenössischen Postverwaltung die Möglichkeit, ungünstige Verträge bei Bedarf zeitnah zu ersetzen.³⁹⁷ Die Vertragsbedingungen wurden nun landesweit vereinheitlicht und alle Postpferdehalter hatten dieselben Vorschriften einzuhalten. Die Verpflichtungen, an welche die Pferdehalter nach Vertragsabschluss gebunden waren, wurden wie auch für die Postillione in einer Instruktion für die Postpferdehalter zusammengefasst.³⁹⁸

5.1. Pferdebewirtschaftung

In diesen Instruktionen waren unter anderem die Ansprüche an den Pferdebestand niedergeschrieben. Die Postverwaltung verlangte, dass genügend sichere und diensttaugliche Zugtiere gehalten wurden. War unter Umständen ein ausserordentlicher Bedarf an Pferden nötig, mussten vorgängig Vorkehrungen getroffen werden. Sollte die Post einzelne Tiere als unsicher oder untauglich befunden haben, waren diese sofort zu ersetzen.³⁹⁹

5.1.1. Pferdeschlag

Obwohl sich die Leistungsfähigkeit der Tiere bezüglich Schnelligkeit, Kraft und Ausdauer von Rasse zu Rasse unterschied,⁴⁰⁰ gab die Postverwaltung weder das genaue Stockmass⁴⁰¹ noch eine *Pferderas-*

³⁹⁴ Vgl. Frey 1999b: 100.

³⁹⁵ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 37-38.

³⁹⁶ Vgl. Bretscher 1982: 115.

³⁹⁷ Vgl. Bonjour 1949: 347.

³⁹⁸ Vgl. Bretscher 1982: 115.

³⁹⁹ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11.

⁴⁰⁰ Vgl. Ehrenfried 1987: 12.

⁴⁰¹ Die Widerristhöhe, das anatomische Mass vom Erdboden zur höchsten Stelle des Widerrists (Anfang der Rückenlinie des Tieres), wird als Stockmass angegeben. Dazu wird ein senkrecht auf dem Boden stehender Stab mit Messskala und einem im rechten Winkel abstehenden, in der Höhe verschiebbaren Arm neben das Pferd gestellt. So kann die höchste Stelle des Widerrists, das Stockmass, gemessen werden. Vgl. Hoffmann 2001: 140.

se⁴⁰² vor. Massgebend waren allein die Sicherheit und die Leistung im Dienst. Wie diese beiden Forderungen umgesetzt wurden, war den Postpferdehaltern überlassen.⁴⁰³ Zum einen lässt sich diese unspezifische Vorgabe aus einer wirtschaftlichen Perspektive erklären. Da die Postpferde im Verhältnis zum schweizerischen Gesamtpferdebestand nur maximal 2 Prozent ausmachten,⁴⁰⁴ war die Festlegung auf bestimmte Pferderassen einhergehend mit einem Zuchtprogramm für die Postverwaltung nicht lohnenswert.⁴⁰⁵ Zum anderen sind diese Angaben ein weiterer Beweis dafür, dass die Pferde für die Post lediglich lebende Maschinen waren – ihr Funktionieren musste garantiert sein. Wie die nötige Zugkraft bereitgestellt wurde, entzog sich dem Interesse der Postverwaltung. Entsprechend unnötig schien aus ihrer Sicht die Förderung einer bestimmten Rasse.⁴⁰⁶

Die Sicherstellung der reibungslosen Funktion der lebenden Maschinen fiel folglich vollkommen in die Verantwortung der Postpferdehalter und der in ihrem Dienst stehenden Postillione.⁴⁰⁷ Je nach Länge der zu bedienenden Strecken und der Grösse der Fuhrhaltereien war diese Verantwortung mit mehr oder weniger Aufwand verbunden.⁴⁰⁸ Wie aufwändig das Betreiben einer stark genutzten Kursstrecke war, veranschaulicht ein Artikel von Hans Balzer, der im Bündnerischen Monatsblatt vom März 1943 erschien. Balzer ging vierzig Jahre in der Zeit zurück und berichtete von der Postfuhrhalterei seines Grossvaters Christian Balzer. Neben der Fuhralterei in Mühlen gehörte ihm seit 1887 noch ein Zweigbetrieb in Tiefencastel, der zunächst von Hans Balzers Vater und nach dessen Tod von seinem Onkel geführt wurde.⁴⁰⁹

Balzer erzählte, dass ein starker und tüchtiger Pferdeschlag unabdingbar war, um die vorgegebenen Fahrzeiten pünktlich einhalten zu können. Die Tiere wurden mit fünf oder sechs Jahren gekauft und anschliessend ungefähr sechs Jahre im Postdienst eingesetzt. Der Reinlichkeit halber wurde Stuten bevorzugt. Diese liessen sich nach getanem Dienst auch einfacher verkaufen, da sie noch zum Züchten eingesetzt werden konnten. Auch war es möglich, sie vom Ziehen der Reisekutschen im Alter in den Fourgondienst zu versetzen. Da der Pferdebedarf im Sommer grösser war, wurden über die Sommermonate auch Pferde angemietet. So befanden sich in Mühlen im Sommer bis zu 90 und im Winter 20 Pferde. Im sommerlichen Tiefencastel waren es gar 130 und in den Wintermonaten 70 Zugtiere. Die eigenen, überzähligen Pferde wurden für anderweitige Zugarbeiten in der Landwirtschaft, in Mühlen oder Brauereien versandt.⁴¹⁰

Dieser Bericht veranschaulicht, wie leistungsorientiert der Pferdehandel für den Postbetrieb ausgelegt war. Die Pferde wurden im besten Alter gekauft, dann gewissermassen verbraucht und schliesslich wieder weiterverkauft. Entsprechend ist dieser Bericht ein Hinweis darauf, dass die Arbeitstiere auch in den Augen der Postpferdehalter nur austauschbare Maschinen mit einer unabdingbaren Zuleistung waren. Als Geschäftsleute waren die Postpferdehalter profitorientiert: Jegliches Pferdekapital wurde genutzt, weshalb die Tiere auch für andere Arbeiten versandt oder im Alter für den weniger anspruchsvollen Fourgondienst eingesetzt wurden.⁴¹¹

⁴⁰² Im Rahmen dieser Arbeit ist es nicht möglich, genauer auf die verschiedenen Pferderassen und deren Einsatz im Postbetrieb einzugehen.

⁴⁰³ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 35.

⁴⁰⁴ Bretscher 1982: 33; Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bern 1891-1920; BFS hs-b-00.01-jb-1866-1920.

⁴⁰⁵ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 36.

⁴⁰⁶ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11.

⁴⁰⁷ Vgl. ebd.

⁴⁰⁸ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 38.

⁴⁰⁹ Vgl. Balzer 1943: 65.

⁴¹⁰ Vgl. ebd.

⁴¹¹ Vgl. ebd.

5.1.2. Pferdehaltung

Die Reinlichkeit der Tiere war ein Grundsatz in der Haltung der schweizerischen Postpferde. Es oblag der Verantwortung der Postillione, die Tiere zu „warten“⁴¹². Entsprechend erleichtert wurde ihnen die Arbeit als Angestellte bei den Balzers, die über einen mehrheitlich weiblichen Pferdeschlag verfügten.⁴¹³ Die Bevorzugung von Stuten könnte auf das Überkoten und Überharnen von Hengsten zurückzuführen sein. Der Ablass von Fäkalien ist nicht nur ein Ergebnis der Stoffwechselproduktion, sondern auch eine Möglichkeit, mit anderen Pferden zu kommunizieren. Bei Hengsten kommt dieses *Markierungsverhalten*⁴¹⁴ mit spezifischem Verhaltensmuster häufiger vor, während Stuten ihren Harn und Kot nahezu wahllos ausscheiden. Deshalb beschrieb sie Balzer vermutlich als reinlicher.⁴¹⁵ Dies erleichterte nicht nur den Postillionen die Arbeit,⁴¹⁶ sondern auch allgemein die Stallarbeit. Die Unterbringung der Pferde sollte nämlich möglichst sauber und gesund erfolgen. Ebenfalls sollte der Stall trocken, bequem, zugfrei, richtig temperiert, kanalisiert und mit genügend Licht versorgt sein.⁴¹⁷ Aufgrund der im 19. Jahrhundert gemachten Erkenntnis, dass Pferde empfindungsfähige Wesen sind und sich eine gesunde Haltung entsprechend auf ihr Wohlbefinden auswirkte, wurden diese optimalen Haltebedingungen angestrebt.⁴¹⁸ Schliesslich hatte eine fehlerhafte Haltung negative Folgen für die Leistung der Pferde und konnte materiellen Schaden verursachen.⁴¹⁹ Diese Einsicht wirkte selbstregulierend und beugte einer ungenügenden Tierhaltung vor, auch wenn sie sich grösstenteils auf wirtschaftliche Argumente stützt.⁴²⁰ Vielleicht war dies auch der Hintergedanke, weshalb in den Instruktionen, die alles andere bis ins kleinste Detail regelten, keine Angaben zur Haltung der Tiere gemacht wurden. Folglich ist es auch nicht erstaunlich, dass im schweizerischen Postwesen weder die Stallungen noch das Tierwohl an sich oder die verwendeten Geschirre kontrolliert wurden.⁴²¹ So intervenierte der *Centralvorstand der schweizerischen Thierschutzvereine* mit einem Gesuchschreiben, welches die Oberpostdirektion am 2. März 1891 an die Kreispostdirektion Bern weiterleitete.⁴²²

Im Gesuch wird nach Vorbeugungsmassnahmen und Belehrung statt nach strafrechtlichen Konsequenzen gefragt, um die Tierquälerei im Postdienst zu vermeiden. Soweit bekannt, sollten sowohl die Postillione als auch die Pferdehalter in Bezug auf die verwendeten Pferde nicht kontrolliert werden. Eine solche Kontrolle wäre aber durchaus zweckmässig gewesen. Schliesslich konnte die Sicherheit des Fahrdienstes ohne Kontrolle der Pferde und ihrer Geschirre nicht garantiert werden. Auch würden die Klagen bezüglich des schlechten und untauglichen „Pferdematerials“⁴²³ nicht abklingen. Der nicht gewissenhafte Postpferdehalter nutzte im Konkurrenzkampf die Pferde aus und trieb sie zur grösstmöglichen Anstrengung. Dieser Umstand habe zur Konsequenz, dass auf einzelnen Postkursen

⁴¹² Instruktion Postillione 1894: 7.

⁴¹³ Vgl. Balzer 1943: 65.

⁴¹⁴ Die Pheromone in den Ausscheidungen informieren über den Körperzustand des hinterlassenden Tieres. Bei Hengsten geben Kot und Urin sogar Auskunft über den Rang des Tieres. Die Ausscheidungen von Artgenossen werden deshalb mit eigenen überdeckt. Als Verhaltenskette wird der Kot in einer Kombination von Markierungs- und Ausscheidungsverhalten abgesetzt. Zuerst wird der Boden oder die fremden Ausscheidungen berochen, dann die entsprechende Kot- oder Harnstelle umgangen und überkotet. Danach wird das Ergebnis erneut berochen, häufig von Scharren oder Flehmen begleitet. Das Verhaltensmuster wird wiederholt oder der Hengst verlässt die markierte Stelle. Bei Wallachen fällt dieses Verhaltensmuster unterschiedlich aus. Bei Stuten hingegen ist es selten bis nie zu beobachten. Die Kotausscheidung findet wahllos statt, während dafür nur kurz die vorherige Tätigkeit unterbrochen wird. Vgl. Goslar 2011: 38-39.

⁴¹⁵ Vgl. ebd.

⁴¹⁶ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 7.

⁴¹⁷ Vgl. Ehrenfried 1987: 13-14.

⁴¹⁸ Vgl. McShane, Tarr 2007: 7.

⁴¹⁹ Vgl. Waiblinger 2016: 81-84.

⁴²⁰ Vgl. Ehrenfried 1987: 13-14.

⁴²¹ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11.

⁴²² Vgl. Oberpostdirektion an die Kreispostdirektion Bern zum Stand der Pferde und des Postpferdematerials, Bern 02.03.1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁴²³ Ebd.

Übelstände und Tierquälerei zu beklagen seien. Die Kundschaft ärgerte sich des Öfteren darüber und wendete sich an die Tierschutzvereine. Der Zentralverband richtete sich daher direkt an den Bundesrat und erbat, landesweite, fachkundige Kontrollen zum Zustand der Pferde und der Geschirre im Postbetrieb durchzuführen.⁴²⁴

Dass dieses Gesuch berechtigt war, zeigen die Reaktionen der verschiedenen Postbüros des Postkreises Bern. So bestätigte die Poststelle Interlaken die Aussagen des Tierschutzvereins einige Tage später. Ein gewisser Herr Burkhardt schrieb am 6. März 1891, dass die Ausführungen des Zentralvorstandes nicht unbegründet seien. Tatsächlich sei bei vielen bestehenden Postkursen einiges zu bemängeln gewesen. Seiner Ansicht nach konnte diesen Übelständen entgegengewirkt werden, indem bei der Kursvergabe nicht nur das gemachte Angebot geprüft wird, sondern in erster Linie die sich bewerbenden Unternehmen besichtigt werden. Ausserdem sollten regelmässige und gründliche Kontrollen hinsichtlich des Pferdeunterhalts und des Zustandes der Geschirre gemacht werden. Entsprechend diesen Inspektionen konnten nachlässige Postillione zur Verantwortung gezogen werden.⁴²⁵

Auch das Postbüro Thun gab den Aussagen des Tierschutzvereins am 12. März Recht.⁴²⁶ In einer weiteren Rückmeldung an die Kreispostdirektion wurde der Vorschlag für regelmässige Kontrollen sogar noch konkretisiert. Für die Untersuchungen sollten in den betreffenden Orten oder in deren Nähe wohnende tierärztliche Kontrollpersonen angeheuert werden. Anhand eines Fragebogens sollten sie die Zustände der Tiere und des Materials beurteilen.⁴²⁷

Entsprechend diesen Berichten wurde das Materialbüro der Kreispostdirektion Bern beauftragt, die geschilderten Übelstände zu prüfen und die nötigen Massnahmen zu beantragen.⁴²⁸ Wie diese Schreiben beweisen, hatte das Prinzip der Selbstregulation betreffend einer gesunden Pferdehaltung im eidgenössischen Postdienst keinen Erfolg. Allerdings macht es den Anschein, als ob dies eher auf den finanziellen Profit als auf eine fehlende Erkenntnis zurückzuführen sei. Wie der Tierschutzverein schrieb und die Poststelle Interlaken bestätigte, war der Konkurrenzkampf der Pferdehaltereien um den Kursbetrieb gross. Es galt, der Postverwaltung ein preislich attraktives Angebot zu machen, um der Konkurrenz gegenüber im Vorteil zu sein.⁴²⁹ Da der Pferdeunterhalt kostspielig war,⁴³⁰ musste entsprechend der Zustand der Pferde und des Materials unter dem geringen Finanzkapital leiden. Diese eingeschränkte Leistungsfähigkeit der Tiere war widersprüchlich in Bezug auf die hohen Leistungsanforderungen der Postverwaltung, die sich unter anderem in Balzers Bericht zeigten. Dieser Widerspruch kann womöglich mit der zu dieser Zeit vorherrschenden finanziellen Situation erklärt werden: Die Schweizer Wirtschaft befand sich nach der Grossen Depression zum Ende der 1880er Jahre in einem Aufschwung.⁴³¹ Entsprechend gross scheint nach der finanziellen Krise der Konkurrenzkampf um die Kurslinien gewesen zu sein, als der Tourismus besonders in den alpinen Regionen wieder florierte.⁴³²

Hinzu kam, dass ein solch ausserordentlicher Tourismus zu einer Überarbeitung der Pferde und einer Abnutzung des Materials führen konnte, wie ein Reisebericht von 1847 zeigt. Der deutsche

⁴²⁴ Vgl. ebd.

⁴²⁵ Poststelle Interlaken an Kreispostdirektion Bern zum Stand Pferde und des Postpferdematerials, Interlaken 06.03.1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁴²⁶ Poststelle Thun an Kreispostdirektion Bern zum Stand Pferde und des Postpferdematerials, Interlaken 12.03.1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁴²⁷ Rückmeldung an Kreispostdirektion Bern zum Stand Pferde und des Postpferdematerials, 16.03.1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁴²⁸ Schreiben an das Materialbureau der Kreispostdirektion Bern in Bezugnahme auf die erhaltenen Berichte der Poststellen zum Zustand der Pferde und des Postpferdematerials, Bern 05.08.1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁴²⁹ Vgl. Poststelle Interlaken an Kreispostdirektion Bern zum Stand Pferde und des Postpferdematerials, Interlaken 06.03.1891; PTT-Archiv P-03 A 0031:25.

⁴³⁰ Vgl. Vollenweider [2019]: 47.

⁴³¹ Vgl. Ritzmann-Blickenstorfer 2010 (e-HLS).

⁴³² Vgl. Frey 1999b: 93.

Reisende Theodor Mügge schrieb Folgendes: „Bei der grossen Menge der Fremden, welche den Sommer über die Schweiz bereisen, werden natürlich die vorhandenen Pferde ganz ausserordentlich angestrengt. Die zur Postbeförderung benutzten Thiere sehen oft jämmerlich übermüdet und abgeschunden aus.“⁴³³ Auch wenn sich Mügge hier noch auf die kantonalen Posten bezog, schien nach der Beschreibung des Tierschutzvereins die Situation zu Beginn der 1890er Jahre nicht besser gewesen zu sein. In beiden Fällen könnten dem Zustand der Tiere organisatorische Probleme zugrunde liegen. Während zu Mügges Zeit wahrscheinlich die uneinheitliche Poststruktur den Umgang mit dem Tourismus erschwerte, war es im Jahre 1891 vermutlich die nach der Grossen Depression sehr schnell ansteigende Anzahl an Reisenden. Folglich waren die in den Berichten geschilderten Umstände in der Tierhaltung und der Qualität der Materialien kein Beweis dafür, dass in der Schweiz im Verlauf des 19. Jahrhunderts nicht erkannt wurde, dass Pferde empfindsame Wesen sind und ihr Zustand Einfluss auf ihre Arbeitsleistung ausübt. Im Gegenteil lassen die Reaktion der Poststellen und das Ergreifen von Massnahmen seitens der Postverwaltung darauf schliessen, dass es sich um eine aussergewöhnliche Situation handelte.

Nicht ungewöhnlich war dafür der Einsatz des Tierschutzvereins für das Wohl der Pferde. Wie bereits angesprochen, wurden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts europaweit Tierschutzvereine gegründet. Diese Vereinigungen hatten das gemeinsame Ziel, Grausamkeiten Tieren gegenüber aufzudecken und die Schuldigen auf gesetzlicher Ebene zur Rechenschaft zu ziehen. Sie setzten sich für das Tierwohl ein, indem sie Tierquälereien dokumentierten und an die entsprechenden Stellen meldeten.⁴³⁴ In diesem Sinne agierte auch der *Centralvorstand der schweizerischen Thierschutzvereine*, indem er Meldungen entgegennahm und daraufhin ein Gesuchschreiben aufsetzte. Die Kritik in diesem Gesuch richtete sich wie auch im Beschwerdebrief Meier-Pfisters vielmehr an die Postverwaltung im Allgemeinen als an die betreffenden Postillione oder Postpferdehalter. Dies ist insofern erstaunlich, als die schonende Behandlung von Pferd und Arbeitsausrüstung dem Postillion und damit der Verantwortung des Postpferdehalters unterlag.⁴³⁵ Nicht zuletzt war die „Wartung“⁴³⁶ wie auch die korrekte Verwendung von Tier und Material essenziell für die Sicherheit der Pferdepост und deren Kundschaft, wie das nachstehende Unterkapitel aufzeigen wird.

5.2. Arbeitsmaterial

Die einwandfreie Qualität des Geschirrs, der Fuhrwerke sowie aller anderen benutzten Arbeitsgerätschaften musste garantiert sein, weshalb den Postpferdehaltern entsprechende Vorschriften gemacht wurden.⁴³⁷

5.2.1. Pferdegeschirre

So gaben die Instruktionen beispielsweise vor, dass der jeweilige Postpferdehalter der Grösse seiner Halterei entsprechend Pferdegeschirre zu beschaffen hatte. Diese galt es stets sauber und in guter Beschaffenheit zu halten. Die Geschirre mussten im Dienst entweder mit Schellen oder mit Glocken versehen sein. Ob es nun Brustblatt- oder Kummetsgeschirre waren, stellte die Postverwaltung frei. Es durften auch beide in einem Postzug verwendet werden. Allerdings mussten die Pferde, welche ne-

⁴³³ Mügge 1847: 197.

⁴³⁴ Vgl. Mitsuda 2007: 254.

⁴³⁵ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 12.

⁴³⁶ Ebd.: 7.

⁴³⁷ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11-13.

beneinander angespannt waren, dieselbe Art von Geschirr tragen. Auch war es untersagt, bei den Stangenpferden auf die Hintergeschirre zu verzichten.⁴³⁸

Dieselben Vorschriften standen in den Instruktionen für die Postillione. Es war deren Pflicht, die Geschirre in solidem Zustand zu halten. Entsprechend waren die Postillione das ausführende Glied dieser Vorgaben,⁴³⁹ während die Postpferdehalter als ihre Arbeitgeber die Verantwortung trugen.⁴⁴⁰

Zur Herstellung oder Wartung der Pferdegeschirre wurden regionale Sattlereien engagiert.⁴⁴¹ Grössere Pferdehaltereien wie die der Balzers hatten gar eine eigene Sattlerei wie auch eine betriebseigene Schmiede.⁴⁴² Nach der Übernahme durch den Bund mussten diese mehrheitlich nur noch die leichteren Kummetsgeschirre herstellen. Zu den Zeiten der kantonalen Posten waren die Kummetsgeschirre nur selten anzutreffen. Weshalb um die Jahrhundertmitte trotz Entscheidungsfreiheit dann ein allgemeiner Wechsel in der Wahl der Geschirre erfolgte, ist nicht klar. Es besteht die Vermutung, dass die Leistungsfähigkeit mit den Kummetsgeschirren gesteigert werden konnte. So belasteten die Brustblattgeschirre den Brustbereich der Tiere erheblich, während bei den Kummetsgeschirren die Schulterblätter die Körperkraft direkt übertragen. Der Nachteil an den Kummetsgeschirren war, dass sie für jedes Pferd massgefertigt werden mussten. Die Brustblattgeschirre hingegen konnten von verschiedenen Tieren benutzt werden.⁴⁴³

Was den Postpferdehaltern aber nicht zur Wahl stand, war die Verwendung von Hintergeschirren.⁴⁴⁴ Aufgrund ihrer Bremsfunktion waren diese für Stangenpferde zwingend erforderlich. Neben den Radschuhen und der Klotzbremse boten sie eine weitere Möglichkeit, den Wagen abzubremsen.⁴⁴⁵ Ebenso verpflichtend war die Montierung von Schellen oder Glocken an den Geschirren. Die geräuschvollen Ausrüstungsteile dienten vermutlich der Orientierung der Pferde bei schlechter Sicht aufgrund entsprechender Witterung oder Dunkelheit. Da sie damit eine sicherheitsrelevante Aufgabe innehatten, waren sie dringend zu verwenden.⁴⁴⁶

Wie es aussah, wenn alle diese Vorgaben eingehalten wurden, zeigt die Fotografie der Brünigpost, welche von einem Herrn V. Troxler zwischen 1870 und 1875 aufgenommen wurde (siehe Abb. 17). Zu sehen ist eine vierspännige Postkutsche. Die beiden Stangenpferde tragen Hintergeschirre, während die vorderen Tiere offene Geschirre tragen. Alle Zugpferde sind mit Kummetsgeschirren ausgerüstet. Auf dem Bild vage zu erkennen sind auch die Scheuklappen, die alle Tiere tragen.

⁴³⁸ Vgl. ebd.: 11.

⁴³⁹ Vgl. Instruktion Postillione 1894: 12.

⁴⁴⁰ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11.

⁴⁴¹ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 36.

⁴⁴² Vgl. Balzer 1943: 66.

⁴⁴³ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 36.

⁴⁴⁴ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11.

⁴⁴⁵ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 36.

⁴⁴⁶ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11.



Abb. 17: Postkutsche der Brünigpost. Fotografie von V. Troxler, um 1870-1875. Quelle: MfK FFF 01342.

5.2.2. Scheuklappen

Die Scheuleder schienen wie selbstverständlich zur Ausrüstung gehört zu haben, weshalb ihre Verwendung in den Instruktionen vermutlich auch keine Erwähnung fand. Im Jahre 1895 löste ihr Nutzen im Dienst aber Diskussionen zwischen der Postverwaltung und den Pferdehaltern aus.

Am 21. August 1895 schrieb die Oberpostdirektion an die Kreispostdirektionen, dass bei ihnen die Anregung gemacht worden sei, auf die Scheuleder im Postdienst zu verzichten. Bei den Militärpferden seien die Scheuklappen längst beseitigt worden. Seither seien keine Erfahrungen gemacht worden, welche eine Wiedereinführung bewirken könnten, wie der Post von kompetenter Seite her mitgeteilt worden sei. Aus diesem Grund sollten die Pferdehalter dazu angehalten werden, die Abschaffung der Scheuleder ihrerseits zu prüfen.⁴⁴⁷

Im Postkreis Chur gingen dieser Aufforderung einige Postpferdehalter nach und taten der Kreispostdirektion ihre Meinung bezüglich dieser Angelegenheit kund. So schrieben die Gebrüder Bomedì am 2. September 1895, dass auf die Scheuleder im Winter verzichtet werden könnte. Bei Schneegestöber sammelte sich das nasse Weiss zwischen Scheuklappen und Auge an. Neben den Qualen, die das Pferd dadurch erleide, sei es nahezu blind. Im Sommer hingegen böten die Scheuleder den Pferdeaugen Schutz vor der Sonne. Die Postpferdehalter plädierten daher dafür, dass der Gebrauch von Scheuklappen in den Sommermonaten freigestellt sein sollte.⁴⁴⁸

Eine ähnliche Argumentation für das Verwenden von Scheuleder fand auch die Posthalterei Schuls. So schützten die Scheuklappen die Augen der Pferde vor Sonne, Wind und Staub. Wenn sie richtig montiert seien, störten sie die Tiere nicht im Geringsten. Die Scheuleder hätten dieselbe Wirkung für die Pferde wie die Brille für die Menschen. Während der Fahrt seien sie ausserdem sicher-

⁴⁴⁷ Vgl. Oberpostdirektion an die Kreispostdirektion in Chur zur Entfernung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, Bern 21.08.1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07.

⁴⁴⁸ Vgl. Posthalterei der Bomedì Gebrüder an die Kreispostdirektion in Chur zur Entfernung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, Madulain 02.09.1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07.

heitsrelevant. Die Pferde könnten nur vorwärts sehen, weshalb sie sicherer und ruhiger ihren Zugdienst leisteten. Ohne Scheuklappen wären die Pferde viel zu unruhig und würden rückwärtsgehen, was zu Stau führen würde. Der Postillion müsste infolgedessen öfters zur Peitsche greifen. Dies wiederum erwecke in den Pferden die beständige Angst, mit der Peitsche geschlagen zu werden, und mache es dem Postillion schwierig, die Pferde zu halten.⁴⁴⁹

Diese Meinung teilte auch ein gewisser Herr Joos-Müller, ein weiterer Pferdehalter. Ihm zufolge schauten die Tiere ohne Scheuleder ständig nach rechts und links. So zogen sie das Fuhrwerk unregelmässig an. Wurde das Pferd infolgedessen mit der Peitsche angetrieben, sah es die Peitsche kommen und wich in die entgegengesetzte Richtung aus. Auch erschwerte das Fehlen der Scheuklappen das Führen einzelner Pferde. Der Postillion konnte die weniger arbeitswilligen Pferde nicht mit der Peitsche antreiben, ohne dass die hitzigen Pferde ebenfalls in Aufregung versetzt wurden. Entsprechend ruckartig war die Fahrt und die Pferde scheuten des Öfteren. Im Gegensatz zu den Militärpferden mussten die Zugtiere der Post Reisende transportieren, sodass eine sanfte und regelmässige Fahrt notwendig war – gerade auch hinsichtlich der Sicherheit auf schwer befahrbaren Strecken wie den schmalen Bergstrassen. Die Pferde im Militär hingegen wurden meistens als einzelne Reittiere oder als Zugtiere von Materialwagen genutzt. Deshalb waren die Pferde im Militär nicht mit den Postpferden zu vergleichen.⁴⁵⁰

Auch die Erben eines weiteren Postpferdehalters befand die Abschaffung der Scheuklappen nicht für gut. Bei zweispännigen Kutschen, wo die beiden Tiere aneinander gewöhnt seien, könnten zwar Ausnahmen gemacht und auf Scheuleder verzichtet werden. Bei regelmässigen Fahrten mit vier Pferden seien die Klappen aber unverzichtbar, zumal die Wahrscheinlichkeit mit der Grösse des Gespanns steige, dass die Tiere nicht miteinander zurechtkämen. Die Prüfung des Nutzens und die Diskussionen mit den Postillionen hätten ergeben, dass die Scheuleder unverzichtbar seien.⁴⁵¹

Scheuleder dienten als Mittel zur Kontrolle über die Tiere und waren damit sicherheitsrelevant. Ausserdem gestalteten sie die Fahrt angenehmer und dienten den Pferdeaugen als Schutz. Diese klare Haltung wirft die Frage auf, weshalb die Postverwaltung überhaupt zur Prüfung des Nutzens der Scheuleder aufgerufen hatte. Ein Hinweis liefert ein Artikel aus der Fachzeitschrift für Tierärztinnen und Tierärzte. Der im Jahr 1903 veröffentlichte Text zeugt davon, dass auch in diesem Fall die Tierenschutzvereine aktiv waren. Die Scheuklappen wurden als Tierquälerei angesehen und sollten deshalb abgeschafft werden.⁴⁵² Es ist zu vermuten, dass wie beim Gesuchschreiben zum Zustand der Pferde und des Materials die Postverwaltung oder gar höhere politische Instanzen brieflich kontaktiert wurden. Als Reaktion darauf klärte die Post die Frage nach den Scheuledern intern ab.

Dies war nach dem genannten Artikel auch berechtigt, brachten die Scheuklappen doch auf verschiedene Weisen Nachteile mit sich. Erstens hinderten sie die Pferde daran, zur Seite zu sehen. Was Joss-Müller als Vorteil sah, befindet der Autor oder die Autorin als häufigen Grund für das Scheuen. Die Tiere erschrecken bei einem Geräusch, das hinter ihnen oder seitlich entstand. Aufgrund ihrer eingeschränkten Sicht konnten sie die Geräuschquelle nicht sehen und damit nicht auf ihre Gefahr hin beurteilen. Dadurch konnte ein Pferd scheuen oder gar durchgehen. Die Scheuklappen konnten entsprechend nicht nur Verhinderer, sondern auch Förderer des Scheuens sein. Zweitens riefen die Scheuleder für die Tiere unangenehme Empfindungen hervor, da sie zu nahe am Auge lagen und dadurch an den Lidern, den Wimpern oder den Tastaaren scheuerten. Ein drittes Argument für die Abschaffung der Scheuleder waren die Augenentzündungen. Einige Postpferdehalter sahen die Klap-

⁴⁴⁹ Vgl. Posthalterei Schuls an die Kreispostdirektion in Chur zur Entfernung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, Schuls 30.08.1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07.

⁴⁵⁰ Vgl. Postpferdehalter Joos-Müller an die Kreispostdirektion in Chur zur Entfernung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, Silvaplana 28.08.1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07.

⁴⁵¹ Vgl. Erben des Posthalters [Hurm, Anm. S. M.] an die Kreispostdirektion in Chur zur Entfernung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, Chur 13.09.1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07.

⁴⁵² Vgl. Über Scheuklappen 1903: 82.

pen als Augenschutz für die Tiere. Der Artikel setzte diesem Argument entgegen, dass die Scheuleder den Wind, den Staub, den Schmutz oder auch den Regen auffangen statt abwehrten.⁴⁵³

Während diese Argumente den Aussagen der Pferdehalter widersprachen, legitimierte der Artikel die Verwendung von Scheuledern bei furchtsamen, lebhaften oder jungen Wagenpferden. Auch wenn unterschiedlich temperamentvolle Tiere vor denselben Wagen gespannt würden, käme man nicht ohne Scheuklappen aus. Dementsprechend gab der Artikel den Pferdehaltern wieder recht, sodass sich die Forderung der Tierschutzvereine zur Abschaffung der Scheuleder nicht in die Praxis umsetzen liess.⁴⁵⁴

Die Scheuklappen sind ein Beweis dafür, dass für das Funktionieren des Postbetriebs das Wohl der Pferde nicht massgebend war. So war einigen Postpferdehaltern wie auch dem Autor oder der Autorin des Textes zwar klar, dass Scheuleder unangenehme Empfindungen hervorriefen; in Anbetracht ihrer Nützlichkeit bei mehreren oder unruhigen Pferden wurde darüber allerdings hinweggesehen. Wiederum stellte das Pferd nur ein Glied in der Postmaschinerie dar, das wortwörtlich zum Laufen gebracht werden musste.

5.2.3. Bespannung der Fuhrwerke

Wahrscheinlich nicht im direkten Sinne unangenehm wie die Scheuklappen, aber genauso selbstverständlich ein Teil der Arbeitsausrüstung im Postdienst waren die Fuhrwerke. Diese wurden von der Post zur Verfügung gestellt, wobei die Verantwortung dafür den Postillionen oblag.⁴⁵⁵ Je nach Frequentierung wurde Grösse und Typus der Kutschen, Wagen oder Schlitten für die jeweiligen Kurse bestimmt.⁴⁵⁶ Wie viele Pferde dann jeweils vor ein Fuhrwerk gespannt werden mussten, war in den Instruktionen für die Postpferdehalter genau angegeben. Richtmass waren hierbei die Grösse des Fuhrwerks, dessen Gewicht und der Schweregrad der zu befahrenden Strecke. Für die Bergkurse wurde je nach Bedürfnis in den Verträgen eine Bespannung mit mehr Pferden bewilligt.⁴⁵⁷

Wie bei der Mehrheit aller Wagen im Verkehr wurden so auch häufig die Kutschen oder Schlitten im Postbetrieb klassisch von einem, zwei oder vier Zugpferden gezogen. Eher selten kam ein Dreigespann zum Einsatz, bei welchem alle drei Pferde nebeneinander angespannt wurden.⁴⁵⁸ Dies könnte an der möglichen Unruhe, welche die Pferde so aufeinander ausübten, gelegen haben.⁴⁵⁹ Deshalb wurde bei drei Zugtieren meistens ein einzelnes Pferd vorgespannt. Bei der Post kam diese Bespannung des Öfteren zum Einsatz; ausserhalb des Postbetriebs war das sogenannte Einhorn eher selten zu finden. Die wahrscheinlich bekannteste Bespannungsart der Pferdepost war der Fünfspanner. Ein solches Gespann ist auf der nachfolgenden Fotografie zu sehen.

⁴⁵³ Vgl. ebd.

⁴⁵⁴ Vgl. ebd.

⁴⁵⁵ Zur Bestellung der Fuhrwerke gibt es noch mehr Bestimmungen, unter anderem zu den Reparaturen, Beiwagen und Unterhaltszahlungen. Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 11-14.

⁴⁵⁶ Vgl. Schiedt 2007: 17.

⁴⁵⁷ Vgl. Instruktion Postpferdehalter 1911: 14-15.

⁴⁵⁸ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 37.

⁴⁵⁹ Vgl. Über Scheuklappen 1903: 82.



Abb. 18: Klausenpferdepost. Fotografie von Photoglob Wehrli AG, um 1910. Quelle: MfK FC 001604.

Auf dem Bild sind drei vorgespannte und zwei Stangenpferde zu erkennen, die mit Kummetschirren eine achtplätzig Coupé-Landauer⁴⁶⁰ über den Klausen ziehen. Auf dem Kutschbock ist der Postillion mit Peitsche auszumachen. Neben ihm sitzt der Kondukteur, der an seinem Uniformhut zu erkennen ist. Auf der Banquette ist ein Reisender zu sehen.

Ein solcher Fünfspänner mit achtplätziger Berline war ausserhalb des Postbetriebs und auch auf den Überlandkursen, wo die witterungsbeständige, vierplätzig Berline die Norm war, selten zu sehen. In den alpinen Regionen hingegen kam er als klassischer Bergwagen häufig zum Einsatz. Die Reisenden schätzten vor allem, dass jeder Passagier und jede Passagierin einen Fensterplatz belegen konnte.⁴⁶¹ Zwei Reisende kamen im Coupé direkt unter dem Bocksitz unter, wo sowohl die seitlichen als auch die vorderen Fenster hinuntergelassen werden konnten. Vier weitere Personen fanden im Interieur, dem Innern der Kutsche, Platz. Dieses war mit einem Verdeck verschlossen, welches bei Bedarf geöffnet werden konnte. Auf den Hochsitz am hinteren Ende der Kutsche, die Banquette, konnten sich weitere zwei Passagierinnen und Passagiere setzen. Durch die Möglichkeit, entweder die Fenster oder gar das Verdeck öffnen zu können, bescherte der Coupé-Landauer den Reisenden eine befreite Art des Reisens. Die landschaftlichen Reize wie auch Licht und Luft konnte die Postkundschaft auf der Fahrt vollumfänglich geniessen.⁴⁶² Es waren solche Ansprüche der Reisenden, die auf Bequemlichkeits-, Status- oder Geschwindigkeitsbedürfnisse zurückzuführen waren, welche die Weiterentwicklung im Karren- und Wagenbau vorantrieben.⁴⁶³

Hinsichtlich der Bespannungsart mit den fünf Pferden waren solche Fuhrwerke kräftemässig nicht sehr effizient. In den Kurven waren es allein die beiden Stangenpferde, die das Fuhrwerk zogen. Die

⁴⁶⁰ Vgl. MfK 2006: 20.

⁴⁶¹ Vgl. Gartmann [1985]: 120-121.

⁴⁶² Vgl. Balzer 1943: 70-71.

⁴⁶³ Vgl. Schiedt 2015: 30.

drei vorderen Pferde dienten in diesem Moment ausschliesslich der Steuerung. Sie stellten sicher, dass die Anfahrt in die Kurve vom Platz her nicht zu knapp war. Gerade in den alpinen Regionen konnte das Schneiden einer Kurve fatale Folgen haben und zu Unfällen führen. Damit dieses Ungleichgewicht in der Verteilung der Zuglast auf die Pferde nicht zu sehr ins Gewicht fiel, wurden die Haarnadelkurven auf Gebirgsstrecken möglichst flach befahren. Dadurch konnten die Hinterpferde das Fuhrwerk zu zweit wenden und beim anschliessenden Geradeausfahren zogen die Vorderpferde wieder mit. Trotz dieser vermeintlichen Nachteile kam der Fünfspanner aufgrund seines Wenderadius im Postdienst häufig zum Einsatz. Infolge der Verdrängung der Pferdepост durch die Eisenbahn ab der Mitte des 19. Jahrhunderts schrumpfte die Anzahl der Postkurse mit Mehrspännern. Die Nebenkurse des öffentlichen Verkehrs wurden mehrheitlich von einem Fuhrwerk mit einem oder zwei Pferden bedient. Durch den stark anwachsenden Reiseverkehr und die Erschliessung neuer Pässe nahm nach dem Tiefpunkt um 1870 bis zur Jahrhundertwende auch die Zahl der vier- und fünfspännigen Fuhrwerke auf den Strassen wieder zu.⁴⁶⁴ Grundsätzlich waren Grösse und Typ der Fuhrwerke von der Frequenz des jeweiligen Postkurses abhängig.⁴⁶⁵

Die Erläuterungen zur Fahrweise einer fünfspännigen Kutsche haben verdeutlicht, weshalb die Postpferdehalter die Scheuleder als so wichtig erachteten. Der Postillion hatte gerade in den heiklen Kurven jedes Pferd einzeln zu steuern.⁴⁶⁶ Da die Scheuklappen aus ihrer Sicht ein Mittel zur Kontrolle waren, konnte vor allem in solchen Situationen nicht auf ihre Anwendung verzichtet werden.⁴⁶⁷

5.3. Krisenbewältigung während des Ersten Weltkriegs

Die Postpferdehalter hatten sich nicht nur mit Fragen rund um das Arbeitsmaterial oder logistischen Herausforderungen auseinanderzusetzen. Ebenso mussten sie Krisensituationen wie die Grosse Depression oder den Ersten Weltkrieg bewältigen. Während Letzterem hatten die Pferdehalter mit einem Mangel an Postpferden zu kämpfen, wie bereits im Zusammenhang mit Meier-Pfisters Beschwerdebrief von 1916 erwähnt wurde.⁴⁶⁸

5.3.1. Mangel an Postpferden

Dem internen Briefverkehr der Postverwaltung zu Beginn des Jahres 1916 ist zu entnehmen, dass als Vorbereitung auf ein militärisches Wiederaufgebot eine Pferderevision durchgeführt wurde.⁴⁶⁹

Damit auch kein Pferdehalter vergessen wurde, fand ein genauer Informationsaustausch zwischen Post und Militär statt. Der Pferdestellungsoffizier des Korpsplatzes Liestal übermittelte beispielsweise der Kreispostdirektion Basel am 8. Februar 1916 ein Verzeichnis der stellungspflichtigen Gemeinden, die in seinem Zuständigkeitsbereich lagen. Er verlangte die Mindestanzahl an Pferden, die jeder Posthalter für die Aufrechterhaltung des Postbetriebs benötigte. Dieser Aufforderung kam die Kreis-

⁴⁶⁴ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 37.

⁴⁶⁵ Vgl. Schiedt 2007: 17. An dieser Stelle kann nicht detailliert auf weitere Fuhrwerke und Schlitten des Postdienstes eingegangen werden, da es den Rahmen der vorliegenden Arbeit sprengen würde. Vgl. als weiterführende Literatur populärwissenschaftlicher Natur Jedele-Schudel 2010.

⁴⁶⁶ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 37.

⁴⁶⁷ Vgl. Postpferdehalter Joos-Müller an die Kreispostdirektion in Chur zur Entfernung der Scheuleder bei den Geschirren der Postpferde, Silvaplane 28.08.1895; PTT-Archiv P-10 A 0006:07.

⁴⁶⁸ Vgl. Meier-Pfister 1916.

⁴⁶⁹ Vgl. Postpferdehalter A. Niggli an die Kreispostdirektion Basel zur Pferderevision, Wolfwil 11.01.1916; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00716:07.

postdirektion nach und listete jeden Postpferdehalter, dessen zu betreibende Kurse und die dazu benötigten Pferde auf. Die gleiche Situation zeigte sich auch beim Korpssammelplatz Solothurn.⁴⁷⁰

Da ihre Pferde andernfalls in den Militärdienst eingezogen wurden,⁴⁷¹ baten die Posthalter vorgängig ihre Kreispostdirektion um eine Bestätigung für die Anzahl der von ihnen benötigten Pferde. So wendete sich der Postpferdehalter Fritz Anders aus Aetlingen am 17. Januar 1916 entsprechend an die Kreispostdirektion Basel und fragte nach einer entsprechenden Bescheinigung für vier Pferde. Drei dieser Pferde seien ständig für den Betrieb der Postkurse im Einsatz. Dabei handele es sich ausnahmslos um Stuten⁴⁷² im Alter zwischen neun und zehn Jahren. Das vierte Tier, ein zehn Jahre alter Wallach, diene als Ersatz. Bereits am folgenden Tag bescheinigte die Kreispostdirektion Pferdehalter Anders die vier Tiere. Doch noch am selben Tag wurde diese Bestätigung wieder zurückgezogen. Die Bescheinigung könne ohne die Besichtigung der Tiere nicht ausgestellt werden.⁴⁷³ Wie einer erneuten brieflichen Konversation zu entnehmen ist, wurden Anders schliesslich nur drei Pferde zugesprochen. Am 8. Januar 1917 fragte er nochmals nach einer Bestätigung für vier Pferde, da der Postkurs ansonsten nicht zu betreiben sei. Die Kreispostdirektion Basel teilte ihm daraufhin mit, dass sie dem Pferdestellungsoffizier nur drei Pferde gemeldet habe, und erkundigte sich, ob ein viertes Tier wirklich notwendig sei. Anders begründete den Bedarf an einem Reservepferd mit den winterlichen Schneeverhältnissen, für die ein weiteres Tier nötig sei. Auch könnte eines der anderen drei Pferde lahmen. Auf jeden Fall könne ihm ohne Bedenken eine Bescheinigung ausgestellt werden, was die Kreispostdirektion am 13. Januar 1917 auch tat.⁴⁷⁴

Hierbei handelt es sich nur um ein Beispiel für viele identische Fälle. Die Postpferdehalter kämpften mit Bescheinigungen um ihre Pferde, während das Militär so viele Tiere wie möglich aufbieten wollte. Dabei fungierte die jeweilige Kreispostdirektion als Kommunikationsbindeglied. Wie dieser Fall zeigt, wollte die Post einerseits das Militär und damit den Nationalstaat mit tierischem Kapital unterstützen. Deshalb begrenzte sie den Pferdebestand Anders' auf drei Tiere. Andererseits stand ein funktionierender Postbetrieb immer noch an oberster Stelle, weshalb die Kreispostdirektion schlussendlich doch vier Tiere gestattete.⁴⁷⁵ Solche Entscheidungen waren wahrscheinlich der Grund, weshalb von militärischer Seite Vorwürfe erhoben wurden, dass die Postdirektionen über den tatsächlichen Bedarf hinaus Pferde als unabhkömmlich beschrieben.⁴⁷⁶ Die Postpferdehalter beschwerten sich im Gegensatz darüber, dass des Öfteren zu viele Tiere in den Militärdienst eingezogen und gar Bescheinigungen missachtet wurden. Dies führte zu Störungen im allgemeinen Postbetrieb.⁴⁷⁷

In diesem Netzwerk verschiedener Akteure und Akteurinnen mit unterschiedlichen Interessen wurden die Pferde wie nummerierte Ware herumgereicht, wie ein Vorfall mit einem Pferdehalter aus dem Zuständigkeitsbereich der Kreispostdirektion Basel beweist. Der Postpferdehalter Brunner berichtete am 16. Dezember 1916, dass er in Liestal die Nummern 155, 2640 und 2641 dem Militär zur Verfügung zu stellen habe. Er besitze deshalb nur noch vier Pferde, die er alle für den Postbetrieb bräuchte. Diese Mindestanzahl an Zugtieren sei im Februar des Jahres offiziell dem Pferdestellungs-

⁴⁷⁰ Vgl. Pferdestellungsoffizier des Korpssammelplatzes Liestal an die Kreispostdirektion Basel zur Pferderevision, Basel 08.02.1916; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00716:07.

⁴⁷¹ Vgl. Poststelle Grenchen an die Kreispostdirektion Basel betreffend der Bescheinigung für die Postpferde, Grenchen 09.01.1917; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01.

⁴⁷² Auch wenn es sich hierbei nicht um eine repräsentative Menge von Postpferden handelte, unterstützen diese Angaben die Aussage von Hans Balzer zum Alter und Geschlecht der Tiere. Vgl. Balzer 1943: 65.

⁴⁷³ Postpferdehalter Fritz Andres an die Kreispostdirektion Basel für die Bescheinigung seiner vier Pferde, Aetlingen 17.01.1916; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00716:07.

⁴⁷⁴ Vgl. Korrespondenz zwischen Postpferdehalter Fritz Andres und der Kreispostdirektion Basel betreffend der Anzahl zu bescheinigender Pferde, Aetlingen/Basel 08.-13.01.1917; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01.

⁴⁷⁵ Vgl. ebd.

⁴⁷⁶ Vgl. Pferdestellungsoffizier Aarau an die Kreispostdirektion Aarau betreffend der Ausstellung von Bescheinigungen, Aarau 28.06.1918; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00539:14.

⁴⁷⁷ Vgl. Postpferdehalter an die zuständige Kreispostdirektion Basel wegen Pferdemangel für den Postbetrieb, Basel 15.01.1917; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01.

offizier angegeben worden. Entsprechend bat er nun um die Enthebung der Pferdestellung, um mögliche Störungen im Postbetrieb zu verhindern.⁴⁷⁸

Neben der Objektivierung der Tiere unterstreicht dieses Fallbeispiel den Mangel an Postpferden während des Ersten Weltkriegs nochmals. Sowohl im Postbetrieb wie auch im Militär schien es nicht genug Pferde gegeben zu haben, weshalb sie zur Mangelware wurden. So ist es nicht erstaunlich, dass bei einer nationalen Kriegsmobilmachung keine Möglichkeit bestand, Reservepferde für den Postdienst zu erhalten.⁴⁷⁹

5.3.2. Futtermangel

In diesem Konkurrenzkampf um die Kraft der Pferde wurden die Tiere genauestens auf ihren körperlichen Zustand hin geprüft, so auch bei oben genanntem Pferdehalter Brunner ein knappes Jahr später im Rahmen einer wiederholten allgemeinen Pferderevision am 3. November 1917. Der zuständige Pferdestellungsoffizier teilte der Kreispostdirektion mit, dass Brunners vier Pferde in einer schlechten Verfassung seien. Die Postverwaltung erkundigte sich daraufhin beim Pferdehalter, auf welche Ursache dieser schlechte Zustand zurückzuführen sei und was er dagegen zu unternehmen gedenke. Brunner widersprach diesen Aussagen in einem Antwortschreiben. Er befand, dass eines der Pferde etwas mager sei, dieser Zustand im Vergleich zu anderen Postpferden aber nicht aussergewöhnlich sei. Die Haferverteilung sei zudem nicht gerecht verlaufen. Über den Sommer habe er lediglich vier oder einmal sogar nur drei Säcke Hafer pro Monat erhalten. Es sei ihm nicht möglich gewesen, anderweitig zusätzlichen Hafer aufzutreiben. Ein hoher Preis habe ihn nicht vom Futterkauf abgehalten, aber es sei einfach nirgendwo mehr Hafer zu kaufen gewesen. Würden ihm künftig neun oder zehn Säcke zugeteilt werden und würde er diese Haferzuteilung mit eigenem Angepflanztem ergänzen, würde sich der Zustand seiner Tiere verbessern.⁴⁸⁰

Aufgrund des Briefverkehrs vom Ende des Jahres 1916 ist anzunehmen, dass Brunner seine verbliebenen Pferde in dieser aussergewöhnlichen Situation stark beansprucht hatte. Der begrenzte Pferdebestand und der erzwungene Verzicht auf Reservepferde waren wahrscheinlich einer der Gründe für den schlechten Zustand der Tiere.

Ein anderer war der von Brunner angesprochene Futtermangel. Die tägliche Futterration eines Postpferds belief sich auf ungefähr sechs bis acht Kilogramm Hafer, sechs bis zwölf Kilogramm Heu sowie auf zwei bis fünf Kilogramm Stroh.⁴⁸¹ Auf solche Futterbestände konnte Brunner während des Kriegs nicht zurückgreifen,⁴⁸² was nicht zuletzt den Missernten in den Jahren 1916 und 1917 geschuldet war. Neben den Witterungsbedingungen galten auch sozioökonomische Folgen der Kriegssituation als Ursachen dieser schlechten Ernten.⁴⁸³ So war nicht nur die unzureichende menschliche Arbeitsleistung durch fehlendes Humankapital, sondern auch der Mangel an Arbeitstieren ein grosses Problem für die landwirtschaftliche Nahrungsmittelproduktion. Es standen für Feldarbeiten keine Pferde mehr zur Verfügung, weshalb auf Rinder, Ochsen und Kühe umgestiegen werden musste.

⁴⁷⁸ Vgl. Postpferdehalter A. Brunner an die Kreispostdirektion Basel für die Enthebung seiner Pferde aus dem Militärdienst, Bretzwil 10.12.1916; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00716:07.

⁴⁷⁹ Vgl. Pferdestellungsoffizier Basel an die Kreispostdirektion Basel zum Bescheinigen von Reservepferden, Basel 15.10.1917; PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01.

⁴⁸⁰ Vgl. Korrespondenz zwischen der Kreispostdirektion Basel und Postpferdehalter A. Brunner betreffend dem Zustand seiner Pferde, Basel/Bretzwil 9.-11.11.1917: PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01.

⁴⁸¹ Vgl. Jedele-Schudel 2015: 36.

⁴⁸² Vgl. Korrespondenz zwischen der Kreispostdirektion Basel und Postpferdehalter A. Brunner betreffend dem Zustand seiner Pferde, Basel/Bretzwil 9.-11.11.1917: PTT-Archiv P-05 A_PAA 00538:01.

⁴⁸³ Vgl. Aeby 2009: 140.

Insbesondere der angesprochene Hafermangel verringerte nicht nur die Leistung der Postpferde, sondern beeinträchtigte auch alle anderen im Einsatz gestandenen Arbeitstiere.⁴⁸⁴

Entsprechend war Brunner nicht der Einzige, der Mühe hatte, seine Pferde zu versorgen. Im Kanton Graubünden spitzte sich die Futtersituation gar schon im Frühjahr 1916 vor der eigentlichen Futterkrise beträchtlich zu. Mit einem Schreiben wendete sich die Oberpostdirektion am 20. März 1916 an die Kreispostdirektion in Chur. Aufgrund der mit grossen Schwierigkeiten und Ausgaben verbundenen Hafer-, Heu- und Strohbeschaffung wurde das Militärdepartement um Hilfe gebeten. Das Ziel war, die Futtermittel für die Pferdehalter zu annehmbaren Preisen zum Kauf bereitzustellen. Da die eidgenössischen Vorräte an Heu und Stroh nur für die Truppen bestimmt waren, konnte das Militärdepartement in dieser Angelegenheit nicht helfen. Hafer hingegen sollte zu einem angemessenen Preis für die Pferdehalter bereitgestellt werden.⁴⁸⁵ Möglich war dies, weil im Jahr 1916 noch auf Restvorräte von der vorjährigen Rekordernte zurückgegriffen werden konnte. Die Haferversorgung im Besonderen wurde erst im Folgejahr schwierig.⁴⁸⁶

Wie um die Pferde selbst gab es auch um deren Futter einen Interessenkonflikt zwischen der Post und dem Militär. Wo es vertretbar schien und es die eigenen Pläne erlaubten, half das Militärdepartement dennoch mit seinen Reserven aus. So wurden nicht nur im Zuständigkeitsbereich der Kreispostdirektion Basel, sondern auch in Graubünden Futterzuteilungen vorgenommen. Allerdings kam es wie bei Brunner auch im Gebiet der Kreispostdirektion Chur zu Ungerechtigkeiten bei der Haferverteilung.⁴⁸⁷

Postpferdehalter Brügger aus Chur wendete sich am 29. April 1916 in einem Brief an die Kreispostdirektion. Obwohl er mehrmals eine Haferzuteilung angefordert habe, habe er kein Futter erhalten. Er bat in seinem Schreiben darum, ihm wenigstens einen Wagen zuzustellen. Ohne Hafer sei es ihm nicht mehr länger möglich, den Postdienst aufrechtzuerhalten. Seine Tiere bräuchten pro Tag je sechs Kilogramm Futter, denn die Arbeit im Dienst der Post sei anstrengend. Bekäme er keinen Hafer, könne der erforderliche Körperzustand der Pferde für die Zugarbeit nicht erhalten werden.⁴⁸⁸

Brügger argumentierte hier also weniger mit dem Wohl der Tiere als mit dem Betreiben der Postkurse. Seinen Hafermotoren fehlte ihm zufolge der nötige Treibstoff. Ohne Futtermittel war die Zugleistung und damit der Postbetrieb in Gefahr. Damit fand Brügger bei der Oberpostdirektion Zuspruch, die gewillt war, eine Lösung für die Futtersversorgung der unverzichtbaren Postpferde zu finden.

Am 4. Mai 1916 informierte die Oberpostdirektion die Kreispostdirektion Chur über die Haferlieferung. Aufgrund fortwährender Schwierigkeiten bei der Einfuhr von Pferdefuttermitteln hatte die Oberkriegskommission der Schweiz befohlen, bei der Haferverteilung zurückhaltend zu sein. Der in Übersee bestellte Hafer traf nur nach und nach ein, was noch längere Zeit so anhalten sollte. Diese Situation wollte die Oberpostdirektion nicht so hinnehmen. Die Postpferdehalter mussten den nötigen Hafer zur Sicherung der Postkursdienste erhalten, um die unentbehrlichen Pferde versorgen zu können. Deshalb wollte sie an die Oberkriegskommission ein Verzeichnis aller Pferdehalter mit deren Postpferden und dem monatlichen Haferverbrauch einreichen.⁴⁸⁹ Bei der Ermittlung des Futterbedarfs für die einzelnen Pferdehaltereien wurden verschiedene Angaben gemacht. Einige Postpferdehalter fanden vier Kilogramm Hafer ausreichend, während andere sechs bis sieben Kilogramm für nötig erachteten. Als Durchschnittswert wurde schliesslich für alle Pferdehalter fünfeinhalb Kilo-

⁴⁸⁴ Vgl. ebd.: 84.

⁴⁸⁵ Vgl. Oberpostdirektion an die Kreispostdirektion Chur betreffend Abgabe von Futtermitteln an die Postpferdehalter, Bern 20.03.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁸⁶ Vgl. Aeby 2009: 102.

⁴⁸⁷ Vgl. Kreispostdirektion Chur an die Oberpostdirektion betreffend Postpferdehalter Brüggers Schreiben zur Versorgung der Postpferdehalter mit Futtermitteln, 29.04.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁸⁸ Vgl. ebd.

⁴⁸⁹ Vgl. Oberpostdirektion an die Kreispostdirektion Chur betreffend der Haferlieferung, Bern 04.05.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

gramm Hafer als Tagesration pro Tier berechnet. So sollte eine gerechte und gleichmässige Futterverteilung garantiert werden.⁴⁹⁰ Die fertiggestellte Liste wurde am 14. Juni an die Oberkriegsdirektion weitergegeben. Die Haferbestellung für den Postkreis Chur mit seinen 398 im Dienst stehenden Pferden belief sich im Sommer pro Monat auf 66'450 Kilogramm. Da der Futterverbrauch im Winter deutlich niedriger war, sollte per 1. Oktober ein neues Verzeichnis erstellt werden.⁴⁹¹ Als es um die Angaben für diese Winterliste ging, verfasste bereits genannter Postpferdehalter Brügger ein weiteres Schreiben an die Kreispostdirektion Chur. In eben diesem ging es nicht um die Haferversorgung, sondern allgemein um die Futterknappheit. Aus Sorge, die Situation könne sich weiter verschlimmern, erkundigte er sich nach dem beschlagnahmten Heu. Da die Vorräte dem Bund zustanden, konnten die Pferdehalter keines mehr kaufen. Brügger bekam von der Oberkriegskommission jedoch eine offizielle Bewilligung zum Heukauf. Die Bäuerinnen und Bauern waren aber noch nicht gewillt, an die Pferdehalter zu verkaufen: Da vom Bund kein Höchstpreis für das Heu festgelegt wurde, spekulierten sie auf hohe Verkaufspreise. Brügger forderte die baldige Festlegung dieses Höchstpreises, damit er sich wieder Heu anschaffen konnte. Ausserdem verlangte der Postpferdehalter Teuerungszulagen. Diese hohen Preise des Pferdeunterhalts hatten zur Folge, dass die Ausgaben die Einnahmen überstiegen. Durch die Dauer des Kriegs sei diese finanzielle Situation nicht mehr länger tragbar.⁴⁹²

Der Forderung nach einem Höchstpreis wurde am 6. Oktober nachgekommen. Der Bundesrat beschloss, den Handel mit Stroh und Heu zu regeln, was auch die Festlegung der höchsten Warenpreise beinhaltete.⁴⁹³ Die verlangten Teuerungszulagen hingegen wurden nicht ausgezahlt. Im Namen der Kreispostdirektion teilte der Postkursinspektor mit, dass die Pferdehalter mit ungenügenden Kurseinnahmen ihren Vertrag kündigen sollten. Für die Neuvergabe der Postkurse sollte dabei nicht unbedingt auf die tiefste Offerte eingegangen werden. Vielmehr wollte die Postverwaltung innerhalb des Rahmens des freien Wettbewerbs die bisherigen Unternehmer berücksichtigen.⁴⁹⁴

Dieser Vorschlag ist insofern erstaunlich, als in Krisensituationen eher die Pferdehalter die Verträge auflösten und die Postverwaltung dies unbedingt vermeiden wollte. Wenn die Futterpreise erhöht waren, erhofften sich zahlreiche Pferdehalter mit der Kündigung und der anschliessenden Neuverhandlung ihrer Führungsvereinbarungen bessere Vertragsbedingungen. In den meisten dieser Krisenjahre zahlte die Post den Pferdehaltern Teuerungszulagen, um eben solchen Kündigungen entgegenzuwirken.⁴⁹⁵ In der Krisensituation während des Ersten Weltkriegs schien aber nicht mehr das Spekulieren auf gewinnbringendere Vertragsbedingungen im Fokus gestanden zu haben, sondern allein die Aufrechterhaltung des Postbetriebs.

Da sich die Futtersituation bis zum März des Jahres 1917 nicht verbessert hatte, wendete sich Brügger als Betreiber eines Grenzkurses abermals an die Kreispostdirektion Chur. Der Geschäftsführer seiner Zweigstelle in Italien habe ihm berichtet, dass schon eine Zeit lang die Futtervorräte beschlagnahmt worden seien und der Kauf von Tiernahrung dadurch unmöglich sei. Brüggers Pferde in Italien seien deshalb seit zwei bis drei Wochen ohne Futter. Auf ein Hilfesuch in Italien habe der Schweizer Pferdehalter keine Antwort erhalten. Bevor seine Arbeitstiere würden Not leiden müssen, wolle er das Eidgenössische Landwirtschaftsdepartement bitten, im Notfall eine Futterausfuhr zu

⁴⁹⁰ Vgl. Kreispostdirektion Chur an die Oberpostdirektion zur Ermittlung des Haferbedarfs pro Postpferdehalter, Chur 31.06.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁹¹ Vgl. Oberpostdirektion an das Oberkriegskommissariat betreffend Hafer für Postpferde, Bern 14.06.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁹² Vgl. Korrespondenz Kreispostdirektion Chur mit Oberpostdirektion betreffend Beschaffung von Futter für Postpferdehalter, Chur/Bern 27.09-04.10.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁹³ Vgl. Militärdepartement an das Postdepartement zum Höchstpreis von Heu und Stroh, Bern 13.10.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁹⁴ Vgl. Oberpostdirektion an den schweizerischen Verband der Postpferdehalter zu den abgelehnten Teuerungszahlungen und Vertragskündigungen, Bern 27.09.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:15.

⁴⁹⁵ Vgl. Bretscher 1982: 115.

bewilligen. Die Situation sei so dringend gewesen, dass sie einer schnellen, vielleicht auch einer diplomatischen Intervention bedurfte.⁴⁹⁶

Der Briefverkehr Brunners und Brüggers mit der Postverwaltung zeigt auf, in welcher direkten Abhängigkeit die Pferdepост zu den ökologischen, ökonomischen und sozialen Umständen stand. Ausserdem gibt er Auskunft über die Stellung der Post auf dem nationalen politischen Parkett. Das Militär schien stets Vorrang zu haben, beim Futter gar noch mehr als bei den Pferden selbst. Dafür standen die Postpferde in der Hierarchie der Arbeitstiere über den landwirtschaftlichen Nutzpferden.⁴⁹⁷ Dennoch wurde auch der Postbetrieb hart von der Futterkrise getroffen. Die ungenügenden Mengen an Hafer und Heu hatten eine Unterernährung der Pferde zur Folge, welche den Kursbetrieb weiter einschränkte. Dies führte zur Kündigung mehrerer hundert Postführungsverträge in den Jahren 1916 und 1917, was unter anderem den Weg für die Einführung posteigener Automobilkurse ebnete. Die Postpferde mussten nicht nur der Eisenbahn, sondern jetzt auch dem Automobil weichen.⁴⁹⁸

Die Unentbehrlichkeit der tierischen Zugkraft für das Funktionieren des Postbetriebs im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts wird anhand dieser Futtersituation einmal mehr aufgezeigt. Ohne gesunde Pferde gab es keinen funktionierenden Postbetrieb. Mit den in dieser Situation nicht gegebenen Umständen für die Leistungserbringung zeigte sich die historische Agency der Pferde.⁴⁹⁹ Sie schrieben Verkehrs- und Postgeschichte, ohne bewusste Entscheidungen getroffen zu haben. Mit ihrer Abwesenheit oder ungenügender körperlicher Verfassung läuteten sie passiv das Zeitalter des Automobils ein.

⁴⁹⁶ Vgl. Kreispostdirektion Chur an die Oberpostdirektion betreffend des Schreibens der Postpferdehalterei Brügger und Caduff zu den Grenzpostkursen nach Italien, 12.03.1917; PTT-Archiv P-10 A 0033:03.

⁴⁹⁷ Vgl. Aeby 2009: 84.

⁴⁹⁸ Vgl. Bonjour 1949: 330.

⁴⁹⁹ Vgl. Greene 2008: XI.

6. Fazit

Das schweizerische Postwesen fand bisher durchaus Beachtung in der Forschung. So wurde die Entwicklung über die Zeit statistisch analysiert und es wurden die Grundstrukturen des Pferdepostbetriebs aufgezeigt. Dabei wurde die Perspektive der HAS aber weitgehend vernachlässigt, was vermutlich nicht zuletzt auch dem jungen Alter dieser interdisziplinären Disziplin geschuldet ist. Das vorliegende Projekt zielte darauf ab, diesen Umstand zu ändern und dem Pferd als Arbeitstier gewissermassen eine Stimme zu geben. Dabei stützte es sich auf das Konzept der Agency, indem den Tieren mit ihrer Existenz und den dazugehörigen Bedingungen eine Wirkungsmacht zugesprochen wird.

Entsprechend den vorgenommenen Untersuchungen hermeneutischer Methode kann kaum bezweifelt werden, dass die Pferde für den Postbetrieb des 19. Jahrhunderts unerlässlich waren. Sie waren das Fundament und gaben damit die allgemeine Struktur des Postwesens vor. Durch die Zugleistung der Pferde wurden Raum und Zeit nicht nur im Postbetrieb neu definiert, sondern auch allgemein in der Gesellschaft des 19. Jahrhunderts. Schwer zugängliche, alpine Regionen wurden nach und nach an den öffentlichen Verkehr angeschlossen, die Reisezeiten so weit wie möglich verkürzt und die Anschlussverbindungen auch dank der Kunststrassen immer genauer aufeinander abgestimmt. Gewissermassen wurde der postalische Raum vergrössert und das Zeitspektrum des Pferdepostbetriebs unter anderem durch Nachtkurse erweitert, was auf gesellschaftlicher Ebene die räumlichen und zeitlichen Distanzen verkürzt hat.

Die Pferde waren auch das entscheidende Element, welches der Post die funktionale Flexibilität verlieh, ohne die sie im Kampf gegen die Eisenbahn überhaupt nicht hätte bestehen können. Durch die Verdrängung auf Nebenstrassen und in Bergregionen war die Pferdepost einem permanenten Anpassungsprozess ausgesetzt, um innerhalb des dynamischen Transportnetzwerks bestehen zu können. Aufgrund ihrer vielseitigen Einsatzmöglichkeit waren es die Pferde, welche den entwicklungsfähigen und funktionalen Charakter der Post prägten.

Auch die tierische Zugkraft konnte jedoch nicht verhindern, dass der Personentransport als bedeutendster Betriebszweig der Post abgelöst wurde. Da er direkt an den wachsenden Kommunikationssektor und den beschleunigten Zustelldienst gekoppelt war, blieb er trotz finanzieller Defizite Bestandteil der Postdienstleistungen. Zusammen mit den anderen Verkehrsmitteln leistete die Pferdepost entsprechend einen erheblichen Beitrag zur landesweiten Ausbreitung des öffentlichen Verkehrs- und Kommunikationswesens.

Dafür mussten die Pferde ihre Höchstleistung abrufen. War dies aufgrund einer Futterkrise oder eines Mangels an Pferden nicht möglich, war das Funktionieren des gesamten Pferdepostbetriebs gefährdet. Stand dieser still oder wurde nur noch eingeschränkt betrieben, hatte das innerhalb wie auch ausserhalb des Netzwerks der Post sowohl wirtschaftliche wie auch soziale Folgen. Die Pferde waren aus wirtschaftlicher Sicht nicht nur Produzenten, sondern aufgrund ihrer zu stillenden Bedürfnisse schliesslich auch Konsumierende. Diese Abhängigkeit von der Pferdeleistung, welche direkt an die internationale und nationale Situation wie auch an kleinräumige Umstände gekoppelt war, öffnete schliesslich den Automobilen die Türen zum Postbetrieb.

Entsprechend stand die Kontrolle über die tierische Zugkraft an oberster Stelle. Angesichts ihrer unentbehrlichen Nützlichkeit wurden die Pferde mit Kontrollmitteln wie Scheuklappen und Peitschen zu einem effizienten Arbeiten geleitet, wobei das körperliche und geistige Wohl der Tiere nicht massgeblich berücksichtigt wurde. Das Pferd war nur ein Glied in der Postmaschinerie, wenn wohl auch das wichtigste, welches wortwörtlich zum Laufen gebracht werden musste.

Diese intensive Nutzung der Pferdeleistung bedeutete für die Post und alle Beteiligten wiederum einen grossen logistischen, materiellen, bürokratischen wie auch wirtschaftlichen Aufwand. Das verwobene Netzwerk verschiedener Akteurinnen und Akteure, das hinter dem Betrieb von Postkursen stand, zeichnete sich durch eine deutliche Hierarchisierung aus, die von intensiver Kommunikation auf und zwischen den Verwaltungsebenen begleitet wurde. Die Dienstvorschriften für die direkte Arbeit mit den Pferden, die namentlich von den Postillionen und den Pferdehaltern ausgeübt wurde, waren vertraglich geregelt und in den jeweiligen Instruktionen festgehalten. Zusammenarbeit und eine eindeutig geregelte Arbeitsteilung gehörten mitunter zu den wichtigsten Vorgaben. Sich auf die Zugkraft der Pferde zu verlassen, verlangte eine zielgerichtete Organisation von der niedrigsten bis zur obersten Ebene des postalischen Netzwerks, welche mit strenger Disziplin und straffer Ordnung durchgesetzt wurde.

In dieser leistungsorientierten Umgebung verlangte die Post den Pferden im Dienst alles ab und brachte sie an und teils über ihre Grenzen. So wurden sie wie allgemein in den Gesellschaften Nordamerikas und Westeuropas auch im schweizerischen Postbetrieb des 19. Jahrhunderts weitgehend als lebende Maschine betrachtet. Ihre unabdingbaren Fähigkeiten zum Einsatz als vielseitige Arbeitstiere überstrahlten ihre tierischen Eigenschaften. Zu lebenden Maschinen gezüchtet und erzogen, wurden sie zumindest auf der bürokratischen Ebene nicht als Individuen wahrgenommen. Die Mensch-Tier-Beziehung wurde dadurch gewissermassen auf eine ökonomische Rationalität reduziert, wo die Bedürfnisse und das Wohl der Tiere keine nennenswerte Beachtung fanden. Neben körperlichen Optimierungen durch die Zucht ermöglichten mechanische Anbau- und Arbeitsutensilien wie Pferdegeschirre, Fahrzeuge oder Hufeisen eine effiziente Nutzung der physischen Kraft der Pferde.

Die Kursführung war entsprechend in all ihren Facetten darauf ausgelegt, mit dem erheblichen Leistungsdruck, der auf dem Postbetrieb lastete, umzugehen. Dabei wurde beinahe der gesamte Druck auf die Tiere und deren Zuggleistung abgewälzt. Innerhalb dieses leistungsorientierten Systems hatten die Personen, welche mit den Pferden ihren Dienst leisteten, nur eine bedingte Handlungsmacht. Ihr Verhalten gegenüber den Tieren war entsprechend weniger geprägt von ihrer persönlichen Einstellung als vielmehr von der disziplinierten Umgebung, die den Rahmen der Mensch-Tier-Beziehung bestimmte.

Dennoch lässt sich zwischen den verschiedenen Hierarchiestufen innerhalb des postalischen Netzwerks unterscheiden. So pflegte die Postverwaltung eine reine wirtschaftsbürokratische Beziehung zu den Pferden. Ähnlich taten es die Pferdehalter, für welche als Geschäftsmänner und durch die vertraglichen Verpflichtungen die finanziellen Aspekte im Sinne des persönlichen Überlebens im Zentrum standen. Den Postillionen hingegen kam eine spezielle Rolle zu: Er pflegte den engsten Kontakt zu den Pferden, wo er ein vermittelndes Bindeglied zwischen Tier und Umwelt war. Aber auch er hatte stets die Regeln der Postverwaltung einzuhalten, wobei kaum Spielraum für Emotionen existierte. Die Beschwerden betreffend das Tierwohl und die Anliegen der Tierschutzvereine richteten sich entsprechend an die Postverwaltung und nicht an die ausführenden Postillione oder die Pferdehalter.

Im Gegensatz zu dieser Wahrnehmung auf einer geschäftlichen Ebene wurde den Pferden von Aussenstehenden des Postbetriebs durchaus emotionale Beachtung geschenkt. Je weiter weg die entsprechende Person in einem dienstlichen Verhältnis zur Postverwaltung oder je tiefer sie in der postalischen Hierarchie stand, umso mehr wurden die Postpferde auf einer emotionalen Ebene wahrgenommen und das Wohl der Tiere rückte in den Vordergrund. Diese Wahrnehmung veränderte sich im Verlauf der Zeit, insbesondere nach dem offiziellen Untergang der Pferdepост, weiter. Rückblickend wurde die Pferdepост romantisiert, wobei die Beziehung zwischen Pferd und Postillion im Fokus stand. Folglich waren es zum einen die Bedingungen, unter denen die Mensch-Tier-Beziehung stand, und zum anderen die Ansprüche an das Bündnis, welche die Art der Beziehung zu den Pferden bestimmte und Wahrnehmungsveränderungen hervorrief.

Weiterführende Forschungen könnten diese Erkenntnisse noch ergänzen und gegebenenfalls korrigieren. Vielversprechend scheint diesbezüglich eine eingehendere Untersuchung des Engage-

ments der Tierschutzvereine für das Wohl der Postpferde. Falls zugänglich, könnten die bei den Vereinigungen eingegangenen Meldungen zur Tierquälerei die Quellenlage erweitern und so eine zusätzliche Perspektive von ausserhalb des Postbetriebs auf die Pferde und die jeweilige Mensch-Tier-Beziehung aufzeigen. Eine umweltgeschichtliche Perspektive auf die Thematik könnte ausserdem eine weitere Ebene eröffnen, auf welcher das Postpferd und seine Wirkungsmacht untersucht werden können.

Durch seine komplexen, vielseitig abhängigen und weitreichenden Strukturen ermöglicht der schweizerische Postbetrieb des 19. Jahrhunderts, die Pferde als Arbeitstiere und deren Beziehung zu untersuchen. Damit stellt er jedoch bei weitem nicht das einzige Untersuchungsobjekt dar, bei welchem die Perspektive der HAS neue Erkenntnisse zu bewirken vermag und dabei die Tiere in einer Hauptrolle der menschlichen Geschichte identifiziert werden können.

7. Verzeichnisse

7.1. Abkürzungsverzeichnis

Allgemeine Abkürzungen

Abb.	Abbildung
BfS	Bundesamt für Statistik
HAS	Human-Animal Studies
HLS	Historisches Lexikon der Schweiz
IASP	International Association for the Study of Pain
IGN	Internationale Gesellschaft für Nutztierhaltung
MfK	Museum für Kommunikation
PTT-Archiv	Unternehmensarchiv der ehemaligen schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafengebiete
Tab.	Tabelle
UCLA	University of California
WSK	Wörterbuch zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft
WSU	Wirtschafts-, Sozial- und Umweltgeschichte

Abkürzung der häufig zitierten Archivquellen

Instruktion Postillione 1894	Köniz, PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:08: Instruktion für die Postillione der schweizerischen Postverwaltung, 01.07.1894.
Instruktion Postpferdehalter 1911	Köniz, PTT-Archiv P-00 A_PAA 07105:02: Instruktion für die Postpferdehalter, 08.06.1911.
Meier-Pfister 1916	E. Meier-Pfister an die Oberpostdirektion mit Beschwerde betreffend Tierwohl, Zollikon 18.06.1916; PTT-Archiv P-10 A 0032:09.

7.2. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Postkutsche um 1900. Aquarell von Edouard Elzingre. Quelle: MfK CH/Post 0046.	8
Abb. 2: Pferdepoststatistik 1850-1920. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.	28
Abb. 3: Einnahmen und Ausgaben der Reisepost. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.	31
Abb. 4: Kostendeckungsgrad der Reisepost in Prozent. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.	32
Abb. 5: Wagenkilometer der Pferdepost. Eigene Darstellung basierend auf Tab. 2, im Anhang.	32

Abb. 6: Ausschnitt aus der Kurskarte der Schweizer Postverwaltung von 1850. Quelle: PTT-Archiv P-38-2-1850-08.	34
Abb. 7: Ausschnitt aus Kurskarte der Schweizerischen Postverwaltung 1903. Quelle: Karte zur Verfügung gestellt von Markus Jedele-Schudel.	37
Abb. 8: Bildlegende zur Kurskarte von 1903. Quelle: Karte zur Verfügung gestellt von Markus Jedele-Schudel.	37
Abb. 9: Postkursnetz im nördlichen Luzern 1900. Quelle: Frey 1999b: 98.	38
Abb. 10: Hauptpoststrassen der Schweiz 1850. Quelle: PTT-Archiv PP_01225.	42
Abb. 11: Posthalt beim Flüela Hospiz. Fotografie von Photoglob Wehrli AG, um 1906. Quelle: MfK FE 002146.	47
Abb. 12: Posthof Chur. Anonyme Fotografie, um 1900. Quelle: MfK FFF 01478.	48
Abb. 13: Pferdewechsel. Anonyme Bleistiftzeichnung/Gouache, um 1850. Quelle: MfK CH/Post 0003.	50
Abb. 14: Karikatur Pferdepost. Anonyme kolorierte Bleistiftzeichnung/Gouache, um 1820-1860. Quelle: MfK CH/Post 0016.	55
Abb. 15: Postillion mit einem Pferd im Jahre 1850. Kolorierte Bleistiftzeichnung/Gouache von Maurice Bertschinger, um 1926. Quelle: MfK CH/Post 0050.	60
Abb. 16: Gotthardpost. Anonymer Kupferstich nach Rudolf Koller, um 1900. Quelle: MfK CH/Post 0024.	63
Abb. 17: Postkutsche der Brünigpost. Fotografie von V. Troxler, um 1870-1875. Quelle: MfK FFF 01342.	71
Abb. 18: Klausenpferdepost. Fotografie von Photoglob Wehrli AG, um 1910. Quelle: MfK FC 001604.	74
Abb. 19: Kurskarte der Schweizerischen Postverwaltung von 1850. Quelle: PTT-Archiv P-38-2-1850-08.	95
Abb. 20: Kurskarte der Schweizerischen Postverwaltung von 1903. Quelle: Karte zur Verfügung gestellt von Markus Jedele-Schudel.	96

7.3. Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Postpferdebestand im Verhältnis zum Eidgenössischen Viehbestand. Bretscher 1982: 33; Statistisches Jahrbuch der Schweiz, 1891-1920; BFS hs-b-00.01-jb-1866-1920.	92
Tab. 2: Datentabelle zur Grafik der Pferdepoststatistik 1850-1920. Bretscher 1982; PTT-Archiv P-00 A_Post-400; Statistisches Jahrbuch der Schweiz, 1891-1920; BFS hs-b-00.01-jb-1891-1920.	93

8. Bibliografie

8.1. Quellenverzeichnis

8.1.1. Ungedruckte Quellen

Köniz, Unternehmensarchiv der ehemaligen schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafengebiete (PTT-Archiv)

PAA 00689:65: Solothurn, Postillon, Unfall im Dienst, 1912-1913.

Post-072 A 0194 – 5: KPD Zürich, Direktionsbibliothek: Pferdepost und Postauto, Presseberichte, 1952-1957.

Post-072 A 0194 – 6: KPD Zürich, Direktionsbibliothek: Pferdepost und Postauto, Presseberichte, 1952-1957.

P-00 A_PAA 00418: Reglement für die Extra-Postanstalt in der Schweiz, Extrapostreglemente und Extraposttarife (auch für Winter und Sommer), 1849-1896.

P-00 A_PAA 07105:02: Instruktion für die Postpferdehalter, 08.06.1911. (= Instruktion Postpferdehalter 1911)

P-00 A_PAA 07105:07: Instruktion für die Kondukteure der schweizerischen Postverwaltung, 01.03.1873.

P-00 A_PAA 07105:08: Instruktion für die Postillone der schweizerischen Postverwaltung, 01.07.1894. (= Instruktion Postillone 1894)

P-00 A_Post-400: Schweizerische Poststatistik, 1850-1925.

P-03 A 0031:25: Tierschutz, 1891.

P-05 A_PAA 00538:01: „Kriegsakten“, Mangel an Postpferden, 1917.

P-05 A_PAA 00539:14: „Kriegsakten“, Pferdestellung, 1918.

P-05 A_PAA 00716:07: Kriegsakten, Pferderevision, 1916.

P-08 A 0007:03: Haftpflichtversicherung für Postpferdehalter, Anstellungsverhältnis der Postillone, Entlassung von Postillonen, Kantonale Stempelgebühren, 1916.

P-09 A_PAA 00387: Kreisschreiben der Kreispostdirektion an die Postbüros, Telegrafengebiete, Postpferdehalter, Kondukteure, 1850-1865.

P-10 A 0006:07: Abschaffung der Scheuleder [Scheuklappen] bei den Geschirren der Postpferde, 1895.

P-10 A 0032:09: Reklamation über die Pferdepost Ilanz-Flond, 1916.

P-10 A 0032:15: Nahrung und Futtermittel für die Postpferde, 1916-1917.

P-10 A 0033:03: Heunot, 1917.

8.1.2. Gedruckte Quellen

Schweizerisches Bundesblatt

Bericht der Experten. In: Schweizerisches Bundesblatt 3/53 (1850): 432-496.

Bericht der vom Bundesrate einberufenen Experten: Herren R. Stephenson, M. P., und H. Swinburne über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. In: Schweizerisches Bundesblatt 3/53 (1850): 429-431.

Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung über seine Geschäftsführung im Jahre 1909. In: Schweizerisches Bundesblatt 2/14 (1910): 395-581.

Bundesgesetz über das Postregale. In: Schweizerisches Bundesblatt 2/30 (1849): 102-108.

Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Vom 12. Herbstmonat 1848. In: Schweizerisches Bundesblatt 1/1 (1849): 3-40.

Statistische Jahrbücher

Bern, BFS hs-b-00.01-jb- 1891, 1892, 1893, 1894, 1895, 1896, 1897, 1899, 1900, 1901, 1902, 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1908, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914, 1915, 1916, 1917, 1918, 1919, 1920:

Statistisches Jahrbuch der Schweiz, 1891-1920.

8.1.3. Literatur mit Quellencharakter

Balzer, Hans: Eine Postpferdehalterei vor 40 Jahren. In: Bündnerisches Monatsblatt. Zeitschrift für Bündner Geschichte, Landes- und Volkskunde 3 (1943): 65-82.

Escher, Gottfried von: Neuestes Handbuch für Reisende in der Schweiz und die angrenzenden Täler von Oesterreich und Sardinien. Zürich 1851.

Hächler, Paul: Alte Pferdepostromantik. In: Am häuslichen Herd. Schweizerische Illustrierte Halbmonatsschrift 58/5 (1954): 97-98.

Lenggenhager, Jakob: Beitrag zur Verkehrsgeschichte Graubündens mit besonderer Berücksichtigung des Postwesens. Thuisis [1911].

Maschek, Franz Johann: Neue Theorie der menschlichen und thierischen Kräfte. Prag 1842.

Meyer, Isidor: Ursern und der Gotthardverkehr. Altdorf 1938.

Mügge, Theodor: Die Schweiz und ihre Zustände 1. Hannover 1847.

Über Scheuklappen. In: Schweizer Archiv für Tierheilkunde 45/1-2 (1903): 82-83.

8.1.4. Bildquellen

Bern, Museum für Kommunikation (MfK)

CH/Post 0003: Kutsche beim Pferdewechsel, 1850.

CH/Post 0016: Postkutsche, Satire, 1820-1860.

CH/Post 0024: Gotthardpost, 1900.

CH/Post 0046: Postkutsche Typ Coupé-Berline, fünfspännig, 1900.

CH/Post 0050: Postillon mit Pferd im Jahr 1850, 1926.

FC 001604: Klausenpferdepost, 1910.

FE 002146: Postschlitten bei Flüela-Hospiz, 1906.

FFF 01342: Postkutsche der Brünigpost, 1870-1875.

FFF 01478: Posthof Chur, Postkutschen, 1900.

Köniz, Unternehmensarchiv der ehemaligen schweizerischen Post-, Telefon- und Telegrafengebiete (PTT-Archiv)

P-38-2-1850-08: Kurskarte der schweizerischen Postverwaltung, 1850.

PP_01225: Postkarte der schweizerischen Eidgenossenschaft, 1850.

8.2. Literaturverzeichnis

Aeby, Mario: Die Missernte 1916/17 in der Schweiz. „Wenn nun nur der Wettergott bald ein Einsehen hätte“. Neuenegg 2009.

Auderset, Juri; Moser, Peter: Mechanisation and Motorisation. Natural Resources, Knowledge, Politics and Technological Change in 19th and 20th Century Agriculture. In: Martiin, Carin; Pan-Montojo, Juan; Brassley, Paul (Hg.): Agriculture in Capitalist Europe, 1945-1960. From Food Shortages to Food Surpluses. London et al. 2016: 145-164.

Auderset, Juri; Moser, Peter: Die Agrarfrage in der Industriegesellschaft. Wissenskulturen, Machtverhältnisse und natürliche Ressourcen in der agrarisch-industriellen Wissensgesellschaft (1850-1950). Köln 2018.

Auderset, Juri; Schiedt, Hans-Ulrich: Arbeitstiere. Aspekte animalischer Traktion in der Moderne. In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte/Revue d'histoire 28/2 (2021): 27-42.

Baratay, Éric: Bêtes de somme. Des animaux au service des hommes. [Paris] 2008.

Bärtschi, Hans-Peter; Dubler, Anne-Marie: Eisenbahnen. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 11.02.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007961/2015-02-11/>, 22.12.2021.

Bellanger, Silke; Hürlimann, Katja; Steinbrecher, Aline: Tiere – eine andere Geschichte? In: Traverse. Zeitschrift für Geschichte/Revue d'histoire 15/3 (2008): 7-11.

Bonjour, Ernest: Geschichte der Schweizerischen Post 1. 1849-1949. Bern 1949.

Bretscher, Ulrich: Von der Postkutsche zum Postauto. Geschichte der Reisepost. Schaffhausen 1982.

Chessex, Pierre: Rudolf Koller. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 03.03.2009, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/022039/2009-03-03/>, 22.12.2021.

Deluermoz, Quentin; Jarrige, François: Introduction. Écrire l'histoire avec les animaux. In: Revue d'histoire XIX^e siècle 54 (2017): 15-29.

Ehrenfried, Walter: Pferde im Postdienst. In: Archiv für deutsche Postgeschichte 1 (1987): 5-29.

Fenske, Michaela: Wenn aus Tieren Personen werden. Ein Einblick in die deutschsprachigen „Human Animal Studies“. In: Schweizerisches Archiv für Volkskunde/Archives suisses des traditions populaires 109/2 (2013): 115-132.

- Frey, Thomas: Die ersten 100 Jahre der eidgenössischen Post. 1849-1950. In: Kronig, Karl (Hg.): Ab die Post. 150 Jahre schweizerische Post. Bern 1999: 22-49. (= Frey 1999a)
- Frey, Thomas: Eine funktionale Bestandsaufnahme der Pferdepost, 1850-1920. In: *Traverse. Zeitschrift für Geschichte/Revue d'histoire* 6/2 (1999): 89-107. (= Frey 1999b)
- Gartmann, Joos: Die Pferdepost in Graubünden. Disentis [1985].
- Giroud, Jean-Charles: Edouard Elzingre. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS)*, Version vom 14.05.2004, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/027858/2004-05-14/>, 28.12.2021.
- Goertz, Hans-Jürgen: Umgang mit Geschichte. Eine Einführung in die Geschichtstheorie. [Hamburg] 1995.
- Goslar, Kristina: Temperaments- und Charakterbeurteilung bei Reitpferden. Hannover 2011.
- Greene, Ann Norton: *Horses at Work. Harnessing Power in Industrial America*. Cambridge 2008.
- Hodak, Caroline: Les Animaux dans la cité. Pour une histoire urbaine de la nature. In: *Genèses* 37 (1999): 156-169.
- Hoffmann, Gundula: Generelle Anforderungen an die Pferdehaltung und Empfehlungen für pferdegerechte Haltungssysteme. In: Brade, Wilfried; Distl, Ottmar; Sieme, Harald; Zeyner, Anette (Hg.): *Pferdezucht, -haltung und -fütterung. Empfehlungen für die Praxis (Sonderheft 353)*. Braunschweig 2001: 140.
- Jedele-Schudel, Markus: Kutschen, Schlitten und Fourgons der Schweizer Post 1. Winterthur 2010.
- Jedele-Schudel, Markus: Arbeitstiere und Tierhaltung im Postbetrieb. In: *Wege und Geschichte/Les chemins et l'histoire/Strade e storia* 1 (2015): 34-40.
- Jung, Matthias: *Hermeneutik zur Einführung*. Hamburg⁵2018.
- Kleinert, Corinna: Nationale Identität. In: Gille, Martina; Krüger, Winfried (Hg.): *Unzufriedene Demokraten*. Leverkusen 2000: 325-354.
- Koch, Julia Katharina: Der Wagen und das Pferdegeschirr aus dem späthallstattzeitlichen Fürstengrab von Eberdingen-Hochdorf (Kr. Ludwigsburg). Kiel 1999.
- Kronig, Karl: Post. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS)*, Version vom 20.01.2011, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/014057/2011-01-20/>, 22.12.2021.
- Krüger, Gesine; Steinbrecher, Aline: Editorial. Tierische (Ge)Fährten. In: *Historische Anthropologie* 19/2 (2011): 169-171.
- Lehmann, Peter; Steppan, Karlheinz: Pferd. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS)*, Version vom 24.03.2016, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013945/2016-03-24/>, 22.12.2021.
- Lüthi, Ruth: Tierschutz. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS)*, Version vom 18.12.2015, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013945/2016-03-24/>, 02.01.2022.
- McLelland, Nicola: Babylonische Sprachverwirrung. In: *Wörterbuch zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft (WSK online)*, Version von 2013, https://www.degruyter.com/database/WSK/entry/wsk_id_wsk_artikel_artikel_15391/html, 23.12.2021.
- McShane, Clay; Tarr, Joel A.: *The Horse in the City. Living Machines in the Nineteenth Century*. Baltimore 2007.
- Merkel, Wolfgang; Zürn, Michael: Kosmopolitismus, Kommunitarismus und die Demokratie. In: Nida-Rümelin, Julian; Daniel, Detlef von; Wloka, Nicola (Hg.): *Internationale Gerechtigkeit und institutionelle Verantwortung*. Berlin et al. 2019: 67-101.
- Mitsuda, Tatsuya: *The Horse in European History, 1550-1900*. Cambridge 2007.

- Mom, Gijs; Kirsch, David A.: Technologies in Tension: Horses, Electric Trucks, and the Motorization of American Cities, 1900-1925. In: *Technology and Culture* 42/3 (2001): 489-518.
- Moor, Reto: Ausbau der Bahn und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004. Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri. Zürich 2004.
- Moser, Peter: Von „Umformungsprozessoren“ und „Überpferden“. Zur Konzeptualisierung von Arbeitstieren, Maschinen und Motoren in der agrarisch-industriellen Wissensgesellschaft 1850-1960. In: Nieradzik, Lukasz; Schmidt-Lauber, Brigitta (Hg.): *Tiere nutzen. Ökonomien tierischer Produktion in der Moderne (Jahrbuch für Geschichte des ländlichen Raumes 13)*. Innsbruck 2016: 116-133.
- Museum für Kommunikation (MfK): *Reisepost. Unterwegs mit Kutsche und Postauto*. [Bern] 2006.
- Petitmermet, Roland: *Schweizer Uniformen 1700-1850. Die Uniformen der Truppen der eidgenössischen Orte und Zugewandten von 1700 bis 1798 und der kantonalen Milizen von 1803 bis 1850*. Bern 1976.
- Raulff, Ulrich: *Das letzte Jahrhundert der Pferde. Geschichte einer Trennung*. München 2015.
- Reynaud, E.; Niederhäusern, Rudolf von; Ackermann, Clara: *Das Arbeitspferd in der Schweiz. Erhebung 2017 (Agroscope Transfer 217)*. [Avenches] 2018.
- Ritzmann-Blickenstorfer, Heiner: Konjunktur. 19. und 20. Jahrhundert. In: *Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS)*, Version vom 11.11.2010, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013918/2010-11-11/#H19.und20.Jahrhundert>, 22.12.2021.
- Roscher, Mieke: Human-Animal Studies. In: *Docupedia-Zeitgeschichte. Begriffe, Methoden und Debatten der zeithistorischen Forschung (2012)*: 2-12, DOI: 10.14765/zzf.dok.2.277.v1.
- Roscher, Mieke: Human-Animal Studies als Hermeneutik. Methodische Grundlagen und Forschungsverfahren. In: Jaeger, Friedrich (Hg.): *Menschen und Tiere. Grundlagen und Herausforderungen der Human-Animal Studies (Cultural Animal Studies 9)*. Berlin 2020: 93-110.
- Roscher, Mieke: Human-Animal Studies. In: *Online Encyclopedia Philosophy of Nature/Online Lexikon Naturphilosophie (2021)*: 1-12, DOI: 10.11588/open.2021.1.80743.
- Segesser, Daniel Marc: Nicht kriegführend, aber doch Teil eines globalen Krieges. Perspektiven auf transnationale Verflechtungen der Schweiz im Ersten Weltkrieg. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 63/3 (2013): 364-381.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime. In: *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte* 49/1 (1999): 16-34.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Postkutschen im Spiegel ihrer Fahrpläne. Relaisstationen, Tempobolzen und Hafermotor. In: *Wege und Geschichte/Les chemins et l'histoire/Strade e storia* 1 (2007): 12-21.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Kapazitäten des Fuhrwerkverkehrs im 18. und 19. Jahrhundert. Grundlagen der Schätzung von Transportkapazitäten des vormodernen Landverkehrs. In: Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria; Schwinges, Rainer C. (Hg.): *Verkehrsgeschichte/Histoire des transports (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte/Société suisse d'histoire économique et sociale 25)*. Zürich 2010: 121-136.
- Schiedt, Hans-Ulrich: Technische Bedingungen rund um die Arbeitstiere. In: *Wege und Geschichte/Les chemins et l'histoire/Strade e storia* 1 (2015): 28-33.
- Schiedt, Hans-Ulrich; Stirnimann, Peter: *Die Strassengeschichte des Kantons Graubünden. Vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart*. [Chur] 2015.

Schueler, Judith: Materialising Identity. The Co-Construction of the Gotthard Railway and Swiss National Identity. Amsterdam 2008.

Thompson, Francis Michael Longstreth: Nineteenth-Century Horse Sense. In: The Economic History Review 29/1 (1976): 60-81.

Tremp, Ernst: Regalien. In: Historisches Lexikon der Schweiz (e-HLS), Version vom 23.12.2011, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/008038/2011-12-23/>, 10.10.2022.

Vollenweider, Basil: Posthotel Löwe. Von den Anfängen des Tourismus bis zum Ersten Weltkrieg. [Surses 2019].

Waiblinger, Susanne: Die Bedeutung der Mensch-Tier-Beziehung für eine tiergerechte Nutztierhaltung. In: Nieradzki, Lukasz; Schmidt-Lauber, Brigitta (Hg.): Tiere nutzen. Ökonomien tierischer Produktion in der Moderne (Jahrbuch für Geschichte des ländlichen Raumes 13). Innsbruck 2016: 73-87.

Wyss, Arthur: Die Post in der Schweiz. Ihre Geschichte durch 2000 Jahre. Bern ²1988.

8.3. Internet-Ressourcen

Chronos: <https://www.chronos-verlag.ch/node/14690>, 12.05.2022.

International Association for the Study of Pain (IASP): <https://www.iasp-pain.org/publications/iasp-news/iasp-announces-revised-definition-of-pain/>, 16.05.2021.

Internationale Gesellschaft für Nutztierhaltung (IGN): <http://www.ign-nutztierhaltung.ch/de/seite/internetportal-artgem%C3%A4%C3%9Ffe-pferdehaltung>, 16.05.2022.

Merkle, Katharina: Der Fahrplan – vom gedruckten Kursbuch zur schnellen App. In: Die Post – Hintergründe, Version vom 13.12.2020, <https://www.post.ch/de/ueber-uns/aktuell/2020/vom-gedruckten-kursbuch-zur-schnellen-app>, 12.05.2022.

Universität Bern: https://www.hist.unibe.ch/forschung/forschungsprojekte/arbeitstiere/index_ger.html, 10.06.2022.

University of California, Los Angeles (UCLA): <https://www.ioes.ucla.edu/person/jared-diamond/>, 12.05.2022.

Veterinärmedizinische Universität Wien:

<https://www.vetmeduni.ac.at/tierschutzwissenschaften/ueber-uns/personen/susanne-waiblinger>, 12.05.2022.

ViaStoria Stiftung für Verkehrsgeschichte: <https://www.viatransfer.viastoria.ch/D/Forschung/GIS-Dufour.htm>, 10.06.2022.

9. Anhang

9.1. Postpferdebestand im Verhältnis zum Eidgenössischen Viehbestand

Tab. 1: Postpferdebestand im Verhältnis zum Eidgenössischen Viehbestand. Bretscher 1982: 33; BFS hs-b-00.01-jb-1891-1920.

Jahr	Eidgenössischer Pferdebestand	Postpferdebestand	Prozentuales Verhältnis
1866	100024	1500	1%
1876	100933	2300	2%
1886	98622	1561	2%
1896	108969	2094	2%
1906	135372	2383	2%
1916	136836	1564	1%

9.2. Datentabelle zur Grafik der Pferdepoststatistik 1850-1920

Tab. 2: Datentabelle zur Grafik der Pferdepoststatistik 1850-1920. Bretscher 1982; Schweizerische Poststatistik, 1850-1925; PTT-Archiv P-00 A_Post-400; BFS hs-b-00.01-jb-1891-1920.

Jahr	Anzahl	Wagenkilometer	Anzahl		Anzahl Kutschen	Anzahl	Anzahl Post-	Anzahl	Anzahl Reisende	Anzahl	Betriebsrechnung (in 1000 Fr.)		
	Linien	in (1000)	Postkutschen	Postschlitten	und Schlitten	Postpferde	pferdehalter	Postillione	in (1000)	Poststationen	Ertrag	Aufwand	Kostendeckungsgrad
1850	158	5799	498	247	745	1498	236	650	492	231	2425	2746	88
1851	175	6407	521	263	784	1519	237	661	525	237	2681	2869	93
1852	185	6278	572	263	835	1617	243	692	570	253	3014	2989	101
1853	199	6357	604	306	910	1725	250	748	668	358	3345	3429	98
1854	209	6556	623	314	937	1778	254	765	720	381	3540	3807	93
1855	248	6881	670	339	1009	2025	267	778	815	452	3675	4330	85
1856	244	6302	715	349	1064	1990	256	710	941	461	4033	4454	91
1857	265	6457	749	386	1135	1952	241	675	1050	425	3755	4295	87
1858	261	6050	652	431	1083	1906	232	613	902	355	2739	3763	73
1859	265	5682	727	419	1146	1766	218	534	750	349	2240	3193	70
1860	279	5638	748	422	1170	1436	212	482	727	367	1980	3032	65
1861	278	5650	760	448	1208	1377	234	509	707	365	1934	2986	65
1862	306	5642	763	424	1187	1377	245	498	724	379	1938	2908	67
1863	318	5676	734	421	1155	1400	243	517	774	385	2005	2914	69
1864	340	5748	748	442	1190	1419	240	532	789	397	2001	2930	68
1865	368	5865	804	462	1266	1455	246	571	853	408	2086	3051	68
1866	393	6200	881	487	1368	1500	257	605	873	428	2034	3129	65
1867	417	6317	951	539	1490	1555	270	644	947	446	2165	3294	66
1868	438	6462	1023	551	1574	1590	278	679	1031	454	2150	3291	65
1869	457	6635	1035	584	1619	1690	289	688	1126	479	2281	3367	68
1870	488	6986	1069	610	1679	1840	305	739	1118	494	2139	3484	61
1871	508	6992	1119	641	1760	1930	304	750	1211	508	2835	4035	70
1872	542	7154	1177	686	1863	2065	330	769	1369	524	3188	4478	71
1873	570	7476	1290	711	2001	2300	330	851	1463	545	3701	5171	72
1874	615	7672	1396	739	2135	2370	336	894	1416	580	3913	5633	69
1875	626	7255	1528	768	2296	2340	354	903	1441	592	3778	5785	65
1876	617	7236	1593	768	2361	2300	365	875	1329	597	3489	5766	61
1877	565	6394	1542	757	2299	1970	342	764	1054	539	2941	5044	58
1878	545	6350	1503	736	2239	1950	328	711	923	528	2637	4607	57
1879	555	6340	1506	733	2239	1914	344	654	845	516	2515	4473	56
1880	542	6408	1489	744	2233	1924	351	708	832	473	2659	4558	58
1881	541	6350	1399	746	2145	1929	366	693	829	475	2670	4616	58
1882	546	6141	1357	689	2046	1550	340	713	768	559	2124	4110	52
1883	590	6206	1349	676	2025	1507	374	699	751	544	1845	3962	47

Jahr	Anzahl	Wagenkilometer	Anzahl	Anzahl	Anzahl Kutschen	Anzahl	Anzahl Post-	Anzahl	Anzahl Reisende	Anzahl	Betriebsrechnung (in 1000 Fr.)		
	Linien	in (1000)	Postkutschen	Postschlitten	und Schlitten	Postpferde	pferdehalter	Postillione	in (1000)	Poststationen	Ertrag	Aufwand	Kostendeckungsgrad
1884	588	6126	1341	676	2017	1510	369	745	735	545	1756	3932	45
1885	602	6294	1328	663	1991	1528	385	660	754	549	1904	4079	47
1886	615	6290	1328	653	1981	1561	392	770	769	570	1841	4264	43
1887	629	6313	1337	647	1984	1552	354	776	760	567	1813	4485	40
1888	632	6332	1326	669	1995	1579	366	752	742	594	1704	4320	39
1889	655	6312	1312	671	1983	1607	391	839	770	571	1761	4338	41
1890	673	6332	1307	677	1984	1711	401	881	763	602	1719	4403	39
1891	695	6433	1334	696	2030	1686	436	905	764	594	1647	4484	37
1892	714	6554	1355	709	2064	1959	458	821	796	619	1740	4731	37
1893	728	6679	1370	741	2111	1665	470	870	818	633	1769	4812	37
1894	747	6822	1398	754	2152	2038	475	864	1055	647	1813	5115	35
1895	775	6895	1416	772	2188	2114	494	891	1108	656	1987	5205	38
1896	730	7098	1459	809	2268	2094	495	909	1165	605	1910	5311	36
1897	726	7335	1517	838	2355	2118	503	925	1247	590	2015	5887	34
1898	738	7550	1586	859	2445	2155	540	964	1315	578	2067	5973	35
1899	753	7788	1639	874	2513	2201	559	981	1358	759	2304	6337	36
1900	789	7964	1659	892	2551	2289	566	1013	1448	774	2372	6712	35
1901	818	8046	1760	910	2670	2403	593	1067	1545	791	2510	7112	35
1902	839	8243	1827	955	2782	2412	594	1071	1594	811	2563	7745	33
1903	828	8426	1896	972	2868	2354	658	1078	1571	813	2241	7253	31
1904	842	8338	1922	964	2886	2340	661	1079	1555	827	2150	7702	28
1905	855	8562	1952	962	2914	2359	668	1092	1618	824	2247	7928	28
1906	872	8577	1934	987	2921	2383	679	1121	1679	837	2230	8339	27
1907	891	9245	1986	1025	3011	2393	694	1137	1746	849	2270	8784	26
1908	907	9318	2039	1057	3096	2461	708	1188	1762	858	2296	9080	25
1909	923	9529	2124	1071	3195	2477	719	1217	1781	869	2233	9361	24
1910	921	9682	2137	1031	3168	2473	711	1228	1862	864	2268	9661	23
1911	944	9499	2116	1045	3161	2531	718	1267	1877	868	2392	10465	23
1912	957	9890	2148	1044	3192	2539	723	1297	1861	874	2318	10710	22
1913	963	9709	2231	1059	3290	2523	726	1304	1804	871	2050	10845	19
1914	889	8398	2217	1046	3263	2314	658	1211	1308	806	1353	9241	15
1915	884	6671	2200	1033	3233	1603	653	977	840	798	877	7851	11
1916	870	6891	2178	1027	3205	1564	632	964	859		919	7862	12
1917	871	6813	2074	988	3062	1508	628	942	812		909	8449	11
1918	866	6119	2049	975	3024	1310	623	876	598		963	10284	9
1919		5570	2049	951	3000	1192			625		1132	11377	10
1920	689	6298	2000	953	2953	1102			735		1349	12263	11

9.3. Kurskarte der Schweizerischen Postverwaltung von 1850

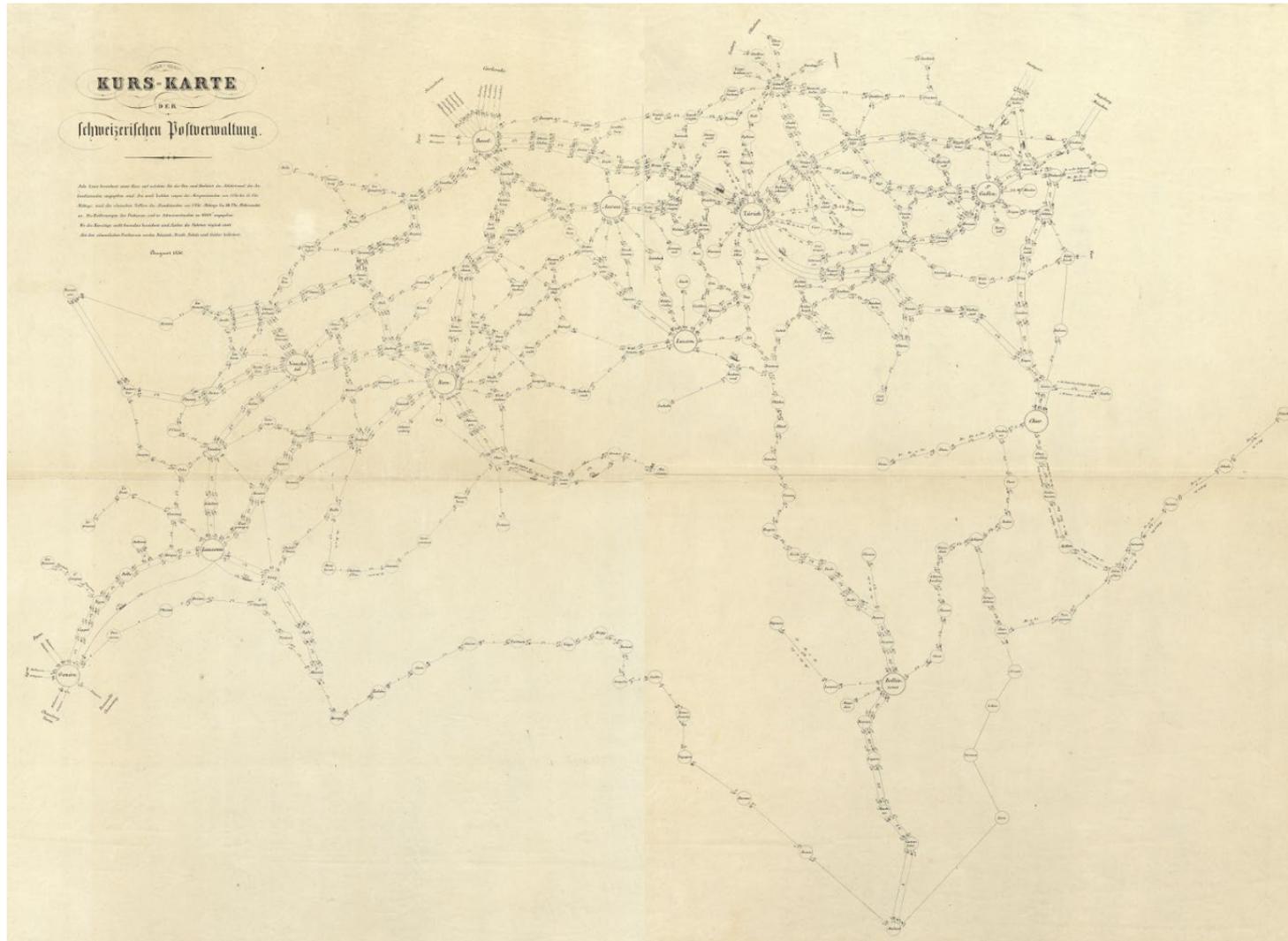


Abb. 19: Kurskarte der Schweizerischen Postverwaltung von 1850. Quelle: PTT-Archiv P-38-2-1850-08.

9.5. Beschwerdebrief E. Meier-Pfister

Ilanz, den 18. Juli 1916.

Tit. Eidgenössische Oberpostdirektion

Bern.

Gestatten Sie mir, dass ich Ihnen folgendes mitteile:

In meinem Beruf als Geschäftsreisender löste ich im Postbureau Ilanz ein Billet für die Postfahrt nach Flond, die mit einem Pferd geführt wird. Für diese Fahrt bezahlte ich, als dritter Passagier, Fr. 1.50.

Kaum aus dem Dorfe Ilanz hat aber die Poststrasse eine Steigung von 15-16%, sodass wir zwei jüngeren Passagiere, sowie der Postillon, der eigentlich auf den Wagen gehörte, mit Rücksicht auf das arme Pferd uns gezwungen sahen, abzustiegen & den Weg zu Fuss neben der Post her zu machen.

Trotzdem die Post also nur noch mit einem Passagier belastet war, kam das starkgebaute Pferd bei der ersten Station Flond schweisstriefend an. Von da weg hat das Pferd aber noch eine weite Strecke, bis Obersaxen, zu machen.

Es ist gewiss eine Tierquälerei im tiefsten Sinne des Wortes & macht dieser Zustand der Eidgenossenschaft gewiss keine Ehre.