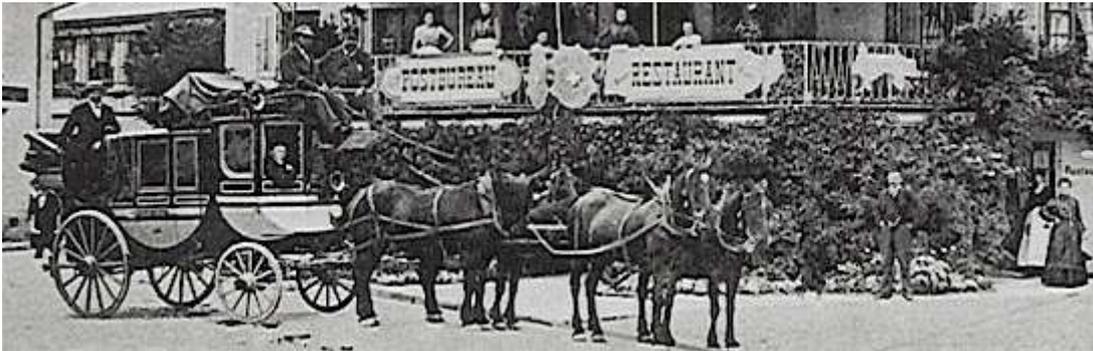


Postkutschenverkehr über den Gotthard



Abfahrt der Klausenpost vor dem Hotel "Tell und Post" in Flüelen.

Im 14. Jahrhundert wurden die Standesboten der Eidgenossen erstmals urkundlich erwähnt. Im Jahre 1494 bereitete der Herzog von Mailand eine Botenkurslinie über den Gotthard vor. Es fanden sich jedoch keine Hinweise auf deren Verwirklichung.

Im 16. Jahrhundert wurde eine regelmässige Gotthard-Botenlinie zwischen Zürich und Bergamo eingerichtet. Im 17. Jahrhundert wurde die Linie wöchentlich einmal betrieben. 1696 begann die gemeinsame Gotthard-Reiterpost der Kaufmannspost Zürich und der Fischerpost Bern. In der helvetischen Republik wurde die Post in fünf Kreisen zentralisiert. Wegen Geldmangels konnte diese Reform jedoch nur bedingt durchgesetzt werden. Die Mediationsverfassung von 1803 gab den Kantonen ihre Hoheit über das Postwesen zurück. Die helvetische Post wurde aufgehoben. Uri verpachtete das Transitpostregal abwechslungsweise an Luzern und Zürich. Nach der Erstellung der Gotthardstrasse begann 1831 die Fahrpost über den Gotthard bis nach Chiasso. Der Wagenverkehr verdrängte in kurzer Zeit die [Säumerei](#). Mit der Postkutsche nahmen die Reisenden auch im Winter in Flüelen Nachtquartier, um am anderen Tage ihre Reise gestärkt und ausgeruht fortsetzen zu können. Es handelte sich vor allem um "welsche Zugvögel", die vor Mitte Jänner jeweils von ihrem Besuch in der Heimat zurückkamen. Dampfschiffe sorgten seit 1837 für eine schnellere Postverbindung zwischen Luzern und Flüelen. Im Jahre 1840 erhielt Flüelen eine eigene Postablage. Zwei Jahre später wurden tägliche Postkutschen-Eilkurse mit zehnpfünftägigen Fünfspannerwagen in beiden Richtungen über den Gotthard eingeführt, bei Bedarf begleitet von Beiwagen und Gepäckfourgons. Nach der Gründung des Bundesstaates wurde 1849 die Bundespost gegründet und in 11 Postkreise eingeteilt. Somit wurden auch die Postkutschenkurse über den Gotthard von der Eidgenössischen Post übernommen.

1850 wurde die Gotthard-Post bis Camerlata verlängert. Mit dem Betrieb der Gotthardbahn im Jahre 1882 wurde die Pferdepost über den Gotthard eingestellt. Auch das eigenständige Postgebäude musste der Gotthardbahn weichen. Die Postablage wurde im Gasthaus Wilhelm Tell eingerichtet.

Zuerst wurde der Postkurs nur einmal täglich geführt. Es machte sich aber bald das Bedürfnis für eine Abendpost geltend und schliesslich wurde diesen beiden noch ein Mittags- oder Herrenkurs, der bis Andermatt ging, beigefügt. Die Morgenpost korrespondierte mit dem ersten Dampfboot, das gegen 8 Uhr in Flüelen ankam. Der Herrenkurs verliess Flüelen gegen 14 Uhr und die Abendpost ging um 17 Uhr ab. Fünf kräftige Pferde zogen den Zehnpfünftägigen-Wagen von Flüelen nach Camerlata. Auf dem Kutscherbock sass neben dem Postillion der Kondukteur, welcher das Posthorn blies. Der Hauptpost folgte eine Reihe von Beiwagen, Extraposten und Privatfuhrwerken, alles dem Gotthard zufahrend. War der letzte Hufschlag verhallt, näherten sich schon die Kurse aus dem Süden. So ging es den ganzen Tag. Dazwischen erfolgte das Verladen der Ware, die Abfahrt der Schiffe und das Kommen der Nauen. Erst wenn der Fourgon oder Bagagewagen, welcher während der Nacht durchfuhr das Dorf verlassen hatte, kehrte Ruhe im Hafendorf ein.

Nicht alle Reisende konnten sich die Postkutsche leisten wie etwa die "Kastanienbrater" aus dem Misox und dem Calancatal, in Uri "Kalanker" genannt. Sie zogen im Frühling wieder in die Heimat, während in der Gegenrichtung Maurer, Feld- und Strassenarbeiter aus dem Süden im Norden auf Arbeitssuche gingen.

Diese so rege Zeit liess in Flüelen Speditionshäuser entstehen. Das bekannteste gehörte der Familie Crivelli, welches sich mit der Abfertigung von Warentransporten über den Gotthard sowie mit den diesbezüglichen Finanzangelegenheiten befasste. Zur Unterbringung der der Spedition übergebenen Waren hatte die Firma ein eigenes grosses Susthaus am Sternenplatz. In kleinerem Rahmen betrieb auch Franz Xaver Zraggen das Speditionsgeschäft. Seine Magazine waren im alten "Sternen" und im "Ochsen" eingebaut.

Literatur:

Müller Robert, Flüelen - seine Geschichte und Entwicklung, S. 50 ff; Urner Zeitung, Nr. 12, 23.3.1878; Nr. 5.