

Das Gelbe vom Eidgenossen

Seit 100 Jahren bringt das Schweizer Postauto Menschen und Briefe in die entlegensten Bergorte

Der Pferdewagen Guilaume Perrig machte sich keine Illusionen. In seinem Insektentourismus-Angebot hat er kühn am Samstag, den 6. Juli 1919, um zwei Uhr nachmittags, während seine 20 Simplon-Postautos verstopft waren, wegen Automobillieferung "Säti" zu verkehrten das motorisierte Car Alpinzweimal täglich zwischen Brig und Gondo und dem kleinen Dorf Gondo an der Grenze zu Italien. Rund 40 Kilometer sind das; auf halber Strecke liegt der 2005 Meter hohe Simplonpass. Laut Fahrplan brachte das neue Gefährt dafür drei Stunden und 55 Minuten, während die Küste rund sieben Stunden unterwegs gewesen war. Für den Postpferdehalter Perrig war das ohnehin nur der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Denn schon 1906 war der Simplontunnel eröffnet worden, Züge verkehrten zwischen Brig und Gondo nicht weit entfernt von der Stadt Domodossola. Das war schneller, bequemer und ungefährlicher. Vorbei die Zeiten, in denen, wie etwa 1870, fast 24 000 Reisende in der Postkutscherei den Simplon gen Italien führen.

Fünf Fahrgästen in einem Morgen im Frühling 2006 im 10 Uhr 05-Postauto von Brig nach Gondo: ein altes Ehepaar ganz vorne rechts, eine belebte Frau mit Krücke, ganz vorne links; zwei Herren mit Teleskopstöcken und Schremschuhen im hinteren Teil. Sonst ist der Bus leer. Die Wochenhängezeit, beim Frühstück sind die Teleskopstühle gelb. Der Frühlingsturn im Kalender präsentiert die Frau mit der Krücke schimpft leise vor sich hin, es klingt französisch. Das alte Ehepaar unterhält sich lautstark mit dem jungen Chauffeur, in Walliser-Dialekt. Bei dessen nur fetzenweise verstehen. Auch die Landschaft zeigt sich bloß in Ausschnitten. In Nebellücken geht der Blick mal in eine Schlucht, mal ist kurz der Umriss eines schneebedeckten Berges zu sehen. Sonst nur Asphalt und Beton in Form von Gärten, die hier in den Hang geossen wurden. Längs der Straße, welche die Straße vor Lawinen und Erdbeben schützen.

Der Simplonist das ganze Jahr über befährt. Die Frau mit der Krücke schon unten in Ried, einem Ortsteil von Brig, ausgestiegen. Der Chauffeur hat ihr den Rollkoffer die Stufen hinuntergereicht. Dem älteren Ehepaar erklärt er dann, was es mit der Frau auf sich hat. „Rabats Wiberts“ - rabats Weib, ist zu verstehen. Später erzählt er, dass die Dame Stammgast und wenn sie zu viel gegessen habe, was nicht selten vorkomme, zur Chauffeurschimpfung neige. Einmal habe sie bei der Kontrolle nicht ihren Fahrausweis vorzeigen wollen und nur unter heftigem Schimpfen ihre Tasche geöffnet. Dann ging es bei einer russischen Passagierin. In der Tasche war noch eine Tasche, in der war eine Tüte, dann noch eine und mehrere weitere. „Dahat nich bestimmt vier bis fünf Mi-



hatten und zum Mitfahren eingeladen wurde, soll abgelehrt haben mit den Worten: „Danke, aber ich habe es pressant.“ Der Durchbruch für die Postautos kam erst nach dem Ersten Weltkrieg. Der war, wenn auch nicht der Vater aller Dinge, so doch der Vater besserer Motoren und Fahrgeräte. Um gerüstet zu sein für den Angriff, der demnächst kam, hatten Schweizer Ingenieure leistungsfähige Lastwagen gebaut. Nachdem Krieg wurden 100 Stück davon gratis der eidgenössischen Postübernahme übergeben. Holzene Sitzbänke wurden eingebaute, die Karosseriewurde gelb lackiert und über die Ladefläche spannte man ein Cabriolet-Dach. Bald schon ließen sich die Mut und Gd hatten, sommers über Simplon, Grimsel- oder Fuokpass kutschieren.

Der Nebel wird heller, als das Postauto die Passhöhe erreicht. Die Sonne scheint nicht mehr weit. Das Weiß ist plötzlich nicht mehr wüt. Das Weiß ist plötzlich nicht mehr wüt, das Augen schmerzen. Beim Halt, „Hotel Bellevue“, Grün-Grün, verschlossene Läden, abblättern- de Farbe ist das Postauto auf einmal von Panzern und Militärlastwagen umgeben. Soldaten stehen um einen Jeep mit langer Funkantenne herum. Krieg? Das sei-

ne reine Panzerverschiebung, ist zu erfahren. Irgendwo muss sie ja üben, die Schweizer Armee. Das Rentnerpaar hat nun schrittweise Sonnenbrillen angezogen. Der Mann sagt, dass er als Soldat während des Zweiten Weltkriegs beim Baus des großen steinernen Adlers, heute das Simplonwahrzeichen, dabei gewesen sei. Der Adler wach mit strengem Blick Richtung Süden, nach Italien. Nachdem der Krieg aus war und die Schweizer Soldaten wieder mal ohne Kampf abziehen mussten, erzählt der Alte, hätten sie dem Vogel aus Jux und Proleten der letzten Nacht eine große Sonnenbrille ange-

Bei der Einfahrt zum Pashospiz in einem gewaltigen, lachsfaubenen Steinbau, drückt der Chauffeur auf die Hupe. Es erklingen zweimal hintereinander drei langgezogene Töne. Jedes Kind kennt in der Schweiz diese Tonfolge: „Tüü Taa Toö“. Sie stammt aus der Ötztalroute zu Rossini's Oper „Wilhelm Tell“. Seit 1923 erntet das Signal auf dem Poststraßenman unübersichtlichen Stellen. Oder, um die Ankunft des gelben Busses zu verkünden. Die Postauto AG hat sich den Dreiklang als Markenzeichen eingetragen. La-

das Postauto hin. Weil es einfahren muss. Dörfer von 100 Einwohnern aufwärts haben in der Schweiz nämlich ein Recht auf „Grunderschließung“.

In Simplon Dorf wohnen sogar mehr als 300 Menschen. Es liegt auf 1472 Metern. Von oben kommt, sieht man zunächst nur mit Granitplättengedeckten Dächer, die in der Sonne glänzen. Es

Die Hupe spielt eine Tonfolge aus „Wilhelm Tell“ von Rossini

schönt auf einmal die Sonne, die Wolken sind weg. Hier verläuft die Grenze zwischen Alpenarbeite und Alpendisziplin, zwischen schönem und schlechtem Wetter. Der Schneedecke ums Dorf hat schon große Löcher, aus denen braunes alte Gras scheint. Die Häuser sind aus Stein, ein Zeichen dafür, dass der italienische Einfluss schon stark ist. „Hier hat man immer schon den Durchzug ge-

bit. Hier lädt der Postauto-Chauffeur morgens meist zwei graue Postkäse und einige Pakete ab und nimmt abends dieselbe Menge wieder mit. Verteilt wird sie vom Briefträger und seiner Frau, die zusammen eineinhalb Stellen haben.

Der Pfarrer, die Post und das Postauto sind auch zuständig bis hinunter nach Gondo, das in einer tiefen Schlucht gelegen ist. Seit der Eröffnung der Erdlavine im Oktober 2000 hier 13 Menschen ums Leben kamen sind viele weggezogen. Zwar wurden die Häuser mit Stengeleisen wiederaufgebaut, doch viele Postkisten an den neuen Mehrfamilienhäusern tragen keine Namen. In Gondo gibt es drei Tankstellen, eine kleine Kirche und den Schweizer Zoll. Viele Lastwagen nutzen die gut ausgebauten Simplonstabs- und Alpenpassage. Das aufwändigste und größte Haus im Dorf ist der Stockalper Turm. In dem hohen Steingebäude lagerte im 17. Jahrhundert der Brig-er Großkaufmann Kaspar Jodok Stockalper seine Waren ein, die „Ballenfüßer“ konnten nach der anstrengenden Passüberquerung hier Rast machen. Stockalper, eine Art Barock-Berlusconi des Wallis, besaß durch gute Verbindun-

Von Gondo führt eine schmale Straße ins abgelegene Zwischbergen. Dort fährt nicht einmal das Postauto hin, warum auch? Schließlich wohnt im Weiler Zwischbergen im Winter nur ein einziger Mensch. Der hat es allerdings zu einiger Berühmtheit gebracht. Sein Name ist Josef Squarati, „Dichter und Landwirt“, wie er sich selbst nennt. Am Telefon hat er gemeint, er hätte ein Kilo „Ruchrot nötig“, also Roggenbrud - wenn es keine Umstände mache und vielleicht könnte man ja ein Publika bestellen, um zum hoch zukommen. Wenn das Postauto oder der Fahrer verteuert ist, so ist das Publika der Fanstverteller. Auf Streichen, auf denen sich ein Linienbetrieb nicht auszahlen würde, diese kleinen Pubusse. An der Bushaltestelle steht eine Handynummer, bei dem man sich anmelden muss und dann zu-

Ein Bus auf Abruf fährt dort sogar zum Einsiedler, dem „Dichter und Landwirt“

der im Fahrplan festgelegten Zeit befördert zu werden. Zwar ist die Strecke nach Zwischbergen gar keine Publicarstrecke. Doch ausnahmsweise fährt Annemarie Squarati, Auftraggeberin von Postauto, hinauf. Eigentlich eine „Extrafahrt“, die 60 Franken kostet und die Tochter, Schöfer, ist schieflicher Onkel ihres Mannes.

Schöfer ist 81 Jahre alt. Seit seiner Mutter vor 28 Jahren gestorben ist, lebt er alleine in dem kleinen Hof auf einer Alm zwischen steilen, mit Lärchen bewachsenen Hängen. Mit seiner Stimme fordert er zum Eintreten auf, ein Mann mit grauem Wildwuchs, Filzhut und Heinz-Edhardt-Balle, die genau den Pupillen weiß gezeichnet ist. In der Stube ein verwitterter Speckstafel, ein Bett, ein Tisch. Voriges Jahr hat er ein Buch herausgegeben, „Mein Zwischbergen“. Er schildert darin das alte Walliser Bauernleben. Binnen kürzester Zeit waren die 1000 Exemplare von dem Schweizer Fernsehen eine halbstündige Reportage über ihn gezagt. Das Interesse gilt mehr seiner einsamen Lebensweise als seinen Büchern. „Ich bin froh, dass ich hallenbin“, sagt er, „wenn ich geheiratet hätte, wär' ich nicht Dichter geworden. Einen kleinen Gedichtband hat er nämlich auch veröffentlicht, „Der Mann und sein Tal“. Zwölf Schafe hat er noch, die zwei Kühe musste er unlängst verkaufen, weil „das Herz beim Milken zu wenig Blut bekommt“. Die Kühlruhe ist voll, fälschmal wieder, wie vor einem Jahr, ein Erdbruch die Straße verschüttet.

Schöfer ist gut informiert, er hört viel Radio, hat seine Meinung zu Merkel und Berlusconi, zur Abtreibung und zum Papst Prommister auch, hört jeden Tag um halb acht auf Radio Vatikan die Messe und betet viel zu den Verstorbenen. Die umgeben ihn dann auch in seiner Stube. Die Tafelung ist vollgeklebt mit Sterblichkeitsbildern. Darunter ist der ehemalige Pfarrer von Simplon Dorf, Anton Notti. Erstarb, so erzählt Schöfer, wie und vor allem wo man nur in der Schweiz sterben kann. Im März 1989, an Herzversagen auf der Fahrt von Brig nach Simplon Dorf, im Postauto. HANS GASSER



nen gekostet“ - bis das General-1. Klasse zum Vorschlag kam. „Und soll man immer korrekt bleiben...“

Die Passstraße im Wallis, ein stauf Befehl Napdeonserbau, „pour faire passer les canons“, war 1919 die erste hochalpine Strecke, die ins Kurbuch der Postautos aufgenommen wurde. Bereits seit 1906 hatte die schweizerische Post mit motorisierten Wagen experimentiert, von Bern nach Deflingen und nach Papiernmühle. Allerdings ohne durchschlagenden Erfolg. Wegen vieler Pannen mussten die Automobile oft von Schaffnern grünen Pferdeoktosen abgehängt werden. Ein Mann der in Bern bei der Behörde einer Panne gähöhlen

SZ: gl: tal: Al le Rcht e v orb ehalt en - S id deut sch e z 2 etun g Gmb H, M hanc hen J eber l e Ve röff ent l ich un g e xklus iv Übe r r w w. d t z - m u e n ch e n e d e

Das Schweizer Postauto ist mehr als ein Bus. Es ist ein Identifikationsymbol, das vor allem Menschen und manchmal auch noch Post in die höchsten Alpenorte bringt, etwa über den Simplonpass im Wallis. Dort führt im 19. Jahrhundert die erste alpine Panoramawagen. Das historische Foto zeigt Postautos auf dem Fuokpass um 1925.

Fotos: Museum für Kommunikation / Bern (1), Postauto AG (1), Gasser (4).

sen. „Manchmal machen wir es für die Kinder oder für die Touristen“, sagt der Chauffeur, „die ehrensache gern.“

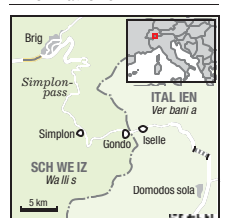
1300 Postauto-Chauffeure versehen mit rund 2000 Groß- und Kleinbussen ihre Kurse, wie die Fahnen in der Schweiz genannt werden. Das Streckennetz umfasst 10 400 Kilometer, es ist dreimal so lang wie jenes der Schweizer Bundesbahnen. 102 Millionen Passagiere wurden im vergangenen Jahr transportiert. Die Postauto AG, wie sie seit kurzem heißt, wirft Gewinn ab und ist eine Tochter der Schweizerischen Post, gehört also zu 100 Prozent dem Bund. Die Postautos haben die Aufgabe der „Reinverteilung“, das heißt, dort, wo kein Zug einfährt, fährt

spürt“ sagt Pfarrer Josef Sartach, der in einem Haus aus dem 17. Jahrhundert residiert. Vorher sind es sowohl nach Brig als auch nach Domodossola 30 Kilometer. Die Italiener aus dem Großraum Mailand kamen hierher zum Skifahren, im Sommer zum Wandern. Und die Schweizer führen nach „Domo“, um auf dem Samstagmarkt einzukaufen. Pizzateuse sind und ein wenig italienische Atmosphäre spüren. Das hübsche Dorf ist lebendig. Es gibt eine Schule bis zur neunten Klasse, eine Postfiliale, ein Bauernhof, ein Milchgeschäft, eine Metzgerei, die täglich 240 Einkilogramm-Käse abhebt. Simplon Dorf ist auch das Postverteilungs Zentrum für das ganze Passge-

gen zum Maländer und Paiser Hof so ziemlich jedes vorstellbare Handwerksnopol über den Pass, vom Salzüber die Säde bis hin zu den Schreken. Seine tumförmigen Speicher zieren noch heute die gesamte Simplonstrecke. Im nach der Katastrophe sanierten Turm von Gondo wird diesen Sommer ein kleines Hotel eröffnet und ein Museum das die Geschichte des Goldbergbaus im nahen Zwischbergen dokumentiert.

Das Postauto fährt im Frühling von hier nur noch über die Grenze bis ins nahe Iselle. Dort wartete sa auf den Zug aus Brig. Es könnte ja jemand da sein der mit zurück über den Pass fahren möchte. Bus und Bahn sind perfekt abgestimmt

Informationen



Anreise: Mit der Bahn etwa von München nach Brig, oder mit dem Flugzeug nach Bern und mit dem Bus über den Simplon. Vordort mit dem Bus über den Simplon. Ab Juni kehrt er auf vier Postautos in der Schweiz zurück. Postauto: www.postauto.ch. Tel.: 0041 53 62888 77. Weitere Auskünfte: Schweiz Tourismus. Tel.: 0800 100 2030 (gebührenfrei), www.Myswitzerland.com/WallisTourismus. Tel.: 0041 27 327 35 88.