



Wer die Schweiz verstehen will, muss Postauto fahren

Eine Erkundungsfahrt ins Wesen der Schweiz auf der längsten
Postautolinie des Landes.

Martin Helg (Text), Mark Long (Illustration) 13.10.2023, 15.00 Uhr

«**C**hum Bueb, und lueg dis Ländli a!» So unbeschwert ironisch haben meine Eltern an weit zurückliegenden Postauto-Tagen aus dem patriotischen Liederschatz zitiert. Vielleicht, um uns Kindern gegenüber zu rechtfertigen, dass die Familienferien nie am Meer stattfanden? Den problematischen Anschlussvers «Wie das hät keis dä Säge!» unterschlugen sie immer wohlweislich.

Den Fahrten von damals verdanke ich meinen sentimental Blick auf das Postauto; und dass ich an diesem Herbstmorgen unter all den bescheidenen Zubringerbussen, die am Bahnhof Meiringen bereitstehen – Postautos stehen immer an Bahnhöfen bereit –, die Nummer 682 nicht finde, die mich über vier Pässe am Stück bringen soll. «Susten», «Innertkirchen», «Grosse Scheidegg», alles schön und gut. Aber müsste mein Bus nicht gelber als alle andern leuchten? Da, einer ist mit «Grimsel» angeschrieben. Ich kaufe beim Chauffeur ein Billett für 83.90 Franken und los geht's.

Die Fahrt wird mit allen Toiletten- und Verpflegungspausen achtdreiviertel Stunden dauern und führt – immer mit Fahrer Christian Chrigel Eggler am Steuer – über die Grimsel hinaus auch über Nufenen, Gotthard und Susten. Auf der Schweiz-Karte bildet diese Monsterroute ein kompaktes Viereck. Nüchtern betrachtet ist sie ein wirtschaftlich gerade noch praktikables Stück öffentlicher Nahverkehrsversorgung. Alpentäler müssen erschlossen, Bergkinder zur Schule und Wanderer ins Gebirge gebracht werden. Auch Briefe sind zu verteilen und einzusammeln, Chauffeur Eggler macht das so nebenbei. An Werktagen liefert er entlang der Strecke sogar Gemüse und Brot aus.

Die nüchterne Betrachtung führt auf meiner Fahrt aber nicht weit, denn schon kurz nach Meiringen, auf den Kehren hinab zur Aareschlucht, kratzt das Tüü-taa-too der Posthornhupe an den alten Gefühlssedimenten. Diese sonntägliche Freude. Die tauglänzenden Wiesen, die silbrigen Bäche, die heiteren Gaden! Wie in einem Gedicht von, ähm – genau, Albrecht Haller. Dem Sänger der Berge und ihrer den Anfechtungen des Fortschritts trotzen Ursprünglichkeit. Über die WLAN-Verbindung im Bus lässt sich Hallers berühmtes Gedicht die «Alpen» (1729) live abrufen: «Ein angenehm Gemisch von Bergen, Fels und Seen / Fällt nach und nach erleicht, doch deutlich, ins Gesicht.»

Immer wieder hält der Wagen. Berggängerinnen in guten Schuhen und Funktionskleidern steigen ein und höher oben am Berg wieder aus. Obwohl die Vierpässefahrt berühmt ist und obwohl sie nur einmal am Tag stattfindet (und dies nur von Ende Juni bis Mitte Oktober, solange die Pässe nicht verschneit sind), bleiben einige Plätze leer. Nur neun Passagiere hätten für die ganze Fahrt reserviert, wird mir Chrigel später im Tessin verraten. Unter Rentnern mit Nostalgieblick fehlt es vor allem an jungen Menschen, das einzige Kind ist ein Baby. Es schläft die meiste Zeit, quiekt gelegentlich vergnügt und meckert nur kurz, wenn es Hunger hat.

“

Unter Sitznachbarn tauschen wir uns
über Staumauern, Kurvenradien,
Servolenkungen und Rennvelo-Modelle
aus (kann man beim Überholen gut
studieren).

”

Wer an Bord ist, fühlt sich, wie gesagt, gehoben. Chrigel platziert seinen ersten Scherz: «Ich fahre heute zum ersten Mal ein gelbes Auto.» Wahrscheinlich will er uns den heldenhaften Aspekt der auf Passstrassen erforderlichen Steuerkunst in Erinnerung rufen. Sofort erhebt sich ein heftiges Räuspern im Bus, denn natürlich haben wir ohnehin kein anderes Thema als diese Fahrt, die fortlaufend miterzählt werden will, und das Geschehen vor den Fenstern.

Unter Sitznachbarn tauschen wir uns über Staumauern, Kurvenradien, Servolenkungen und Rennvelo-Modelle aus (kann man beim Überholen gut studieren), und es erscheint uns als Ehrensache, dass der geplante Eisenbahntunnel unter dem Grimsel hindurch gebaut werden muss. Ein uralter Ingenieurstraum würde damit wahr!

Föderation auf Rädern

In der Anfahrt zur Passhöhe kommen jetzt wieder Spitzkehren. Fahrer Chrigel beugt sich, um jede Kurve sauber zu holen, tief über das Steuerrad – «wie der Käser mit dem Käsetuch über den Milchbottich» (so haben es die Kabarettisten Anna-Katharina Rickert und Ralf Schlatter in ihrem «Kultbuch Schweiz» beschrieben) –, und zusammen mit der Kurve holt er die Landschaft zu uns in den Bus. Er freue sich auch nach 15 Jahren jedes Mal neu darüber, über Pässe fahren zu dürfen, sagt Chrigel, wobei ihm unter den Vieren die raue Grimsel besonders lieb sei, aber auch der sanftere, grünere Susten ganz am Ende, wenn Meiringen wieder naht und der Kanton Bern, seine Heimat.

Auf ihren gesamten 182 Kilometern führt die Linie 682 durch nicht weniger als vier Kantone: Bern, Wallis, Tessin und Uri. Sie verkörpert damit mustergültig den föderativen Gedanken, der schon der Gründung des Schweizer Bundesstaates 1848 und seiner Einheitspost 1849 zugrunde lag. Handkehrum

meistert Christian die Monsterfahrt, ohne auch nur ein Rad auf ausländischen Boden zu setzen – sogar die Nufenen-Überquerung, die uns am späteren Vormittag ins Tessin bringen wird, verläuft in einem Sicherheitsabstand zur italienischen Grenze. Würde uns der Nachrichtenbildschirm nicht in einer Endlosschleife News in den Bus spülen – «Jorge Martin siegt in GP San Marino»; «Papst spricht polnischen Judenretter heilig» –, wir hielten unser Pässeviereck für den Nabel der Welt.

«Chum Bueb, und lueg dis Ländli a! Wie das hät keis dä Säge!» Irgendein Gnadentum schien mir als Kind tatsächlich am Werk, wenn überall, wo wir über viele Stunden hinwanderten, schon ein gelber Bus auf uns wartete. Ist halt das dichteste Postautonetz der Welt; wie man liest, legen über 2200 Postbusse rund 100 Millionen Kilometer pro Jahr zurück, das macht locker sechs Weltumrundungen am Tag. Allein in St. Gallen fahren zur Rushhour fast 600 Postautos aus allen Krachen den Bahnhof an.

“

**Jeder kann sich sein Postauto fast ganz
für sich allein bestellen - gegen den
sagenhaften Zuschlag von fünf Franken.**

”

Und die Postauto AG verdichtet weiter. Iseltwald am Brienersee, durch eine Netflix-Serie zum Pilgerort geworden, wird neu von Doppeldeckerbussen angefahren, von Glarus aus führt eine zusätzliche Verbindung ins Klöntal. Und damit es am Ende nicht zu teuer wird, gibt es in Gegenden, in denen sich ein Kursbetrieb nicht lohnt, den Rufbus: Jeder kann sich hier ein Postauto fast ganz für sich allein bestellen – gegen den sagenhaften Zuschlag von fünf Franken! Der gelbe Wagen ist dann etwas kleiner als sonst, aber genauso pünktlich, gut gefedert und wohlriechend nach Diesel und Gummiabrieb.

Wie durch ein Wunder hat das alles eine Zeitlang sogar besser rentiert als statthaft, und die Postauto AG vertuschte Gewinne, um ihre Subvention nicht zu gefährden. 2018 musste deshalb die Geschäftsführung gehen. Aber der gelbe Bus blieb. Seine symbolische Macht war grösser als Profitdenken, Betrug und Skandal.

Doch warum ist ausgerechnet die Schweiz zum Postautoland geworden? Alle haben einmal klein mit Reisekutschen angefangen. Dann gab man den Kutschen Briefe mit und malte die Karossen gelb an – zuerst die jener von Thurn und Taxis, die, im 17. Jahrhundert mit dem kaiserlichen Postregal ausgestattet, das Postgelb erfanden. Auf der ganzen Welt tragen Postunternehmen die Farbe Gelb im Markenlogo. Aber nur in der Schweiz hat sie auch den öffentlichen Fuhrpark flächendeckend eingefärbt. Seit 2002 ist das Schweizer Postgelb als Marke geschützt. Längst gehört es zur Schweiz wie Toblerone und Sackmesser und lässt in Kinderzimmern Matchbox-Postautos leuchten oder Postauto-Bastelbögen aus dem Pädagogischen Verlag des Lehrerinnen- und Lehrervereins.

Das Postauto (hier am Grimsel) ist genauso ein Seelenröster wie ein Transportmittel.

Arnulf Hettrich / Imago

So, wie sich das biedere Gelb seine Geltung ohne schrille Note verschafft, kommt auch Fahrer Chrigels Autorität ohne laute Töne aus. Seine Stimme klingt sanft und besonnen. Umso mehr Gewicht bekommt jede einzelne Wortmeldung. Wenn er vor Kaffeepausen beiläufig erwähnt, in zwanzig Minuten gehe es weiter, sitzen nach neunzehneinhalb Minuten wieder alle plaudernd im Bus. Wenn er uns aber im Dorf Guttannen informiert, es gebe hier «ein Problem mit dem Permafrost, und ab und zu kommt etwas runter», wird es mäuschenstill. Sollten sich Klimaskeptiker unter den Passagieren befinden, so sind sie gerade verstummt.

Der Steinschlag in Guttannen kündigt von der Endlichkeit aller Dinge inklusive Postauto. Hitze und Trockenheit sind auf der Linie 682 allgegenwärtig, die Furka-Dampfbahn, an deren Trasse wir entlangfahren, verkehrt infolge Brandgefahr gerade nur mit Diesel. Und wo hat sich nochmal der Rhonegletscher versteckt? Mit Wehmut zeigt uns Chrigel eine Abzweigung am Susten, die zu einem trockenliegenden Skilift führt – fertig Sommerski im Sustenloch. Dann aber hupt er wieder scheinbar grundlos, tüü-taa-too!, aus purer Lebensfreude? Es war für eine Dame, die immer, wenn er vorbeifahre, vor ihrem Haus stehe und winke.

«Aber der Wagen, der rollt»

Die Posthorn-Hupe, manchmal etwas heiser im Ansatz, ist das akustische Pendant zur Signalfarbe Gelb. Ihre A-Dur-Tonfolge Cis-EA kommt direkt aus der Oper «Wilhelm Tell» von Gioachino Rossini, also aus Europa. Ein Akkord

gegen die Igelmentalität; ein Italiener hat den klanglichen Link geliefert zwischen dem mythischen Armbrusthelden und Schweizer Busmotoren aus den Häusern Saurer, Martini oder Berna. Vor allem aber situiert Tell-Rossini den gelben Bus in hochkulturellen Zusammenhängen. Auch Posthornimitationen von Bach, Mozart oder Mahler lassen im Konzertsaal an Postautos denken.

Um es handkehrum mit der Weltläufigkeit nicht zu weit zu treiben, erliess der Bund noch 1960 eine Verordnung, die der Post vorschrieb, «für ihren konzessionierten Betrieb Fahrzeuge und Bestandteile Schweizerischer Fabrikation zu verwenden». Das Problem war nur: Saurer, Martini und Co. schafften es nicht, ihren Betrieb auf industrielle Serienproduktion aufzurüsten. Irgendwann genügten ihre Stückzahlen nicht mehr der Nachfrage. Die Post musste notfallmässig Alpha-Romeo-Busse aus Italien ordern, die – so ist es im Postauto-Jubiläumsbuch «Gelb fahren» angedeutet – offenbar im Nu durchgerostet waren.

Mittlerweile kommen alle Busse aus dem Ausland, die Posthornhupen aber weiterhin von der Firma Moser-Baer aus Sumiswald – Hupen, die auch nicht bloss Damen entlang der Bergrouen grüssen, sondern auch den Gegenverkehr vor dem Postauto warnen. Kann sein, dass es dann schon zu spät ist und Chrigel seinen Fahrersitz verlassen muss, um einen PW, dessen Fahrer gerade in Panik erstarrt ist, eigenhändig rückwärts zur nächsten Ausweichstelle zu chauffieren. «Sachen gibt's!», meint er dazu.

“

**Einst war eine Mechanikerlehre verlangt,
und der Overall lag immer beim Fahrer im
Gepäck, heute braucht es nicht einmal
mehr ein Lastwagenbrevet.**

”

«Sodeli», sagt Chrigel, als der den Wagen auf der Nufenen- Passhöhe stoppt und Zeit hat, mir die Kunst der sauber gefahrenen Kurve zu erläutern: «Davor anbremsen, dann rausstossen». Klingt banal, aber um schadenfrei zu bleiben, muss er sich jenseits aller Routine vor jeder Fahrt neu zur Sorgfalt bekennen.

Auch die Velofahrer sind auf seine konzentrierte Nächstenliebe angewiesen, wenn er die vorgeschriebenen 80 Zentimeter Abstand beim Überholen unterschreiten muss. Das hat schon etwas Heldenhaftes! Chrigel erwähnt aber auch die prosaischen Aspekte seines Metiers, etwa die Sechstageswoche, die auf junge Leute abschreckend wirkt und zu einem Nachwuchsproblem führt. Dabei sind die Anforderungen insgesamt (von der Steuerkunst abgesehen) eher gesunken, der Job ist arbeitsteiliger geworden. Einst war eine Mechanikerlehre verlangt, und der Overall lag immer beim Fahrer im Gepäck, heute braucht es nicht einmal mehr ein Lastwagenbrevet. Fünfzig Stunden mit einem Carfahrlehrer genügen.

Am Gotthard steuert Chrigel den Bus über das Pflaster der alten Tremola. Trotz Klimaanlage ist es heiss im Wagen, auf der Abfahrt ins Urserental kämpfe ich gegen den Schlaf. Ein Vater erteilt seinem Sohn, der eine Glace will, den Managerratschlag: «Stop complaining!» Der Nachrichtenbildschirm meldet: «Mit der Mine eines durchschnittlichen Bleistifts kann man einen 56 Kilometer langen Strich ziehen.»

In Andermatt steht ein Goethe-Zitat an einer Hauswand: «Mir ist's unter allen Gegenden, die ich kenne, die liebste und interessanteste». Eine Einladung, das «Ländli» etwas gründlicher anzuschauen. Allein der Halt hier dauert nur fünfundzwanzig Minuten, dann lässt Chrigel den Motor wieder an und fordert das Tagespensum ein. Wie heisst es im Lied «Hoch auf dem gelben Wagen»? «Ich möchte ja so gerne ruhn und schauen / Aber der Wagen, der rollt.»

Martin Helg vom NZZ am Sonntag Magazin hat sich auf der Vierpässefahrt keine Sekunde gelangweilt. Um sich nicht zu wiederholen, will er als Nächstes an einer Dreipässefahrt über Grimsel, Furka und Susten teilnehmen.

Copyright © Neue Zürcher Zeitung AG. Alle Rechte vorbehalten. Eine Weiterverarbeitung, Wiederveröffentlichung oder dauerhafte Speicherung zu gewerblichen oder anderen Zwecken ohne vorherige ausdrückliche Erlaubnis von Neue Zürcher Zeitung ist nicht gestattet.