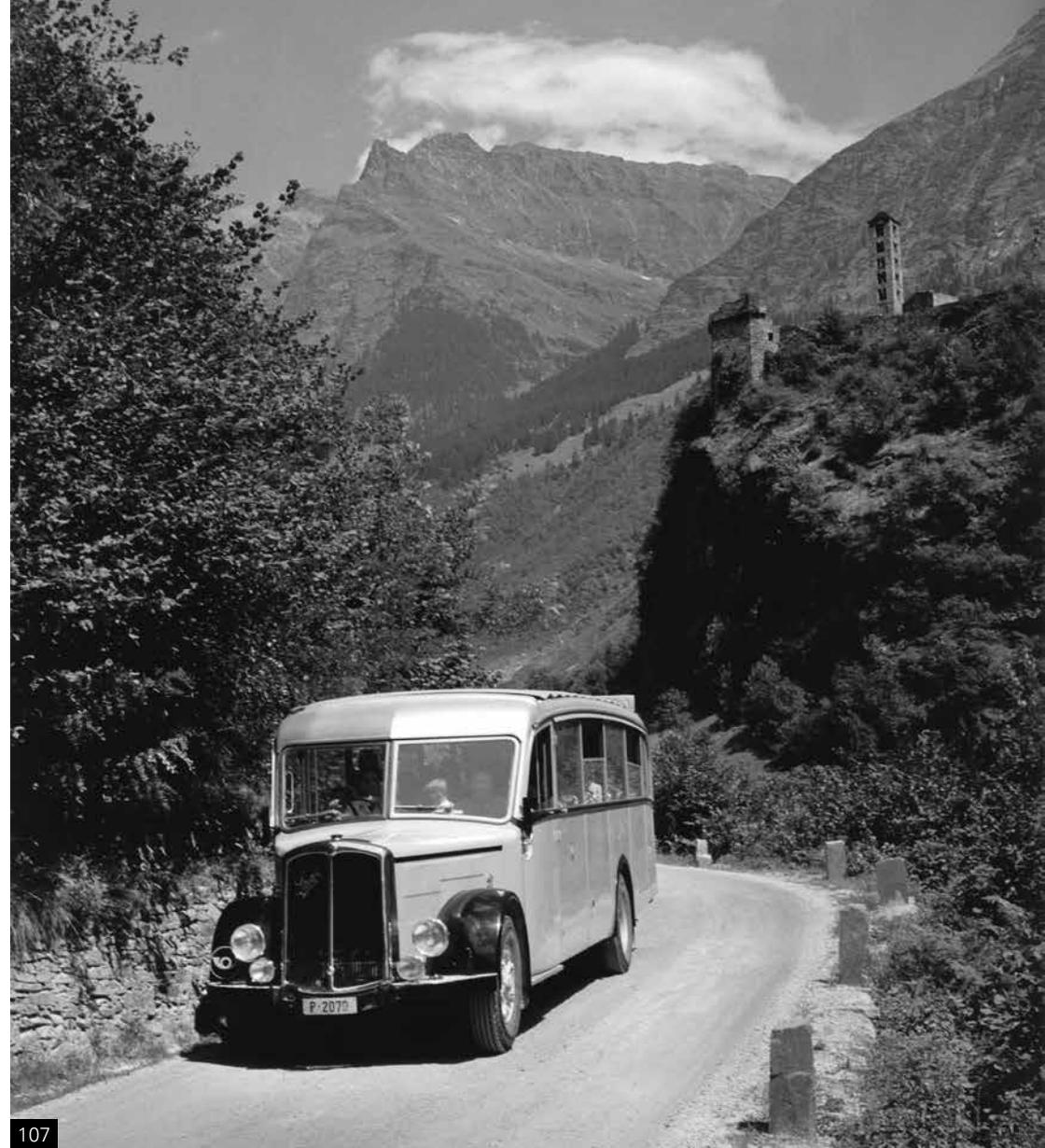




106



107

Abb. 106 (1951) Passo del San Bernardino südlich von San Bernardino GR: Der Saurer/Saurer L4C Alpenwagen III P2079 (1949) ist im Begriff, die Kehren zum Pian San Giacomo hinunter in Angriff zu nehmen.

Abb. 107 (1951) Passo del San Bernardino unterhalb Mesocco GR: Auf seiner Extrafahrt – der Linienverkehr ab Mesocco talabwärts war damals der Ferrovia Retica vorbehalten – passiert der Saurer/Saurer L4C Alpenwagen III P2079 (1949) gerade die Engnis am Fusse des Burghügels.



108

Abb. 108 (1971) Passo del San Bernardino Nordseite GR: FBW/Gangloff AN40UV P24094 (1954) – einer der beiden C40U Alpenwagen IV-U-Prototypen – auf zügiger Talfahrt von der Passhöhe in Richtung Rheinwald.

Abb. 110 (1973) Nufenen GR: Obwohl der Saurer/Rizzi L4C Alpenwagen IIIa (1959) von PAH Mutti nur noch zwei Jahre im Einsatz bleiben sollte, erhielt er aus Prestigegründen (Bahnersatz im Misox) noch die neuen PTT-Farben.



110

### 783 Thusis-Splügen-S. Bernardino-Mesocco

Thusis-Hinterrhein & S. Bernardino Villaggio-Mesocco: **Ganzjährig – Tutto l'anno**  
 Hinterrhein-S. Bernardino Villaggio: **Vom 28. V.–31. X. 1961 & 15.–26. V. 1962**  
**Dal 28 V–31 X 1961 e 15–26 V 1962**

km	Einf.	PR	25-29 Pt.	1	5	53	55	7	9	59	
27.5	0.0	Chur.   Thusis	91	6.37	9.12	9.47	12.28	12.28	16.13	19.20	
0.0	0.6	○ Thusis	Bahnhof	8.00	10.00	10.05	13.30	13.40	17.15	20.05	
3.7	1.50	Rongellen	8.08	x1008				13.48	17.23	x20.13	
5.2	1.90	xNeue Via Mala-Brücke	8.12	10.12				13.52	17.27		
6.7	2.20	xRania	8.16	10.16				13.56	17.31		
8.8	2.80	Zillis Δ 793	8.23	10.23			13.47	14.03	17.38	20.28	
12.9	4.—	Andeer Δ (Cresta 761)	8.33	10.33	10.30		13.55	14.13	17.48	20.38	
14.1	4.60	xBärenburg .. 761	8.38	10.38	10.33		13.58	14.18	17.53	e20.40	
16.1	5.10	xRofflaschlucht	8.42	10.42				14.22	17.57	20.44	
22.9	6.60	Sufers (H) Δ	8.46	10.46				14.26	18.01	20.48	
26.5	7.60	Splügen Δ	9.04	11.04				14.44	18.19	21.06	
0.0	11.8	Splügen	9.14	11.14	11.02		14.27	14.54	18.29	e21.16	
11.8	39.7	Monte Spluga } 779c	p7.75				r15.00				
		Chiavenna	p7.55				r15.40				
			p9.30				r17.15				
28.9	8.20	Splügen Δ	9.19		11.17	14.32	14.59	18.34			
33.2	9.60	Medels im Rheinwald (H)	9.24				15.04	18.39			
36.8	10.50	Nufenen	9.33				15.13	18.48			
45.9	13.10	Hinterrhein Δ	9.39				15.19	18.54			
53.4	15.30	S. Bernardino Ospizio Δ	9.40				15.20				
57.3	16.50	S. Bernardino Villaggio Δ	10.10		12.02	15.17	15.50				
63.1	18.20	xViganaia	10.30		12.22	15.37	16.10			27	
68.0	19.60	Pian S. Giacomo	21								
68.3	19.60	Mesocco	7.08	11.00	12.27	15.42	17.10			s19.52	
			7.18	11.10			17.20			20.00	
			7.36	11.28	x12.47		17.38			20.16	
			7.52	11.44	13.03	16.17	17.54			20.30	
			7.55	11.47	p 13.07	16.20	17.58			s20.32	
			8.00	12.08	13.22	16.25	18.12			s20.37	
Alt.	C. s.		20	2	4	54	6	8	58	60	26
769	0	Mesocco	8.77	p 10.00			13.12	15.05		18.57	
792	1.90	xViganaia	8.35	p 10.15			13.35	15.30		19.00	
1172	3.40	S. Bernardino Villaggio Δ	8.45	10.20			13.40	15.34		19.05	
1470	4.60	S. Bernardino Villaggio Δ	8.52	10.25			13.56			19.22	
1607	6.60	S. Bernardino Villaggio Δ	9.19	10.58			14.14			19.40	
2063	9.10	S. Bernardino Villaggio Δ	9.29	10.58			14.24	16.12		19.50	
1625	10.20	S. Bernardino Villaggio Δ	9.35	11.05			15.10	16.17			
1568	11.30	S. Bernardino Villaggio Δ	10.00	11.30			15.45	16.39			
1523	11.90	S. Bernardino Villaggio Δ	7.40	10.25			16.10	x17.00			
1450	11.90	S. Bernardino Villaggio Δ	7.47	10.32			16.17				
			7.55	10.40			16.25				
			8.00	10.45	p 12.11		16.30	p 17.20			
			p18.35				p10.15				
			220.10				213.30				
			p20.50				p13.10				
1424	13.10	Splügen Δ	8.05	10.50	p 12.15		13.40	16.40	p 17.25		
1050	15.10	Sufers (H) Δ	8.13	10.58			13.48	16.48			
1042	15.60	xRofflaschlucht	8.31	11.16			14.06	17.03			
979	15.90	xBärenburg .. 761	8.35	11.20			14.10	17.06			
		Andeer Δ (Cresta 761)	8.39	11.24	12.40		14.14	17.10	17.50		
			8.44	11.29	12.45		14.19	17.15	17.55	19.07	
933	17.—	Zillis Δ 793	8.52	11.37			14.27	17.23	x18.02	19.13	
885	17.60	xRania	8.57	11.42			14.32	17.27		19.18	
880	18.20	xNeue Via Mala-Brücke	9.01	11.46			14.36	17.31		19.21	
840	18.50	Rongellen	9.05	x11.50			14.40	17.35		19.27	
720	19.60	Thusis	9.15	12.00	13.07	14.50	17.45	18.18	19.37		
700	19.60	Thusis	9.18	12.03	p 13.10	14.53	17.48	p 18.21	19.40		
		Thusis	7.45	9.47	12.20	13.22	15.01	18.10	18.40	19.46	
		Chur.	8.38	10.27	13.04	14.02	15.42	18.48	19.20	20.23	

\* Halt auf Verlangen, ferner – Fermata facoltativa, inoltre: Bad Pignia, Crestawald, Zapport (Abzw.), Casa cantoniera Muccia, Fonte di S. Carlo, Hotel du Lac San Bernardino Villaggio, Spina  
 \* Vendita dei biglietti alla stazione ferroviaria    Δ Halt nur zum Einsteigen    ◀ Halt nur zum Aussteigen  
 e An Samstagen und Sonntagen    i Vom 24. VI.–10. IX.    j Ji lunedì    p Vom – Dal 1. VII.–31. VIII.  
 r Vom – Dal 15. VI.–30. IX.    1) Umsteigen vom – Si cambia vettura dal 28. V.–30. VI. & 1.–30. IX.    2) Arrivo alle 15.35  
**Bergpoststrasse – Strada postale di montagna**

109

Seite 63 Abb. 109 Fahrplan San Bernardinopass Sommer 1961: Die zweitletzte Abfahrt in Thusis um 17.15 Uhr beinhaltete einen Kurs bis Hinterrhein, wo das Postauto garagiert wurde und der Fahrer übernachten musste. Am anderen Morgen hatte er den Kurs um 07.40 Uhr zurück nach Thusis auf dem Programm. Da der Strassentunnel noch nicht existierte, fuhren alle durchgehenden Kurse über den Pass.

Abb. 111 (1977) Splügen GR: Nach einer Karriere auf der Linie St. Moritz–Lugano beendete der ausgesprochen elegante FBW/Eggl C50U Alpenwagen IV-U P24087 (1961) seinen PTT-Dienst als kurzfristiges Ersatzfahrzeug der Garage Thusis – wenige Monate später wurde er veräussert.

Abb. 112 (1974) Splügen GR: FBW/Hess C50U Alpenwagen IV-U P24165 (1966) auf einem Winterkurs (via Strassentunnel) nach San Bernardino. Diesen Wagen hatte man kurzfristig als Ersatzfahrzeug von der Postgarage Davos ausgeliehen.

Abb. 113 (1968) Splügen GR: Die Alpenwagen IV-U mit moderner Karosserie wie dieser FBW/FHS 50U54R P24186 (1968) liefen anfänglich auf der 1967 eröffneten Eilkurslinie Chur–Bellinzona.





114



116

**779 c Thuis-Splügen-Monte Spluga-Chiavenna**  
Vom 1. VII. – 27. IX.: übrige Zeit eingestellt

km	Einfl.		153	155	PR 1)	29-34 Pl.		154	156				
...	...	...	741	14 16	an	von Chur	91 nach	ab	...	10 38	18 23	...	...
...	...	...	848	14 19	an	von St. Moritz	nach	ab	...	10 57	18 42	...	...
0.0	—	...	855	14 30	ab	Thuis (Bahnhof)	783 an	...	10 20	18 10	...	...	
26.9	7.80	...	950	15 25	an	Splügen	ab	...	9 25	17 10	...	...	
0.0	—	...	955	15 30	ab	Splügen (Post)	an	...	9 18	17 03	...	...	
8.2	3. —	...	1015	15 52	ab	Splügenpass (Berghaus)	an	...	8 53	16 38	...	...	
9.1	3.40	...	1120	16 57	pt	Passo dello Spluga	pt	...	9 48	17 33	...	...	
12.1	4.20	...	1130	17 02	ar	Monte Spluga (Dog. ital.)	pt	...	9 41	17 26	...	...	
...	...	...	1135	17 05	ct		ar	...	9 36	17 21	...	...	
16.1	4.80	...	1140	17 12	ar	Stuella (Cant. ANAS)	ar	...	9 29	17 14	...	...	
19.2	5.20	...	1147	17 18	ar	Tegiate (Cant. ANAS)	ar	...	9 23	17 08	...	...	
23.1	5.60	...	1157	17 30	ar	Pianazzo (Bivio Madesimo)	ar	...	9 11	16 56	...	...	
28.1	6.40	OEOr	1212	17 45	ar	Campodolcino (Fraz. Corti)	ar	OEOr	8 59	16 44	...	...	
31.7	6.80	...	1225	18 00	ar	Cimaganda (Fraz. Tini)	ar	...	8 56	16 41	...	...	
32.5	7. —	...	1228	18 03	ar	Lirone (Posta)	ar	...	8 46	16 31	...	...	
33.7	7.40	...	1233	18 08	ar	Gallivaggio (Tratt. Nuova)	ar	...	8 44	16 29	...	...	
37.8	7.60	...	1241	18 15	ar	S. Giacomo Filippo (Posta)	ar	...	8 40	16 25	...	...	
42.1	8.40	...	1255	18 25	ar	Chiavenna (Piazzale Staz.)	ar	...	8 33	16 18	...	...	
OEOr		...	15 00	19 00	pt	per Milano	da.. ar	OEOr	7 54	14 45	...	...	
...	...	...	17 05	18 37	pt	per Lugano	da.. ar	...	11 31	...	...	...	
...	...	...	16 51	18 29	pt	per St. Moritz	da.. ar	...	10 46	...	...	...	

**Halt auf Verlangen:** Schwarzhütte Grenzstation Vom – Dal 1. VII. – 14. IX.

1) Gemeinschaftsbetrieb mit der S. p. A. Ferrovie dell'Alta Valtellina (FAV), Tirano 2) Autobus fino a Colico 3) JI sabato ar 16 03

In Italien gilt die Osteuropäische Zeit : sie geht der Mitteleuropäischen Zeit (Schweizer Zeit) um 1 Stunde vor – In Italia l'orario è regolato sull'ora dell'Europa orientale, che precede di 60 minuti quella dell'Europa centrale (Ora svizzera)

**Vorausbestellung der Plätze unerlässlich – Indispensabile preordinare i posti**

**Für Grenzübertritt Reisepass od. amtliche Identitätskarte unerlässlich – E indispensabile il passaporto o la tessera ufficiale d'identità, per varcare la frontiera** Splügen-Monte Spluga: **Bergpoststrasse**

115

Abb. 114 (1971) Splügenpass oberhalb Splügen GR: An einzelnen Tagen in der Ferienzeit wurden ab Chur Rundfahrten Splügen-Julier angeboten, hier mit dem Saurer/Saurer 3DUX Alpenwagen IV-U P24130 (1962), der praktisch die gleichen Aussenmasse wie der IIIa hatte. Aber beide Typen waren für mehrere Abschnitte der Splügenpass-Strasse eine Nummer zu gross.

Abb. 115 Fahrplan Sommer 1969: Von 1965 bis 1971 fuhr der Splügenpass-Kurs ab Thuis, zuvor und danach nur ab Splügen Dorf. PR im Kopf der Ortsspalte deutet darauf hin, dass die Regie das Schweizer Kurspaar stellte (153 und 156). Die Platzzahl 29-34 (letzteres die Kapazität des italienischen Hochsitz-Alpenwagens) weist darauf hin, dass Alpenwagen IIIa eingesetzt wurden.

Abb. 116 (1970) Passo dello Spluga Pianazzo (I): Die Fahrer von PAH Tschanner, der 1970 das Schweizer Kurspaar am Splügenpass führte, verfügten mit dem Saurer/Krapf SV2CK (1959) über ein massgeschneidertes Fahrzeug – im Gegensatz zu ihren Regie-Kollegen. Der Radstand belief sich auf 4.75 m im Gegensatz zu 5.40 m!

Abb. 117 (1972) Alpenwagen-Treffen in Thusis GR: Eben hat der FBW/Eggli C40U P24024 (1956) von Mesocco her sein Fahrtziel erreicht. Der Saurer/Krapf N2C P22042 (1955) steht bereit für den Abendkurs auf den äusseren Heinzenberg. Bis 1969 gehörte der kleine Schnauzer PAH Bearth in Brigels, danach lief er bis 1971 bei PAH Tscharner, Thusis. Beide Fahrzeuge mussten 1975 das Feld moderneren Omnibus-Typen überlassen.

Im Winterhalbjahr musste das Postauto aber der Pferdetraction das Feld überlassen. Erst ab 1931 rollten auch im Winter Postautos auf den Teilstücken Thusis–Hinterrhein und San Bernardino–Mesocco. Ungewöhnlich aus heutiger Sicht – die meisten Alpenpässe haben heute eine Winter Sperre – ist der Umstand, dass die Pässe Splügen und San Bernardino seit der Einrichtung der Postkutschenverbindungen einen Winterdienst kannten. Dieser Winterdienst mit Schlitten wurde vor-



117

erst aufrechterhalten, da man keine Möglichkeit sah, Postautos über die verschneiten Pässe einzusetzen. Selbst der Fahrplan von 1938 sah für den Splügen- und den San Bernardinopass einen Schlittendienst vor! Auf den im Winter betriebenen Talstrecken übernahmen meistens die Kurswagen die Schneeräumung. Zu diesem Zweck wurde vorne am Stossbalken in den beiden Laschen ein keilförmiger Pflug montiert, der den Schnee während der Räumungsfahrt links und rechts an den Strassenrand schob.

Um den Betrieb der Postautolinie im Misox kümmerte sich Postautohalter Mutti in San Bernardino, im Sommer zusammen mit der Regie, im Winter allein. Vor der Eröffnung des San Bernardino-Strassentunnels im Dezember 1967 hatte jeweils einer der beiden Mutti-Alpenwagen im Winterhalbjahr lediglich zwei tägliche Kurspaare Mesocco–San Bernardino zu bewältigen. Mit der Eröffnung des Strassentunnels veränderten sich die Betriebsverhältnisse der Postautolinie

Mesocco–San Bernardino–Splügen grundlegend. Im Gegensatz zu früher war nun auch im Winterhalbjahr ein durchgehender Postautobetrieb Südschweiz–Nordschweiz möglich. PAH Mutti fuhr fortan ganzjährig am Morgen früh von San Bernardino Villaggio nach Mesocco (Bahnanschluss nach Bellinzona), anschliessend wieder bergwärts – im Winter durch den Strassentunnel, im Sommer über den Passo di San Bernardino – nach Splügen, um am Mittag in Thusis einzutreffen. Am Nachmittag wurde analog zum Vormittag der Gegenkurs gefahren. Der San Bernardino-Strassentunnel legte den Grundstein für die N13-Strassen-Alpentransversale. Das Postauto-Angebot auf der Linie Thusis–Mesocco wurde sehr stark erweitert – die Leistungssteigerung machte etwa 150% aus! Abgesehen vom oben erwähnten PAH-Kurspaar wickelten die Regie-Fahrzeuge den Betrieb auf dieser Linie ab. Die in Thusis garagierte «Familie» bestand zur Zeit der Tunnelöffnung aus zehn Fahrzeugen – vier Saurer L4C Alpenwagen IIIa und sechs FBW C40U Alpenwagen IV-U.

Eine zweite einschneidende Veränderung brachte die Einstellung der Ferrovia Retica Bellinzona–Mesocco im Jahre 1972. Die San Bernardino-Postautolinie wurde um 33 km bis nach Bellinzona verlängert. Zum Einsatz kamen die modernsten Fahrzeuge, im untersten Misoix sogar die ersten Gelenkautobusse der PTT – man war bestrebt, der Bevölkerung den Busbetrieb als die bessere Lösung darzustellen. Auch äusserlich markierten die Postautos den Beginn einer neuen Epoche, sie erhielten den neuen Anstrich gelb-rot-crème («Tricolore»). Der fast 20-jährige Alpenwagenpark der Garage Thusis entsprach in keiner Weise diesen Vorgaben. In aller Eile wurden wenigstens die C40U in die Tricolore umlackiert, um dann aber bald wie die übrigen Flottenmitglieder verkauft zu werden, zur Hauptsache in den Jahren 1973 und 1974. Als Ersatz tauchten neben anderen neue Saurer 3DUK Omnibusse auf, die natürlich den bis dahin eingesetzten Alpenwagen mit der zeitaufwändigen Fahrgastabwicklung weit überlegen waren.

Neben der PTT-Regie-Garage Thusis, zuständig für die San Bernardino-Linie, gab es – ebenfalls in Thusis – den Betrieb des Postautohalters Tschärner, der die Linien im Domleschg und auf den Heinzenberg betreute. Auf diesen Linien fuhren Postautos seit 1930. 1959 kaufte Tschärner für die Tallinie im Domleschg einen Saurer SV2CK Alpenwagen IIa. Fahrplan und Linienführung verlangten ein rasches, wendiges Fahrzeug. Die 12,5 km lange Linie von Thusis nach Rothenbrunnen hatte zu jenem Zeitpunkt nicht weniger als vier Äste in die abseits der Route gelegenen Dörfer, die verschiedentlich Wendemanöver auf engem Raum erforderten. 1963 kam ein zweiter ähnlicher SV2CK mit 29 Sitzplätzen hinzu. Beide Postautos bedienten nun neben der Tallinie auch die 10,4 km lange Berglinie von Thusis nach Obertschappina. Auf der zweiten Heinzenberglinie nach Präz konnten diese Fahrzeuge allerdings wegen der niedrigen Gebäude-Durchfahrts Höhe in Sarn nicht verkehren.

Ab 1965 wurde die 1924 eingerichtete und bis anhin nur zwischen Splügen und Monte Spluga betriebene Splügenpass-Linie verlängert: Fortan liefen durchgehende Kurswagen von Thusis bis nach Chiavenna. Betrieben wurde die Linie durch die Regie und die Ferrovie dell'Alta Valtellina (FAV), Tirano, mit je einem Kurspaar. Die Regie setzte einen Saurer L4C Alpenwagen IIIa ein, dessen 5.40 m Radstand den Fahrern in mehreren Serpentin Repetierarbeit verursachte. Im Sommer 1970 überliess man den Schweizer Kurs PAH Tschärner, der hier nun einen seiner SV2CK Alpenwagen IIa einsetzen konnte – mit seinen 4.75 m Radstand das massgeschneiderte Fahrzeug für die engen Kehren in den Felswänden des Valle San Giacomo. 1971 gab Tschärner seinen Betrieb auf, seine Fahrzeuge wurden von der Regie übernommen und verblieben in der Postgarage Thusis. Die beiden SV2CK erhielten die Nummern P22059 und P22060. Ihr Einsatzbereich blieb vorerst derselbe. Einzig die Splügenpass-Linie fiel weg: Diese wurde ab Sommer 1972 wieder verkürzt und auf der Schweizer Seite nur noch bis Splügen geführt. Durch eine Fahrplanänderung konnten beide täglichen Kurspaare von einem einzigen Fahrzeug übernommen werden. Neuer Transportbeauftragter war von nun an das Istituto Nazionale Trasporti (INT). P22059 wurde 1973 veräussert, P22060 blieb bei der Regie bis 1976 und bekam an Stelle des Autohalter-Blassgelbs eine «Sparversion» (ohne rotes Gürtelband) des neuen Postdesigns.

Abb. 118 (1974) Sarn GR: Der ehemalige Tschärner-Alpenwagen II Saurer/Krapf N2C, seit 1971 P22042 (1955), durchfährt die niedrige Haus-Passage, die ihm sein Überleben als Alpenwagen bis 1975 ermöglichte.

