

**Postauto – eine Schweizer
Qualitätsmarke par excellence**



Titelbild

Beim Titelbild handelt es sich um die Umschlag-Illustration des 1946 herausgekommenen Heftes Nr. 297 „100 Pferde und 4 Räder“ des Schweizerischen Jugendschriftenwerkes (SJW) zum Thema Postauto. Das 48-seitige mit Beiträgen und Bildern über die Entwicklung des Automobils, des Reisens in den Alpen und der Schweizer Reisepost versehene Heft entstand unter Mitwirkung der Generaldirektion der Post-, Telegraphen- und Telephon-Verwaltung.

Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence

(Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)

Die Schweiz ist eines der mit öffentlichem Verkehr am besten erschlossenen Länder. Im Auftrag von Bund, Kantonen und Gemeinden, die für die Grundversorgung verantwortlich sind, leistet die seit 01.07.2006 tätige Post-Auto Schweiz AG – Nachfolgerin des früheren Postautodienstes PTT – als national tätiges und auf die regionalen Märkte ausgerichtete Strassentransportunternehmen einen wichtigen Beitrag im öffentlichen Verkehr. Mit rund 3'300 Voll-Arbeitsplätzen und 2'145 Fahrzeugen beförderte PostAuto Schweiz im Jahr 2011 124,3 Millionen Fahrgäste. Auf dem Liniennetz der 812 Postautolinien von total 11'100 km Netzlänge mit 14'356 Haltestellen leisteten die Postautos 104,3 Millionen Fahrzeugkilometer. Bei den Arbeitsplätzen am Steuer fallen 1/3 auf die Postauto-Regie (44 Betriebe) und 2/3 auf die durch PostAuto Schweiz vertraglich beauftragten privaten Postauto-Unternehmer (190 Betriebe). Für die Reisenden ergibt sich bei Betrieb, Personal und Fahrzeugen kein Unterschied zwischen den zwei sich gegenseitig optimal ergänzenden Postauto-Betriebsformen.

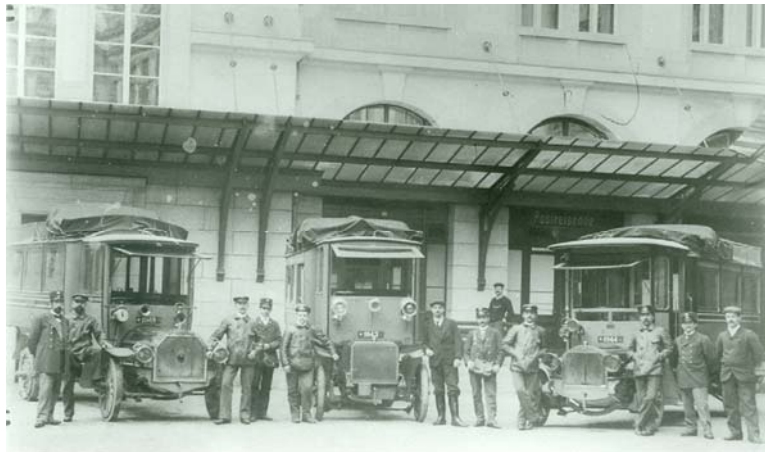
Die Geschichte des Postautos, welche 1906 an jene der Eidgenössischen Pferdeposten anknüpfte, ist bereits über 100 Jahre alt. Werfen wir einen Blick zurück auf die Entstehung des Schweizer Postautodienstes sowie auf wichtige Ausbauschritte, mit besonderer Berücksichtigung der Entwicklung in der Fahrzeugtechnik. Dabei durfte ich mich mit freundlicher Erlaubnis des Verfassers Jürg Biegger auch auf Angaben und Bilder aus dessen hochinteressanten Buch „1906 – 2006, Schweizer Postautos im Wandel“ stützen.

1848/1849 Die Schweizerische Post, ein Jahr nach der Errichtung des Schweizer Bundesstaates 1849 mit einer Oberpostdirektion in Bern und 11 regionalen Kreispostdirektionen gegründet, übernimmt die zahlreichen regionalen und überregionalen Pferdepost-Verbindungen mit vorherigen kantonalen Konzessionen, darunter auch die wichtigen Alpenkurse über den Simplon (Pferdepost seit 1805), den San Bernardino (Pferdepost seit 1823) und den Gotthard (Pferdepost seit 1830).

Entwicklung des (defizitären) Schweizer Pferdepostbetriebes von 1850 bis 1913

Jahr	Wagen	Schlitten	Postpferdehalter	Postillione	Pferde	Kurse	Jahres-km	Reisende
1850	498	247	236	650	1'498	158	5'799'066	492'355
1913	2'231	1'059	726	1'304	2'523	963	9'709'334	1'803'521

1906 Nach dem Beschluss des Bundesrates vom 9.11.1905 zur Einführung von Automobilen im öffentlichen Personenverkehr wird am 1. Juni 1906 zwischen Bern und Detligen der erste fahrplanmässige Automobil-Postkurs in der Schweiz eingerichtet. Auf der Schiene gab es den ÖV damals schon seit ca. 50 Jahren (beispielsweise: Spanischbrötlbahn seit 1847, Aarau – Bern seit 1857).



Die drei ersten Postautos 1906 im Innenhof der Hauptpost Bern v.l. Berna, Martini, Saurer

1919 Eröffnung der Postautolinie Brig – Simplonpass – Simplon Dorf – Gondo (Landesgrenze)

1919/20 Auf Bundesratsbeschluss werden in den Eidg. Militärwerkstätten Thun gegen hundert nicht mehr benötigte Armeelastwagen zu Postautos umgebaut. Die Saurer-Fahrzeuge zum grossen Teil in offene Cars Alpains mit Stoffverdeck, die Berna-Wagen zu Omnibussen mit festem Dach.



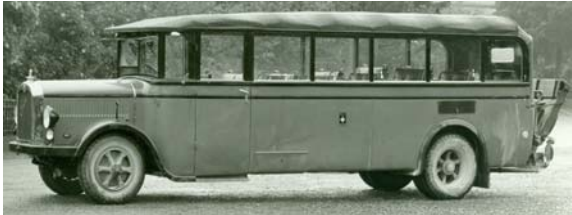



1921 Zwischen Nesslau und Wildhaus wird erstmals ein Personen-Anhänger in Betrieb genommen.




1921-1923 Die Alpenlinien sind im Kommen: 50 weitere Postautos – Cars Alpains und Omnibusse – zur Hälfte werkkarossiert, verlassen die Saurer-Werke in Arbon. Landesweit sind nun bereits 150 Postautos im Einsatz.





1924 Das Dreiklanghorn „cis-e-a in A-Dur“ ertönt erstmals auf den Bergpoststrassen.



Car Alpin Saurer 1921

02	<p align="center">Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)</p>	
1921-1927	<p>Mit dem Aufschwung des Tourismus nach Kriegsende ersetzen 1921 auf den Passlinien Grimsel, Furka, Oberalp und San Bernardino Postautos die Postkutschen. 1922 folgen Gotthard, Klausen, Maloja, Ofenpass, 1923 Grosser St. Bernhard, Pillon, Les Mosses und Julier, 1925 Lukmanier und Umbrail/Stelvio, 1927 der Flüelapass. Auch im Voralpengebiet und im Mittelland werden fortlaufend Pferdeposten in Postautolinien umgewandelt.</p>	
1925-1930	<p>Die Winter-Betriebsversuche in Graubünden mit verschiedenen Raupenantrieben auf schneebedeckten Strassen werden eingestellt, als sich zeigt, dass die Fahrt mit Winterpneus und Schneeketten auf Strassen, die mit Vorpflügen oder Schneeschleudern geräumt worden sind, höhere Sicherheit bringt. Ein Car Alpin Saurer mit Nyberg-Raupenantrieb 1926 zwischen St. Moritz und Maloja.</p>	
1927	<p>39 Gebirgsstrassen werden gesetzlich zu Bergpoststrassen mit Vortritt der Postautos erklärt und entsprechend signalisiert.</p>	
1929-1931	<p>Kräftige Karosserieformen lösen die Cars Alpins ab und bestimmen neu den Fahrzeugpark der Post, sowohl im Berggebiet wie in Voralpen und Mittelland. Erste Luftreifen sind bereits seit 1923 im Einsatz. 1931 werden erstmals Postautos mit Dieselmotoren ausgerüstet.</p>	
	 <p align="center">Allwetterwagen Saurer 3 BP/PL 1929 kein festes Dach, mit Scherenverdeck</p>	 <p align="center">Allwetterwagen Saurer 3 B/BL 1930-31 mit fest eingebautem Handkurbelverdeck</p>
1929-1932	<p>Problemen des Achsdruckes und unebener Strassen versucht man mit dreiachsigen Postautos zu begegnen: mit 30 grossen Saurer-, Berna- und FBW-Allwetterwagen und 8 kleineren FBW-Allwetterwagen für das Wallis. Diese Entwicklung wird wegen zu hohem Pneu- und Materialverschleiss nach wenigen Jahren eingestellt, einige Wagen 1941 sogar wieder auf 2-Achser umgebaut.</p>	
1934	<p>Die Pferdepost verschwindet allmählich. Das Liniennetz der Post hat nun folgendes Ausmass: Pferdeposten: 100 km Betriebslänge Postautolinien der Post-Regie: 1'160 km Postautolinien von Postauto-Unternehmern im Vertragsverhältnis: 2'295 km</p>	
1933	<p>Einsatz von Personenanhängern im BBC-Berufsverkehr auf der Surbtallinie Baden - Endingen.</p>	
1931-1934	<p>Die Mittellandlinien gewinnen gegenüber dem Alpenverkehr infolge des wachsenden Regionalverkehrs und als Zubringer zu den Eisenbahnlinien zunehmend an Bedeutung. 1931-1934 werden 47 offene Cars Alpins von 1921-1924 in Allwetterwagen umgebaut. Allwetter-Postauto Saurer 2 A 1934 vor der Post Kirchlindach, wo F.J. während den Kriegsjahren 1939-1945 als Posthaltersbub aufgewachsen ist.</p>	

03	<p align="center">Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)</p>	
1935	<p>Bundesbeschluss über den Ausbau der Alpenstrassen als direkter Gegenvorschlag zur entsprechenden Eidg. Volksinitiative ermöglicht 1939 - 1946 den Bau der Sustenstrasse mit Bundeshilfe.</p>	
1938-1950	<p>Schnittige Bus-Karosserien kommen auf. Diese urschweizerischen Postautos mit Chassis von Saurer, FBW und Berna sowie Aufbauten von Schweizer Karosseriewerken sieht man im Kurs- und Extrafahrtenbetrieb noch bis manche Jahre nach Kriegsende. Die enge industrielle Zusammenarbeit Chassis-Hersteller/Karosseriewerk zeichnet die Schweizer Bus-Industrie jahrzehntelang aus.</p> 	<p>Grössere Schweizer Karosseriewerke ab 1950: Lauber, Nyon Eggli, Lausanne Ramseier & Jenzer, Bern/Biel Gangloff, Bern Hess, Bellach Frech-Hoch, Sissach Tüscher, Zürich Saurer, Arbon Heute existiert nur noch Hess – mit respektablem nationalen und internationalen ÖV-Auftragsvolumen.</p>
<p align="center">Alpenwagen III auf Saurer 3 C - Chassis (Serie von 60 Wagen 1938 - 1945 in Verkehr gesetzt)</p>		
1939-1945	<p>Wie bei anderen ÖV-Betrieben müssen während des Zweiten Weltkrieges wegen Treibstoff-, Pneu- und allgemeinem Materialmangel auch die Postautofahrpläne stark reduziert werden. Vermehrt wird wegen Treibstoff-Knappheit auf Holzvergaser umgestellt – mit Natur-Grundstoff aus unseren Schweizer Wäldern.</p>	
1941	<p>In Bern-Stöckacker wird die grosse zentrale Automobilwerkstätte PTT (AWB) in Betrieb genommen. Aufgabe: Generalrevisionen, Grossreparaturen, Unterhaltsprozesse für alle Personen- und Sachtransportfahrzeuge der PTT-Betriebe (ohne Karosseriearbeiten). Eine zweite PTT-Zentralwerkstätte wird später in Zürich-Schlieren (AWS) eröffnet. Bei Postauto Schweiz verschwinden auch diese Hauptwerkstätten nach dem Jahr 2000 im Rahmen der gänzlichen Auslagerung des Fahrzeugunterhalts von Postautos an Reparaturorgane der Fahrzeughersteller oder private Reparaturbetriebe.</p>	
1946	<p>Nach der Eröffnung der Sustenstrasse ergibt sich eine neue touristische Alpenroute mit der Möglichkeit, mit einem reich ausgefüllten Tagesprogramm attraktive Dreipässe-Rundfahrten Grimsel - Furka - Susten anzubieten. Der touristische Verkehr kommt erneut stark in Fahrt. Sommer-Saisonverstärkungen der Alpenkursgruppen mit Wagenführer-Mechanikern (Wfm) der Regie aus der Automobilwerkstätte Stöckacker (AWB): Diese bereits vor 1939 notwendig gewesen Saison-Verstärkungen finden nun nach dem starken Anstieg der touristischen Nachfrage nach Kriegsende in grösserem Rahmen statt. Fast 100 Wfm, welche den Winter über in der AWB Postautos revidiert haben, verschieben sich jeweils zu Beginn der Sommersaison mit ihren Postautos – teilweise von ihren jungen Familien begleitet – in die Alpenkursgruppen. In der Blütezeit der Alpenposten in den 1950-er Jahren sind es allein für die Zentralalpen mit Klausen etwa 35 Wfm, für Graubünden ebenfalls 30 bis 35 Wfm, und für das Wallis etwa 16 Wfm. Mit wachsender Privatmotorisierung sowie dem Aufkommen des Wintertourismus in den Alpen mit mehr und mehr ausgeglichenem Personal- und Fahrzeugbedarf verringern sich diese Sommer-Verstärkungen durch Regiepersonal bis auf 35 Wfm im Jahr 1977 und auf noch acht Wfm im Jahr 1989 nur noch für Meiringen. In den Zentralalpen lösen danach regionale Postautounternehmer die Postregie ab. Der stolze Berufsstand der Wagenführer-Mechaniker ist Geschichte.</p>	

04	<p align="center">Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)</p>	
1947-1948	<p>Um die Lieferschwierigkeiten der Schweizer Fahrzeugindustrie nach Kriegsende zu überbrücken, werden allein für die Regie 8 rechtsgelenkte Omnibusse IV und 28 ebenfalls rechtsgelenkte Alpenwagen III der Marke Alfa Romeo beschafft. Hier ein Alfa-Romeo-Alpenwagen bei der Rückreise aus dem Sommer-Saisoneinsatz im Wallis.</p>	
1946-1952 1948	<p>Der Ausbau des Liniennetzes und die wachsenden Reisendenzahlen erfordern mehr und grössere Postautos. Für die Mittelland-Kursgruppen werden grössere Serien neu gestalteter sogenannter Grossraum-Postautos mit erstmals automatischen Türen und Linkslenkung beschafft – unbedingte Voraussetzungen einen optimalen Fahrgastfluss im Wagen. Die Chassis stammen von Saurer, FBW und Berna. Die Wagenaufbauten entstehen in grösseren Schweizer Karosseriewerken – eine gute schweizerische Arbeitsteilung, die lange hält.</p> <p>Inbetriebnahme von 10 Personenanhängern Typ Moser mit PS-verstärkten Zugwagen. Einsatz vorwiegend zwischen Urnäsch-Schwägalp, Nesslau-Wildhaus, Baden-Endigen und ab Balsthal.</p>	
1951 - 1979	<p>Der EUROPABUS kommt und geht: Die Europäischen Bahnen wollen sich vom wachsenden Reise-car-Kuchen auch ein Stück abschneiden und gründen ein eigenes Busliniennetz für Europa. Der Postautodienst betreibt im Auftrag der SBB die Linien Basel-Luzern-Interlaken-Gstaad-Montreux, Montreux-Sim-plon-Locarno-Stresa, St.Moritz-Lugano-Locarno-Stresa sowie Luzern-Freudenstadt. Auch die Postautolinien St.Moritz-Stilfserjoch-Bozen, Chur-Julier-St.Moritz und St.Moritz-München werden ins Europabus-Netz aufgenommen. Mit Ausnahme der drei Postautolinien verschwinden die übrigen Strecken wegen zu wenig Reisenden bald wieder. Als letzte Linie wird St-Moritz-München 1991 aufgehoben. Eingesetzt werden zuerst fünf eigens für Europabus konstruierte Normallenker-Reisewagen von FBW, ab 1957 dann die noch komfortableren eleganten Frontlenker-Reisewagen Berna 2H + Saurer 2H mit lärmisoliertem Heckmotor.</p>	 
1953-1955	<p>Der Ausflugs- und Extradfahrtenverkehr in touristischen Regionen boomt. Der Postautodienst will den Reisenden volle Sicht auf die Berge bieten und nimmt deshalb eine grössere Serie Alpenwagen IIIa mit Oberverglasung – im Volksmund „Glaswagen“ genannt – in Betrieb (Marken Saurer, FBW und Berna). Es ist eine Weiterentwicklung auf den bewährten Chassis der bisherigen Alpenwagen III.</p> <p>Wegen schmalen Bergpoststrassen haben die Fahrzeuge immer noch Rechtslenkung.</p>	 <p align="center"><i>Alpenwagen IIIa Berna L4 UP 354 1954</i></p>

Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence

(Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)

1954-1968

Ein gänzlich neues Fahrzeugkonzept verändert nun das Gesicht der Schweizer Postautos. Um bei gleicher Fahrzeuglänge mehr Sitzplätze anbieten zu können, wird der Motor von der Front weggenommen und „unterflur“ unter den Fahrgastraum verlegt. Die nun zu sogenannten Frontlenkern gewordenen Alpenwagen IV-U von Saurer und FBW haben wie ihre Frontmotor-Vorgänger ebenfalls Oberverglasung und sind wegen dem Alpendienst immer noch rechtsgelenkt. Während einem Dutzend Jahre in mehreren grossen Serien in Betrieb genommen, prägen diese beliebten Alpenwagen das Bild des Postautodienstes in den Schweizer Alpen und Voralpen für längere Zeit.



Unterflur-Alpenwagen IV-U FBW C40U 1956 mit legendärer Haifisch-Schnauze



Unterflur-Alpenwagen IV-U Saurer 3DUX 1964 mit nachgerüsteter automatischer Türe

1962-1965

Die Unterflur-Motorisierung wird in der Folge auch beim Bau der kleineren, ebenfalls rechtsgelenkten und obenverglasten Alpenwagen III-U FBW angewandt. Diese wendigen Postautos mit kurzem Radstand von 4.30 m kommen auf den engkurvigen Linien Chur - Tschierschen, Chur - St. Peter, Schuls - Samnaun, Meiringen - Schwarzwaldalp und am Heinzenberg ob Thusis zum Einsatz.



Zwei Alpenwagen III-U FBW PC35U CUA vor der Abfahrt in Thusis

1967-1968

Mit immer breiteren gut ausgebauten Alpenstrassen endet die Zeit der rechtsgelenkten Postautos. Die letzte Serie von 20 Alpenwagen IV-U auf FBW-Chassis mit bis unter das flache Dach hochgezogenen Fenstern wird 1967 und 1968 in Betrieb genommen. Ein Aus auch für die Oberverglasung, welche den Dichtigkeitsansprüchen nie gerecht werden konnte.

Bei <http://www.hnf.ch/HNF/index.htm> kann man noch heute Ausflugsfahrten mit diesem schönen Oldtimer buchen (siehe Seite 15 dieser Chronik).



Alpenwagen IV-U FBW 50U 54R (Karosserien von Eggli, Frech-Hoch, Gangloff und Hess)

Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence

(Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)

1964-1976

Der starke Verkehrszuwachs im Mittelland erfordert erneut während mehrerer Jahre die Beschaffung grösserer Serien massenverkehrstauglicher, d.h. nur noch linksgelenkter Postautos mit zwei bis drei automatischen Türen. Es sind Fahrzeuge der Typengrössen III (kurzer Radstand), IV, V, VI und VII (Gelenkbus), immer noch mit Unterflur-Motorisierung. Hauptsächlich sind es Saurer-Wagen der 3 DUK- und 5 DUK - Reihen mit einfachen, kostengünstigen Karosserien. Sie werden lange Zeit das Bild der Flachland-Kursgruppen prägen. Liefern können auch FBW sowie ferner Mercedes mit 60 dreitürigen Unterflur-motorisierten Omnibus O 317 K - Chassis, welche ihre 2.50 m breiten Aufbauten ebenfalls in Schweizer Karosserien erhalten (Ramseier&Jenzer u. Hess).



Omnibus IV-U Saurer 3 DUK
2.30 m breit, 2 Türen,
eines Postauto- Unternehmers

Ur-Karosserieentwicklung der
3 DUK – Reihe durch Ramseier &
Jenzer, Biel



Omnibus V-U FBW 50UA 55L
2.50 m breit, 2 Türen,
mit Personen-Anhänger Moser
und Gepäck-Anhänger im
Toggenburg.



Ausrangierung der Personen-
anhänger zwischen 1975 und 1987,
- Gelenkbusse sind im Kommen:

Omnibus VII-U, 2.50 m breit
Gelenkbus Saurer 5 GUK

Ab 1981 Gelenkbusse von
Mercedes Benz

1970 - 1995

Der Postautodienst – gesamtschweizerisch mit zentraler Angebots- und Betriebssteuerung sowie ebenso zentraler Fahrzeugbeschaffung und Fahrzeugunterhaltssteuerung durch die Automobilabteilung der Generaldirektion PTT in Bern geleitet – wird neben dem touristischen Verkehr auch im wachsenden Regionalverkehr des Mittellandes zu einem starken Verkehrsträger. Die regionale Betriebsführung obliegt dabei den über das Land verteilten 11 Kreispostdirektionen. Mit dem Ziel, das Kursangebot längerfristig zu einer echten Alternative zur privaten Motorisierung werden zu lassen, kann der Postautodienst ab Beginn der 1970-er Jahre bis zur vollen Übernahme der Kostenverantwortung durch die Kantone (ab 1.1.1996) Liniennetz wie Fahrplanangebot Jahr für Jahr kontinuierlich ausbauen – dank Quersubvention durch die sehr rentablen PTT-Fernmeldedienste. Neue Verkehrsangebote müssen indessen ab Mitte der 1980-er Jahre von den Bestellern (Kantone, Gemeinden) finanziert bzw. mitfinanziert werden. Zur Gleichbehandlung aller Regionen erarbeitet der Postautodienst landesweit gültige Regeln zur Definition von Angebotsstufen im öffentlichen Linienverkehr auf der Strasse. Diese Regeln werden von dem für die Entwicklung des Regionalverkehrs auf Schiene und Strasse zuständigen Bundesamt für Verkehr (BAV) in der Folge fast unverändert übernommen.

1967

Eröffnung des 6,6 km langen San Bernardino - Strassentunnels. Einführung von Direktkursen Chur – Bellinzona. Weil weder Saurer noch FBW ein ausgesprochenes Reisefahrzeug in der 12 m - Klasse anbieten, werden dafür 2.50 m breite Reisewagen O 302 von Mercedes beschafft. Seit 1965 hatte Mercedes bereits über 13'000 Exemplare dieses Erfolgsmodells ausgeliefert.

1971

Die Postautos erhalten zu ihrem Postgelb rote Seitenbalken. Ferner „dürfen“ endlich auch die Kurswagen der Postauto-Unternehmer das gelb/rote Regie-Kleid tragen. 1959 hatte ihnen die Post statt ihren privaten Firmenfarben noch ein „Verdingkinder-Erscheinungsbild“ in ockergelb verpasst – von einer starken Marken-Philosophie her ein absolut unverständlicher Entscheid.

Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence

(Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)

1971-1980

Nach Einstellung des Swissair-Flugzubringers Kloten – Belpmoos übernimmt der Postautodienst von 1971 bis zur Eröffnung der SBB-Fughafenlinie am 1. Juni 1980 im Auftrag von Swissair und SBB den Flughafenzubringerdienst von Bern nach Kloten. Auch hier kommen die bewährten 2.50 m breiten komfortablen Reisewagen O 302 von Mercedes zum Einsatz. Die acht mit Hostess-Ecke ausgestatteten Reisewagen leisten 6,6 Millionen unfallfreie Kilometer und befördern rund 700'000 Gäste.



1973-1974

Unterflur-Motorisierung ist vor allem aus Lärmgründen nicht mehr gefragt. Mehr und mehr bestimmt – angefangen in Deutschland – der Heckmotor mit wesentlich geringerem Lärmpegel im Fahrgastraum den Auftritt der Linien- und Reisebusse, so nun auch jenen der Postautos. Für den Weltpostkongress im Herbst 1974 benötigt die Schweizerische Post rasch eine grössere Anzahl Komfort-Reisewagen mit 2.30 m Breite. Zahlreiche Schweizer Strassen sind noch mit dieser Höchstbreite belegt.

Zum Teil auch wegen der raschen Verfügbarkeit, vorwiegend jedoch aus preislichen Gründen, werden bei Mercedes 36 komfortable Reisewagen O 302-11R mit Heckmotor beschafft, 30 von Vetter (D) und 6 von Ramseier & Jenzer karossiert. Für den Schweizer Postautodienst ist dies der Beginn der Übergangsphase vom Unterflur- zum Heckmotor.



1973/1974

Erste sehr erfolgreiche Wintersaison des neugeschaffenen Oberengadiner Sportbusses auf der Strecke Bernina-Lagalb – Pontresina – St. Moritz – Silvaplana – Sils/Segl Furtschellas. Erster Taktfahrplan auf einer Postautolinie (alle 30 Minuten). Erste Verwendung des neu eingerichteten Postauto-Funks im Grosseinsatz. Zuzug von Betriebsmitteln aus benachbarten Kursgruppen. Dieser Winterbetrieb wird später in einen Postauto-Ganzjahresbetrieb im Auftrag der Region Oberengadin überführt, welcher bis zur grossen schmachlichen Niederlage von Postauto Schweiz gegen die private (Billig-)Konkurrenz im Jahr 1999 dauert.

1977-1978

Das Ende von FBW zeichnet sich ab: In Wetzikon wird eine letzte grössere Serie von 23 Chassis für einen Omnibus III-H gefertigt, notabene mit einem Heckmotor von Mercedes. Karossiert werden die gefälligen und im Bergeinsatz beliebten Wagen von Hess Bellach.



1978

Das FBW-Werk in Wetzikon wird vom Oerlikon-Bührle-Konzern übernommen.

1978-1982

Ersatz der letzten Schnauzenwagen durch Magirus-Deutz-Omnibusse der Typengrösse II mit Heckmotor. Dieses wenige Fertigfahrzeug aus Deutschland mit hervorragender Bergstrassentauglichkeit wird bei Regie und Postauto-Unternehmern zum idealen günstigen Ersatz für die ausgedienten Schnauzen-Postautos auf kleineren Linien. Gesamthaft werden rund 80 Wagen beschafft.



1960-1980

Die nachfolgende Tabelle gibt die rasante Entwicklung des Postautodienstes in den 1960-er und 1970-er Jahren wieder. Bemerkenswert ist auch die deutliche Produktivitätssteigerung bezogen auf die eingesetzten Fahrzeuge.

Postregie und Postauto-Unternehmer zusammen	Länge des Liniennetzes	Anzahl Postautos	Fahrleistung in km	Beförderte Reisende
1960	6'756 km	1'128	21'400'000	25'800'000
1970	7'416 km	1'247	30'600'000	42'000'000
1980	7'700 km	1'348	46'900'000	63'000'000
Differenz 1960/1980 in %	+ 14 %	+ 19.5 %	+ 120 %	+ 144 %

Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence

(Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)

1975-1976

1972 entscheidet sich Saurer, die Lastwagenproduktion auf Kosten der Buserstellung auszuweiten. Mit der gleich nachfolgenden durch die Ölkrise verursachten wirtschaftlichen Rezession fällt jedoch die Lastwagen-Nachfrage in ein Loch. Wegen den – bei anhaltender Bus-Nachfrage – nun fehlenden eigenen Fertigungsstrassen für Bus-Chassis und dem Rückstand bei bus-spezifischen Aggregaten weicht Sauer rasch ins Ausland aus: Sie geht mit der dänischen Leyland-DAB und der British Leyland Motor Corporation einen Zusammenarbeitsvertrag für die gemeinsame Autobusproduktion ein. Bei Postregie und Postauto-Unternehmern sind diese Zwitter-Nachläufer der erfolgreichen 3-DUK- und 5-DUK-Postautos nur in wenigen Exemplaren im Einsatz. Beim Postautodienst denkt man bereits weiter – an eine epochemachende Erneuerung des Fahrzeugparks: siehe nächster Abschnitt.



Omnibus IV-U Saurer SLK 525-23

1979-1985

Entwicklung und Grossbeschaffung der letzten urwüchsigen Schweizer Postauto-Generation: Um für die zu ersetzenden Alpenwagen IV-U (170 bei Regie und 160 bei Postauto-Unternehmern) einen würdigen Nachfolger zu bestimmen, wird 1978/79 ein Pflichtenheft für ein Fahrzeug erarbeitet, welches sowohl im Kurs- als auch im Reisebetrieb wirtschaftlich eingesetzt werden kann (Projektgruppenleitung: Automobilingenieur und ex Saurer-Lehrling Karl Imhof). Für die Postsachenbeförderung muss dieses Postauto neben seitlichen Unterflur-Kofferräumen zwingend auch einen Heck-Gepäckraum aufweisen. Deshalb sieht das Pflichtenheft für die Chassis-Lieferantin Saurer Arbon – welche an einem grossen Postauto-Auftrag wieder sehr interessiert ist – einen liegenden Heckmotor mit darüber liegendem Gepäckraum vor.

Das breite Typenprogramm der mit modernster Technik und einem vollautomatischen ZF-Getriebe ausgerüsteten Saurer-RH-Fahrzeugreihe (Zahlen hinter RH bedeuten Radstand und Fahrzeugbreite):

2-türiger Omnibus IV-HU	RH 525-23 (2.30 m) für den Kursverkehr
2-türiger Omnibus IV-HU	RH 525-23 (2.30 m) polyvalent für Kurs- und Extrafahrtenverkehr
2-türiger Omnibus V-HU	RH 525-25 (2.50 m) für den Kursverkehr
2-türiger Omnibus V-HU	RH 580-25 (2.50 m) polyvalent für Kurs- und Extrafahrtenverkehr
3-türiger Omnibus VI-HU	RH 620-25 (2.50 m) für den Kursverkehr
2-türiger Reisewagen V-HU	RH 580-25 (2.50 m) für den Linienverkehr Chur – Bellinzona

Von 1978 bis 1985 werden bei Regie und Postauto-Unternehmern total 334 dieser formschönen Wagen in Betrieb gesetzt – mit Aufbauten von Ramseier & Jenzer, Hess und Tüscher. Die neue Bus-Generation ist auch bei den konzessionierten Automobilunternehmen sehr willkommen.



2-türiger Omnibus IV-HU (Ramseier&Jenzer)



3-türiger Omnibus VI-HU (Hess)

1980




Die Billettausgabe in den Postautos ist voll elektronisiert.





ab 1980





Im Kanton Waadt kommt es nach einer gesetzlichen Änderung der Schulorganisation in grossem Masse zu Schul-Zusammenlegungen. Für die dadurch notwendig gewordenen Schülertransporte ist für Kanton und Gemeinden der Postautodienst, meist mit lokalen Postauto-Unternehmern, der ideale Vertragspartner. Beschafft wird für diese Transporte eine grosse Anzahl speziell eingerichteter Kleinbusse der Typen-grösse I, meist sind es verlängerte Kleinbusse Peugeot J 9 mit bis zu 35 Kindersitzplätzen. Auch diese Schülertransporte werden später im Postauto-Konzept „ScolaCar“ zusammengefasst.

Bei dieser Gelegenheit sei auch an die vielen Kleinbusse vorwiegend der Marken Volkswagen und Mercedes Benz hingewiesen, welche auf zahlreichen kleineren Postautolinien mit geringeren Reisendenfrequenzen Tag für Tag zuverlässig ihren Dienst versehen.



09	Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)	
05.09.1980	<p>Eröffnung des Gotthard-Strassentunnels:</p> <p>Die stattliche Kolonne prächtiger neuer Postautos der Saurer IV-HU 525-23 - Reihe bildet das Glanzstück des feierlichen Eröffnungskorsos Nord > Süd durch den neuen Autotunnel</p> <p>. . . . hier bei der Tunnelausfahrt in Airolo</p>	
1980-1982 ab 1982	<p>Beim Postautodienst wird in enger Zusammenarbeit mit den SBB auf beiden Stufen Generaldirektion und Kreispostdirektionen zwei Jahre lang mit Hochdruck am neuen Angebots- und Betriebskonzept zur Einführung des nationalen Taktfahrplanes gearbeitet.</p> <p>Dessen Umsetzung in Zweijahresschritten ab 1982 bei Bahnen, Postauto und den meisten übrigen Transportunternehmen bringt dem gesamten öffentlichen Verkehr der Schweiz einen markanten Leistungs- und Qualitätszuwachs.</p>	
1982	<p>Die Schweizer Traditionsunternehmen Saurer und FBW geben die Busproduktion auf. Saurer besass seit 1929 die Aktienmehrheit an Berna Olten; ab 1974 montierte Berna in Arbon.</p> <p>Am 17.12.1982 wird die Nutzfahrzeuggesellschaft Arbon & Wetzikon AG NAW gegründet (Saurer 45%, Daimler-Benz 40% und Oerlikon-Bührle mit FBW 15%). Als Werkanlagen dienen jene von Saurer in Arbon und FBW in Wetzikon.</p>	
1984-1991 1984-1987	<p>NAW fabriziert in Wetzikon gesamthaft 225 mit Mercedes-Komponenten versehene Fahrgestelle für den bei kleineren Postauto- und konzessionierten Linien beliebten Midi-Bus II-H. Die Aufbauten der ca. 8.15 m langen Wagen werden bei Hess, Ramseier & Jenzer und Lauber Nyon gefertigt.</p> <p>Weniger Erfolg hat Frech-Hoch Sissach mit seinen zehn der Reisepost abgelieferten neu konzipierten Juniorbussen Grösse II. Trotz fahrgastfreundlicher Gestaltung verschwinden diese Fahrzeuge recht rasch wegen konstruktiven Mängeln wieder.</p>	
1985	<p>Neuorientierung in der Fahrzeugbeschaffung beim Postautodienst: Nach Einstellung der Produktion bei den bisherigen Postautolieferanten Saurer und FBW wird ein Nachfolgekonzept für die Postauto-Typengrössen IV und V mit dem Fächer „Standardlinienbus – Überlandbus – Touristischer Linienbus“ entwickelt. Ziel ist der günstige Einkauf von Komplettbussen aus dem Ausland sowie von ausländischen Fahrgestellen im kommenden Standard von 2.50 m Breite zur Karosierung in der Schweiz. Bei den noch benötigten 2.30 breiten Schweizer Chassis soll der Einbau von ausländischen Grossserie-Aggregaten die erwünschte Kostenersparnis bringen.</p> <p>Weil der Postsachentransport nur noch in abgelegenen Gebieten mit dem Postauto erfolgt, verschwindet die frühere absolute Forderung nach einem Heck-Gepäckraum mehr und mehr.</p>	
1985-1993	<p>Für den Übergang von Postautos mit Schweizer Aufbauten zu fertig karosierten Kurswagen aus dem Ausland ist die Beschaffung von 133 Mercedes 0 405 - Omnibussen für die Regie ein gutes Beispiel: Neben 60 werkkarosierten Standardlinienbussen erhalten 73 Überlandbusse noch Schweizer Aufbauten. Zusätzlich werden 19 Mercedes-Gelenkombusse in Werkausführung O-405G beschafft.</p>	
1987 2004	<p>In einer Referendumsabstimmung heisst die Schweizer Stimmbevölkerung den Bundesbeschluss „Bahn 2000“ für ein neues ÖV-Konzept aufgrund des Taktfahrplanes von 1982 gut.</p> <p>Das Grossprojekt „Bahn 2000“ mit Schweiz-weitem Taktfahrplan und Begradigungen im Bahnnetz kann nach mehreren Ausbausritten am 12.12.2004 abgeschlossen werden.</p>	

10	<p align="center">Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)</p>	
1987	Schweizerisches Kursbuch der Bahn-, Postauto- und Schiffsverbindungen: Bei der Druckherstellung wird der alte Bleisatz durch den modernen computergestützten Lichtsatz abgelöst.	
1987-1994	<p>Auf dem Markt bietet sich neu von Kässbohrer-Setra der S213UL als gefälliger, komfortabler 2.50 m breiter Linienbus an und findet im Kurs- und Überlandverkehr sofort starken Anklang. Zwischen 1987 und 1994 kauft die Regie 108 Stück dieses Typs ab Stange. Auch mehrere Postauto-Unternehmer erhalten solche Wagen.</p>	
1989-1995	<p>Nachfolger der Saurer RH 525-23 - Reihe wird jene des Omnibus NAW BH4-23 mit 42 Wagen für die Regie und 94 Wagen für Postauto-Unternehmer. Es ist die Zusammenführung der in Wetzikon gefertigten 2.30 m - NAW-Chassis mit Mercedes-Komponenten (Heck-Unterflur-Motor, Getriebe, Achsen, Lenkung) und Schweizer Karosserieaufbauten.</p>	
1992	 <p align="center">Eröffnung der direkt über dem SBB/RhB-Bahnhof gelegenen modernen Postauto-Station Chur.</p>	
1992	<p>Die revidierte Durchgangstrassen-Verordnung des Bundes öffnet mit wenigen regionalen Ausnahmen das ganze Schweizer Strassennetz für 2.50 m breite Fahrzeuge. Die damit verbundene breite Marktöffnung für günstigere ausländische 2.50 m - Fertigbusse läutet das Ende der meisten grossen Schweizer Bus-Karosseriehersteller ein, von welchen heute nur noch Hess Bellach existiert. Diese Firma allerdings heute mit beachtlich hohem nationalen und internationalen Umsatz im Bereich Trolleybusse, Gelenkbusse, Doppelgelenkbusse (auch mit Hybridantrieb) und Flughafenbusse. Eine weitere mittelfristige Folge dieser Strassenöffnung ist ferner, dass NAW die Chassis-Produktion in Wetzikon 1995 und jene in Arbon 2003 einstellen muss.</p>	
ab 1992	<p>Die gesetzlich verordnete behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs von 2004 wirft ihre Schatten lange voraus: Der Postautodienst beginnt, schrittweise deutsche Niederflur-Standardbusse zu beschaffen. Erste Bushersteller, die sich der Niederflur-Bustechnik voll annehmen, sind Mercedes und Neoplan.</p>	
1994	<p>Auf Ostschweizer Postautolinien beginnen Doppelstock-Postautos ab Stange zu rollen.</p> <p>Hier ein Neoplan N4426/3 im Toggenburg auf der Strecke Nesslau – Buchs SG</p> <p>Heutige Anzahl Doppelstock-Postautos: siehe Zusammenstellung auf Seite 13.</p>	
1995	<p>Um für den bevorstehenden freien Wettbewerb im Regionalverkehr gut gerüstet zu sein, richtet der Postautodienst – ab 1995 in Postauto Schweiz umbenannt – im Vorfeld der sich abzeichnenden Umgestaltung der Grundstruktur der Schweizerischen Post 16 regionale Postautozentren ein. Diese lösen die Postauto-Fachstellen der vor der Abschaffung stehenden 11 Kreispostdirektionen ab und übernehmen deren Fachpersonal. Ab 2005 = neun Postauto-Regionen.</p>	

11	<p align="center">Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)</p>	
ab 1995	<p>Einführung einer ganzen Reihe regionaler Rufbus-Netze „PubliCar“ in dünnbesiedelten ländlichen Räumen. Damit kann auf die individuellen Wünsche der Fahrgäste bezüglich Ein- und Aussteigeort und Abfahrtszeit eingegangen werden. Für spezielle Transportbedürfnisse werden weitere Transportkonzepte betrieben: „Scolacar“ für Schulbus-Betriebe sowie „VivaCar“ als Mobilitätsangebot für Behinderte.</p>	
1996	<p>Das revidierte Eisenbahngesetz tritt in Kraft. Unter der Aufsicht des Bundes sind jetzt die Kantone im Benehmen mit den Gemeinden für den Regionalverkehr verantwortlich. Die Kantone anerkennen, ein gut ausgebautes, bestmöglich auf die aktuelle Nachfrage ausgerichtetes Postauto-Angebot übernommen zu haben. Sie können nun Transportleistungen öffentlich ausschreiben, und bestellen bei den ÖV-Unternehmen des Regionalverkehrs gemeinsam zu vereinbarende Verkehrsleistungen. Mit der je nach Finanzkraft der Kantone stärkeren oder schwächeren Finanzhilfe des Bundes sind die Kantone nun auch verantwortlich für die nicht durch Verkehrseinnahmen gedeckten Kosten der ÖV-Verkehrsangebote. Die langjährige Quersubvention des nicht kostendeckenden Postautodienstes durch die PTT-Fernmeldedienste hat damit ein Ende.</p>	
ab 1996	<p>Der Einzug von Niederflurbussen in den Postautopark setzt in grossem Stil ein. Von Mercedes kommen der O530 Citaro und der Niederflur-Gelenkbus O530G. Auch der Überlandlinienbus von Setra findet guten Anklang. Neben dem Midibus-Bereich findet auch MAN rasch seinen Niederflur-Platz bei Postauto Schweiz. Mitte der 90-er Jahre steigt Neoplan in grösserem Stil in das Niederflurbus-Geschäft ein. Volvo springt zuletzt auf den nicht mehr aufzuhaltenden Niederflur-Zug auf.</p>	 <p align="center">Niederflur-Maxibus von MAN</p>
1996	<p><i>PostCar</i> – eine Partnerschaft mit Privatunternehmen: In einer Art Franchise-Verfahren verleiht Postauto Schweiz ausgewählten privaten Bus-Unternehmern das Recht zum Betrieb von ihnen gehörenden modernen Reisecars unter der Produktmarke „PostCar“ im speziellen gelb-weissen PostCar-Design. Dieses zeigt seitlich neben dem grossen Posthorn und dem Schriftzug PostCar das bekannte Bild der alten Gotthard-Pferdepost des Malers Rudolf Koller.</p>	 <p align="center">PostCar-Reisewagen von Grindelwald Bus</p>
31.12.1997	<p>Die Schweizerischen PTT-Betriebe werden aufgelöst. Ab 1. Januar 1998 übernehmen die Schweizerische Post die Geschäfte des P-Bereichs und die Swisscom AG die jene des TT-Bereichs.</p>	
1998	<p>Postauto Schweiz macht mit kantonalen Ausschreibungen erste gute Erfahrungen und bestätigt seine Position als Marktleader im strassengebundenen Regionalverkehr der Schweiz.</p>	
1999	<p>Postauto Schweiz beginnt, auf stark frequentierten Linien dreiachsige 15 m lange Niederflurbusse einzusetzen. Hier ein Setra S319NF.</p> <p>Heutige Anzahl 15-Meter-Busse und Gelenkbusse siehe Zusammenstellung auf Seite 13.</p>	
2000	<p>Postauto Schweiz gewinnt die WTO-Ausschreibung für den Betrieb des Busnetzes im Fürstentum Liechtenstein für die folgenden zehn Jahre.</p>	

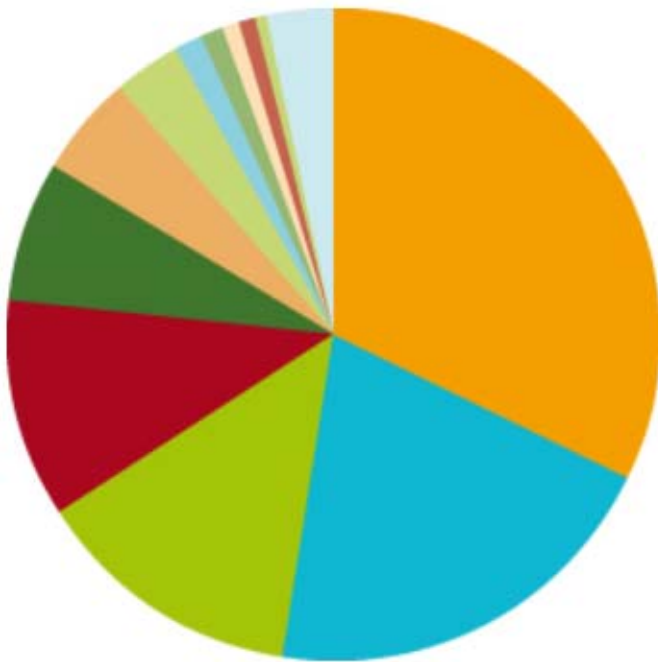
12	Postauto – eine Schweizer Qualitätsmarke par excellence (Bei den Fahrzeugen beziehen sich die Jahreszahlen auf die Inbetriebsetzungsjahre)
2001	<p>Die Alpenpostlinien werden als „Route Express Lines“ weltweit angeboten. Die touristischen Linien ausserhalb der ständig bewohnten Siedlungen haben gemäss dem neuen Eisenbahngesetz von 1996 keine primäre Erschliessungsfunktion. Postauto Schweiz erhält deshalb für diese Linien, im Gegensatz zu den Linien mit Erschliessungsfunktion, keine Abgeltung der ungedeckten Kosten durch die öffentliche Hand. Mit dem Tarifizuschlag „Alpine Ticket“ für rein touristische Postautolinien bzw. Linienabschnitte versucht Postauto, deren Betriebskosten voll zu decken und die Linien – darunter solche mit grossem historischen Hintergrund – der Öffentlichkeit zu erhalten. Der Aufpreis gilt für alle Fahrgäste. Bei Pauschalfahrausweisen (z.B. GA, Halbtax-Abo) wird dieser anlässlich der Fahrt in Form eines „Alpine Ticket“ nacherhoben. In der Homepage von PostAuto Schweiz http://www.postauto.ch/ findet sich eine Liste der betroffenen Linien und Linienabschnitte. Suchpfad: > Täglich unterwegs > Fahrausweise > Spezial-Fahrausweise > Alpine Ticket / Tarifrechner</p>
2002	Die Post führt fünf Leistungsmarken unter der Dachmarke „Die Post“ ein. Eine davon ist „Post-Auto“, in einem Wort zusammenhängend und mit einem grossen „A“ geschrieben.
2003	Erstmals befördert PostAuto Schweiz über 100 Mio. Passagiere
26.10.2004	Die Post gründet ihre Tochtergesellschaft PostAuto Schweiz AG, die am 1. Juli 2006 tätig wird.
2004	PostAuto Schweiz schreibt die Fahrzeugbeschaffung in einer WTO-Ausschreibung aus.
2004	<p>Die Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs tritt in Kraft. Sie regelt weitgehend alle ÖV-Bereiche wie Bahnhöfe, Haltestellen und Fahrzeuge. Die Unternehmen sind verpflichtet, Behinderte uneingeschränkt und ohne Pflicht einer Voranmeldung in den normalen fahrplanmässigen Kursen zu transportieren. Im Behindertenkonzept des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) sind klare Vorgaben definiert. Mit der konsequent fortgeführten Aufnahme von behindertengerechten Niederflurbussen in den Wagenpark bereits seit 1992 ist PostAuto Schweiz für diese Anforderungen gut gerüstet.</p>
2006	PostAuto Schweiz feiert mit verschiedenen Aktionen und Anlässen sein 100-jähriges Bestehen.
2004 2005 2009	<p>PostAuto Schweiz gewinnt regionale ÖV-Ausschreibungen in Frankreich: für das Busnetz in Dôle, für Obernai, Bourg-en-Bresse, für Mâcon, Dole, Agde, Villefranche-sur-Saône, im Departement Hérault sowie in der Agglomeration von Grenoble.</p> <p>Ende 2011 betreibt CarPostal France SARL sechs Agglomerationsnetze sowie innerstädtische Linien in vier Regionen im Osten und Süden Frankreichs sowie im Elsass. Dies mit 478 Mitarbeitenden und 318 Fahrzeugen auf 109 Linien und mit einem Jahresvolumen von 12,3 Mio km. Suchpfad zum Leistungsbericht CarPostal France 2011: http://www.postauto.ch/ > International > Frankreich > Download Leistungsbericht 2011. Siehe auch http://www.carpostal.fr/</p>
2010	Im Raum Bern verkehrt das erste Hybrid-Postauto. 2011 werden weitere Hybrid-Busse in Betrieb genommen, darunter – gemeinsam mit fünf anderen Bus-Unternehmen – in einem längerfristigen Versuch zwei Gelenkbusse mit seriellem Hybrid-Antrieb. Merkmal eines seriellen Antriebes ist, dass der Verbrennungsmotor keine mechanische Anbindung an die Antriebsachse hat. Stattdessen treibt er einen Generator an, der die elektrische Energie an einen Energiespeicher liefert, von wo dann die Antriebsaggregate (Naben-Elektromotoren) versorgt werden.
2011	Als erstes Schweizer ÖV-Unternehmen nimmt PostAuto Schweiz im Raum Brugg in einem Langzeit-Versuch fünf Brennstoffzellenbusse in Betrieb. Die Betankung der fünf baugleichen Mercedes-Benz Citaro FuelCELL-Hybridbusse erfolgt ausschliesslich mit Wasserstoff. In der Brennstoffzelle wird durch die Reaktion von Sauerstoff und Wasserstoff elektrische Energie erzeugt, welche über einen Energiespeicher direkt an die vier Naben-Elektromotoren weitergeleitet wird.
2012	Gratis-WiFi im Postauto: PostAuto Schweiz beginnt mit der Ausrüstung von 70 Prozent seiner Flotte mit drahtlosem Internet.
2012	PostAuto Schweiz bietet Reisenden die neue PostAuto-App für iPhones, iPads und Android-Geräte mit praktischen Funktionen für unterwegs an.

Diese Postauto-Chronik fusst auf dem Stand Ende 2012. Für die nachfolgende Zeit mit ihren neusten Entwicklungen empfehle ich die Lektüre der jeweils Ende April erscheinenden ausgezeichneten jährlichen Leistungsberichte der PostAuto Schweiz AG. Sie sind auf der Homepage <http://www.postauto.ch> mit dem Suchpfad „Über uns > Porträt > Leistungsberichte“ zu finden. Der Leistungsbericht 2012 erscheint Ende April 2013.

Auszug aus dem Leistungsbericht 2011 von PostAuto Schweiz AG

Postautoflotte nach Fahrzeugmarken Stand Ende 2011

(Fahrzeuge der Regie und der
Postauto-Unternehmer zusammen)



Hersteller	Anzahl
33,3% Mercedes Benz	715
20,4% MAN	437
13,0% SETRA	279
10,3% Volvo	221
5,9% Neoplan	127
4,6% Renault	98
4,2% Irisbus/Iveco	90
1,3% Fiat	27
0,8% NAW	18
1,0% Cacciamali	22
1,0% vanHool	21
0,5% Solaris	10
3,7% Diverse	80
Total	2145

Postautoflotte nach Fahrzeugkategorien Stand Ende 2011

(Fahrzeuge der Regie und der
Postauto-Unternehmer zusammen)

Kategorien

Mini (bis 17 Sitzplätze)	355
Midi (18 bis 33 Sitzplätze)	282
Maxi (34 bis 46 Sitzplätze)	1255
Mega (Gelenkbusse und 15-Meter-Busse)	227
Doppelstockbusse	26
Total	2145

**Rund 1/3 aller Postautos sind Regie-Fahrzeuge,
2/3 Fahrzeuge von Postauto-Unternehmern.**

Ausführliche Angaben zum aktuellen modernen
Fahrzeugpark von PostAuto Schweiz finden sich
in Wort und Bild auf der Homepage der PostAu-
to Schweiz AG <http://www.postauto.ch> Such-
pfad: > Über uns > Porträt > Fahrzeugflotte.

Der Leistungsbericht 2012 erscheint Ende April
2013.

Quellen zu dieser Postauto-Chronik:

- Das hervorragende Lese- und Schaubuch von Jürg Biegger „1906 – 2006, Schweizer Postautos im Wandel“ ISBN 3-905170-29-9
(zahlreiche gekürzte Textpassagen sowie die meisten Bilder stammen aus diesem Werk)
- Das Buch „80 Jahre Postauto 1906-1986“ von Gerhard Rentsch, für Postautofans ebenfalls ein unerlässliches Vademekum ISBN 3-907883-00-4
- Homepage sowie Leistungsbericht 2011 der PostAuto Schweiz AG <http://www.postauto.ch>
- Unterlagen aus dem privaten Postauto-Archiv von Fritz Jenni

**Von der „Autopost“ und der „Schweizer Alpenpost“ zur „Postauto Schweiz AG“
Die wechselnden Benennungen im Laufe der Jahrzehnte, nach Archivadokumenten von F.J.**



Ab 1.6.1906 verkehrt zwischen Bern und Detligen die erste „Autopost“ der Schweiz

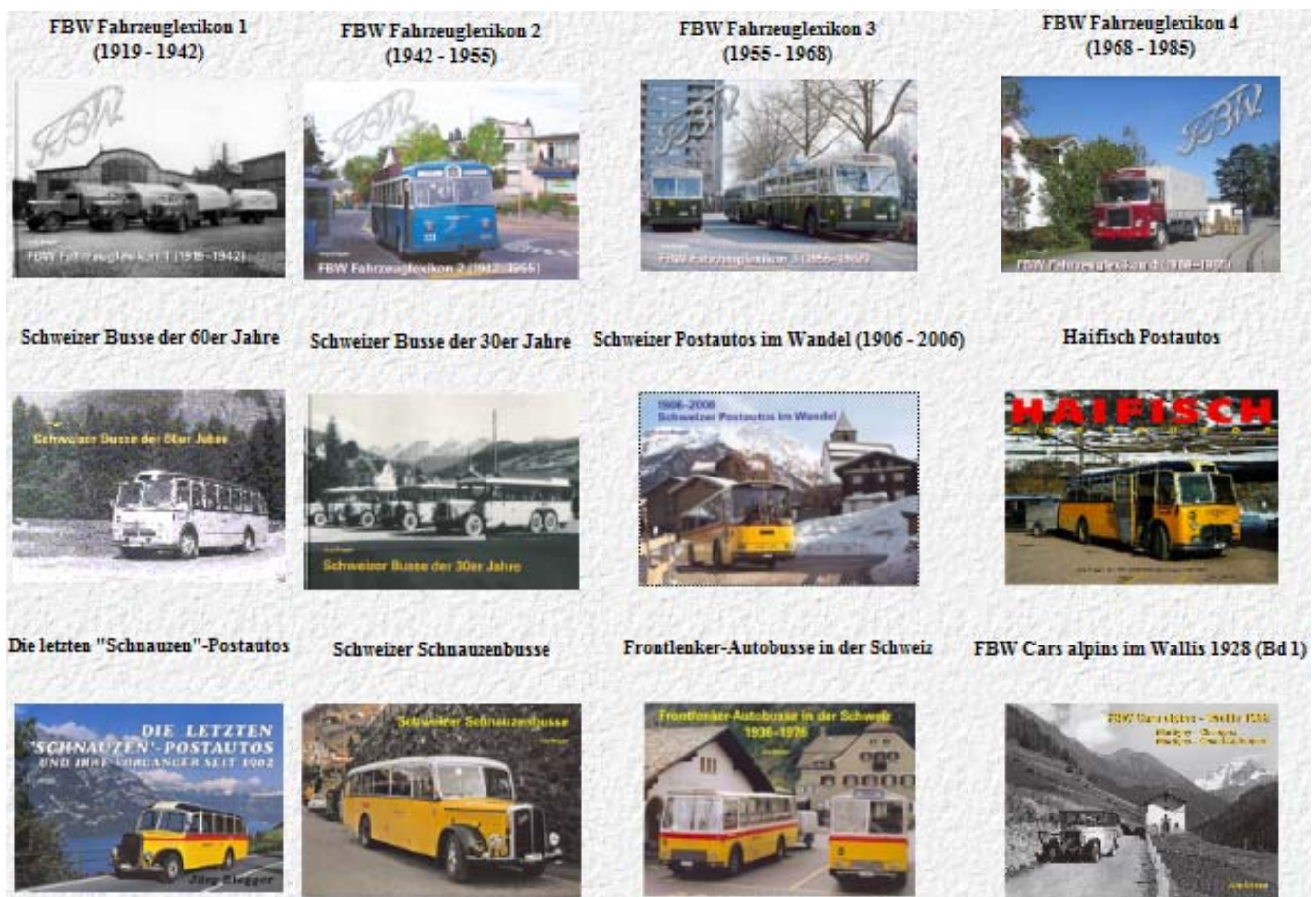
Jahr	Quelle / Dokument	Verwendete Benennungen
1927	Jahrbuch der Schweizerischen Oberpostdirektion „Auf Schweizer Alpenstrassen“	<ul style="list-style-type: none"> • Alpen-Autoposten • Alpenpostkurse
1932	Jubiläumssheft der Generaldirektion der Post- und Telegraphenverwaltung „100 Jahre Schweizerische Alpenposten“	<ul style="list-style-type: none"> • Alpenposten • Automobilpostdienst auf Winteralpenstrassen • Alpenpost-Autolinien
1937	Das Alpenbuch der Eidg. Postverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizerische Alpenposten
1948	Amtliches Kursbuch der Schweiz	<ul style="list-style-type: none"> • Auto- und Pferdeposten
1956	Sondernummer PTT Revue (Personalzeitschrift) „Fahrzeuge der Schweiz. Post-, Telegraphen- und Telefonverwaltung“	<ul style="list-style-type: none"> • Reisedienst • Kurs-Reisedienst
1956	Sondernummer PTT Revue (Personalzeitschrift) „Fünfzig Jahre Autopost“	<ul style="list-style-type: none"> • Reisepostdienst • Reisepost
1957	Fahrplanbroschüre „Die grossen Routen der Schweizer Alpenpost“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Alpenpost
1969	Reisepost-Broschüre (Holzfiguren) „Die Reisepost“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Reisepost • Reisepostdienst (Dienstzweig der PTT-Betriebe)
1969	Fahrplanbroschüre „Die grossen touristischen Routen der Schweizer Reisepost“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Reisepost
1971	Reisepost-Broschüre „Die Schweizer Reisepost – gestern, heute und morgen“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Reisepost • Reise- und Güterpost
1974	Sondernummer PTT Revue „125 Jahre Eidgenössische Post“	<ul style="list-style-type: none"> • Eidgenössische Reisepost • Reisepost
1981	Wahlurkunde F.J.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektion Betrieb Reisepost
1981	Jubiläumsbroschüre „75 Jahre Postauto“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Reisepost
1983	Reisepost-Broschüre „Einsteigen bitte!“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Reisepost
1986	Wahlurkunde F.J.	<ul style="list-style-type: none"> • Sektion Betrieb + Logistik Postautodienst
1991	Beitrag in PTT Revue „Mit dem Postauto über die Landesgrenzen“	<ul style="list-style-type: none"> • Schweizer Postautodienst • Postautodienst
1994	Wahlurkunde F.J.	<ul style="list-style-type: none"> • Abteilung Postautodienst
1994	Vademekum Automobilbetrieb PTT (Ausgabe Frühjahr 1994)	<ul style="list-style-type: none"> • Postautodienst
1995	Adress- und Telefonverzeichnis Postauto Schweiz (Ausgabe Nov. 1995)	<ul style="list-style-type: none"> • Postauto Schweiz
2004	Pressemitteilung der Schweizerischen Post	<ul style="list-style-type: none"> • Die Post gründet ihre Tochtergesellschaft PostAuto Schweiz AG, die am 1. Juli 2006 tätig wird fast genau hundert Jahre nach der Einführung des Postautos in der Schweiz.



Die verkehrshistorischen Lese- und Schaubücher von Jürg Biegger

Leserinnen und Lesern, welche mehr über die legendären Postautos vergangener Jahrzehnte, über FBW-Fahrzeugdynastien und weitere Schweizer Busse des öffentlichen Verkehrs früherer Zeiten wissen möchten, kann ich als leidenschaftlicher Postauto-Fan die ausgezeichneten verkehrshistorischen Bücher von Jürg Biegger wärmstens empfehlen. Diese zieren selbstverständlich auch meine eigene Postauto-Fachbibliothek.

Umfassende Inhaltsangaben über jedes Buch können in der unten aufgeführten Homepage unter „Bücher“ abgerufen werden – siehe als Beispiel die Angaben zum Buch „Schweizer Postautos im Wandel 1906-2006“ auf der nachfolgenden Seite 15.



Nicht nur als Verfasser verkehrshistorischer Fachbücher ist Jürg Biegger eine Kapazität. In seiner für Besuche gut eingerichteten Museumsgarage in Ziegelbrücke pflegt er auch zwölf historische ÖV- und Kommunalfahrzeuge, darunter vier Postautos, selbstverständlich alle in fahrtüchtigem Zustand. Eine weitere Spezialität von Bieegers HNF-Betrieb und -Verlag ist die Organisation ein- und mehrtägiger Exkursionen und Ausflugsfahrten, für welche HNF gerne inhaltlich interessante Programme zusammenstellt oder sich von den Wünschen der Besteller inspirieren lässt.

Weitere interessante Einzelheiten sowie Jürg Bieegers Reise- und Veranstaltungsprogramm 2012 finden sich auf der Homepage von HNF Historische Nutzfahrzeuge:

<http://www.hnf.ch/HNF/index.htm>

Inhaltsangaben zum verkehrshistorischen Buch „Schweizer Postautos im Wandel 1906-2006“

Jürg Biegger
1906-2006

Schweizer Postautos im Wandel

- Format A4 quer
- 96 Seiten, Farbbilder auf dem Cover, stabil gebunden, laminiert
- 187 historische Schwarz-Weiss-Fotos - noch nie in Buchform veröffentlicht
- jedes Bild mit genauen Fahrzeugdaten in der Legende



100 Jahre Autobus-Entwicklung in einem Band!

..... vom offenen FBW Car alpin zum Neoplan Starliner, vom Saurer CRD Allwetterwagen zum Vetter 'Bus nach Mass', vom Saurer 3C zum RH, vom FBW "Unterflur" zum NAW BU5, vom Saurer V8 mit Personenanhänger zum Neoplan Doppelstöcker oder Mercedes Citaro Gelenker.

Ist Ihnen, lieber Leser, bewusst, dass die Saurer RH-Reihe den Höhepunkt in der europäischen Buserstellung bildet? Stufen Sie die Pionierleistung von Frech-Hoch mit seinem Juniorbus richtig ein? Ist Ihnen klar, dass das Ende der Firma NAW gekoppelt ist mit der Fahrzeugbeschaffungspolitik der Post? Kennen Sie den Zusammenhang zwischen der Eisenbahngesetzrevision und dem Niedergang der Alpenpost? Sehen Sie im Behindertengesetz den Verursacher des zukünftigen Fahrzeug-Einerleis auf Stadt- und Gebirgsstrassen? Über diese und weitere Fragen gibt Ihnen dieses Buch in Wort und Bild ausführlich und kompetent Auskunft.

Eine Auswahl von Kapiteln aus dem Inhalt:

- 1906: Geburtsjahr der Schweizer Automobilpost
- 1914–1918: Der 1. Weltkrieg beeinflusst den Fahrzeugbau
- 1925–1934: Winterbetrieb mit Raupen-Postautos
- 1929–1932: Saurer, Berna und FBW Dreiachskonstruktionen
- 1935: Die C-Reihe von Saurer
- 1945: Grossraum-Postautos mit Personenanhängern
- 1951: Die PTT betreiben die Schweizer Europabuslinien
- 1952: Alpenwagen mit Glasdach anstelle des Stoff-Faltverdecks
- 1955: Saurer und FBW Alpenwagen mit Unterflurmotor
- 1956: Saurer-Berna 2H Reisewagen mit Heckmotor
- 1961: Kleine FBW Alpenwagen
- 1968: Günstige 3DUK/5DUK Norm-Autobusse von Saurer und Ramseier & Jenzer
- 1971: Auch die PTT-Regie entschliesst sich für Gelenkautobusse
- 1975: Saurer mit dänischen und englischen Partnern
- 1978: Magirus-Deutz 130R81 Omnibusse ersetzen die letzten Schnauzenwagen
- 1978: Saurer RH-Reisewagen – "Rolls Royce" made in Switzerland
- 1982: Saurer und FBW, die traditionsreichen Schweizer Firmen geben auf
- 1982: Frech-Hoch Juniorbus, ein neuer Stern am Schweizer Bus-Himmel?
- 1983: Deutsche Vetter Busse nach Mass für die Schweiz
- 1985: NAW baut Chassis für Regie und Postautohalter
- 1991: Deutsche Niederflur-Standardbusse für die Post
- 1994: In der Ostschweiz beginnen Doppelstock-Postautos zu rollen
- 1995: Eisenbahngesetzrevision bedingt Neuorganisation des Postautodienstes
- 1995: PubliCar – das Rufbus-System der Post
- 1996: PostCar – Partnerschaft mit privaten Carunternehmen
- 1997: Alpenpostlinien in Frage gestellt
- 1999: Niederlage der Post bei Linienausschreibungen im Oberengadin
- 2004: Das Behindertengesetz verändert die Postautos
- Daten aller Hersteller der letzten 100 Jahre – nachgeführt bis heute

Zuletzt noch ein Blick gut sieben Jahrzehnte zurück zu F.J.'s ersten Begegnungen mit Postautos. Obwohl vor dem Posthaus Kirchlindach während den Kriegsjahren 1939 - 1945 nur kastenförmige 2-Achser-Postautos anhielten – meist Allwetterwagen Saurer 2A wie auf Seite 02 unten – entstanden 1939 im Kopf des Posthaltersbuben bereits damals stromlinienförmige Postautos mit drei Achsen:



Dass es zu dieser Zeit in Deutschland und in der Schweiz tatsächlich schon 3-Achser-Postautos gab, davon hatte der Zweitklässler mit Jahrgang 1931 keine Ahnung.



Grossraum-Omnibus Mercedes-Benz O 10000, 1931
 Deutsche Reichspost



Allwetterwagen Saurer 3 BPS BLD, 1932 in einer Serie von 8 Wagen beschafft; aber 1941/42 bei Saurer im Auftrag der Post wieder auf 2-Achsen zurückgebaut (siehe Seite 02)

Zu allerletzt noch ein besonderer Vergleich Einst und Jetzt

Das neue XXL-Postauto



Ab 14.01.2013: In der Presse schweizweit angekündigter Pilotversuch von PostAuto Schweiz AG mit einem „XXL-Postauto“ genannten Anhängerzug auf der Postautolinie Düdingen-Bösingen-Laupen

Ein Blick zurück zeigt, das es bei PostAuto Schweiz schon früher XXL-Postautos gab:



1923 – Toggenburg: Auf Luftbereifung umgebauter Car Alpin Saurer mit Personenanhänger Arrato (It), Ersteinsatz im Jahr 1921, mit Gepäckanhänger. Neben dem Wagenführer-Mechaniker (im jahrzehntelang legendären Staubmantel) der Kondukteur des Personenanhängers.



1933 – BBC-Berufsverkehr Baden - Endingen; Personenanhänger Saurer 4R mit Zugwagen Saurer 4BPO



1948 – Die PTT Regie nimmt eine letzte Serie von zehn Personenanhängern Typ Moser in Betrieb. Ausmusterung zwischen 1980 und 1987 - im Kommen sind die 18 m langen Gelenkbusse.