

# Offizielle Mitteilungen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **3 (1976)**

Heft 1

PDF erstellt am: **12.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

# Offizielle Mitteilungen

## Die Schweizer Reisepost

Die Reisepost ist einer der traditionsreichsten Dienstzweige der schweizerischen PTT-Betriebe. Nach der Gründung des Bundesstaates, 1848, war die Reisendenbeförderung die wichtigste Aufgabe der eidg. Post. Die Einnahmen aus dieser Sparte machten fast die Hälfte aller Erträge aus. Die aufkommende Eisenbahn verdrängte dann zwar die Reisepost immer mehr in dünn besiedelte und abgelegene Gebiete. Sie weckte aber auch neue Bedürfnisse und verbilligte das Reisen über grössere Distanzen: Das Reisen war nicht mehr ein Privileg Weniger. Die Pferdepost erreichte ihren Höhepunkt 1913, als 2500 Pferde, über 2200 Wagen und etwa halb so viele Schlitten im Einsatz standen, 9,7 Mio km zurücklegten und 1,8 Mio Reisende beförderten.

Die Anfänge der motorisierten Reisepost gehen ins Jahr 1906 zurück, nachdem bereits zwei Jahre vorher in Zürich ein motorisierter Postsachentransportdienst eingeführt worden war. Die Weiterentwicklung erfolgte alles andere als stürmisch: der eigentliche Durchbruch des Motorfahrzeugs setzte erst 1918 ein. Dank dieser Zu-

rückhaltung konnte die Post von den Erfahrungen anderer profitieren, Erfahrungen, die oft genug teuer erkaufte werden mussten. Im Alpengebiet fasste das Postauto 1919 erstmals Fuss. 1927 waren die wichtigeren Verbindungen motorisiert. In den Bergen drang der Winterbetrieb etwas zögernder vor: kleinere Linien wurden zum Teil im Sommer mit Automobilen und im Winter mit Pferdeposten oder -schlitten befahren.

Das heutige Reisepostnetz weist eine Länge von rund 7500 km auf, jenes der Bahnen rund 5000 km. 610 Postautolinien dienen rund 1600 Ortschaften als Verkehrsverbindung. Die Durchschnittslänge der Linien ist mit rund 15 km gering.

1280 sorgfältig ausgewählte und ausgebildete Fahrer erfüllen mit ungefähr gleich vielen Fahrzeugen eine volkswirtschaftlich bedeutsame Aufgabe: Sie schliessen die bahnlosen Gegenden ans Eisenbahnnetz an.

Die Pferdepostkurse waren seinerzeit ausschliesslich privaten «Postpferdehaltern» übertragen. Die ersten Postautokurse wurden im Eigenbetrieb geführt; doch bald folgte auch hier in zahlreichen Fällen der sogenannte Autohalter-Betrieb, bei dem die Kursführung privaten, in der Gegend ansässigen Unternehmern mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Personal gegen eine feste km-Entschädigung übertragen ist. Der Kunde merkt kaum einen Unterschied zwischen Regie- und Autohalter-Betrieb, denn Fahrpläne und Tarife werden nach einheitlichen Grundsätzen für die ganze Schweiz erstellt, und alle Fahrer tragen die gleiche Uniform.

In bestimmten Gegenden, vor allem auch in grösseren Städten,

---

## Aufruf DDR

Wir rufen den in der Dezember-Nummer erschienenen öffentlichen Aufruf in Erinnerung, wonach alle Interessenten aufgefordert wurden, ihre vermögensrechtlichen Ansprüche gegenüber der DDR bis spätestens 31. März 1976 (Datum des Poststempels) bei der zuständigen schweizerischen Vertretung anzumelden. EPD

## Aufruf

### betreffend Entschädigungsabkommen vom 26. März 1973 mit Ungarn

Die Kommission für Nationalisierungsentschädigungen ist mit der Verteilung der von Ungarn bezahlten Globalsumme von Franken 1,4 Millionen beauftragt worden. Mit Aufruf im Bundesblatt vom 29. September 1975 und in anderen Blättern sind die schweizerischen Personen, die durch Enteignungsmassnahmen in Ungarn nach dem 19. Juli 1950 bis zum 26. März 1973 zu Schaden gekommen sind, aufgefordert worden, ihre Entschädigungsansprüche anzumelden.

Den Personen, die von der Möglichkeit zur Anmeldung ihrer Ansprüche auf den Aufruf vom 29. September 1975 hin bis jetzt keinen Gebrauch gemacht haben, wird hiermit eine letzte Frist bis zum 30. Juni 1976 gesetzt, innert welcher die Anmeldung bei der Kommission für Nationalisierungsentschädigungen c/o Eidgenössisches Politisches Departement Eigerstrasse 80 CH-3003 Bern noch erfolgen kann.

Diese Frist hat Verwirklichungscharakter. Auf bis dahin nicht angemeldete Ansprüche kann die Kommission nicht mehr eintreten.

Kommission für  
Nationalisierungsentschädigungen

---

betreiben private Unternehmungen, gestützt auf eine Konzession, Linienbetriebe auf eigene Rechnung, die in den meisten Fällen auf irgendeine Art von der öffentlichen Hand mitfinanziert werden. Die PTT-eigenen Fahrzeuge werden in 60 über das ganze Land verstreuten Werkstätten instandgehalten. Diese Garagen dienen jedoch nicht der Reisepost allein: sie betreuen in gleicher Weise die

(Fortsetzung Seite 18)

Via Mala



(Fortsetzung Schweizer  
Reisepost)

9200 Motorfahrzeuge des übrigen Postbetriebs und der Fernmelde-  
dienste.

Die Struktur des Postautobetriebs ist nicht nur mit Bezug auf die vielen kurzen Linien betriebswirtschaftlich ungünstig: rund die Hälfte aller Postautoreisenden sind Abonnenten, die lediglich einen Fünftel der Einnahmen erbringen. Andererseits liefern die rund 5 Prozent in Gruppen reisenden Kunden fast einen Fünftel aller Einnahmen, während drei Fünftel der Einnahmen von den 45 Prozent Einzelreisenden stammen. Die Postautos befördern ausser Reisegepäck und Gütern in der Regel auch Postsendungen aller Art. Ausgenommen sind Linien, wo der Umfang des Postgutes den Einsatz besonderer Fahrzeuge erheischt.

Die Länge des Reisepostnetzes ist in den letzten zehn Jahren fast unverändert geblieben. Hingegen wurde besonderes Gewicht auf den Ausbau der Fahrpläne gelegt. Die Fahrleistungen stiegen denn auch im gleichen Zeitraum um 48% und erreichten 1974 38,4 Mio km, die Zahl der Reisenden stieg gar um 57% auf 52,9 Mio.

Ausländische Besucher rühmen oft die «nahtlosen» Anschlüsse in der Schweiz. Tatsächlich ist die Zusammenarbeit zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern ausgezeichnet, vor allem bezüglich der Fahrpläne, aber auch im Fahrscheinwesen.

Das finanzielle Ergebnis – es hat keinen Sinn, das zu verschweigen – sieht nicht rosig aus. Die Jahre 1974 und 1975 schlossen mit Fehlbeträgen von annähernd 50 Mio Franken ab. Leider sind diese Zahlen nicht mit jenen anderer Verkehrsunternehmungen vergleichbar, weil die rechnerischen Grundlagen ungleich sind. Bei der Reisepost handelt es sich um eine Vollkostenrechnung, die u. a. auch

## Sommerlager 1976

für junge Auslandschweizer im Alter von 15 bis 25 Jahren.

«Wallis». Dieses Wort, das vorerst einen Schweizer Kanton bezeichnet, ist gleichzeitig das Synonym für Sonne, Berge und Ferien. Dort wird sich unser nächstes Sommerlager abspielen. Zu Beginn werden wir einen Teil des Wallis, entlang der Abhänge durchwandern und dann, in der zweiten Etappe, werden wir uns in einem Ferienhaus entspannen und

abwechselnd Besuche und Ausflüge unternehmen.

Voraussichtliche Daten des Lagers: 20. 7.–6. 8. 76.

Wenn Du Lust hast, daran teilzunehmen und nähere Angaben darüber erfahren möchtest, schreib uns an die folgende Adresse:

Auslandschweizersekretariat, Jugenddienst, Alpenstrasse 26, CH-3000 Bern 16.

die betriebswirtschaftlich notwendigen Amortisationen und die marktmissige Verzinsung des investierten Kapitals berücksichtigt. Ferner sind im Gegensatz zu andern Verkehrsträgern keine Gutschriften für gemeinwirtschaftliche Leistungen, unternehmungsfremde Lasten und Ausfälle wegen Herabsetzung der Tarife aus politischen Erwägungen (sogenannte Tarifannäherung) enthalten.

Der Postautodienst hat durch den ständigen Ausbau in den letzten Jahren in den von ihm bedienten Gebieten eine wirtschaftliche Bedeutung erhalten, die – insbesondere in Fremdenverkehrsregionen – an jene der Eisenbahnen heran-

kommt. Er hat wie sie Wesentliches zur touristischen Entwicklung beigetragen. In diesem Sinne darf wohl angenommen werden, dass die von den PTT-Betrieben in der Schweiz durch die Reise- und Güterpost erbrachten Dienste als eine volkswirtschaftliche Leistung zu betrachten sind, deren Wert ungefähr dem rein rechnerisch ermittelten Fehlbetrag gleich kommt.

## Bücherecke

### «Zirkus Knie»

Dieses Buch, erschienen im Marguerat AG-Verlag, wurde in Zusammenarbeit mit der Familie Knie, einem Schriftsteller, einem Journalisten, einem Professor sowie mit dem Zirkus-Knie Pressedienst herausgegeben. Das Buch beginnt mit einer Novelle von C.-F. Ramuz «Der Zirkus», gefolgt von der Familiengeschichte Knie, verschiedenen Interviews und einer Ausführung über Tierdressur. Sprache: Französisch-Deutsch. Format 22×28 cm, leinengebunden mit farbigem Umschlag, 160 Seiten reich illustriert mit Schwarzweiss- und Farbfotos.

Preis: Fr. 48.—



**Ja und nein**

### Schwalbenpost des Solidaritätsfonds

Dein Nein zu Unglück und  
Gefahren heisst Ja zum solidären Sparen