

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Band: 6 (1979)
Heft: 4

Artikel: Die Schweizer Reisepost
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910073>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Schweizer Reisepost



Am Gotthardpass

Von der Postkutsche zum Postauto

Warum befasst sich in der Schweiz die Post mit der Beförderung von Personen? Als auf den 1. Januar 1849 die eidgenössische Post anstelle der 18 selbständigen kantonalen Posteinrichtungen trat, musste sie die Personenbeförderung mitübernehmen. Nun löste Einheitlichkeit die beinahe an jeder Kantonsgrenze ändernden Tarife und Fahrpläne ab. Auf der Strasse versahen fortan die von den früheren Besitzern übernommenen Fahrzeuge, mit dem weissen Kreuz im roten Feld als eidgenössisch gekennzeichnet, den Dienst. Zwischen Zürich und Baden dampfte damals die erste Eisenbahn. Dieses neue Verkehrsmittel verdrängte in der Folge die Pferdepost vorerst von den grossen Routen. Nach der Jahrhundertwende begann sich jedoch auch für die Eisenbahn ein Konkurrent zu regen. Schon 1906 schaffte die Post vier sogenannte «Automobilfuhrwerke» an. Dabei, und bei einer einzigen motorisierten Linie, blieb es. Erst die technischen Verbesserungen während des Ersten Weltkrieges brachten dem Auto die für einen erfolgreichen und wirtschaftlichen Einsatz unabdingbare Betriebssicherheit. Nun trat das Auto nach und nach anstelle des bisherigen Pferdezugs. Erstaunlich rasch wagte man sich während des Sommers auch an eigentliche Bergstrecken.

Die Schweizer Reisepost heute

Die Reisepost erschliesst die Gebiete ohne Bahnverbindungen. Ihr Streckennetz von

7600 km Länge reicht vom Mittelland bis in die entlegensten Bergtäler und bildet für Einheimische wie für Touristen das unentbehrliche öffentliche Transportmittel. Das Netz setzt sich aus über 600 Linien zusammen und übertrifft an Länge jenes der Bahnen um rund ein Drittel. 1279 Fahrzeuge legten im Jahr 1978 44 Millionen km zurück und beförderten 57,1 Mio Reisende. Das sind Tag für Tag über 156000 Personen. Die Verkehrs- und Ertragsstruktur der Reisepost hat sich im Laufe der Zeit stark verändert. Vor zwanzig Jahren machten die Einzelreisenden noch 57,63% aller Reisenden aus; sie erbrachten 68,72% der Einnahmen. 1978 ist der Anteil der Einzelreisenden auf 41,6% gesunken, ihr Einnahmeanteil auf 55,0%. Mit andern Worten: Mehr als die Hälfte aller Postauto-reisenden sind regelmässige Benutzer, d.h. Abonnenten. Sie geniessen ermässigte Taxen und erbringen nur 28,5% der Einnahmen. Die Gruppenreisenden als dritte Kategorie mit nur 4,5% Anteil an der Reisendenzahl sind mit 15,4% an den Einnahmen beteiligt.

Zusammenarbeit Post/Bahn

Die Fahrpläne von Post und Bahn sind selbstverständlich aufeinander abgestimmt. Über zusammenhängende Bahn- und Poststrecken kann in vielen Fällen mit einem einzigen Billett oder Abonnement gereist werden. Doch die Zusammenarbeit Post/Bahn geht weiter. Im Oberengadin beispielsweise haben die Rhätische Bahn und Auf der «Schwägälp»

die Reisepost gemeinsam den sogenannten Sportbus eingerichtet, der sich bei vielen Wintersportgästen und Einheimischen grosser Beliebtheit erfreut. Von 8 bis 19 Uhr verbindet jede halbe Stunde ein Postauto die Ferienorte des Oberengadins mit den Talstationen der dortigen Bergbahnen. Funkverbindung mit der Betriebszentrale ermöglicht den raschen Einsatz zusätzlicher Wagen. Der Sportbus erleichtert es dem Gast, auf das eigene Auto und die damit verbundene Parkplatzsuche zu verzichten. Wer ein Oberengadiner Generalabonnement kauft, kann neben den Zügen der Rhätischen Bahn, den Bergbahnen, Skiliften und Hallenbädern auch den Sportbus benützen, ohne jedesmal den Geldbeutel zücken zu müssen.

Pro Juventute 1979



Cadro (TI)



Rüte (AI)



Schwamendingen (ZH)



Perroy (VD)

