

**Zeitschrift:** Panorama suizo : revista para los Suizos en el extranjero  
**Herausgeber:** Organización de los Suizos en el extranjero  
**Band:** 3 (1976)  
**Heft:** 7

**Rubrik:** Comunicaciones oficiales

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 21.02.2026

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

# Comunicaciones oficiales

## El servicio postal de mensajerías en Suiza

Las mensajerías postales son uno de los servicios de más rica tradición de la empresa PTT suiza. Después de la fundación del estado federal en 1848 esa actividad constituyó la tarea mayor del correo federal. Los ingresos de este sector representaron casi la mitad del producto global. Al generalizarse el ferrocarril éste desplazó entonces cada vez más la diligencia postal hacia las regiones lejanas y poco pobladas. Empero suscitó también nuevas necesidades y abarató los viajes de larga distancia. Los viajes dejaron de ser privilegio de unos pocos. El correo de posta alcanzó su apogeo en 1913, cuando 2.500 caballos, más de 2.200 coches y alrededor de la mitad de esta cifra, de trineos, recorrían 9.7 millones de kilómetros y transportaban 1.8 millón de pasajeros.

Los principios de la motorización del servicio postal de mensajerías se remontan a 1906, aun cuando dos años antes ya se había introducido un transporte motorizado de envíos postales en Zurich. La evolución no fue nada rápida. Sólo en 1918 se abrió paso el vehículo automotor. Gracias a esta actitud circunspecta, el correo pudo beneficiarse con la experiencia ajena, experiencia que demasiadas veces hay que pagar cara. El

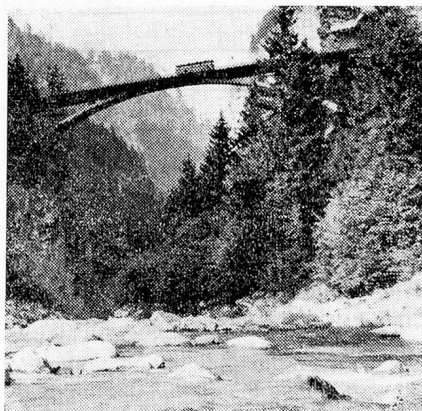
automóvil postal fue utilizado por primera vez en la región de los Alpes en 1919.

En 1927 los enlaces más importantes estaban motorizados. En las montañas el tráfico de invierno mediante vehículos automotores fue progresando en forma un poco titubeante; en las líneas de poca importancia el tráfico se cumplía a veces con automóviles en verano y con diligencias y trineos en invierno.

La red del servicio postal de mensajerías acusa hoy día una extensión de alrededor de 7.500 km.; la de los ferrocarriles cuenta con cerca de 5.000 km. 610 líneas de autocars postales conectan en sus rutas a unas 1.600 localidades entre sí. La extensión promedio de las líneas: 15 km. es relativamente modesta. 1.280 conductores de automóviles escogidos con atención y cuidadosamente instruidos, cumplen, con un número aproximadamente igual de coches, una importante misión económica: la de enlazar las regiones carentes de ferrocarriles con la red ferroviaria.

Los transportes postales hipomóviles estuvieron en su momento en manos de "postillones" privados. Los primeros recorridos motorizados fueron explotados por administración directa, pero bien pronto, en numerosos casos se confiaron a "contratistas de recorridos postales", es decir a transportadores privados, domiciliados en la región, que poseen sus propios vehículos y cuentan con su propio personal, los que prestan sus servicios contra una retribución fija, a tanto por kilómetro. El cliente apenas nota la diferencia entre la explotación directa y la hecha por contratista, ya que los horarios y las tarifas son establecidos según principios idénticos para toda Suiza y los conductores usan todos el mismo uniforme.

Vía Mala



## LLAMADO RDA

Confirmamos el contenido del llamado publicado en el número de diciembre de 1975, por el cual todos los interesados han sido invitados a declarar, a más tardar hasta el 31 de marzo de 1976 (fecha del matasello) a la representación diplomática o consular suiza competente para su domicilio, los bienes patrimoniales y créditos en relación con la República Democrática Alemana. DPF

## LLAMADO

**relativo al acuerdo de indemnización concluido el 26 de marzo de 1973 con Hungría**

La Comisión de las indemnizaciones de nacionalización ha sido encargada de la distribución de la suma global de 1,4 millones de francos depositados por Hungría.

Por un aviso publicado en la "Feuille fédérale" del 29 de setiembre de 1975 y en otros periódicos, las personas de nacionalidad suiza que hayan sufrido pérdidas a consecuencia de las medidas de expropiación tomadas en Hungría, después del 19 de julio de 1950 y hasta el 26 de marzo de 1973, fueron invitadas a hacer valer sus pretensiones de indemnización.

Las personas que hayan omitido anunciar sus pretensiones dentro del plazo fijado por el llamado del 29 de setiembre de 1975, tienen una última posibilidad de declararlas ante la

— Commission des indemnités de nationalisation c/o Département politique fédéral  
Eigerstrasse 80  
CH-3003 BERNE

hasta el 30 de junio de 1976 a más tardar.

La expiración de ese plazo acarrea la prescripción; los anuncios presentados después del 30 de junio de 1976 no serán pues tomados en consideración.

Comisión de las indemnizaciones de nacionalización

En determinadas regiones, sobre todo en las grandes ciudades hay empresarios privados que en virtud de una concesión explotan por cuenta propia ciertas líneas; en la mayoría de los casos estas empresas se benefician, en una forma u otra, con contribuciones del sector público.

El mantenimiento de los vehículos pertenecientes a los PTT

(Continúa en pág. 22)

está asegurado por 60 talleres distribuidos en todo el país; sin embargo estos garages no atienden exclusivamente el servicio postal de mensajerías, sino que cuidan asimismo el buen funcionamiento de otros 9.200 vehículos de la explotación postal y de los servicios de telecomunicaciones.

Si la estructura del servicio postal de mensajerías es desfavorable desde el punto de vista económico, ello no debe imputarse únicamente a las numerosas líneas de corta distancia: casi la mitad de las personas transportadas son abonados que producen solamente un quinto de los ingresos. Por otra parte los clientes que viajan en grupos —alrededor del 5 % del total de los viajeros— proveen también casi un quinto de la recaudación global, mientras que tres quintos de las entradas proceden de los viajeros individuales, que representan un 45 % del total de los pasajeros transportados.

Además de equipajes y mercaderías, los automóviles postales transportan por regla general envíos postales de todo género. Se exceptúan las líneas donde el volumen del flete postal implicaría el empleo de vehículos especiales.

La extensión de la red del servicio postal de mensajerías se ha mantenido casi igual en los últimos diez años. En cambio se prestó particular atención al mejoramiento de los horarios. Es así como las prestaciones kilométricas aumentaron en el mismo período en un 48 % y alcanzaron a 38.4 millones de kilómetros en 1974. En cuanto al número de viajeros éste se incrementó en un 57 % alcanzando a 52.9 millones.

Los visitantes extranjeros elogian frecuentemente las excelentes combinaciones que encuentran en Suiza. En efecto, el acuerdo entre los diversos pilares del tráfico público es excelente, sobre todo en cuanto a

## Campamento de verano 1976

para jóvenes suizos del extranjero de 15 a 25 años de edad

“Valais” — Esta palabra que designa en primer término a un cantón suizo, es también sinónimo de sol, montañas y vacaciones. Allí es donde se desarrollará nuestro próximo Campamento de verano. Recorreremos primeramente, a pie, una parte del Valais a lo largo de las praderas y luego, en la segunda etapa, descansaremos en una casa de vacaciones, desde don-

de haremos alternativamente visitas y excursiones.

Fecha prevista para el Campamento: del 20 de julio al 6 de agosto 1976. Si tienes deseos de tomar parte y quieres obtener detalles más amplios, escríbenos a: Secretariado de los Suizos del extranjero — Servicio de Jóvenes — Alpenstrasse 26, CH-3000 Berna 16, Suiza.

horarios, pero también en lo referente a boletos. Los resultados financieros —no tiene sentido negarlo— no se presentan color de rosa. Los ejercicios 1974 y 1975 cerraron con déficits del orden de los 50 millones de francos. Lamentablemente estas cifras no pueden ser comparadas con las de otras empresas de transporte, por estar basados en conceptos de cálculo diferentes. El servicio postal de mensajerías ha establecido, en efecto, un cálculo de costos completos que también toma en consideración las correspondientes amortizaciones según las normas de la economía industrial y los intereses del capital invertido de acuerdo con la marcha de los negocios. Además, a la inversa de lo que ocurre en otras empresas de transporte público, las cuentas no incluyen bonificaciones por prestaciones en favor de la economía en general, car-

gas ajenas a la empresa y mermas resultantes de la reducción de tarifas por consideraciones de orden político (conciliación de tarifas).

Por el constante desarrollo de sus prestaciones en las regiones a las cuales sirve, el servicio de autocars y autobuses postales ha adquirido en los últimos años una importancia económica —en particular en las zonas turísticas— que se aproxima a la de los ferrocarriles. Como éstos, ha contribuido substancialmente al progreso de regiones enteras. En ese sentido corresponde admitir sin duda alguna, que los servicios rendidos en Suiza por la empresa PTT en el dominio del transporte de pasajeros y mercaderías deben ser considerados como una prestación en favor de la comunidad, cuyo valor es aproximadamente equivalente al déficit resultante de meras cifras.



**SI y NO**

**Correo del Fondo de Solidaridad**

Por encima de todo **sí y no**  
está la certeza de la ayuda del Fondo.