Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 57 (1964)
Heft: [1]: Schülerinnen

Rubrik: Vom Läuferboten zur Luftpost

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: 13.12.2025

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

Briefbote mit der Absage des Grafen Gerhard von Valendis an die Stadt Bern im Laupenkrieg 1339.

VOM LÄUFERBOTEN ZUR LUFTPOST

Erst die Erfindung der *Schrift* vor rund 5000 Jahren eröffnete dem Menschen die Möglichkeit, ganze Gedankengänge auf eine geeignete Unterlage – Stein, Holz, Ton, Pergament, Wachs, Papyrus, später Papier – zu notieren, das heisst, einen Brief zu schreiben und diese «gegenständliche» Nachricht durch Boten an den Bestimmungsort bringen zu lassen. Die frühesten Spuren der Schreibkunst stammen aus dem Reich der Sumerer im untern Stromgebiet von Tigris und Euphrat (heute Irak), der Urheimat Abrahams.

Vor rund 2500 Jahren besass das damals mächtige Perserreich unter König Darius die erste bekannte Reiterboten-Organisation der Geschichte, die auf dem Stafettensystem beruhte: das sogenannte *Angareion*. Kaiser Augustus ordnete vor rund 2000 Jahren für das ganze römische Weltreich die Errichtung einer nach dem Vorbild des Angareions aufgebauten Staatspost für militärische Zwecke, den *Cursus publicus*, an. Die Pferdewechselstationen,

Mutationes oder Stationes postae genannt, folgten sich im Abstand von 2 bis 4 Meilen (ca. 6 bis 12 km). Nach je 6 bis 8 Mutationes gab es jeweils eine grössere Station, die Mansio, die Unterkunftsmöglichkeiten für Reisende und Personal bot. Der Cursus publicus war das erste organisierte Nachrichtenunternehmen, von dem unser Land berührt wurde. Die wichtigsten römischen Post- und Militärstrassen der Schweiz waren: Gr. St. Bernhard – Martigny – Lausanne – Orbe – Pontarlier; Como – Chiavenna – Julier (zeitweise auch Septimer oder Splügen) – Chur – Bregenz; Genf – Lausanne – Avenches – Solothurn – Windisch – Baden – Winterthur – Arbon – Bregenz; Windisch – Bözberg – Augst – Basel; oberer Hauenstein – Augst – Basel.

Mit dem Zusammenbruch des römischen Weltreiches zerbröckelte das ganze Transportwesen und damit der einst so stolze Cursus publicus. Es vergingen mehr als tausend Jahre, bis der Verkehr und besonders das Post- und Nachrichtenwesen sich wieder entwickelten.

Im Mittelalter war der Brieftransport weitgehend dem Zufall überlassen. Immerhin hielten sich die Fürstenhöfe, Landes- und Stadtbehörden, aber auch Klöster, Universitäten und Zünfte eigene Boten, die nach Bedarf ausgesandt wurden. In diese Kategorie gehörten die *Standesläufer* der dreizehn alten Orte der Eidgenossenschaft. Sie hatten in erster Linie für die Beförderung der obrigkeitlichen Briefe zu sorgen. Die zunehmende Ausbreitung des Handels und der Schreibkunst im 16. und 17. Jahrhundert weckte immer mehr das Bedürfnis nach regelmässigen, zuverlässigen und möglichst raschen Botenlinien. In der Schweiz gingen die Kaufleute von St. Gallen im 16. Jahrhundert neue Wege, indem sie nach ausländischem Vorbild auf eigene Rechnung eine wöchentliche Botenverbindung über Lindau, Ravensburg, Ulm und Nördlingen nach Nürnberg einrichteten. 1566 wurde diese Linie südwestwärts über Winterthur, Zürich, Aarau, Solothurn, Murten, Lausanne und Genf bis Lyon verlängert, so dass unser Land diagonal von einer Nachrichtenverbindung durchzogen wurde. Diese sogenannten *Nürnberger- und Lyoner-Ordinari* der St. Galler Kaufleute wurden seit 1585 durch ein ähnliches Unternehmen Schaffhausens, dem sich auch die Zürcher Kaufmannschaft angeschlossen hatte, scharf konkurrenziert. Doch nach et-

Bernina-Post. – Zur Bekämpfung des Strassenstaubes wurde erst 1902 die Strassenteerung vom Schweizer Arzt Dr. Guglielminetti (Dr. Goudron) in Monaco erfunden.

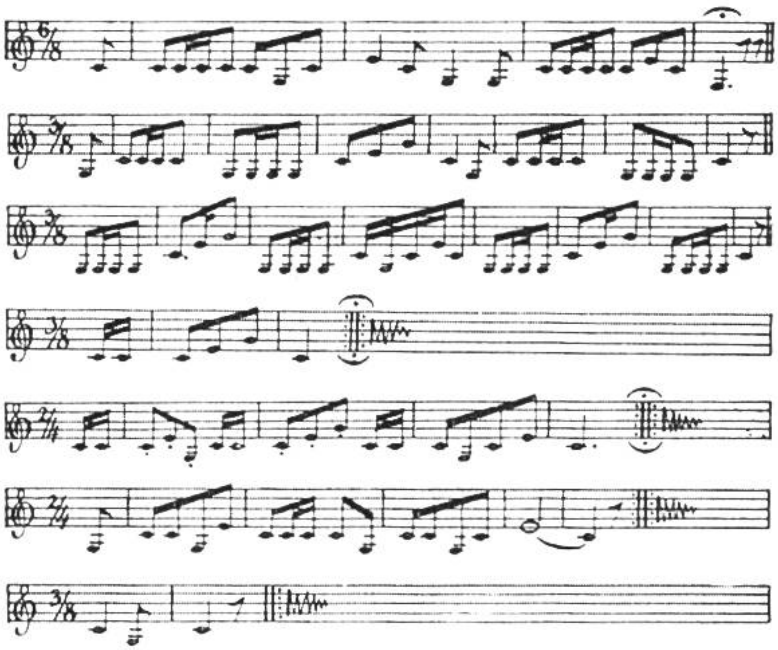
lichen Jahren einigten sich die beiden Rivalen und betrieben fortan ihre Kurse gemeinsam.

Zu Beginn des 17. Jahrhunderts wurden die Läuferboten durchwegs durch Reiterkuriere ersetzt; man richtete Pferdewechselstationen ein. Auf diese Weise konnte die Schnelligkeit des Boten wie auch die Menge der Postsachen erheblich gesteigert werden.

Nach und nach entstanden nun auch Botenverbindungen über die Alpen. Bereits Ende des 16. Jahrhunderts gab es je eine Linie Basel – Luzern – Mailand über den Gotthard, und Lindau – Chur – Mailand über Splügen oder Septimer. 1615 eröffnete die Zürcher Kaufmannschaft einen eigenen Botenkurs über den Gotthard nach Mailand und Bergamo. 1640 organisierte der Briger Kaufherr K. J. von Stockalper die erste Reiterpost von Lyon nach Mailand über den Simplon.

Entscheidende Verbesserungen erfuhr das schweizerische Postverkehrsnetz nach 1675. In diesem Jahr gründete *Beat von Fischer* ein eigenes bernisches Postunternehmen, das er in kurzer Zeit mit Unterstützung der Regierung zum grössten und schnellsten Postdienst unseres Landes ausbaute. Seine Reiterkuriere verkehrten regelmässig auf allen wichtigen Strassen des Mittellandes, des Juras sowie über den Grossen St. Bernhard, Simplon und Gott-

Dienst-Signale für Postillone



Abgang einer jeden Post

Ankunft einer Dienstpost

Ankunft einer Extrapost

Zahl der Wagen

Zum Ausweichen

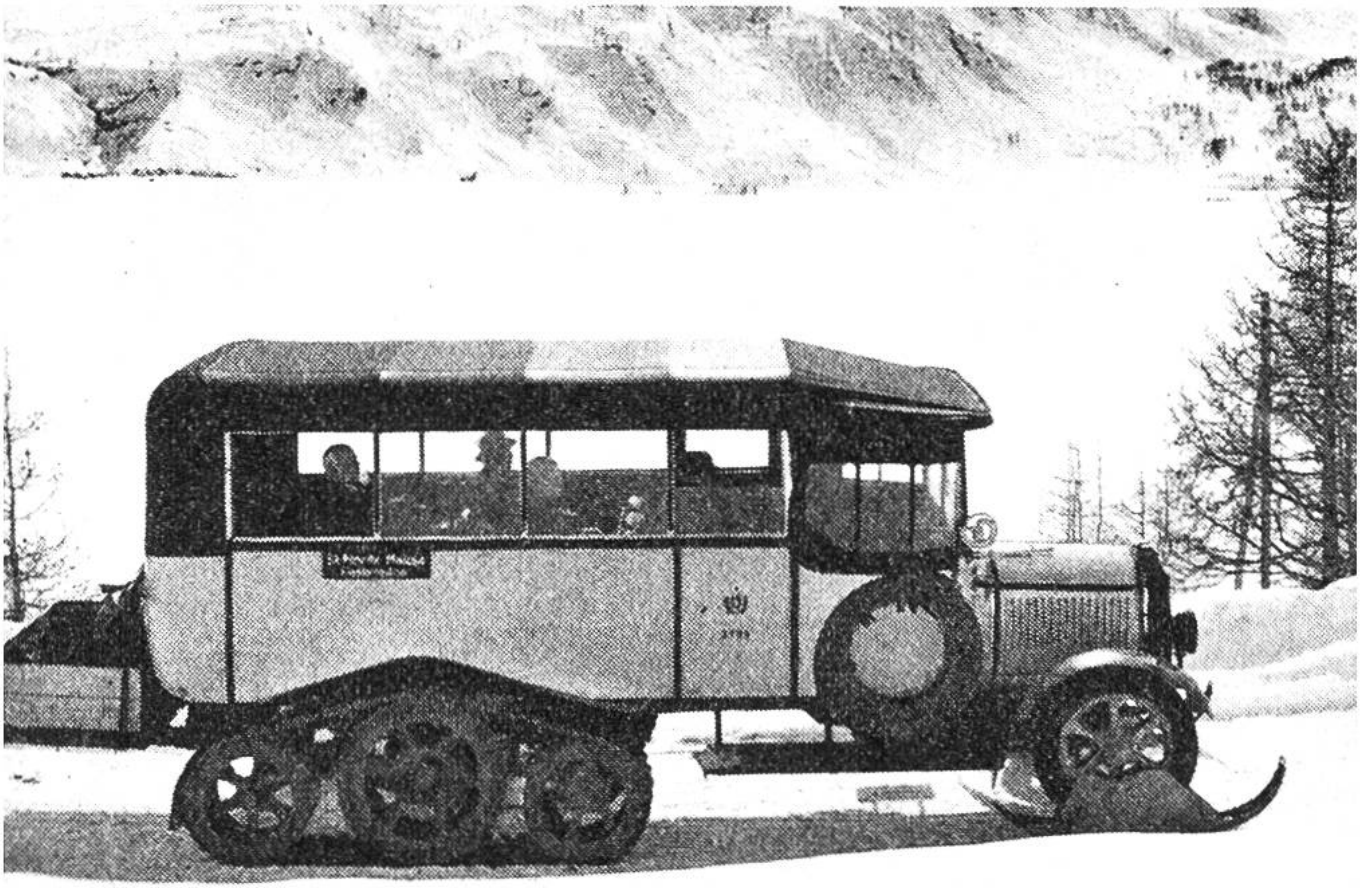
Postillons-Ruf

Anzahl der Pferde

hard. Diese sogenannte Fischerpost eröffnete 1735 den ersten regelmässigen *Postkutschenkurs* der Schweiz zwischen Bern und Zürich. Mit dem fortschreitenden Bau von neuen Fahrstrassen im Mittelland dehnte sich das Postwagennetz immer mehr aus. Damit wurde der Transport von Passagieren neben dem Briefverkehr zu einem einträglichen Geschäft der Postunternehmer. Die Briefbeförderung und -zustellung in ländlichen Gegenden und abgelegenen Talschaften lag weitgehend in den Händen von Gemeinde- oder privaten Gelegenheitsboten.

Erst im 19. Jahrhundert bauten die Kantone Fahrstrassen über die wichtigsten Alpenpässe und öffneten diese somit auch dem Postwagenverkehr. Nun kam die gemütliche und grosse Zeit der Alpenposten mit ihren stolzen Pferdegespannen, den peitschenknallenden und posthornblasenden Postillonen hoch auf dem Bock der schweren gelben Wagen. Es brauchte ein tüchtiges Mass an Fahrkunst, Geschicklichkeit und Ausdauer, um fünf trabende Rosse samt der Kutsche und ihrer wertvollen Ladung sicher durch die steilen Kehren unserer Paßstrassen zu lenken.

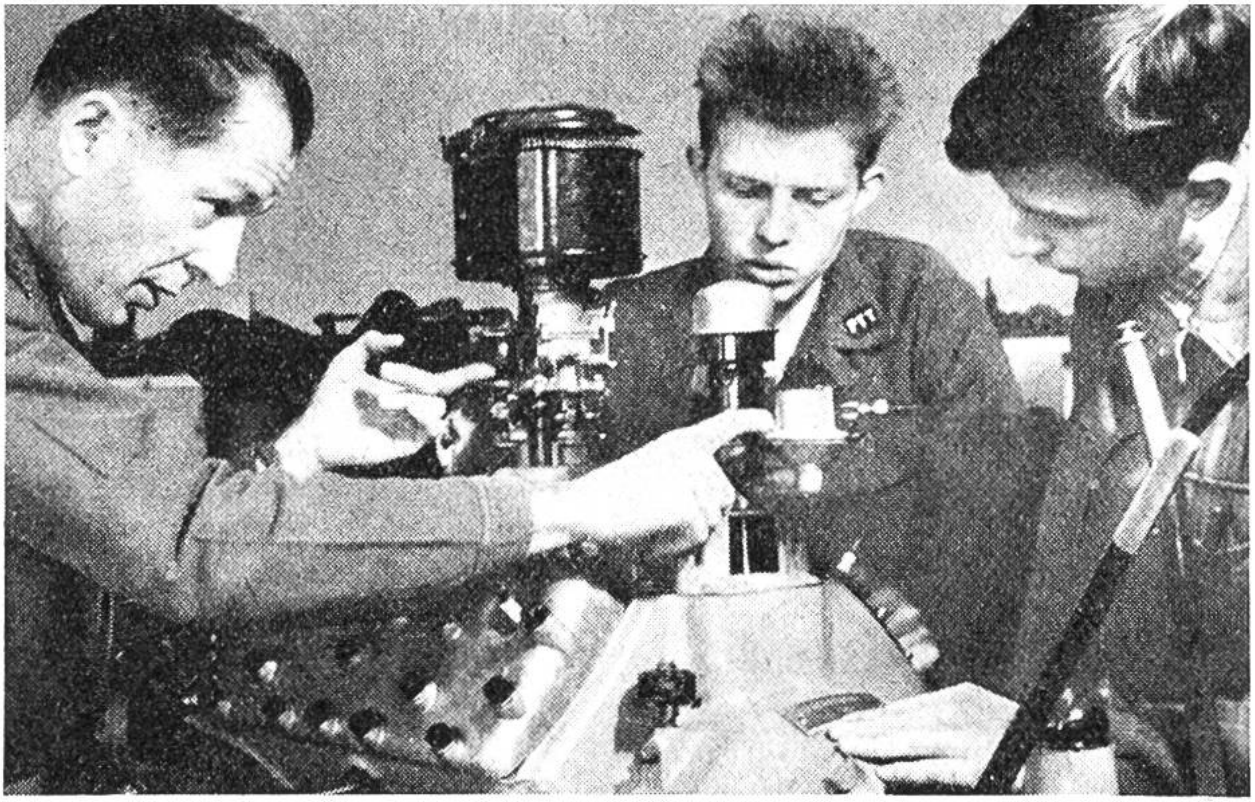
Die privaten Postunternehmungen waren in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts nach und nach von den Kantonen verstaatlicht worden. Die kleine Schweiz zählte im Jahre 1847 siebzehn verschiedene kantonale Postverwaltungen. Der Kanton Schaffhau-



Maloja-Post aus dem Jahre 1926. Wagen mit Nyberg-Raupenantrieb und Kufen.

sen war noch Teil des deutschen Postgebietes, das seit Jahrhunderten unter der Herrschaft des fürstlichen Postunternehmergeschlechtes der Thurn und Taxis stand. Unter den kantonalen Postverwaltungen herrschte mehr Zwietracht und Rivalität als freundeidgenössische Zusammenarbeit, wodurch der Postdienst sehr zu leiden hatte. Das Jahr 1848 brachte endlich eine gründliche Neuordnung: Auf Grund der Bundesverfassung wurden alle kantonalen Posten zur *Eidgenössischen Post* zusammengeschlossen. Nun stand die Tür für eine fortschrittliche Weiterentwicklung des Postwesens in der Schweiz offen.

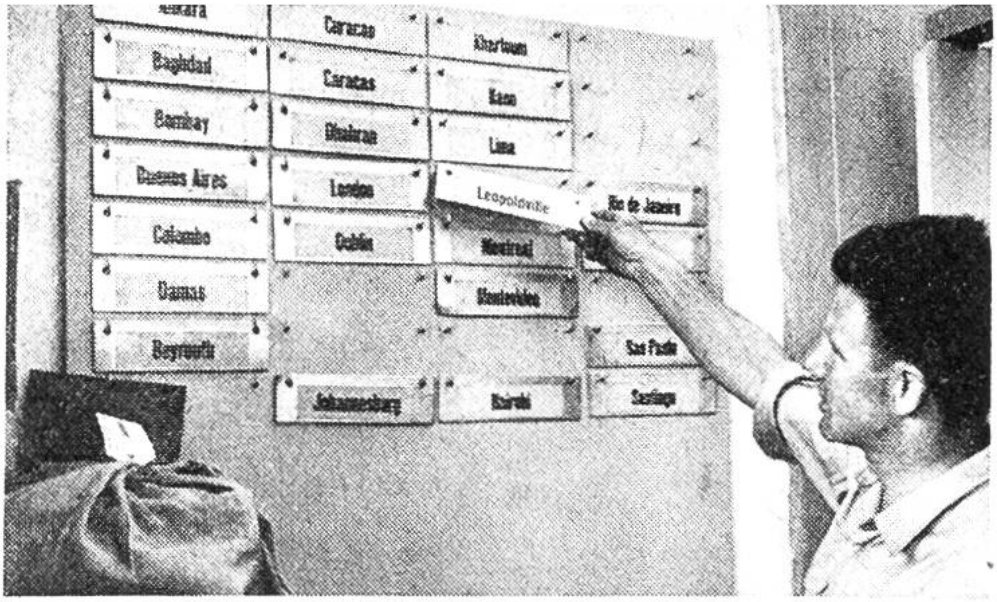
Immerhin hatte man der Zeit der kantonalen Posten einige wichtige Neuerungen zu verdanken. Die ersten *Briefmarken* der Schweiz – zugleich die zweiten der Welt nach Grossbritannien – wurden 1843 von der Zürcher Post herausgegeben («Zürich-Vier» und «Zürich-Sechs»). Im gleichen Jahr folgte Genf («Doppelgenf») und zwei Jahre später Basel-Stadt («Basler Täubchen»). Die kantonalen Posten kannten auch schon andere Einrichtungen, wie z. B. Postnachnahmen, Briefkasten, Poststempel.



Automechaniker-Lehrlinge in der Automobilwerkstätte PTT Bern-Stöckacker; Unterricht in Motorenkenntnis.

Zu Beginn der Eidgenössischen Post beherrschte noch die Pferdepost unseren öffentlichen Verkehr fast vollständig. 1850 dauerte eine Postwagenreise von Basel nach Lugano über den Gotthard 44 Stunden, von Zürich nach Bern 12¼ Stunden. Doch schon begann im Mittelland der Rückzug der Postkutsche vor der schnelleren und stärkeren Eisenbahn, die nun fortlaufend eine Strecke nach der andern an sich zog und den Postwagen immer mehr auf die Nebenlinien und Alpenstrassen verwies. Das Dampfross beförderte nicht nur Personen und Güter, sondern auch eine stets zunehmende Menge von Postsendungen. Freilich hatte sich die Post schon früher der Dampfkraft bedient, indem sie ihre Sendungen zwischen Luzern und Flüelen bereits seit 1835 dem Dampfschiff anvertraute.

Die schweizerische Post hat seit 1848 eine gewaltige Entwicklung durchgemacht. Die ständige Verkehrszunahme verlangte immer wieder Verbesserungen und Neuerungen an den Postgebäuden und -einrichtungen. Es wurden völlig neue Betriebszweige und Sendungsgattungen geschaffen, wie z. B. die Postanweisung



Flughafenpostamt Zürich 58; Anschriften nach aller Welt.

(1861/1862), die Expressendungen (1868), die Feldpost (1870), die Postkarte (1870), der Postcheckdienst (1906), die Rohrpost (1926) usw.

Der 1874 in Bern gegründete Weltpostverein, dem heute alle Postdienste der Erde angehören, gewährleistet den raschen und reibungslosen Posttransport über die Grenzen, Länder und Meere hinweg.

Stets machte sich unsere Post Neuerungen im Transportwesen zunutze: 1857 wurden die ersten Bahnpostwagen in Betrieb genommen, 1904 erstmals Postsendungen mit Motorwagen transportiert, und 1906 rumpelten die ersten drei Postautomobile für Personenbeförderung über die Strecken Bern–Detligen und Bern–Papiermühle–Bolligen.

Die grosse Entwicklung des Postautoverkehrs und damit das Verschwinden der Pferdepost begann aber erst nach 1918. Nachdem schon 1909 Briefe per Ballon transportiert worden waren, erfolgte 1913 die erste Postbeförderung mit dem Motorflugzeug zwischen Basel und Liestal. Das Flugzeug wurde vom berühmten Schweizer Piloten Oskar Bider gesteuert. Die fahrplanmässige Luftpost in der Schweiz begann aber erst 1919 auf der Strecke Genf–Bern–Zürich.

Im internationalen Postverkehr nimmt heute die Luftpost eine hervorragende Stellung ein, besonders für Briefsendungen. Über

70 % der Briefe und Postkarten nach Übersee reisen per Flugzeug. Die Menschen aller Länder und Kontinente rücken damit einander immer näher. Ein Brief von der Schweiz nach den USA benötigt per Bahn und Schiff 8 bis 21 Tage, per Luftpost bloss 2 bis 4 Tage, nach Japan 28 bis 37 Tage bzw. nur 4 bis 8 Tage.
Unsere Post beschäftigt heute rund 30000 Arbeitskräfte und ist damit einer der grössten Betriebe des Landes. Zusammen mit Telephon und Telegraph bildet sie den riesigen eidgenössischen Staatsbetrieb der PTT mit rund 41000 Mitarbeitern. In der Schweiz gibt es über 4000 Poststellen, rund 18500 Briefkasten und gegen 3000 Postmarken- und -kartenautomaten.
Im Jahre 1962 beförderte die Schweizer Post 28,7 Millionen Reisende, 1,693 Milliarden Briefe, Postkarten und Drucksachen sowie 100,7 Millionen Pakete. Im Postcheckverkehr belief sich das Total der ein- und ausbezahlten Beträge auf die ungeheure Summe von über 256 Milliarden Franken (256000000000 Fr.).

VOM FEUERZEICHEN ZUM BILDTELEGRAPHEN

Schall- und Lichtwellen sind wohl die ältesten Nachrichtenträger. Stimmlaute als blosse Warn- oder Lockrufe kennt ja schon das Tier; der Mensch aber formte die Sprache, um seine Gedanken der nächsten Umgebung mitzuteilen. Sobald jedoch die Entfernung zum andern Menschen die Reichweite seiner Stimme übertrifft, beginnt das Problem der Übermittlung. Rufsignale, Trommellaute und – etwas später – tönendes Erz, Glocken, deren Schall vom Ohr empfangen und vom Hörenden gedeutet werden, oder Feuer- und Rauchzeichen als sichtbare Nachrichten haben sich als uralte Formen der Übermittlung bis heute erhalten: man denke bloss an Kirchenglocken, Sirenen oder Verkehrslichter.
Die alten Perser, Griechen und Römer benützten Rauch- und Feuersignale für einfache militärische Meldungen. Die Hochwachten oder Chuzen der alten Eidgenossenschaft dienten bis 1847 dem gleichen Zweck und bildeten unter sich ein ausgeklügeltes Alarmsystem. Zur Zeit Napoleons I. besass Frankreich