

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 47 (1974)

Heft: 5

Artikel: 125 Jahre Eidgenössische Post = 125e anniversaire des postes fédérales

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775246>

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

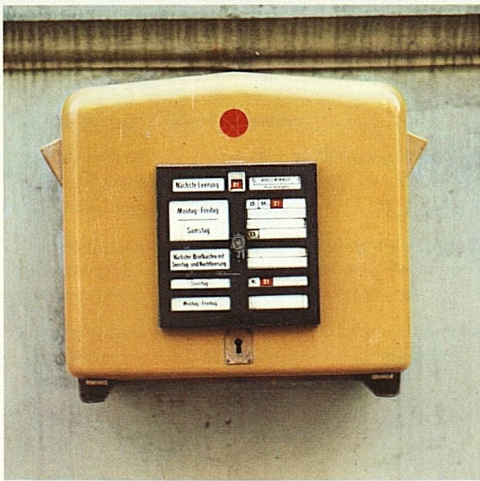
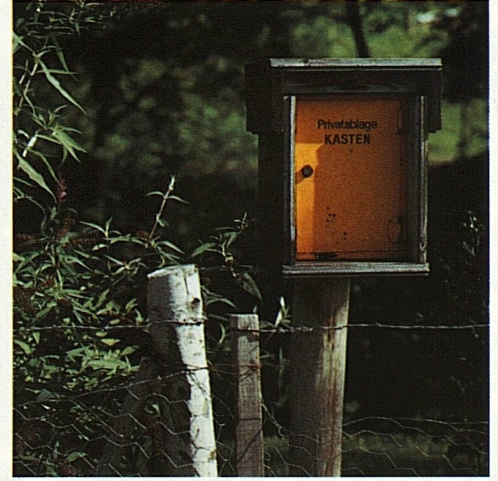
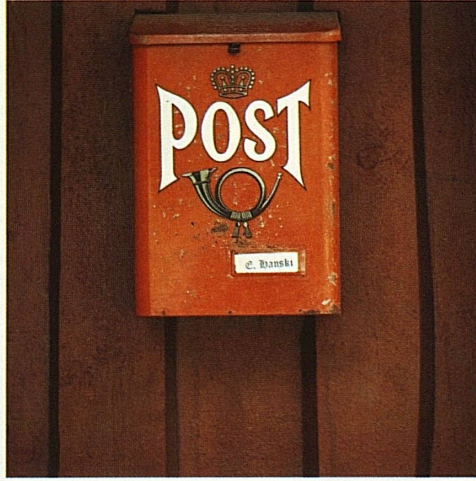
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 05.04.2026

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



125 JAHRE EIDGENÖSSISCHE POST



Emblèmes des diligences postales de Berne et de Vaud ; au milieu, l'insigne porté par les postillons de Genève. Quand les postes furent assumées par la Confédération en 1849, un emblème fédéral portant la croix helvétique remplaça ceux des cantons (en bas et au premier plan sur le rabat)

Wagenschilder der kantonalen Pferdeposten von Bern und Waadt, in der Mitte Brustschild eines Genfer Postillons. Nach dem Übergang des Postwesens an den Bund 1849 wurden diese Hoheitszeichen durch Schilder mit Schweizer Kreuz ersetzt (unten und auf der Klappe vorn)



Stemmi per le carrozze delle poste cantonali a cavalli di Berna e del Vaud, nel mezzo uno scudetto di un postiglione di Ginevra. Dopo il passaggio dell'esercizio postale alla Confederazione avvenuto nel 1849, questi emblemi di sovranità sono stati sostituiti da stemmi con la Croce federale

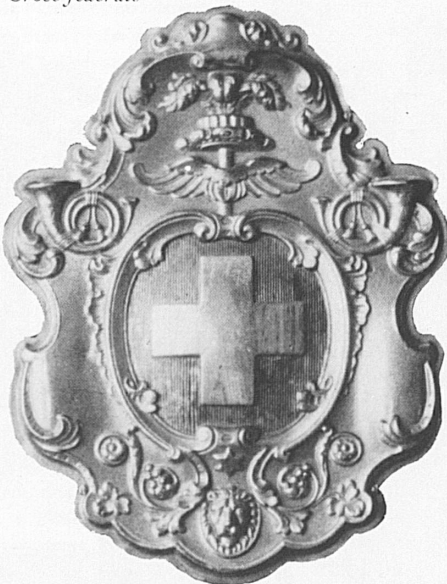


Insignia on the cantonal mail coaches of Berne and Vaud, in the centre the badge of a Genevise postilion. When the Post Office was taken over by the Confederation in 1849, these emblems were replaced by others showing the Swiss cross (below and on the front of the flap)

Die verschiedenen privaten Postunternehmungen, wie die Kaufmannsposten von St. Gallen und Zürich sowie die Fischer-Post in Bern, waren im Verlauf der ersten vier Jahrzehnte des 19. Jahrhunderts nach und nach von den Kantonen verstaatlicht worden. Einige kleinere Kantone verpachteten ihr Postwesen zeitweise oder dauernd der Postverwaltung eines andern Kantons. So gehörten die Kantone Thurgau, Zug, Obwalden, Nidwalden, Uri, während kürzerer Zeit auch Schwyz und Tessin, zum Postgebiet des Kantons Zürich.

Die kleine Schweiz zählte im Jahre 1847 17 verschiedene kantonale Postverwaltungen. Darüber hinaus war der Kanton Schaffhausen Teil des deutschen Postgebietes, das seit Jahrhunderten unter der Herrschaft des fürstlichen Postunternehmergeschlechtes der Thurn und Taxis stand.

Unter diesen zahlreichen kantonalen Postverwaltungen herrschte mehr Zwietracht und Rivalität als freundeidgenössische Zusammenarbeit, wodurch der Postdienst im ganzen Lande sehr zu leiden hatte. Das Jahr 1848 brachte hier endlich wie in vielen andern Belangen eine gründliche Neuordnung: Aufgrund der Bundes-



destinataires n'importe où dans le monde. Ce qui nous semble aujourd'hui si courant fut un des miraculeux accomplissements de l'Union postale universelle

Da ogni cassetta postale la lettera trova rapidamente e con sicurezza la sua strada per raggiungere il destinatario in qualsiasi parte

verfassung wurden alle kantonalen Posten zur einzigen, einheitlichen Eidgenössischen Post zusammengeschlossen, womit die Tür für eine fortschrittliche Weiterentwicklung des Postwesens in der Schweiz geöffnet wurde.

Freilich war die Idee des postalischen Zusammenschlusses nicht neu. Das Ausland war in dieser Beziehung bereits vorangegangen, und in der Schweiz waren ähnliche Bestrebungen während der Helvetischen Republik (1798–1803) ohne Erfolg geblieben.

Immerhin hatte man der Zeit der kantonalen Posten einige wichtige Neuerungen zu verdanken. Die ersten Briefmarken der Schweiz – zugleich die zweiten der Welt nach denjenigen von Grossbritannien – wurden 1845 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 zum Beispiel Poststempel, Briefkästen, Postnachnahmen usw.

Zu Beginn der Eidgenössischen Post beherrschte die Pferdepost unseren öffentlichen Verkehr noch fast vollständig. 1850 dauerte eine Postwa-

del mondo. Veramente una piccola meraviglia! L'Unione postale universale lo rende possibile

Whatever box it is posted in, a letter finds its way quickly and safely to its addressee in any part of the world. This everyday fact is in a sense a minor miracle. The Universal Postal Union has made it reality

◀ *Rasch und sicher findet der Brief seinen Weg aus jedem Briefkasten zum Empfänger irgendwo in der Welt. Selbstverständlich und alltäglich. Und doch: ein kleines Wunder! Der Weltpostverein macht's möglich. Photos W. Studer*

Les lettres que contiennent ces boîtes seront acheminées rapidement et sûrement vers leurs



Père Vallotton, der stadtbekannte Briefträger von Lausanne, 1849 | La populaire silhouette du père Vallotton, facteur de Lausanne, 1849
Père Vallotton, il portatore di Losanna noto in tutta la città, 1849 | Père Vallotton, a famous Lausanne postman, 1849

genreise von Basel nach Lugano über den Gottard 44 Stunden, von Zürich nach Bern 12 ½ Stunden.

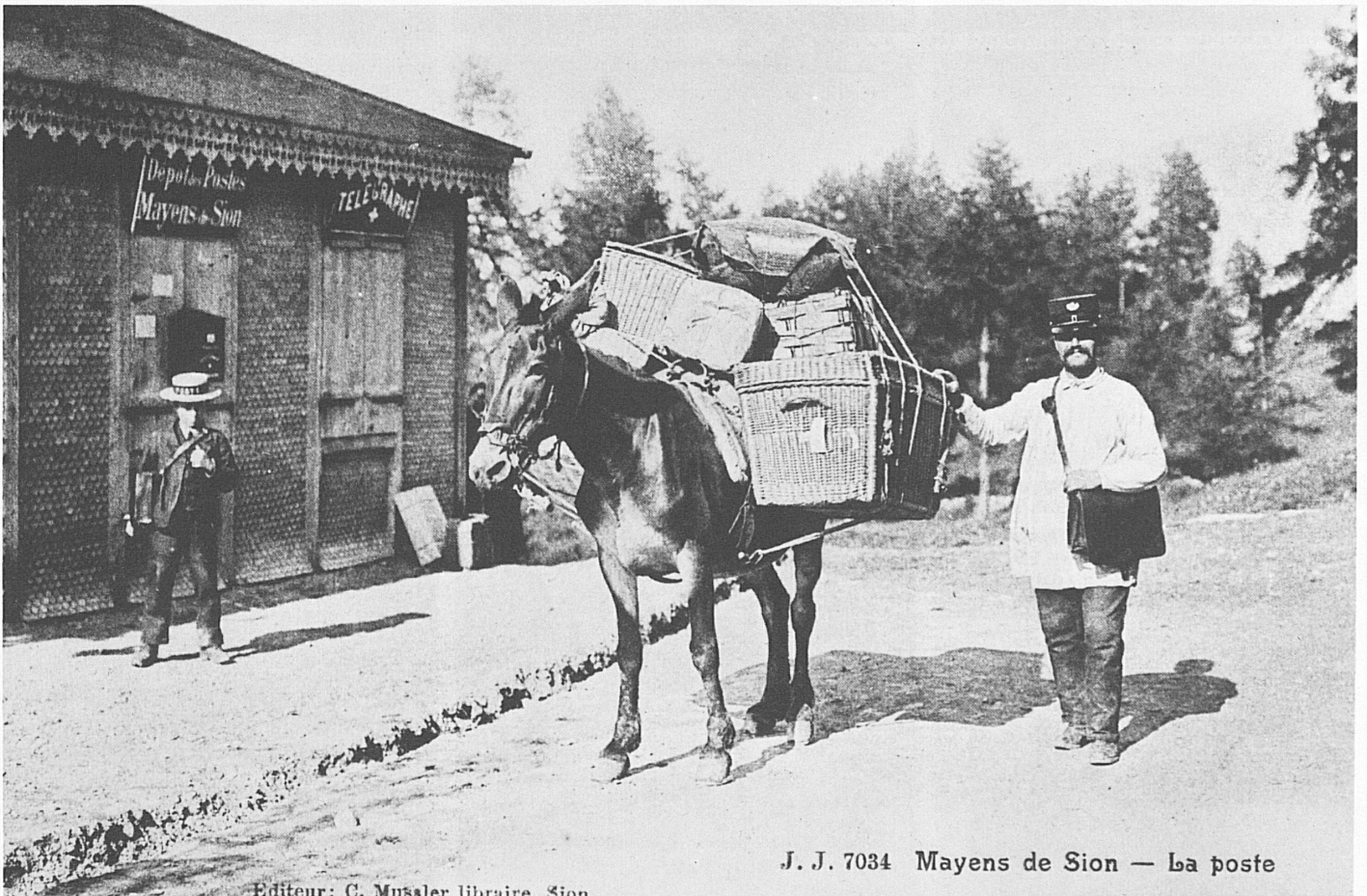
Doch schon begann im Mittelland der Rückzug der Postkutsche vor der schnelleren und stärkeren Eisenbahn, die nun fortlaufend eine Strecke nach der andern an sich zog und den Postwagen immer mehr auf die Nebenlinien und Alpenstrassen verwies. Das Dampfross transportierte nicht nur Personen und Güter, 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 1855 dem Dampfschiff anvertraute.

Die schweizerische Post hat seit 1848 eine gewaltige Entwicklung durchgemacht. Die ständige Verkehrszunahme verlangte immer wieder Verbesserungen und Neuerungen an Postgebäuden und -einrichtungen. Völlig neue Betriebszweige und Sendungsgattungen wurden geschaffen, wie zum Beispiel die Postanweisung (1861/62), die Expressendungen (1868), die Feldpost (1870), die Postkarte (1870), der Postcheckdienst (1906), die Rohrpost (1926) usw. Stets machte sich unsere Post jede Neuerung 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 Pferdepост begann aber erst nach 1918. Nachdem schon 1909 Briefe per Ballon transportiert worden waren, beförderte 1915 erstmals in unserem Lande ein Motorflugzeug Postsendungen, und zwar zwischen Basel und Liestal. Die kleine Blériot-Maschine wurde vom berühmten Schweizer Piloten Oskar Bider gesteuert. Die fahrplanmässige Luftpost in der Schweiz begann erst 1919 auf der Strecke Genf–Bern–Zürich. Unsere Post beschäftigt heute rund 35 000 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 51 000 Mitarbeitern im ganzen. In der Schweiz gibt es über 4 000 Poststellen, rund 20 000 Briefkästen und gegen 5 900 Briefmarken- und Postkartenautomaten.

Maultierpost auf Les Mayens-de-Sion um 1900
Poste muletière aux Mayens-de-Sion, vers 1900
La posta caricata sul mulo a Les Mayens-de-Sion verso 1900
Mail delivery by mule up to Les Mayens-de-Sion, c. 1900

Landbriefträger von Messen SO um 1850
Facteur rural de Messen (Soleure) vers 1850
Portalettere di campagna a Messen SO verso il 1850
Country postman of Messen, Canton of Solothurn, c. 1850



J. J. 7034 Mayens de Sion — La poste

Editeur: C. Müssler libraire. Sion

125^e ANNIVERSAIRE DES POSTES FÉDÉRALES

Au cours des quatre premières décennies du XIX^e siècle, les entreprises postales privées passèrent sous l'administration des cantons; ce fut le cas pour les postes des commerçants de St-Gall, celles des commerçants de Zurich et de la famille von Fischer. Certains cantons n'avaient pas de service en propre mais concédaient leur droit régalien – temporairement ou définitivement – à un autre canton. Les postes du canton de Zurich desservaient par exemple les cantons de Thurgovie, Zoug, Obwald, Nidwald et Uri; elles étendirent même leur service passagèrement aux cantons de Schwytz et du Tessin.

En 1847, la petite Suisse ne comptait pas moins de 17 administrations cantonales des postes, sans parler du canton de Schaffhouse, alors partie du territoire postal allemand, exploité depuis des siècles par la famille princière des Tour-et-Taxis.

Malheureusement, ces nombreuses administrations postales des cantons pensaient plus à se disputer qu'à collaborer; la discorde régnait, obstacle aux mesures de coordination dont aurait bénéficié le service dans l'ensemble du pays. Il en fut ainsi jusqu'en 1848, où la nouvelle Constitution fédérale, instituant ici comme dans de nombreux autres domaines un nouvel ordre, prescrivit que le service des postes était du ressort de la Confédération. Rien ne s'opposait plus à la modernisation du service des postes en Suisse.

Relevons que l'idée d'une concentration des services postaux n'était pas nouvelle et que l'étranger nous avait précédés à cet égard. En Suisse même, des tentatives de cet ordre faites sous la République helvétique (1798–1805) étaient restées infructueuses.

On doit toutefois aux postes cantonales quelques initiatives importantes. Immédiatement après la Grande-Bretagne, qui créa les timbres-poste, les postes zurichoises émisrent en 1845 les premiers timbres-poste suisses: le 4 et le 6 de Zurich; Genève suivit en imprimant la même année le Double de Genève et Bâle émit deux ans plus tard la Colombe de Bâle. Enfin, les postes cantonales connaissaient déjà certaines institutions, par exemple le service des remboursements, les boîtes aux lettres, les timbres à date.

Au début des postes fédérales, le service se faisait presque exclusivement par diligences. En 1850, on se rendait de Bâle à Lugano par le St-Gothard en 44 heures, de Genève à Berne en 17 heures et 30 minutes.

Mais déjà, sur le Plateau, le chemin de fer plus rapide et plus puissant s'imposait, se substituant à la diligence sur une ligne après l'autre et ne laissant aux véhicules hippomobiles que les parcours secondaires et les routes de montagne. Le cheval-vapeur permettait le transport – outre les voyageurs et le fret – d'un courrier postal toujours plus volumineux. La poste s'en était d'ailleurs servi auparavant déjà, confiant dès 1855 des envois postaux aux bateaux à vapeur qui voguaient entre Lucerne et Flüelen.

Les postes suisses ont pris un développement étonnant depuis 1848. La constante augmentation du trafic les contraignit à perfectionner leurs installations; elles introduisirent de nouveaux services, de nouvelles catégories d'envois, tels le mandat de poste en 1861/62, les envois exprès en 1868, la poste de campagne et la carte postale en 1870, le service des chèques postaux en 1906, la poste pneumatique en 1926.

Dès le début, les postes suisses surent tirer parti des innovations intervenues dans le domaine des transports: les wagons-poste furent introduits en 1857, les premiers véhicules à moteur destinés au transport des envois en 1904, deux ans plus tard, les trois premiers cars postaux roulaient bruyamment sur les routes Berne–Detligen et Berne–Papiermühle–Bolligen. Ce n'est toutefois qu'après 1918 que le transport des voyageurs par automobiles postales prit une grande extension et élimina les courses de diligences.

Le premier transport de lettres par ballon remonte à 1909. En 1915, un petit aéroplane Blériot piloté par le célèbre aviateur suisse Oscar Bider transporta pour la première fois en Suisse des envois postaux de Bâle à Liestal. La première liaison aéro postale régulière de notre pays fut établie en 1919 sur le parcours Genève–Berne–Zurich.

Les postes suisses occupent actuellement quelque 35 000 agents et sont ainsi l'une des plus grandes entreprises du pays. Avec les téléphones et le télégraphe, elles forment la grande Entreprise des PTT suisses, qui compte environ 51 000 collaborateurs. Il y a actuellement en Suisse plus de 4 000 offices de poste, quelque 20 000 boîtes aux lettres publiques et environ 3 900 distributeurs automatiques de timbres-poste et de cartes postales.





Posthornsignale. Oben «Ankunft einer Dienstpost», unten «Ankunft einer Extrapost». Der Postillon liess die Signale in Hörweite der nächsten Poststation erklingen, damit dort die Ersatzpferde bereitgestellt wurden. Ein Pferdewechsel durfte nicht länger als fünf Minuten dauern

C'est par ces mélodies que le cor du postillon signalait l'arrivée du courrier ordinaire (en haut) et celle d'un courrier spécial (en bas). Le postillon faisait retentir son signal pour annoncer son arrivée à la prochaine station postale, afin que les chevaux de rechange fussent prêts. Le changement d'attelage ne devait pas durer plus de cinq minutes

Segnali con la cornetta del postiglione. In alto, «arrivo di una posta di servizio», sotto, «arrivo di una posta extra». Il postiglione faceva risuonare i segnali alla portata d'orecchio della prossima stazione postale e questo, affinché nel frattempo venissero preparati i cavalli per il cambio. Un cambio di cavalli non doveva durare più di cinque minuti

Post-horn signals. Top, "arrival of a regular mail"; bottom, "arrival of an extra mail". The postilion sounded the signal within earshot of the next station, so that preparations could be made for changing the horses. A change of horses was not supposed to take more than five minutes



Alpenpost-Kondukteur um 1890 in Winteruniform. Der Kondukteur – nicht der Postillon – war für die planmässige Fahrt des Postkurses, der oft aus einer Reihe von Kutschen bestand, verantwortlich.

Rechte Seite: Kleine Galerie der Postboten: Briefträger im Stehkragen um 1913; Landbriefträger um 1930; der Postbote von Lauenen bei Gstaad, noch heute zu Pferd; gern gesehen, die moderne Zustellbeamtin

Conducteur des postes alpines dans son uniforme d'hiver, vers 1890. Le conducteur (à ne pas confondre avec le postillon) était responsable de l'acheminement et des horaires du convoi postal, souvent composé de plusieurs diligences.

Page de droite. Quatre facteurs différents de style: facteur à col droit, vers 1913; facteur rural vers 1930; de Lauenen à Gstaad le facteur va aujourd'hui encore à cheval; on fait bon accueil à l'agente postale

Un conduttore della posta alpina verso il 1890 nella sua uniforme invernale. Il conduttore – e non il postiglione – era responsabile per il viaggio regolare delle diligence che spesso volte erano composte da più carrozze.

Pagina a destra: Piccola galleria dei portalettere: portalettere con colletto rigido e inamidato verso il 1913; portalettere di campagna verso il 1930; il portalettere di Lauenen presso Gstaad, ancora oggi a cavallo; la moderna impiegata postale vista molto volentieri

Conductor of an Alpine mail coach in winter uniform, c. 1890. The conductor—not the postilion—was responsible for the scheduled passage of the mail, which often comprised several coaches.

Right-hand page: A small gallery of mail-men: postman in a stiff collar, c. 1913; country postman, c. 1930; postman of Lauenen, near Gstaad, who still does his round on horseback; the popular modern post-lady



