Die "Erste Post & Dampfschifffahrt Reise Carte der Schweiz"

Autor(en): **Imobersteg, Marc**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte**

Band (Jahr): **- (1995)**

Heft 12

PDF erstellt am: **23.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-7390

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.e-periodica.ch

Die «Erste Post & Dampfschifffahrt Reise Carte der Schweiz»

Marc Imobersteg

Zur Verkehrsgeschichte

Bis zu Beginn des 19. Jahrhunderts bildete die Pferdepost das einzige öffentliche Verkehrsmittel. Vierzehn Kurse erreichten und verliessen Basel täglich und transportierten um 1840 zirka 20 000 Personen pro Jahr. Nachdem 1832 eine erste Versuchsfahrt unternommen worden war, befuhren ab 1837 dampfbetriebene Schiffe regelmässig den Oberrhein bis Basel.

Die Dampfschiffahrt auf dem Oberrhein war aber keineswegs erfolgreich, denn nach fünf Jahren sah sich 1842 der «Service général de navigation» der Gebrüder Oswald, ein strassburgisch-baslerisches Unternehmen, bereits zur Liquidation gezwungen. 1840 startete ein Konkurrenzunternehmen mit dem poetischen Namen »Adler des Oberrheins», unterstützt unter anderem durch den Schokoladefabrikanten Philipp Suchard und den späteren ersten Generaldirektor der eidgenössischen Postverwaltung Benedikt La Roche-Stehelin. Doch nach knapp vier Jahren stand auch diese zweite Schiffahrtsgesellschaft mit der unterdessen auf drei Schiffe *(Adler No. I* bis *III)* vergrösserten Flotte in Schwierigkeiten.

Im Juni 1844 war die Elsässerbahn fertiggestellt worden, und erstmals fuhr ein Eisenbahnzug der Linie Strassburg–Basel auf Schweizer Territorium und erst noch direkt in die Basler Innenstadt, das heisst bis zum Bahnhof St. Johann. Der Bahnhof wurde allerdings erst im Dezember 1845 eingeweiht. Um die Geleise direkt in die Stadt hinein verlegen zu können, musste ein Stück der Stadtmauer abtragen werden, was im Stadtparlament aus Sicherheitsbedenken einiges zu Reden gab. Immerhin liess man ein Gittertor schmieden, um nachts die Lücke in der Stadtmauer wieder schliessen zu können.

Bibliographisches zur Post-Reisekarte

Der *Alt-Post Officiant* Hieronymus Rumpf aus Basel entwarf und bearbeitete die *Erste Post & Dampfschifffahrt Reise Carte der Schweiz* in eigener Regie und liess sie im Atelier von Emanuel Hindermanns Witwe in Basel lithographieren (Abb. 1). Der Stich wurde vom Lithographen Carl Bruder[1] ausgeführt.

Die 1840 erstmals publizierte Karte ist *Einer Hochlöblichen Post-Commission der Stadt Basel wie auch allen Freunden des Postwesens gewiedmet* (Abb. 2). Das neue Verkehrsmittel Eisenbahn veranlasste Rumpf eine zweite, nachgeführte Auflage der Karte herauszugeben – sie erschien bereits im August 1844 – worin er die neue Signatur für die Eisenbahn und eine bildhafte Darstellung eines Eisenbahnzuges einfügen liess, ohne aber den Titel der Karte abzuändern.

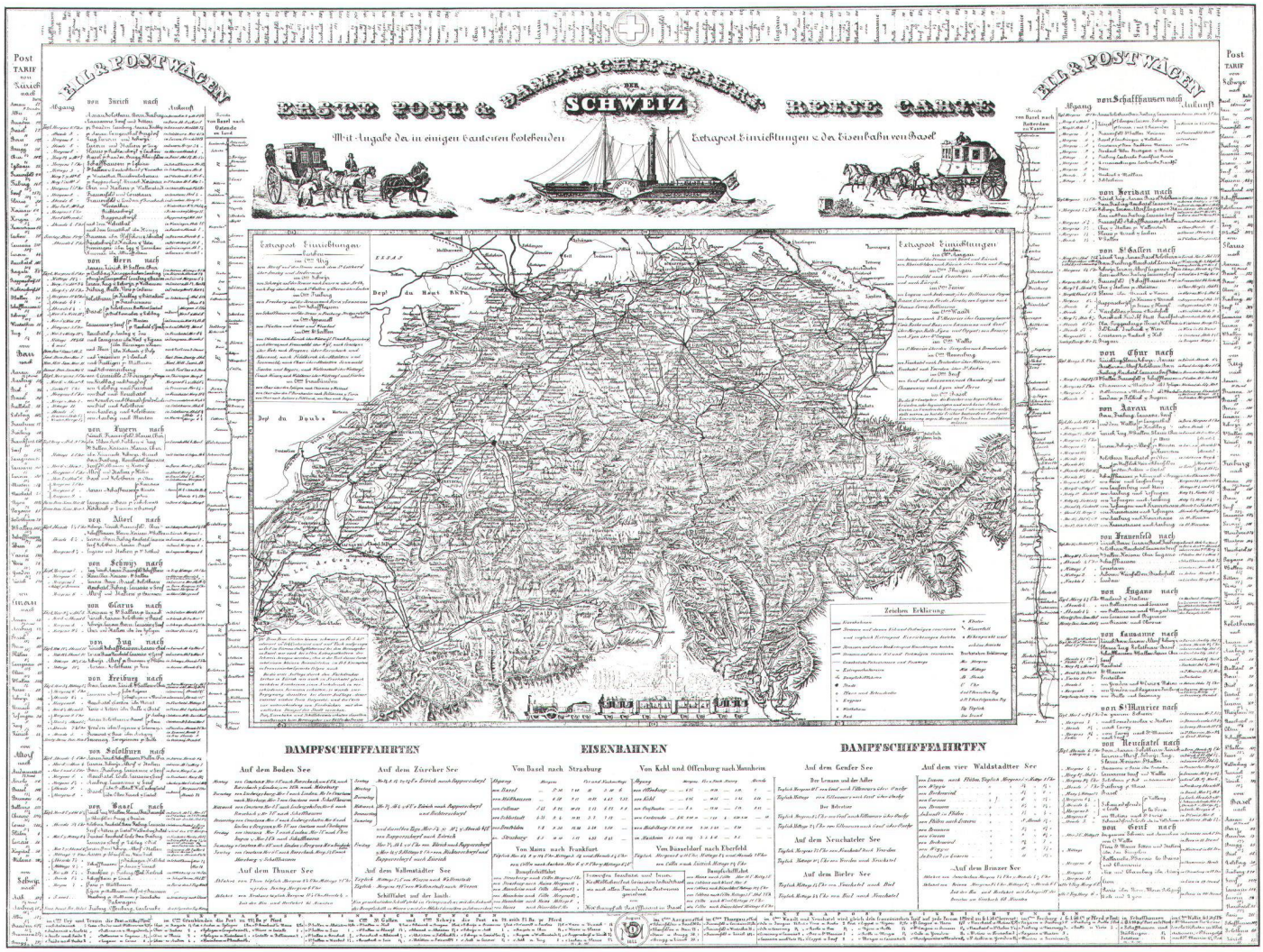

Abb. 1: *Erste Post & Dampfschifffahrt Reise Carte der Schweiz* von Hieronymus Rumpf. Zweite Ausgabe, 1844. Format: 74 x 56 cm (Bibliothek GD PTT, Bern).

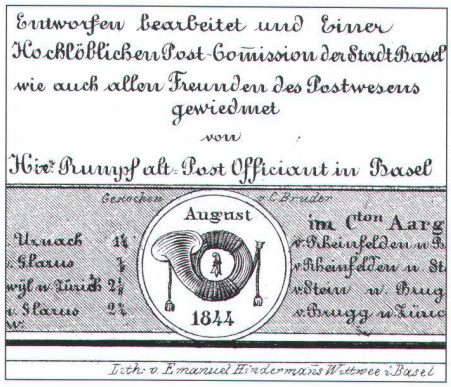

Abb. 2: Ausschnitt aus der Post-Reisekarte: Widmung und amtlicher Stempel, um das Original gegenüber Nachdrucken zu kennzeichnen.

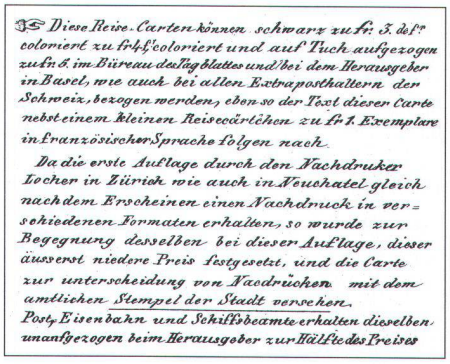

Abb. 3: Ausschnitt aus der Post-Reisekarte: Der Herausgeber Hieronymus Rumpf beklagt sich über verschiedene unerlaubte Nachdrucke und wirbt mit dem Hinweis, dass Post-, Eisenbahn- und Schiffsbeamte die Karte unaufgezogen beim Herausgeber für die Hälfte des Preises beziehen können.

Verschiedene zeitgenössische Reiseführer erwähnen diese neuartige Karte nicht, so dass angenommen werden kann, dass die Karte sich nicht als eigentlicher Reisebegleiter etablieren konnte. Möglicherweise wurde sie vorwiegend von Postbeamten als Auskunftsmittel verwendet. Andererseits sind Nachstiche durch Dritte erschienen, wie der Kommentar auf der zweiten Auflage im Kästchen links unten beklagt: *Da die erste Auflage durch den Nachdruker Locher in Zürich wie auch in Neuchatel gleich nach dem Erscheinen einen Nachdruck in verschiedenen Formaten erhalten, so wurde zur Begegnung desselben bei dieser Auflage, dieser äusserst niedere Preis*[2] *festgesetzt, und die Carte zur unterscheidung von Nacdrücken [sic!] mit dem amtlichen Stempel der Stadt versehen.* (Abb. 3).

Das Format des gesamten Blattes misst 74 x 56 cm. In dessen Mitte ist die 35 x 29 cm grosse, inselförmig gestaltete geographische Karte der Schweiz mit dem Streckennetz des öffentlichen Verkehrs abgebildet. Rund um die Karte sind in fein gestochener Schrift die Fahrpläne in Tabellenform grosszügig angeordnet. Die Fahrpreise (Tarife) umgürten das Ganze in einer schraffierten Randleiste. An Tarifänderungen und die dadurch nötige Kartennachführung war damals bei der Wahl der Schraffur, diesem

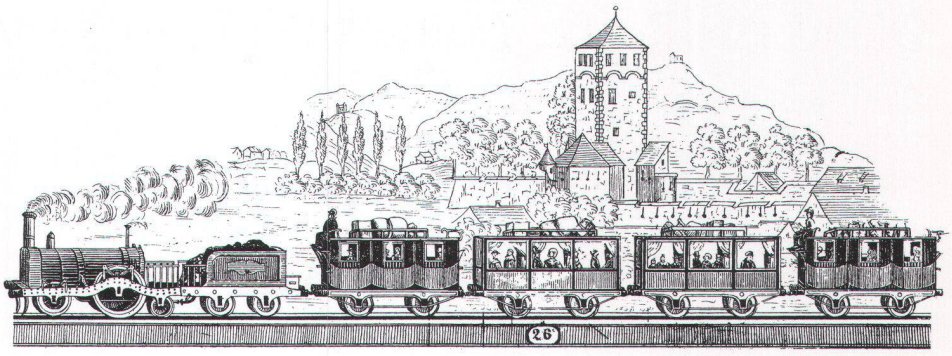

Abb. 4: Ausschnitt aus der Post-Reisekarte: die 1844 hinzugefügte Abbildung eines Dampfzuges der neuen Eisenbahnlinie Strassburg–Basel. Der Kartenstecher, mit dem neuen Verkehrsmittel noch unvertraut, vergass auf seiner Zeichnung den Lokomotivführer und den Heizer darzustellen.

komplizierten graphischen Darstellungsmittel, scheinbar noch nicht gedacht worden.

Der Karteninhalt

Dem Betrachter stechen sofort die minutiösen Darstellungen der zeitgenössischen Verkehrsmittel, zwei Postkutschen, ein Dampfschiff und – höchst aktuell – der erste Dampfzug sowie die aufwendige, zeittypische Gestaltung der Titelschrift ins Auge.

Oben in der Mitte ist ein Dampfschiff des Typs, wie sie damals den Rhein befuhren, zu sehen. Es handelt sich um einen eisernen, ca. 50 m langen und 4 m breiten Raddampfer für ungefähr zweihundert Personen, mit Speisesaal, Damenboudoir und Konversationssaal. Der Name des Schiffes ist fiktiv; eine «Helvetia» hat zu jener Zeit nicht verkehrt. In der Heckflagge sind die Umrisse eines Adlers erkennen, das Symbol der von La Roche präsidierten Rheinschifffahrtsgesellschaft. Flankiert wird der Dampfer von zwei Postkutschen. Der Wagen links ist ein Eilwagen (französisch: malle-poste), dargestellt beim Umspannen der Pferde. Mallepostes hiessen die vierspännigen Kurier- und Briefpostkurse der staatlichen Post in Frankreich. Diese Eilpost bot ein bis vier Passagieren Platz und war die rascheste Art zu reisen: die Pferde liefen in gestrecktem Galopp (!), der Postillion war auf dem Sattel angeschnallt. Auf der rechten Seite kommt ein schwerer fünfspänniger Postwagen für acht bis zehn Passagiere in voller Fahrt daher. Oben auf der Postkutsche war der Platz des Kondukteurs; er war der Chef des Wagenzuges und hatte notfalls die Hinterradbremse zu bedienen. Die hier abgebildeten Gefährte sind noch ohne Kutschersitz ausgerüstet und wurden von den Postillions aus dem Sattel gefahren.

Für die zweite Auflage dieser Post-Verkehrskarte wurde das neueste Transportmittel, ein Eisenbahnzug, aus Platzgründen innerhalb des Kartenbildes zwischen den Grand St-Bernard und das Tessin eingefügt. Weggelassen ist dafür eine kleine Übersichtskarte der internationalen Verbindungen. Der nur aus Erst- und Zweitklasswagen bestehende Zug fährt vor dem im Hintergrund sichtbaren Basler St.-Johanntor ab. Der Kartenstecher, mit der neuen Eisenbahn noch unvertraut, vergass auf seiner Zeichnung den Lokomotivführer und den Heizer abzubilden. Dargestellt sind dafür die Zugbegleiter der Erstklasswagen, welche wie Postillione auf einem Bocksitz über den Wagen thronen (Abb. 4). Links und rechts der Karte sind schematisch die Land- und Wasserwege von Basel bis Ostende, respektive Rotterdam dargestellt. Aus diesen ist ersichtlich, dass die Eisenbahn mit Ausnahme der Strecke Mannheim–Köln bereits realisiert war. Die feingestochenen Fahrpläne umfassen das Verkehrsnetz vom Niederrhein (Düsseldorf) bis Mailand. Sehr detailliert wird auf die Postwagenverbindungen in der Schweiz eingegangen (Abb. 5). In den fein schraffierten Randleisten sind neben den Post-Tarifen auch noch einige Details über die Extraposten erwähnt. Begüterte Herrschaften reisten auf den Hauptverkehrsachsen in der Regel per Extrapost. Sie mieteten im voraus eine Kutsche samt Gespann oder reisten mit privatem Gefährt, aber gemieteten Postpferden samt Postillion. Der Konkurrenzkampf zwischen Gastwirten, Fuhrunternehmern und der offiziellen Extrapost um die privilegierte Kundschaft wird illustriert durch eine Notiz, welche den Kanton Basel-Stadt betrifft (auf der Karte rechts von Vaduz): *Da die Hn. Gastgeber die Kutscher aus begreiflichen Gründen sehr begünstigten und noch keine Schutz-Gesetze, zu Gunsten des Extrapost Unternehmers aufgestellt waren, so hat die früher bestandene Extrapost-Einrichtung wegen Mangel an Theilnahme, aufhören müssen.* Dabei darf nicht vergessen werden, dass die Personenbeförderung nicht dem sogenannten Postregal unterstellt und somit nicht ein Privileg der Post war. In einzelnen Staaten, zum Beispiel Grossbritannien, verpachtete die Regierung die Personenbeförderung auf den wichtigen Strecken an private Unternehmer.

Werbung für die Post-Reisekarte

Anlässlich der ersten Ausgabe der Karte erschien im *Archiv für das Postwesen* im Abschnitt «Transportliteratur» folgende Anzeige: *Extrapost- und Dampfschifffahrts-*

Abb. 5: Ausschnitt aus der Post-Reisekarte: Fahrplan und schematische Darstellung des Wasserweges von Basel nach Rotterdam.

Reisekarte der Schweiz, bearbeitet und herausgegeben von H. Rumpf, Expeditor der Fahrposten in Basel.[3] Gleichzeitig empfiehlt sich Hieronymus Rumpf als Postführungsunternehmer für Extrapost-Pferde auf den bestehenden Extrapost-Routen von Basel nach Deutschland, Frankreich und Zürich. Der Tarif bis Lörrach betrug 2 Schweizerfranken, bis Rheinfelden deren 3 und bis St-Louis 1 Franken und 1/2 Batzen.

Am 5. September 1844 verdankte der Berner Postdirektor den Erhalt eines Musterexemplares der zweiten Ausgabe, lobte die Karte unter anderem als graphisch bemerkenswert und bestellte noch zwölf Stück.

Zur Faksimilierung der Post-Reisekarte

Aus Anlass des 150. Geburtstag der ersten und sicher populärsten Briefmarke der Schweiz, der «Basler Taube», wurde mit dieser Karte ein anderes wertvolles Zeitdokument faksimiliert, das ebenfalls eindeutig auf Basel Bezug nimmt. Diese wohl schönste Post-Reisekarte der Schweiz bildet ein wichtiges Zeugnis einer bewegten Zeit. Die Eisenbahn Strassburg–Basel verdrängte das Dampfschiff auf dem Rhein in kurzer Zeit; ab den 1850er Jahren wurden allmählich auch die Postwagen von den Hauptverkehrslinien in die Seitentäler verdrängt.

Für die Faksimilierung galt es einige heikle reprotechnische Probleme zu lösen. Das Originalblatt weist für eine auf Stein gravierte Karte ein ungewöhnlich grosses Format auf. Die einfarbigen Abbildungen der verschiedenen Verkehrsmittel und die Texte im Blattrand wurden mittels einer konventionellen Reproduktionskamera 1:1 mit Fineline-Film aufgenommen. Die Schweizerkarte dagegen ist im Original handkoloriert, so dass man sie vierfarbig reproduzieren musste. Weil die feingestochene Schraffendarstellung keine Wiedergabe über ein verkleinertes Diapositiv zuliess, wurde die Karte direkt 1:1 gescannt. Um eine möglichst feine Bildauflösung zu erzielen, wurde ein frequenzmodulierter Rasteraufbau gewählt, das heisst die einzelnen Rasterpunkte sind nur noch mit einer starken Lupe zu entdekken. Dann wurden die beiden Bildteile mit einer Maske sorgfältig zusammenkopiert, so dass mit Ausnahme des eigentlichen Kartenbildes alle schwarzen Linien strichartig wiedergegeben sind. Der Papierton wurde nach dem Original über das ganze Blatt dreifarbig (Cyan, Magenta, Gelb) ebenfalls frequenzmoduliert erstellt. Der Druck erfolgte im Offsetverfahren.

Anmerkungen

1 Bruder, Charles (ca. 1811–), Lithograph. Geboren in Baden (Deutschland), war um 1840 einige Jahre in der Schweiz tätig, für die Zeit von 1848–1852 in Louisville (Kentucky, USA) nachgewiesen. Er war dort Partner der Firma «Milne & Bruder». Siehe Groce, George C. und Wallace, David H.: *The New York Historical Society's dictionary of artists in America, 1564–1860.* New Haven und London, 1964. S. 91.

2 *Lithographirt 1 fl. 30 kr., Colorirt 1 fl. 40 kr. Auf 10 Exemplare eins frei* (*Archiv der Verkehrswissenschaft,* 1840. S. 328).

3 *Archiv für das Postwesen,* Nr. 41 vom 7.10.1840.

Literatur

Archiv für das Postwesen. Frankfurt a.M., 1840.

Charbon Paul: *Malles-poste, courriers et postillons.* In: *revue des ptt,* 1. Paris, 1978. S. 73–80.

Charbon Paul: *Sur les routes de France: à pied, à cheval et en voiture de poste.* Strasbourg, 1988.

Heinze Theodor: *Hippologische Reisen in Deutschland, Frankreich, England und Belgien.* Leipzig, 1846.

Die Kunstdenkmäler des Kantons Basel-Stadt, Bd. 1. Basel, 1932, Nachdruck 1971. (Die Kunstdenkmäler der Schweiz).

Kunz Fritz, Bucher Adolf, Fingerhuth Carl: *Der Bahnhof Europas: 125 Jahre Centralbahnhof Basel, 1860–1985.* Basel, 1985, 2. Auflage 1990.

Mathys Ernst: *Hundert Jahre Schweizerbahnen, historisch und technisch dargestellt: 1841–1941.* Bern, 1942 (2. Auflage).

Schärrer Armin: *Die Basler Rheinschiffahrt: Entwicklung und volkswirtschaftliche Bedeutung.* Basel, 1941.

Résumé

Jusqu'au début du 19e siècle, la diligence postale était le seul moyen de transport public. Dès 1837 des bateaux à vapeur remontaient le Rhin supérieur jusqu'à Bâle et sept ans plus tard la ligne de chemin de fer de Strasbourg à Bâle à été ouverte au trafic et la rapide évolution de ce moyen de transport a bientôt éloigné la diligence postale des voies de communication principales. La présente carte de la Suisse de l'administration postale, dressée par Hieronymus Rumpf, inspecteur des postes à Bâle, fut publiée en 1840, suivie d'une seconde édition en 1844 sur laquelle est représentée la voie de chemin de fer. Les horaires et les tarifs en forme de tableaux entourent la carte elle-même.

Summary

Until the 19th century, horse-drawn stagecoaches were the only means of public transportation. In 1837 the first steamboat travelled on the Upper Rhine to Basle on a regular schedule. Seven years later, the railway line from Strassbourg to Basle was opened. Through the fast development of this modern transportation facility, the stagecoaches were replaced and remained in use only on secondary routes. The «Post-Reisekarte» of Switzerland was published for the first time in 1840 by Hieronymus Rumpf, the postal inspector of Basle. A revised second edition was printed in 1844 and now depicted the new steam-driven railroad engine. Timetables and fees are engraved in the margins of the geographic map.

Die faksimilierte Post-Reisekarte können Sie mit dem Talon auf Seite 56 bestellen.

Marc Imobersteg, Bibliothekar
Bibliothek und Dokumentation,
Generaldirektion PTT, CH-3030 Bern