

**Zeitschrift:** Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte  
**Band:** - (2016)  
**Heft:** 53: Reisekarten der Schweiz : von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert  
  
**Artikel:** Postroutenkarten  
**Autor:** Klöti, Thomas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-772375>

### **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:** 22.11.2024

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

**Postroutenkarten**

Thomas Klöti

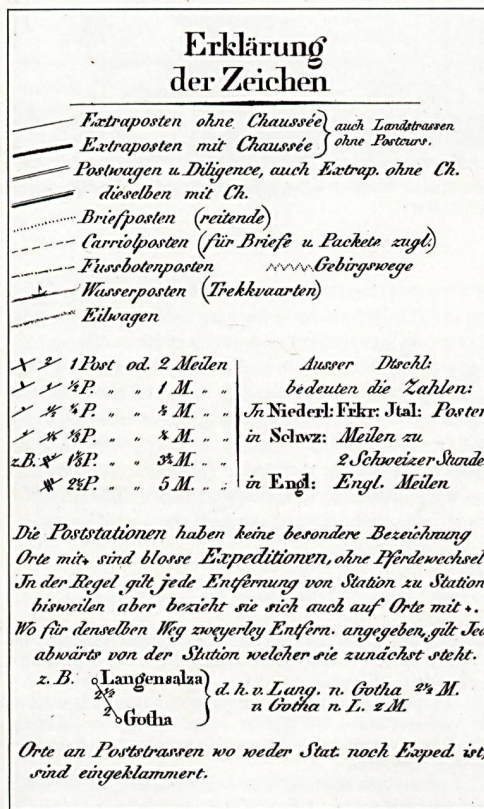
Postroutenkarten sind auch unter dem Begriff «Postkurskarten» oder «Postkarten» bekannt. Das inhaltliche Hauptgewicht lag auf der Darstellung der eigentlichen Poststrassen und Poststationen sowie auf zusätzlichen Informationen wie Entfernungsangaben, Art des Postverkehrs (reitende oder fahrende Post usw.). Die ersten solcher Karten wurden im 17. Jahrhundert publiziert, parallel mit dem Aufschwung des Postwesens in West- und Mitteleuropa. Mit dem Bau der Eisenbahnen, der Ausbreitung der Dampfschiffahrt und dem Aufkommen der Postautos begann sich der Inhalt der Postroutenkarten ab den 1830er Jahren durch den Einbezug sämtlicher öffentlicher Verkehrsmittel zu verändern.

**Die ersten Postroutenkarten**

Die erste echte Postroutenkarte eines Staates dürfte die *Carte Geographique des Postes qui traversent la France* von Nicolas Sanson (1600–1667), herausgegeben 1632 in Paris durch Melchior Tavernier (1594–1665), gewesen sein. Sie zeigte nicht nur alle Poststrassen Frankreichs, sondern auch die Distanzen zwischen den jeweiligen Poststationen auf. Diese Entfernungsangaben waren mittels kurzer unterbrochener Striche des Strassenverlaufs dargestellt.

Bahnbrechend für Mitteleuropa war die 1709 von Johann Peter Nell (1672–1743; kaiserlicher Feldpostmeister und Oberpostverwalter in Prag) entworfene Postroutenkarte von Deutschland. Diese wurde zunächst von Eugène Henry Fricx (1644–1730; Verleger und Drucker in Brüssel) publiziert und 1714 von Johann Baptist Homann (1664–1724) in Nürnberg verbessert als *Neu-vermehrte Post-Charte durch gantz Teutschland nach Italien, Franckreich, Niederland, Preußen, Polen, und Ungarn etc.* [...] herausgegeben. In dieser Karte sind die reitenden und fahrenden Postverbindungen unterschieden und die Entfernungen durch kleine Querstriche auf den Poststrassen schematisch dargestellt. Ein ganzer Querstrich entsprach einer sogenannten «Post» (meist etwa 2 deutsche Meilen = ca. 15 km), für die mit einer Fahrzeit von mindestens 2 Stunden zu rechnen war. Diese Darstellungsweise fand modifiziert, zum Beispiel mit zusätzlicher Unterteilung, in Folgekarten eine weite Verbreitung (Abb. 18).

Der intensive Ausbau des Hauptstrassennetzes und des fahrenden Postverkehrs führte im sogenannten «Postkutschen-Zeitalter» (ca. 1780 bis 1850) zur vermehrten Herausgabe von Postroutenkarten. So erschien in Wien ein fast 8000 Poststationen umfassender, 40-blättriger *Allgemeiner Post Atlas von der ganzen Welt, in so ferne Posten darauf bestehen* von Franz Johann Joseph Reilly (1766–1820) mit ei-



**Abb. 18:** Zeichenerklärung der Post- und Reise-Karte von Deutschland und den anliegenden Ländern [...]. Herausgegeben, und nach den Post cursen aus meist officiellen Quellen bearbeitet vom Hofr. U. Ob. Postcommiss. F.M. Diez, geographisch entworfen von Ad[olf] St[ie]ler] durchaus revidiert und berichtigt bis 1 Juli 1825 (Privatsammlung).

nem dazugehörigen Register. Dieser Post-Atlas enthielt unter dem Titel *Repraesentatio cursuum publicorum in omnibus Helvetiae partibus* (Abb. 19) auch eine 1799 erschienene Postkarte der Schweiz. Zu keiner anderen Zeit wurden so viele Postroutenkarten publiziert wie in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Zum einen waren es die gestiegene Reisetätigkeit, die ständigen Streckenerweiterungen und verbesserten Dienstleistungen, zum andern aber auch die Kurzlebigkeit politischer Grenzziehungen, die zur Nachfrage nach aktuellen Karten führten (Abb. 20).

Eine originelle Sonderform der Postrouten- oder Postkurskarte entwickelte 1829 der Wiener Postbeamte Franz Raffelsberger (1793–1861) mit seiner schematischen *Influenzkarte der Eilpost-Diligence- und Packwagens-Course*, aus der sich Art, Frequenz und Preise des Postwagenverkehrs ablesen lassen. Eine ähnliche Form findet sich in den Postkurskarten der Schweiz (Abb. 21+22).

**Der Postverkehr am Beispiel des bernischen Postwesens im 17. und 18. Jahrhundert**

Das Verkehrswesen war in der Alten Eidgenossenschaft Sache der einzelnen Kantone. Verschiedene Umstände brachten 1675 eine Neuorganisation des bernischen Botenwesens, die zu einem grossen Postunternehmen, zur Fischerpost, führte.

Die Haupthandelsroute – und damit auch der Posttransitverkehr verlief anfangs entlang des Jurasüd-





**Abb. 19:** Allgemeiner Postatlas von der ganzen Welt, in so ferne Posten darauf bestehen entworfen von Franz Johann Joseph Reilly, Kupferstich von Johann Stenger, herausgegeben im von Reilly'schen Landkarten und Kunstwerke Verschleiss Komtoir, 1799. 40-blättriger Atlas, handkoloriert, u.a. mit Karte der Schweiz *Repraesentatio cursuum publicorum in omnibus Helvetiae partibus*, ca. 1:860 000. Als Beweis für die gründliche Vorbereitung dieses Werkes teilt der Verfasser im Vorwort mit, er habe «[...] an tausend und zehen Postämter geschrieben [...]», um mit den neusten Informationen und Routenverläufen versorgt zu werden. Kupferstichkarte, handkoloriert, Format: 43 x 31 cm (ZB Zürich, 4 Hb 44: 3).

fusses über das benachbarte Solothurn. Weil die Hauptstadt damit abseits vom Hauptverkehrsstrom lag, verfolgte Bern eine zielbewusste Transitverkehrspolitik, was ihr für den Post- und Reiseverkehr erfolgreich gelang. Gemäss französischem Vorbild wurde im 18. Jahrhundert der Kunststrassenbau in Angriff genommen und Bern baute ab 1740 sein Strassennetz in den folgenden Jahrzehnten zum besten und modernsten der Eidgenossenschaft aus. Das Paradestück des bernischen Strassenbaus bildete die als Poststrasse genutzte, von Genf über Murten durch die Hauptstadt Bern und über Kirchberg nach Zurzach und Zürich führende Route. Die Strassenführung dieser Route wird aus den Strassenkarten von Pierre Bel aus den Jahren 1783 und 1787 ersichtlich (Abb. 11).

Die verkehrstechnische Entwicklung führte von Fuss- und Reitboten zu festen Pferdewechselstationen und schliesslich zur Organisierung des Botenwechsels. Die Beförderungsrouten wurden in zahlreiche Stationen – «Posten» – eingeteilt, an denen die Pferde und auch die Boten jeweils gewechselt wurden. Damit tauchte die Bezeichnung «Post» (= Pferdewechselstation) auf. Die Streckenangaben erfolgten im Postverkehr oft in Postmeilen. Bern verwendete als Wegmass jedoch die Bernstunde zu 18 000 Bernfuss (= 5,2789 Kilometer). Die charakteristischen Merkmale der Post lagen im Betrieb von kursmässigen, nach festen Zeit- und

Streckenplänen geführten Linien, auf denen ein durch Reglemente und Tarife normiertes Postgut befördert wird. Das Postwesen war arbeitsteilig organisiert. Der Posttransport erfolgte zu Fuss, zu Pferd oder in Fahrzeugen und erforderte das Zusammenwirken einer Vielzahl von Personen. Der Einsatz der verschiedenen Transportmittel war bedingt durch Transportgut, Verkehrsaufkommen, Strassenverhältnisse sowie veränderte Reisegewohnheiten. Die Kutschenreise konnte sich erst allmählich gegenüber dem Reisen zu Pferd durchsetzen. Fussboten wurden in Gegenden mit schlechten Strassen oder mit wenigen Postsendungen eingesetzt. Reitende Kurier wurden gebraucht, wo die Strassen es erlaubten und die Korrespondenz hinreichend war, um die Kosten zu bestreiten. Durch den Wegfall von Boten bestand 1675 die Gefahr, dass der Berner Bürgerschaft die Möglichkeit genommen wurde, ihre Söhne begleitet in die Fremde zu schicken. Der erste Postpachtvertrag enthielt daher die Bestimmung, zusätzliche Botenkurse einzurichten, um Reisende mitzunehmen. Der Bote mit Packpferden für Waren und mit Reisepferden wurde ab 1735 durch wöchentlich kursierende Landkutschen abgelöst. Die 1786 eingeführte Extrapost (ausserplanmässige Beförderung von Reisenden) wurde bereits nach zwei Jahren wieder eingestellt, da sie auf den Widerstand vieler Wirte und der privaten Fuhrhalter stiess. Die Postkutsche legte pro Stunde, Pferdewechselhalte inbegriffen, einen Weg von zirka 7½ Kilometern zu-





rück und war damit um ein Drittel schneller als zu Fuss. Nach 1820 wurden die Postverbindungen laufend ausgebaut, da die Bedürfnisse der aufstrebenden Wirtschaft stiegen.

Der Berner Buchhändler Johann Georg Heinzmann, der 1793 bereits einen *Rathgeber für junge Reisende* herausgegeben hatte, veröffentlichte 1796 den Reiseführer *Nachrichten für Reisende*, dem er die schematisch wirkende Strassenkarte *Schweizer Karte der Haupt-Strassen und der Entfernungen von einem Ort zum andern* beilegte (Abb. 12+13).

Mit dem Untergang der alten aristokratischen Ordnung in Bern war die neue liberale Regierung nicht mehr gewillt, das Postregal weiterhin zu verpachten. Sie führte mit der Helvetik (1798 bis 1803) und ab 1832 die staatliche (bernische) Postregie wieder ein, die bereits zwischen 1702 und 1708 bestanden hatte. 1848 wurde die Post zur Bundesaufgabe erklärt, was ein Monopol begründete und 1849/50 erfolgte schliesslich die Übergabe der kantonal-bernischen Post an die Eidgenössische Post. Seit diesem Übergang erfolgte auch die Herausgabe eidgenössischer Post- und Postkurskarten.

Postkurskarten der Schweiz

Für die Bewältigung dieser neuen Bundesaufgabe waren umfangreiche Arbeiten und Umstellungen erforderlich, wie dies aus dem *Bericht des Schweize-*

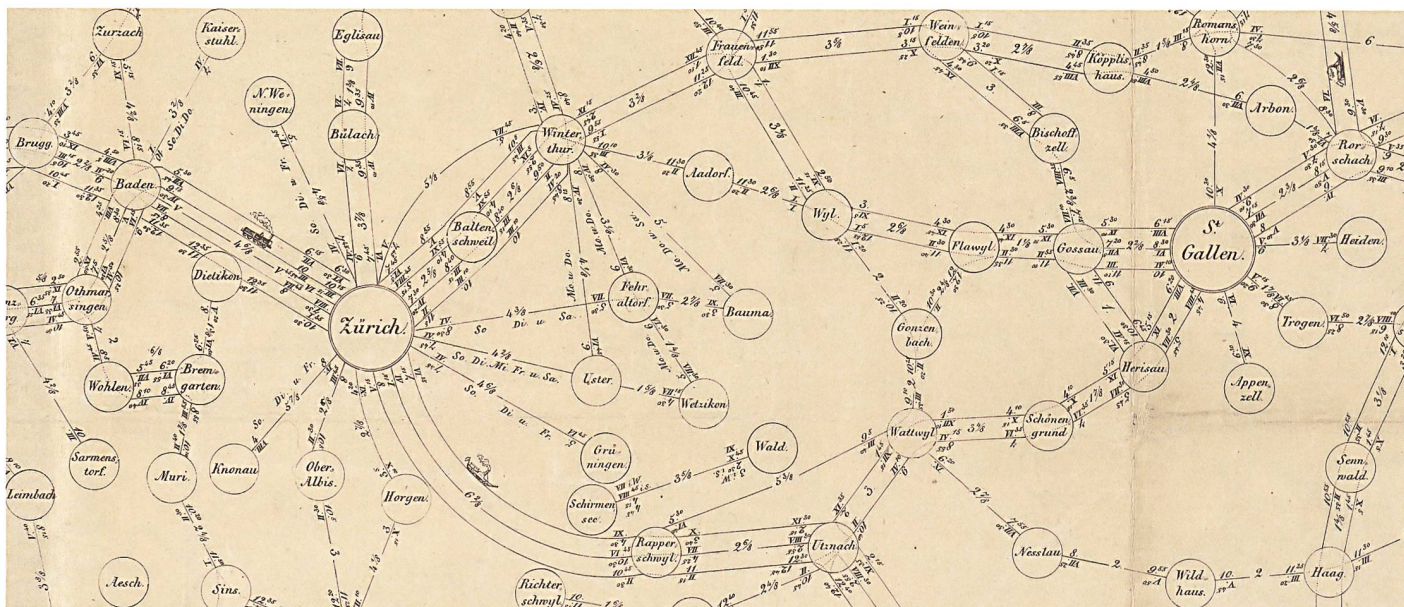
*rischen Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung über seine Geschäftsführung vom 21. November 1848 bis 31. Dezember 1849* hervorgeht:

«Zu diesem Zwecke haben wir einen allgemeinen Kursplan entworfen und dabei gesucht zu gleicher Zeit den Bedürfnissen der Reisenden und den Wünschen der Korrespondenten durch Ineinander richten sämtlicher Kurse und zweckmässige Regulierung der Abfahrt- und Ankunftsstunden zu entsprechen, und die ehemals durch verschiedene Kantonalinteressen veranlassten Lücken und unnatürliche Richtungen aufzuheben.

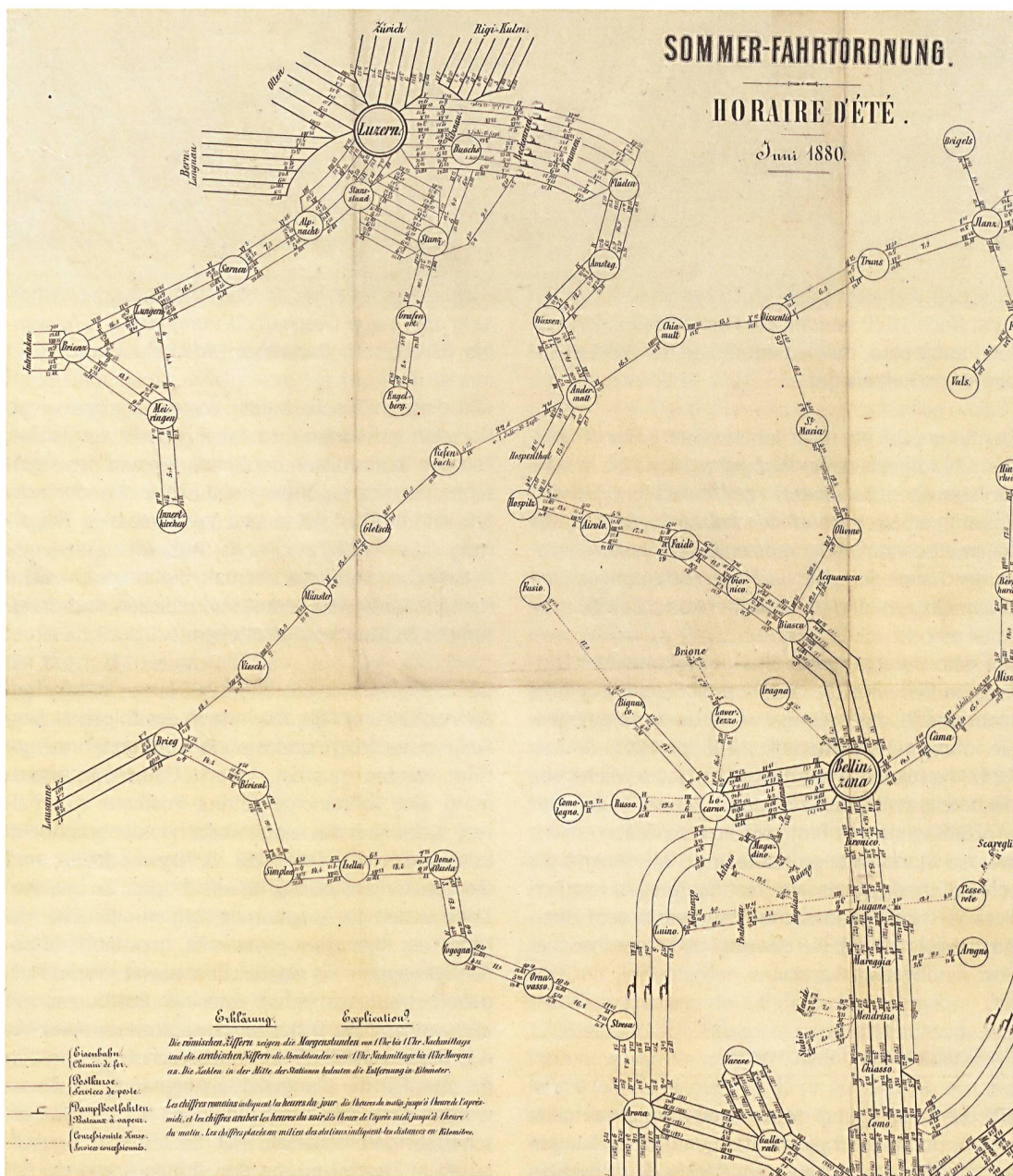
Der Kursplan war am Ende des Jahres entworfen, die Ausführung fällt aber erst in das folgende Jahr, weil vorher noch umfassende Vorarbeiten ausgeführt werden mussten. Vorerst trafen wir Anordnung, eine vollständige getreue Postkarte zu erhalten, wozu uns das eidgenössische topographische Bureau die Materialien zur Verfügung stellte, und die Zusammenstellung beaufsichtigte. Zu gleicher Zeit mussten die Angaben der Regierungen über die Länge der Poststrassen gesammelt, geordnet und berichtigt werden. Ein eigenes Bureau war mit der Aufgabe betraut, von jedem einzelnen Postbureau mit allen andern die Distanzen auszurechnen, was für 439 Bureaux 192'721 Distanzberechnungen nöthig machte. Für die plangemäße Anpassung der Kurse wurden dann die Unterhandlungen mit den Dampfschiffahrtsgesellschaften, mit der Eisenbahngesellschaft in Zürich und mit den Administrationen der

**Abb. 20:** Post-, Reise- und Eisenbahn-Karte von Deutschland, der Schweiz, den Niederlanden und Belgien [...]. Zum Reisegebrauch eingerichtet, und mit Bezeichnung der Strassen, Eilwagen- und Extrapost-Routen, der Eisenbahnen, sowie der Dampfbootverbindungen versehen. Nach Handtke's grosser Post- und Reisekarte reducirt von H. Kunsch. Revidierte Ausgabe 1850. Lithographie, Druck und Verlag: C. Flemming in Glogau, Massstab ca. 1:2 250 000 Ausschnitt auf ca. 110% vergrössert (Privatsammlung).





**Abb. 21:** Kurs-Karte der schweizerischen Postverwaltung, August 1850. Jede Linie bezeichnet einen Kurs auf welchem für die Hin- und Herfahrt die Abfahrts- und Ankunftsstunden angegeben sind. Die arab. Zahlen zeigen die Morgenstunden von 1 Uhr bis 12 Uhr Mittags, und die römischen Ziffern die Abendstunden von I Uhr Mittags bis XII Uhr Mitternachts an. Die Entfernungen der Stationen sind in Schweizerstunden zu 16000 [Fuss] angegeben. Wo die Kurstage nicht besonders bezeichnet sind, finden die Fahrten täglich statt. Mit den sämtlichen Postkursen werden Reisende, Briefe, Pakete und Gelder befördert. Ausschnitt auf 55% verkleinert (Historisches Archiv PTT, PPQ\_00001).



**Abb. 22:** Sommer-Fahrtordnung. Horaire d'été, Juni 1880. Die Anzahl der Verkehrsverbindungen hat sich gegenüber der Kurs-Karte von 1850 stark gesteigert. Neben den Eisenbahnen, Postkursen und Dampfbootfahrten sind auch die konzessionierten Kurse eingetragen. Ausschnitt auf 40% verkleinert. Blatt Südost (Historisches Archiv PTT, PP\_00205).





benachbarten Staaten geflogen und zugleich mussten dann auch die Instruktionen der Postpferdhalter und Kondukteurs und ihre Verträge, ihre Pflichthefte neu bearbeitet werden, um auf die gleiche Zeit die Aufkünd[ig]ungen zu erlassen und die neuen Reglemente und Kursordnungen einführen zu können. Aus diesen Vorarbeiten hat es sich herausgestellt, dass wir in der Schweiz 955 Stunden [1 Wegstunde = 4.8 km] besitzen, auf welchen 498 Postwagen laufen, und zwar:

Täglich	3 Mal oder öfter	57 Stunden
Täglich	2 Mal oder öfter	242 Stunden
Täglich	1 Mal oder öfter	526 Stunden
Wöchentlich	5 Mal	6 Stunden
Wöchentlich	4 Mal	6 Stunden
Wöchentlich	3 Mal	76 Stunden
Wöchentlich	2 Mal	42 Stunden
Zusammen		955 Stunden

Wasserstrassen, die mit Dampfschiffen für die Post benutzt werden, erstrecken sich auf 36 Stunden. Stationen für den Pferdewechsel zählen wir 226.  
 Postbüreaux 439.  
 Postablagen 1063.»

1850 wurden vom Kursbureau der neu gegründeten Generalpostdirektion Kurskarten erstellt, die alle bestehenden Postkurse umfassten (Abb.21). In der Folge wurden diese immer wieder erneuert und ergänzt. Der Entstehungszeitraum der zweimal jährlich erscheinenden graphischen Kurskarten war zeitweise nur mit den Bemerkungen Sommerdienst oder Winterdienst angegeben (Abb.22).

Amtliche Postkarten der Schweiz

Mit der starken Zunahme der Reisetätigkeit im 19. Jahrhundert stieg auch der Bedarf an Strassenbeziehungweise Reisekarten: Zusätzlich zu den privat herausgegebenen Karten entstand mit dem Übergang zur Eidgenössischen Post auch eine Nachfrage nach Postkarten, die gleichzeitig amtlichen Zwecken und auch den Reisenden von Nutzen waren.

1850 liess die Generalpostdirektion eine erste Postkarte der Schweiz erstellen, die als Vorläuferin der späteren offiziellen Postkarte der Schweiz angesehen werden kann unter dem Titel: Postkarte der

Abb.23: Postkarte der schweizerischen Eidgenossenschaft unter Aufsicht des Herrn General Dufour nach den gegenwärtig vorhandenen Materialien des eidgenössischen Atlasses und den besten Karten gezeichnet von J. R. Stengel und E. Mohr, 1850. Lithographie, 4 Blätter, Masstab 1:300 000 (swisstopo, K 65 1912 4).







nicht zu bewahren und die Flächenkolorierung wurde wieder aufgegeben.

Die 1871 erschienene und von Rudolf Leuzinger bearbeitete Karte der Posten, Telegraphen und Eisenbahnen der Schweiz. Offizielle Ausgabe durch das Postdepartement unter Aufsicht des eidg. Stabsbureau enthielt erstmals eine Gradeinteilung. Zudem war der Massstab der Karte, die immer noch keine Terraindarstellung aufwies, auf 1:250 000 vergrößert worden.

Im Jahre 1884 gab die schweizerische Postverwaltung in Bern eine neue Postkarte der Schweiz heraus, die nach ihrer Ansicht nun allen Anforderungen entsprach. Die vierblättrige und vierfarbige Karte im Massstab 1:250 000 erschien unter dem Titel *Offizielle Postkarte der Schweiz mit Angabe der Telegraphenbureaux & Eisenbahnen* und enthielt somit ausser den Poststellen und Postkursen auch Eisenbahnlinien und Telegraphenstellen. Sie wurde unter Aufsicht des eidgenössischen topographischen Bureau von Georg Christian von Hoven (1841–1924) entworfen und lithographiert. 1893 wurde von der Postverwaltung eine Neuauflage herausgegeben, bei der der Name von Christian von Hoven wegfiel.

Weil die mit dem Jahr 1903 datierte offizielle Postkarte der Schweiz vergriffen war und ein Nachdruck wegen der inzwischen eingetretenen zahlreichen Änderungen in den Postkursrouten und Eisenbahnlinien sowie in der Zahl und Einteilung der Poststellen nicht tunlich war, wurde für das Budgetjahr 1904 eine neue Ausgabe geplant. Diese würde «in Reliefdruck, d.h. mit Eindruck des Terrains, erstellt, was ohne große Mehraufwendungen geschehen könnte und wodurch sich für die Karte ein sehr hübsches Bild ergeben würde, ohne dass die Übersichtlichkeit darunter zu leiden hätte». Der benötigte Kredit belaufe sich, ohne die Kosten des Aufziehens etc. auf 15 000 Franken.

1904 wurde dann bekanntgegeben, dass zwischen der Postverwaltung und der eidgenössischen Anstalt für Landestopographie eine Abmachung über Bearbeitung und Erstellung einer neuen offiziellen Postkarte der Schweiz getroffen wurde. Die neue Karte, die im Massstab 1:250 000 erstellt werde, erhalte einen, wenn auch nicht sehr hervortretenden Reliefdruck und werde überhaupt in verschiedenen Beziehungen schöner und reichhaltiger ausgestattet sein als die im Jahr 1893 herausgegebene *Offizielle Postkarte*.

Die von der Schweizerischen Landestopographie

Abb. 25: *Postes de Fribourg*, 1838–1845. Postkutschenbillet mit Übersichtskärtchen und Fahrplan, Vorder- und Rückseite (Museum für Kommunikation Bern, DOK00055).

Abb. 26: Plakat Reisepost: *Chur/Coire, Engadin–Italien*, um 1890. Entwurf von Peter Balzer (1855–1916), Lithographie Orell Füssli & Cie, Zürich (Museum für Kommunikation Bern, PLG 04957).

**Postes de Fribourg**

**TABLEAU DES ARRIVÉES ET DES DÉPARTS**

ARRIVÉE À FRIBOURG		DESTINATIONS	DÉPARTS DE FRIBOURG	
EN ÉTÉ	EN HIVER		EN ÉTÉ	EN HIVER
10	S. H. III	ARBERG	9	III. 9
2½	S. 3 S.	BALE	3	III. 4
10	S. 11 III	BERNE par BERVE	9	III. 9
2½	S. 3 S.	BERNE par COURRIER	3	III. 4
8½	S. 4 S.	id	3	S. 8
2½	III. 4 S.	BULLE	3	S. 3 S.
4	S. 4 S.	ESTAVAYER	8½	III. 8½
3½	III. 3	GENÈVE	2½	S. 2½
4	S. 4 S.	GENÈVE par COURRIER	8½	S. 3 S.
3½	III. 3	LAUSANNE par COURRIER	2½	S. 2½
		id	8½	III. 8½
10	S. 11 III	MORAT	9	III. 9
10	S. 11 III	NEUCHÂTEL	9	III. 9
3½	III. 3	PAYERNE par COURRIER	2½	S. 2½
4	S. 4 S.	id	8½	III. 8½
7½	III. 6	ROMONT	3	S. 3 S.
1½	III. 8	BULLE	3	S. 3 S.
2½	III. 4 S.	VEVEY	3	S. 3 S.
4	S. 4 S.	id	8½	III. 8½
4	S. 4 S.	YVERDON	8½	III. 8½

*Ab Les départs pour GENÈVE ont lieu les Dimanche, Mardi et Jeudi, pour revenir le lendemain. En été correspond avec La Messagerie, et en hiver avec le Courrier.*  
*Les Messageries de Bernes à Vevey, et vice versa, partent du 1 Juin et fin Octobre.*  
*En été les voitures de Neuchâtel et d'Arberg partent et reviennent le même jour.*

**CHUR COIRE**  
**ENGADIN-ITALIEN**

**POSTFAHRTENPLAN. — HORAIRE DES POSTES.**

**Eisenbahn-Anschlüsse.**

**Trains Internationaux.**

**Extrapost-Tarife können von den Postbureaux bezogen werden.**  
**EN TOUTES POSTES & DÉPÔTES de la route de la Post-Office.**



