

Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 67 (2009)

Artikel: Eine Rarität aus dem Abfallkübel : Olten in einem Reise-Atlas aus dem Jahre 1844
Autor: Fischer, Martin Eduard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-659333>

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: 02.04.2025

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

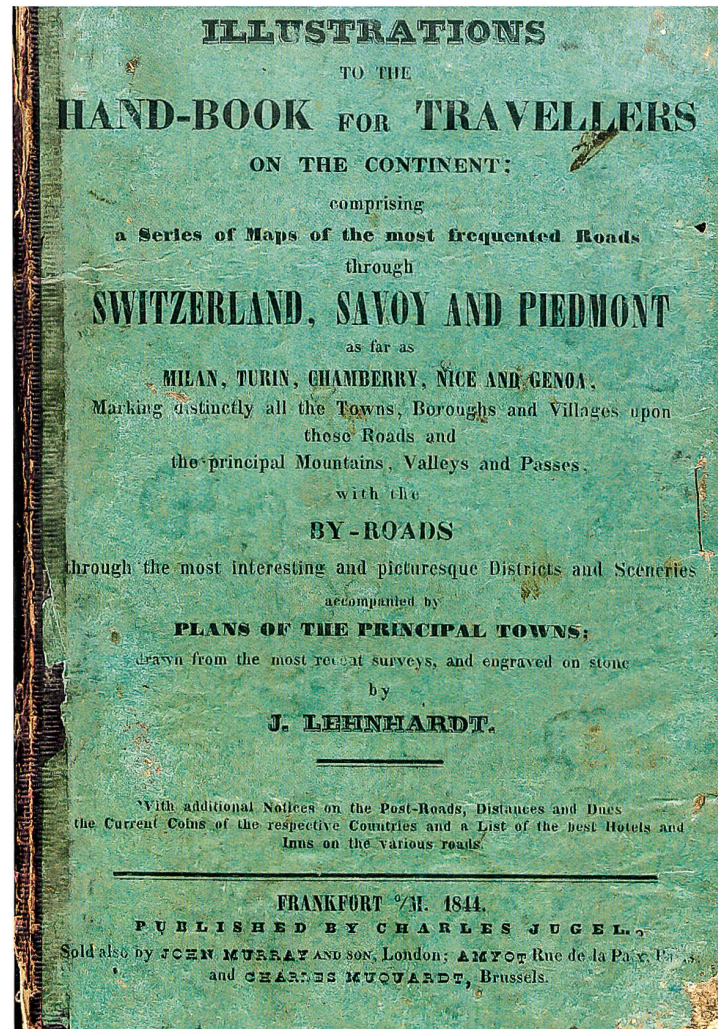
Eine Rarität aus dem Abfallkübel

Olten in einem Reise-Atlas aus dem Jahre 1844

Martin Eduard Fischer

Es dürfte eine Laune des Schicksals gewesen sein, dass sich unter den Zuhörern an einem Vortrag, den ich vor einiger Zeit in Olten hielt, auch eine Dame befand, die mir anvertraute, sie besitze ein Büchlein aus dem Jahre 1844, in welchem viele Angaben betreffend Olten und zahlreiche andere Orte enthalten seien. Sie zeigte mir das Büchlein auch, das sie aus dem Abfall gefischt habe. Man habe ihr im Postmuseum in Bern gesagt, es sei eine Rarität, und habe ihr sogar 500 Franken dafür angeboten. Sie sei auf den Handel aber nicht eingetreten, sei hingegen bereit, mir das Bändchen zur Ansicht zu überlassen. Sie wolle es aber beileibe nicht etwa verkaufen, sondern hätte es dann gerne wieder zurück.

Schon beim ersten Augenschein stellte es sich heraus, dass es sich bei dem genannten Werklein tatsächlich um eine Rarität allerersten Ranges handeln dürfte. Das ist auch der Grund, weshalb ich mich entschlossen habe, es einem breiteren Publikum etwas vorzustellen. Bei dem Büchlein, das ich im Einverständnis mit der Besitzerin gescannt habe, handelt es sich um einen «Reise-Atlas» von ganz besonderer Art. Er enthält im Taschenbuchformat neben Angaben betreffend Postkutschen-Routen, Fahrtzeiten, Übernachtungsmöglichkeiten, Preisen usw. auch 10 detaillierte Routenkarten mit Stadtplänen der bedeutendsten an diesen Reiserouten gelegenen Städte. Das Handbüchlein, das, wie der englische Titel sagt, 1844 bei Charles Jugel in Frankfurt am Main gedruckt worden ist, und das bei John Murray & son in London, bei Amyot in Paris und bei Charles Muquart in Brüssel zum Verkaufe stand, enthält – wiederum laut dem Umschlagblatt – Erläuterungen für Reisende auf dem «Kontinent», im Speziellen eine Reihe von Karten betreffend der am meisten befahrenen Postkutschen-Routen durch die Schweiz, Savoyen und den Piemont bis hinunter nach



Der Reise-Atlas von 1844



Legende zum Routenplan Nr. 2 (links) und Liste der Zuschläge für Extra-Posten

Im Canton St. Gallen.

Extrapostgeld pr. Post von 2 Stunden	1. 12
Wagengeld:	
von einem Einspanner	20
von einer zweispännigen Chaise	24
u. von einer geschlossenen Kutsche, zwei-, drei- u. vierspännig	40
Postillionstrinkgeld pr. Post von 2 Stunden	
bei 1 Pferd	15
" 2 Pferden	24
" 3, 4 u. mehr Pferden jedem Postillion	36
Bestellgebühr für jeden Wagen	12
Schmiergeld	12
u. wenn die Schmiere von Reisenden geliefert wird	8

Mailand, Turin, Chamberry, Nizza und Genua. Es macht zudem Angaben über die Städte, Schlösser und Dörfer an diesen Routen und über Gebirge, Täler und Pässe usw. Die entsprechenden Karten und Stadtpläne seien, so heisst es weiter, von J. Lehnhardt auf Stein gezeichnet worden. Dass das Büchlein z. T. sehr detaillierte Angaben über die Postrouuten, Distanzen und Fahrtzeiten und über die besten Hotels und Gasthöfe an diesen Routen vermittelt, macht es zu einem ausserordentlich bedeutenden Zeugnis aus der Frühzeit des im 19. Jahrhundert in grösserem Stil einsetzenden Tourismus. Dass zudem das ganze Büchlein durchwegs in Englisch und Deutsch abgefasst ist, zeigt auch, welch grosse Bedeutung damals der touristischen Erschliessung der Schweiz insbesondere durch englische Reisende zukam. Werfen wir nun einen Blick in dieses zweifellos sehr kostbare Werklein. Laut der



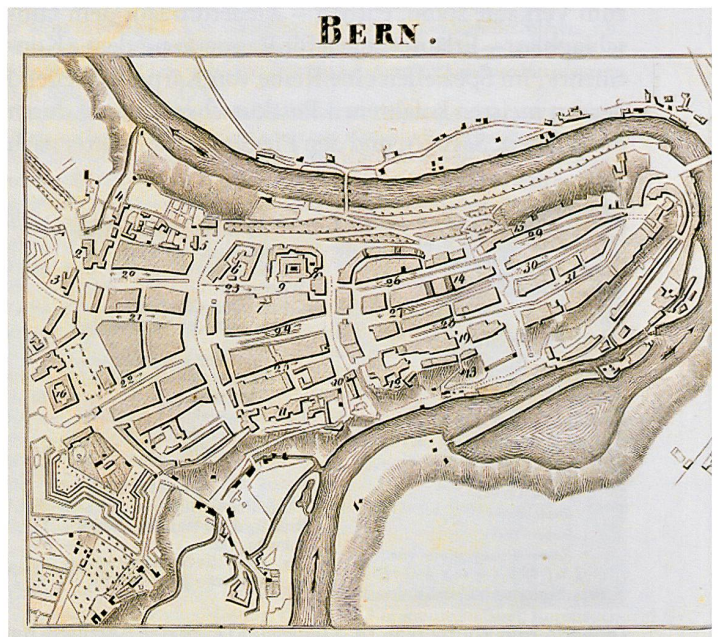
Route Nr. 2 (Ausschnitt)

Übersicht über die Routen finden sich darin Karten betreffend:

1. Route von Stuttgart und Ulm über Schaffhausen nach Zürich, mit Plänen von Schaffhausen und Zürich.
 2. Route von Basel und Aarau nach Bern, Neuchâtel und Lausanne, mit Plänen von Solothurn und Bern.
 3. Route von Zürich nach Luzern und Thun bis zum Simplon, mit dem Plan von Luzern.
 4. Route von Genf und Lausanne bis Brieg und Aosta mit dem Mont Blanc und dem Gr. St. Bernard, mit dem Plan von Genf.
 5. Route vom Bodensee nach Appenzell und Glarus bis zum Splügen, mit Plänen von Chur und St. Gallen.
 6. Route vom Splügen und dem S. Bernardin nach dem Lago di Camo{Como} und Mailand, mit einem Plan von Mailand.
 7. Route von Brieg und dem Mont Rosa nach Vercelli, dem Lago Maggiore und Mailand.
 8. Route von Charnberry nach Aosta und Turin, mit dem Mont Blanc und dem Mont Cenis.
 9. Route von Grenoble über Briancon nach Turin, mit dem Plan von Turin.
 10. Route von Turin nach Nizza, mit einem Plan von Nizza.
- Zudem enthält der Reise-Atlas ein «Verzeichnis der vorzüg-

lichste Gasthäuser und Hotels» an den in dem Führer beschriebenen Routen, Auskünfte betreffend «Post-Notizen und Post-Routen mit Angabe der Stationen und Entfernungen auf den frequentesten Strassen», Angaben über innerhalb der Schweiz bestehende «Extrapost-Einrichtungen», über die zu entrichtenden Zuschläge bzw. über «Extrapost-Steuern» sowie «vergleichende Tabellen der Schweizer Münzen mit den deutschen, französischen und englischen Sorten». Ab Seite 41 schliesslich folgen die Karten zu den im Inhaltsverzeichnis aufgelisteten 10 Transitpost-Linien durch die Schweiz.

Dem erwähnten Verzeichnis der Gasthäuser entnehmen wir, dass damals in Olten das Hotel zur Krone und das Hotel zum Halben Mond zu den renommiertesten und anscheinend sogar international bekannten Gasthäusern gehört haben. Dass die «Krone», die ja von 1780 bis 1795 Tagungsort der Helvetischen Gesellschaft der Schweiz gewesen ist, als weit herum bekanntes Gasthaus in diesem Reise-Atlas aufgeführt ist, wird niemanden erstaunen, hat doch der Besitzer des Etablissements selber, Johann von Arx, der schon im Grundbuch von 1825 als Besitzer dieser Liegenschaft aufgeführt ist, nach dem Umbau seines Gasthauses in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit einer recht eindrucklichen Geschäftskarte auf sein «Hôtel sur les grandes routes de Basle à Lucerne et de Zürich à Soleure etc.»¹ aufmerksam gemacht. Was hingegen bisher noch nicht allgemein bekannt war, ist eine zweite, nur wenig jüngere, bis auf den in der linken oberen Ecke wegretouchierten Schriftzug identische Ansicht der Krone, in die neben einigen fantasievollen Gipfeln des Alpenpanoramas nachträglich auch die vom Standort des Zeichners aus eigentlich gar nicht sichtbare Silhouette des Sälihügels mit dem alten Sälischlössli und der Ruine der hinteren Wartburg nachgestochen worden sind. Dieses aus der Mitte des 19. Jahrhunderts



Übersicht über die Stadt Bern aus dem Routenplan Nr. 2



Das Gasthaus zur Krone mit nachgestochenen Bildhintergrund

stammende Dokument macht damit auch klar, dass man, um potenzielle Kunden anzulocken, anscheinend bereits damals nicht davor zurückschreckte, die Wirklichkeit nach Bedarf etwas «zu schönen». Die offensichtlich aus einem alten Reiseführer herausgerissene Abbildung² trägt auf der Rückseite folgenden Legenden:

Olten

Stadt und Hauptort gleichen Namens, mit 1466 Einwohnern, an der Aare, welche sie in zwei Theile theilt, wovon der größere auf dem linken Ufer liegt, an der neu angelegten Straße von Aarau über den untern Hauenstein nach Basel u.s.w. Schöne Pfarrkirche; 1 Kapuziner-Kloster; 8 stark besuchte Jahrmärkte; Schiffahrt, Waarendurchfuhr, Fabrikation, Weinhandel, Spezerei- und Ellenwaaren- und Papierhandlungen, 1 Gerberei, Eisendrahtwerk und Fabrik von Drahtstiften, Geburtsort des Historikers Ild[efons]. von Arx. Helvetische Gesellschaft 1780-1795.

Krone

Besitzer und Eigenthümer: Job. Von Arx.

Dieser längst vortheilhaft bekannte, von Reisenden aus allen Ständen viel besuchte Gasthof, liegt in der Vorstadt, an der Straße nach Solothurn und Zürich, und von Luzern nach Basel. Mit schönem, geräumigem Hausplatze umgeben, gegenüber der neuen Kirche, bei welcher schöne Spaziergänge angelegt sind.

Diese und das in noblem Styl erbaute Schulhaus, nebst mehreren sehr schönen Privatgebäuden, sind Zierden dieses Stadttheiles. Der Gasthof selbst enthält schöne reinliche Zimmer mit angenehmer Aussicht, reinliche Küche, große Remisen und gute, schöne Stallungen für circa 50 Pferde. Die Bedienung ist in allen Theilen sehr gut und billig; vorzugsweise trinkt man hier immer sehr gute, rein gehaltene Weine. Seit 1827 ist der Gasthof wohl um die Hälfte vergrößert und sehr gut eingerichtet worden, und bietet nun jede Bequemlichkeit dar.

Dass damals auch der «Halbmond» zu denjenigen Gaststätten gehört hat, die über die Grenzen unseres Landes hinaus bekannt waren, ist auf den ersten Blick vielleicht eher erstaunlich. Allerdings war natürlich dessen damaliger Besitzer, Jos. Bernhard Hammer, der Sohn des alten Löwenwirtes Georg Hammer³ und Vater des späteren Oltner Bundesrates Bernhard Hammer, kein Unbekannter. Sein Gasthof, der zu Beginn des 19. Jahrhunderts ebenfalls erweitert und modernisiert worden war, wurde anno 1844 sogar auf Fr. 9000.– geschätzt⁴.

Etwas erstaunlich mutet es hingegen in diesem Zusammenhang an, dass im Verzeichnis der an den Poststruten liegenden hervorragenden Gaststätten in Solothurn nur gerade die traditionsreiche «Krone» erwähnt wird. Dafür allerdings ist Solothurn in unserem Reise-Atlas mit einem Stadtplan vertreten. (Für Olten, das man damals

noch in ein paar Minuten durchwandert haben dürfte, erübrigte sich wohl eine solche Hilfestellung.) Diese Stadtpläne sind übrigens – mit Ausnahme desjenigen von Solothurn – immer auch mit einer Legende versehen, auf der die wesentlichsten Bauten Nummern tragen und durch Kurzangaben erläutert werden.

Von den insgesamt 58 im Reise-Atlas aufgeführten Postrouten beschreiben die ersten 8 die Anreise von verschiedenen Destinationen in Deutschland nach der Schweiz. Die Wegbeschreibungen Nrn. 51 bis 58 hingegen beschäftigen sich mit der Weiterreise ab Schweizergrenze Richtung Süden. 42 Postrouten-Beschriebe schliesslich machen detaillierte Angaben über Postverbindungen innerhalb der Landesgrenzen. Von diesen führen 4 über Olten, nämlich die Route Nr. 10 von Basel nach Aarau, Nr. 11 von Basel nach Luzern, Nr. 22a von Aarau nach Solothurn und Bern und Nr. 31 von Solothurn nach Luzern. Von der Route Aarau–Bern gibt es zwei Varianten: eine via Kreuzstrasse in Rothrist, die zweite via Olten–Solothurn. Erstaunlicherweise ist die Strecke über Olten–Solothurn nach Bern sogar etwas kürzer. Via Olten–Solothurn mass die Fahrtstrecke 40 englische Meilen, via Kreuzstrasse–Langenthal–Burgdorf 42 $\frac{3}{4}$ Meilen. Dementsprechend dauerte die Reise von Aarau nach Bern via Kreuzstrasse auch eine ganze Stunde länger! Was die Fahrzeiten angeht, hatten Reisende aus heutiger Sicht damals fast unerträgliche Reisezeiten auszusitzen. Zwar brauchte die Post von Aarau bis Olten «nur» gerade 2 $\frac{3}{4}$ Stunden. Von Olten nach Solothurn reiste man in 5 $\frac{1}{4}$ Stunden. Wer aber nur schon von St. Gallen nach Einsiedeln zu reisen gedachte, musste mit einer Reisezeit von 19 $\frac{1}{2}$ Stunden rechnen. Von Basel nach Lausanne dauerte die Reise, je nach Routenwahl, gar zwischen 35 $\frac{1}{2}$ bis 39 Stunden!

Interessanterweise wurden offensichtlich bereits damals auch Teilstrecken per Dampfschiff zurückgelegt. Laut unserem Reise-Atlas bestand diese Möglichkeit zum Beispiel auf der Strecke Zürich–Chur (Route 36), wo man die Möglichkeit hatte, den Walensee per Dampfschiff zu überqueren und auf der Strecke Luzern–Mailand, wo man anstatt via Küsnacht, Arth, Schwyz und Brunnen (Route Nr. 40) auch den etwas direkteren Weg per Dampfschiff via Flüelen (Route Nr. 39) benutzen konnte. Viel Zeit war allerdings auf der damals 141 englische Meilen messenden Wegstrecke damit wohl kaum einzusparen!

Bezüglich der Extrapost-Einrichtungen galten offensichtlich für die Kantone Schaffhausen, St. Gallen und Graubünden spezielle Tarifvorschriften, während für alle andern Extrapost-Einrichtungen Pauschalbeträge aufgelistet werden. Für das übrige Postkutschennetz galten folgende Rahmenbedingungen: *«Auf allen übrigen Routen der Schweiz bestehen zwar ordinäre Post-Personen-Verbindungen durch Eilwagen, Couriers, Malleposten (lies: Gepäckpostwagen) und Diligencen, jedoch keine geregelten Extrapost-Verbindungen. Reisende werden daher durch Lohnfuhrer befördert, deren Preise sich je nach den Umständen richten und worüber keine regelmässigen Tarife existieren.»* Unter den zusätzlichen Kosten,

welche für Extraposten zu entrichten waren, findet sich auch ein Posten *«Schmiergelder»*. Dass wir bei diesem Begriff heute an strafbare Handlungen zu denken pflegen, spricht für sich, hier allerdings ist mit *«Schmiergeldern»* etwas ganz anderes gemeint: Wurden nämlich die Lager der Postkutschenräder nicht regelmässig geschmiert, liefen diese heiss, was im Extremfall leicht zu einem Blockieren der Nabe oder gar zu einem Rad- oder Achsenbruch hätte führen können. Die Kutscher waren deshalb gehalten, von Zeit zu Zeit die Räder zu schmieren. So bezahlten Extrapost-Reisende in den Kantonen Schaffhausen und St. Gallen grundsätzlich 12 Kreuzer Schmiergeld. Im Kanton Schaffhausen allerdings ausdrücklich nur, *«wenn wirklich geschmiert wird»*, im Kanton St. Gallen bloss 8 Kreuzer, sofern die Wagenschmiere von den Reisenden geliefert wurde!

Die in unserem Reise-Atlas enthaltenen Karten zu den 10 Transitpost-Linien schliesslich sind von erstaunlicher Qualität und Aussagekraft. Sie sind jeweils auf der Rückseite mit einer aufgeklebten Etikette beschriftet und nummeriert. Da sie verständlicherweise das Format des Handbüchleins bei weitem sprengen, sind sie z.T. mehrfach gefaltet. In der Regel sind sie so zusammengelegt, dass sie in der Mitte des Plans gefaltet und geheftet und die immer noch überstehenden Ränder rechts und links allenfalls nochmals nach innen umgelegt wurden.

Wo die Routenpläne wegen den beigefügten Stadtplänen hätten dreifach gefaltet werden müssen, das gilt zum Beispiel für die Route 2 Basel–Lausanne und die Route 5 Bodensee–Glarus–Splügen, sind die entsprechenden Stadtpläne von Bern bzw. Chur jeweils auf einem separaten Blatt hinter dem Routenplan eingebunden. Die Karten selber enthalten zahlreiche touristische Informationen betreffend Eisenbahnstrecken, Eilwagenstrassen, Post-Strassen (High-Roads [!]), Fahrstrassen ohne Postverbindungen und Fusswege, über Sehenswürdigkeiten wie Berge, Flüsse, Seen, Burgen, Schlösser, Ruinen, Schlachtfelder und Aussichtspunkte und Angaben betreffend Poststationen, Wegstrecken, Reisedauer usw. usw. Farbig gekennzeichnet sind darauf auch die Landes- und Kantonsgrenzen. Kurz, alle diese äusserst sorgfältig bearbeiteten Wegkarten bieten eine erstaunliche Fülle von Informationen und laden zu Entdeckungsreisen ein in eine Zeit, in der Reisende offensichtlich noch Weile hatten, sich die Welt aus der Nähe anzusehen, an eine Zeit, in der eine Reise von Olten nach Bern länger dauerte als heute ein Direktflug von Zürich nach New York, an eine Zeit auch, die uns Rastlosen offensichtlich derart fremd geworden ist, dass wir sie heute, wo wir das als unumgänglich erachten, in Hundertstels- ja sogar in Nanosekunden einzuteilen pflegen.

¹ Diese Geschäftskarte ist z. B. reproduziert in M.E. Fischer, Briefköpfe; Zeitdokumente und Quellen zur Bau- und Wirtschaftsgeschichte, ONJBl. 1980, S. 35

² sie findet sich in der Sammlung alter Ansichten des Stadtarchivs Olten

³ so in StAO, GA 18.07.1. GB 1825, Nr. 349

⁴ so in StAO GA 08.13.11, Verzeichnis J.B. Schmid, S. 146