

Zeitschrift: Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte
Herausgeber: Arbeitsgruppe für Kartengeschichte ; Schweizerische Gesellschaft für Kartographie
Band: - (1990)
Heft: 1

Artikel: Von der Velokarte zur Autokarte
Autor: Lierz, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1130>

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: 30.03.2025

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

Von der Velokarte zur Autokarte

Wolfgang Lierz

Hundert Jahre Landkarten für Radfahrer¹⁾

Strassenkarten haben eine lange und gut erforschte Geschichte – von den frühesten Beispielen bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Über die jüngere Geschichte ist weniger bekannt, obwohl sie zu unseren modernen Strassenkarten führte. Diesen Begriff verwendet man heute als Synonym für Autokarten. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts dienten Strassenkarten den Reisenden, die mit der Postkutsche gefahren wurden. Sie zeigten Entfernungen in Meilen oder Stunden; die topographischen Angaben konnten recht allgemein und die Massstäbe relativ klein bleiben, weil man diese Karten nicht zur Orientierung verwendete in dem Sinne, selbst den richtigen Weg zu finden. Dies tat der Kutscher, und selbst er war an die feste Route gebunden. Mit den von der Jahrhundertmitte an schnell anwachsenden Eisenbahnnetzen änderte sich an diesen allgemeinen Bedingungen für die Kartennutzung wenig, und so konnten ähnliche Karten auch den Eisenbahnreisenden dienen; die Verleger brauchten nur die Postkutschenrouten durch die neu entstehenden Bahnlinien zu ersetzen.

Die ersten Fahrräder, von Drais' Erfindung 1817 an, kann man nicht als ernstzunehmende Verkehrsmittel ansehen; sie waren luxuriöse Sportgeräte. Selbst nach der Erfindung der Pedale durch Michaux 1861 mangelte es den Hochrädern (Veloziped=Velo)²⁾ an Bequemlichkeit und vor allem Sicherheit. Der Durchbruch kam dann sehr schnell mit Starleys Sicherheits-Niederrad 1885 und Dunlops Luftreifen 1888. Damit waren die beiden Hauptprobleme endgültig gelöst und die Radfahrer konnten erheblich grössere Entfernungen zurücklegen als bis-

her. Beginnend mit dem *Cyclists' Touring Club (CTC)* 1878 entstanden in ganz Europa nationale Radfahrerorganisationen, und innerhalb weniger Jahre verbreitete sich das Radfahren mit ungeahnter Schnelligkeit. Das erste Verkehrsmittel für Individualreisende war geboren, und man benötigte sehr bald geeignetes Kartenmaterial.

Radfahrer mussten ihre Route selbst planen und ihren Weg allein finden. Die Karten mussten deshalb viel mehr topographische Einzelheiten zeigen als Eisenbahnkarten, die Massstäbe mussten grösser sein (typisch 1:200 000 bis 1:300 000). Zum Radfahren benötigte man spezielle Informationen, vor allem über Entfernungen, Strassenzustand und Steigungen. Allerdings war die Ausgangssituation in den europäischen Ländern sehr unterschiedlich. Einige hatten bereits topographische Landeskartenwerke hergestellt und veröffentlicht, anderswo wurden genaue Karten immer noch als Staatsgeheimnisse betrachtet, oder man hatte nicht einmal mit der exakten Landesvermessung begonnen. In Grossbritannien gab es zum Beispiel eine Vielzahl privater Eisenbahn- und Strassenkarten geeigneter Massstäbe, allerdings oft auf der Grundlage sehr alter Karten des späten 18. Jahrhunderts. Bei den ersten englischen Radfahrerkarten änderten manche Verleger nur den Titel entsprechend. Später erschienen sehr ansprechende Strassenkarten unter Mitarbeit des *CTC* bei Bartholomew im Massstab 1:126 720.

Post- und Reise-Karte von Deutschland und den anliegenden Ländern bis London, Havre de Grace, Tours, Lyon, Genua, Bologna, Pesth, Warschau, Königsberg u. jenseits Kopenhagen, nebst den Haupt Routen durch das übrige Europa. 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[iel]er] durchaus revidirt und berichtigt bis 1 Juli 1825. 1:1 480 000. 93,5 x 90 cm, aus 4 Blatt zusammengesetzt. Kartenabbildung 1,5fach vergrössert.

Erklärung der Zeichen

<ul style="list-style-type: none"> — Extraposten ohne Chaussée — Extraposten mit Chaussée — Postwagen u. Diligence, auch Extrap. ohne Ch. — dieselben mit Ch. ... Briefposten (reitende) ... Carriolposten (für Briefe u. Pakete zugl.) ... Fussbotenposten ... Wasserposten (Trekkuarten) ... Eilwagen 	<p>auch Landstrassen ohne Postkurs.</p> <p>Gebirgswege</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"> X 2 1 Post od. 2 Meilen X 1/2 P. " 1 M. " X 1/3 P. " 2/3 M. " X 1/4 P. " 1/4 M. " z.B. X 1 1/2 P. " 3 1/2 M. " X 2 1/2 P. " 5 M. " 	<p>Ausser Dtschl: bedeuten die Zahlen: In Nederl: Frkr: Ital: Posten in Schwz: Meilen zu 2 Schweizer Stunden in Engl: Engl. Meilen</p>
---	--

Die Poststationen haben keine besondere Bezeichnung
Orte mit * sind bloss Expeditionen, ohne Pferdewechsel
In der Regel gilt jede Entfernung von Station zu Station,
hisweilen aber bezieht sie sich auch auf Orte mit *.
Wo für denselben Weg zweyerley Entfern. angegeben, gilt Jede
abwärts von der Station welcher sie zunächst steht.

z. B. $\left. \begin{matrix} \text{Langensalza} \\ \text{Gotha} \end{matrix} \right\} \begin{matrix} \text{d. h. v. Lang. n. Gotha } 2\frac{1}{2} \text{ M.} \\ \text{u. Gotha n. L. } 2 \text{ M.} \end{matrix}$

Orte an Poststrassen wo weder Stat. noch Exped. ist,
sind eingeklammert.



In Deutschland³⁾ war es wegen der jahrhundertlangen Kleinstaate-
rei weder zu einer nationalen Landesaufnahme noch zu privaten Kar-
tenwerken gekommen, die das ganze Reichsgebiet abdeckten. Die als
Generalstabskarte bekannte *Karte des Deutschen Reiches 1:100 000*
wurde erst 1910 fertig. Die berühmte *Deutsche Strassenprofilkarte für
Radfahrer* von Mittelbach entstand 1890–1897 als vollständig neue
Karte, und *Liebenow-Ravensteins Special-Radfahrerkarte von Mittel-
Europa* (1899–1908) lag eine stark überarbeitete früher entstandene
und unvollendete Karte zugrunde. Beide Karten waren in 1:300 000,
was zum Standardmassstab für Radfahrerkarten in Europa wurde. In
den meisten Ländern wurden im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhun-
derts Radfahrerkartenwerke begonnen, oft unterstützt von den nationa-
len Vermessungsbehörden.

In der Schweiz⁴⁾ waren demgegenüber die allgemeinen kartographi-
schen Voraussetzungen wesentlich günstiger. Die Dufour-Karten
(1845–1864), der Siegfried-Atlas (ab 1870) und die daraus entwickel-
ten Karten kleinerer Massstäbe, etwa die *Generalkarte der Schweiz*
(4 Blatt 1:250 000, 1867–1873) von Müllhaupt, dürften die anfängli-
chen Bedürfnisse der Radfahrer zunächst vollauf befriedigt haben.
Obwohl sich der *Schweizerische Radfahrer-Bund* (SRB) bereits 1883
als dritter nationaler Radfahrerverband in Europa bildete (nach dem
bereits erwähnten CTC 1878 und dem ANWB in den Niederlanden
1881), scheint es in den 80er Jahren noch keinerlei Aktivitäten zur
Entwicklung spezieller Radfahrerkarten gegeben zu haben. Auch ist
merkwürdig, dass es nicht der SRB war, sondern der *Männer-Radfah-
rerverein Zürich*, der im Jahr 1890 ein nationales Radfahrer-Karten-
werk begann, die *Specialkarte der Schweiz in 9 Blättern 1:200 000*.

Dieses Kartenwerk wurde auf der Grundlage des Siegfried-Atlas ent-
wickelt, wobei die Höhenlinien allerdings weggelassen wurden.
Dafür wurden als radfahrertypische Information Entfernungsanga-
ben in Form von Distanzzahlen (in 100-m-Einheiten!) angegeben,
die gleichzeitig die Steigungsverhältnisse in verschlüsselter Form
ausdrückten: blaue Zahlen bedeuteten Gefälle unter 3%, rote 3–5%,
rote in liegender Schrift (!) 5–7%, schwarze Zahlen (!!) über 7% usw.;
ausserhalb des schweizerischen Gebietes waren allerdings alle Zah-
len in Schwarz. Die Karte wurde im allgemeinen positiv, das ganz

offensichtlich zu komplizierte und unübersichtliche Darstellungssy-
stem von den führenden deutschen «Radfahrerkarten-Kritikern»
aber gegensätzlich^{5, 6)} beurteilt, zumal die Ziffern und sonstigen
Signaturen auch noch sehr klein waren. Während von schweizeri-
scher Seite⁷⁾ die Nase gerümpft wurde über die auf der Rückseite auf-
gedruckten Inserate, mit deren Hilfe das ganze Unternehmen finan-
ziert wurde, nahmen die deutschen Kritiker dies ausdrücklich in
Schutz. Nach diesem vielbeachteten Beginn mit den Blättern 2 und 3
ging es allerdings langsamer voran: die Blätter 4 und 5 erschienen erst
1893, Blatt 6 (Graubünden) nicht vor 1898 und die restlichen Blätter 1
(Jura), 7 (Genf), 8 (Wallis) und 9 (Tessin) nicht vor 1904⁸⁾.

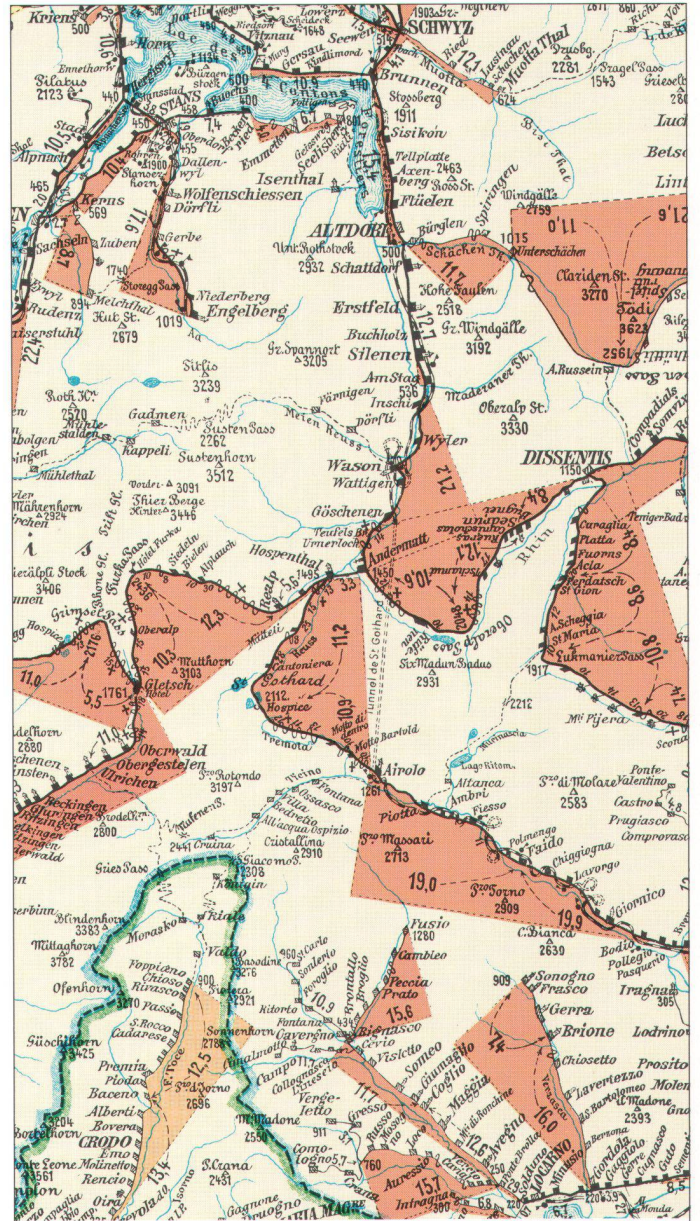
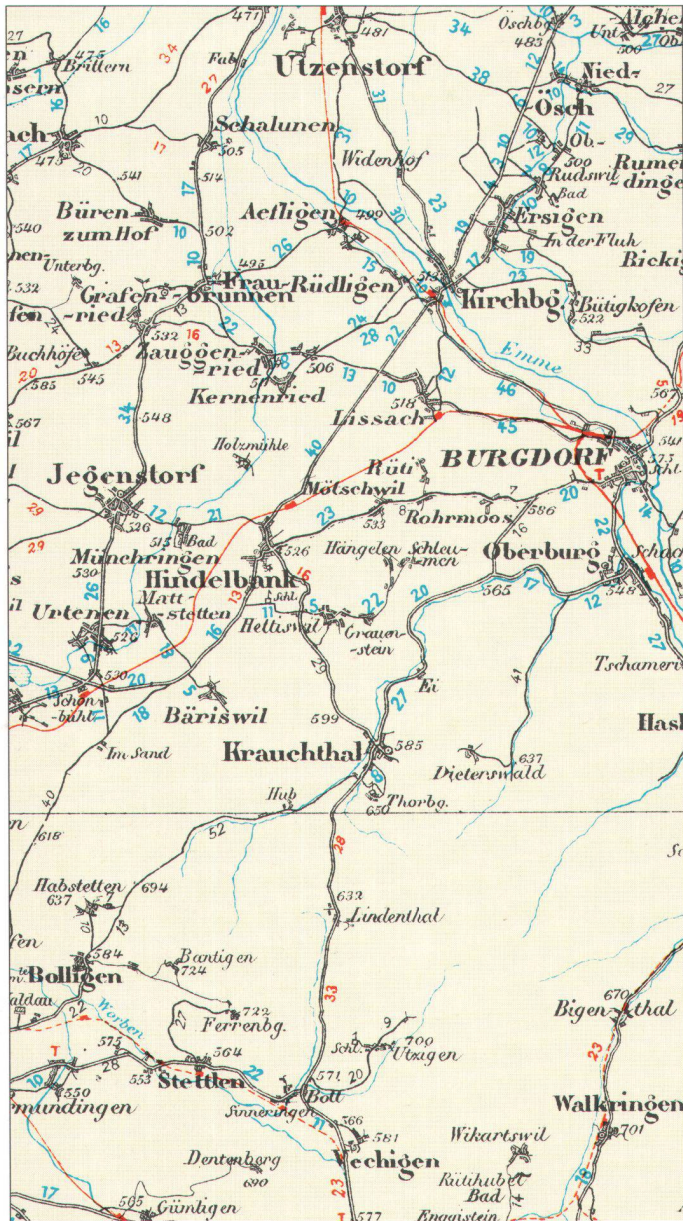
Inzwischen waren andere Herausgeber nicht untätig geblieben. Müll-
haupt in Bern versah seine zahlreichen allgemeinen Verkehrs- und
Strassenkarten lediglich mit Entfernungsangaben, um so selbst Kar-
ten kleinster Massstäbe (1:445 000, 1:850 000, 1:1 125 000, um 1895)
mit dem Etikett «mit spezieller Berücksichtigung für den Radfahrer»
versehen zu können. Vor der Jahrhundertwende erschien ansonsten
nur noch 1896 das langersehnte Sonderblatt *Schweiz 1:600 000* der
schon erwähnten Mittelbachschen *Strassenprofilkarte*, nachdem die
österreichischen Alpenländer bereits 1893 und 1894 mit entsprechen-
den Karten beglückt worden waren. Wie man dem abgebildeten Aus-
schnitt entnehmen kann, ist nicht nur in den dichter besiedelten
Gebieten der Schweiz der kleine Massstab für das Profilsystem hoff-
nungslos überfordert.

Ähnlich wie bei Mittelbach erschienen bei Ravenstein die Blätter
Ostalpen West und *Ost* von *Ravensteins Rad- und Automobilkarte
1:500 000* schon 1901, das Blatt *Schweiz* aber erst nach 1904. Die
bereits genannte *Special-Radfahrerkarte von Mittel-Europa* aus dem
gleichen Hause umfasste nur die Nordschweiz; die Blätter 154
(Basel), 155 (Zürich) und 156 (Bregenz) erschienen erst 1904.

Um die Jahrhundertwende war die technische Entwicklung von
Motorrädern und Autos so weit fortgeschritten, dass die Verleger von
Radfahrerkarten ihren Markt auszuweiten begannen. Innerhalb we-
niger Jahre, etwa 1900–1902, wurden die Titel aller Radfahrerkarten
geändert, um die motorisierten Nutzer einzubeziehen. Änderungen
auf den Karten selbst waren vorerst nicht notwendig; als Motorisier-

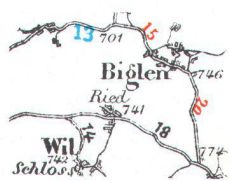
Liebenow-Ravensteins Special-Rad- und Automobilkarte von Mittel-Europa.
Blatt 155: Zürich. Frankfurt: Ravenstein, 1904; 35,5 x 26,5 cm.





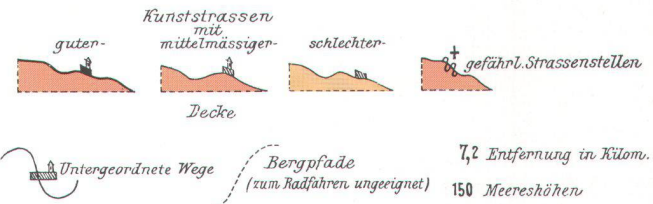
Explication sur les données relatives aux pentes.

Erklärung der Beziehung der Steigungsverhältnisse.



19	Kilom. Dist. (avec mit)	0-3%
15	" " " "	0-5%
20	" " " "	0-7%
18	" " " "	0-9%
17	" " " "	9% et plus u. mehr.

- Ortschaft mit Kirche u. Telefonverbindung
- Strasse 1^{er} Klasse mit Distanzangabe 2,0 Kilometer.
- Strasse 2^{er} Klasse mit Distanzangabe 1,9 Kilometer.
- Untergeordnete Fahrstrasse, Saumpfad, Pass, mit Distanzangabe 2,1 Kilometer.



Mittelbach, Robert: Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer. Section Schweiz 1: 600 000. Leipzig: Mittelbach, 1896. 44 x 41,5 cm.

Specialkarte der Schweiz in 9 Blättern 1:200 000.

Mit ziffermässig eingeschriebenen Distanzen in Hunderten von Metern, nebst graphischer Darstellung der Steigungen. Practische Handkarte für Verwaltungsbehörden, Militairs, Kaufleute & Touristen; instructive Karte für Schulen. Mit specieller Berücksichtigung für den Radfahrer. Hrsg. vom Männer-Radfahrerverein Zürich (Section Kartenwesen). Zürich: Orell Füssli, 1890 ff. Je Blatt 57,5 x 40,5 cm auf Japanpapier, gefaltet auf Taschenformat. Blatt 5.

Aus der Kartensammlung des Bundesamtes für Landestopographie. Kartenabbildung 1,5fach vergrössert.

ter hatte man damals die gleichen Anforderungen an Karten wie die Radfahrer: Darstellung von Entfernungen, Strassenzustand und Steigungen. Bis zum Ersten Weltkrieg erschienen nur wenige Zusatzinformationen auf den Karten, etwa für Autos gesperrte Strassen. In dieser Zeit entstanden zwei berühmte Strassenkartenwerke, bei denen man es vermied, spezielle Benutzergruppen im Titel zu nennen: die *Carta d'Italia del TCI* (1:250 000, 1906-1913) und die *Carte Michelin de la France* (1:200 000, 1911-1914). Beides waren echte Strassenkarten, für Radfahrer ebenso geeignet wie für die motorisierten Fahrer. In der Schweiz gab Kümmerly & Frey für den *Touring-Club der Schweiz* (TCS) eine vergleichbare allgemeine Strassenkarte heraus (4 Blatt 1:200 000, 1898 ff. [zunächst⁹⁾ 1:250 000?]). Steigungen waren besonders schwierig darzustellen, und eine Vielzahl verschiedener Systeme wurden ausprobiert. Neben den all-

Zeichen-Erklärung.	Légende.	Conventional-Signs.
<p>● STADT ○ Markt ○ Dorf ○ Weiler † Schloss † Ruine † Hotel † Bad Bergnamen · 268 - Höhenzahlen <u>Flüsse</u> Station Eisenbahnen Strassenbahnen Hauptstrassen Landstrassen Fahrweg Fussweg Zollgrenze Zollamt Cantonsgrenze [36,5 - Entfernungen in Kilometer zwischen den] → Gefälle in dieser Richtung ← Steigung in dieser Richtung ● Gefährliche Stelle <u>Zollfreie Zone</u> ——— Für Auto verbotene Strasse +++++ Strassen mit Einschränkungen Maßstab 1:500 000</p>	<p>● VILLE ○ Bourg ○ Village ○ Hameau † Château † Ruine † Hotel † Bain Montagne · 268 - Hauteurs <u>Rivière</u> Station Chemin de fer Tramway Grande Itinéraire Route Chemin à Chars Sentier Frontière Douane Limite des Cantons [36,5 - Distances entre les Disques en Km.] → Descentes dans cette direction ← Montées dans cette direction ● Point dangereux <u>Zone franche</u> ——— Routes défendues pour Automobiles +++++ Routes frappées de restrictions Echelle 1:500 000</p>	<p>● TOWN ○ Market-Town ○ Village ○ Hamlet † Castle † Ruine † Hotel † Watering-Place Mountains · 268 - Hights <u>Rivers</u> Station Railways Tramways Main-Roads High Roads Carriage Roads Foot path Frontier Customs office Boundaries of Canton [36,5 - Distances in Kilometer between the] → Grade in this direction ← Ascent in this direction ● Dangerous Places <u>Free Zone of duty</u> ——— Roads prohibited for Motor Cars +++++ Restricted roads Scale 1:500 000</p>
<p>10 5 0 10 20 30 40 50 Kilometer</p> <p>Zeichnung von Hans Ravenstein Verlag Ludwig Ravenstein, Frankfurt a. Main</p>		

Ravenstein, Hans:
 Ravensteins Radfahrer- und
 Automobilkarte der Schweiz
 1: 500 000. (Karte Nr. 72).
 Frankfurt: Ravenstein, nach
 1904. 75,5 x 53,5 cm.

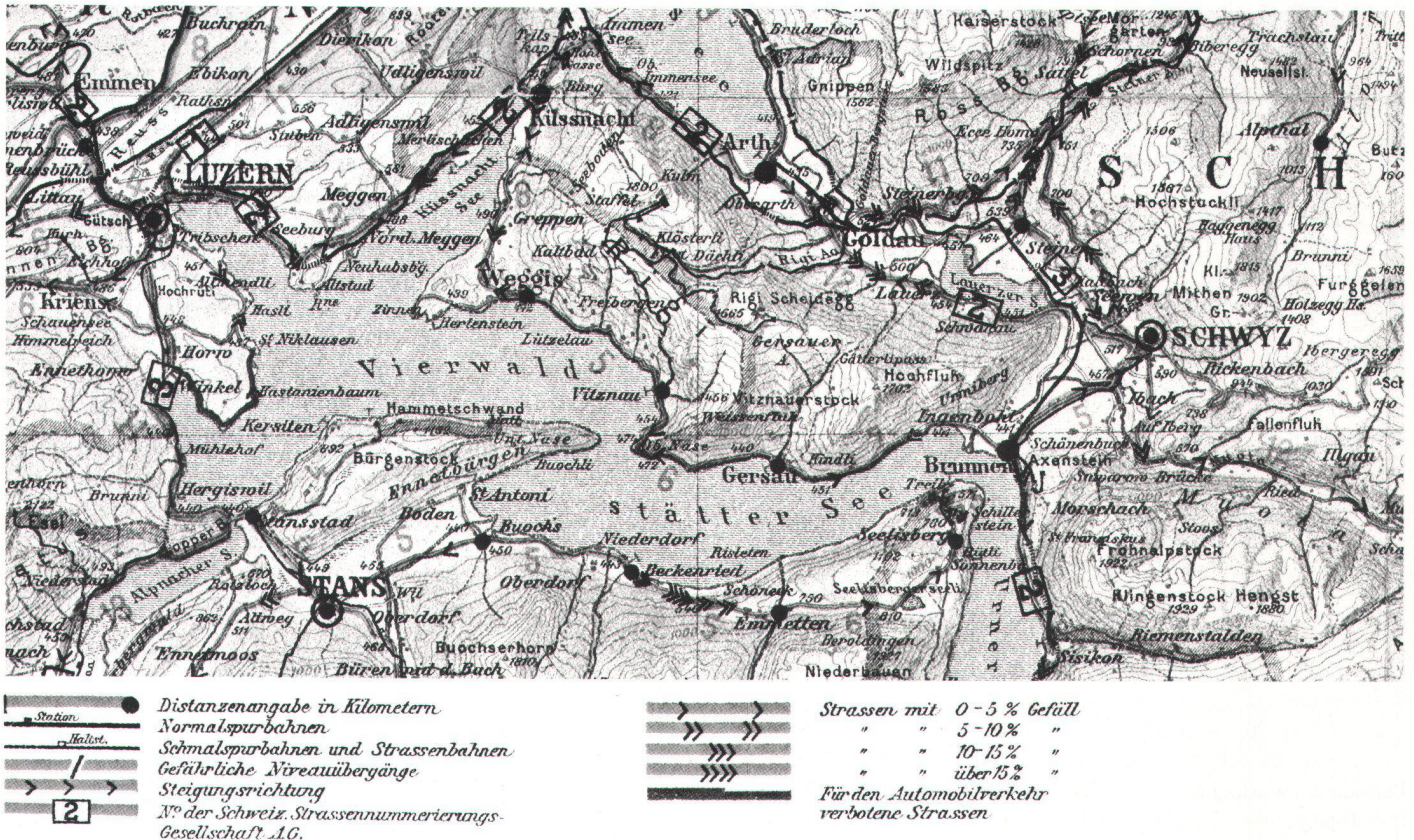
gemeinen Methoden zur Geländedarstellung wie Höhenlinien, Schraffen oder Schummerung verwendete man meist irgendeine Art von Pfeilsymbolen, aber keineswegs immer zur Darstellung der Steigung, wie wir das heute gewohnt sind; die Pfeile wiesen oft in Richtung des Gefälles. Es dürfte ein Zusammenhang mit der technischen Entwicklung bestehen: vor der Erfindung des Freilaufs durch Sachs 1898 war das Bergabfahren gefährlich wegen der sich mitdrehenden Pedale, und wirksame Bremsen waren kaum verfügbar, bis die Rücktrittbremse von Sachs 1903 auf den Markt kam.

Zur Lösung des Steigungsproblems wurden auch besondere Kartentypen entwickelt. *Streifenkarten* zeigten eine längere Route entlang einer Strasse und parallel dazu das Höhenprofil der Strecke. Die *Contour Road Books* von Inglis enthielten nur Profile, und die *Strassenprofilkarte* von Mittelbach war eine ausgeklügelte Anordnung von Höhenprofilen zwischen den Ortssignaturen anstelle der Strassen. In der Schweiz gab der TCS eine an die hundert Nummern umfassende Serie mit Profilen der Hauptstrassen der Schweiz heraus.

Besondere Aufmerksamkeit widmete man der Ausstattung der Radfahrerkarten. Normalerweise waren sie auf Leinen aufgezogen und im Taschenformat gefaltet, so dass sie sehr haltbar und doch bequem zu benutzen waren. In England wurden manche Radfahrerkarten direkt auf wasserfestes Leinen gedruckt. Anderen Erfindungen war weniger Erfolg beschieden, so etwa am Lenker montierten Apparaten, in denen eine Streifenkarte aufgerollt war.

Etwa ab 1910 wurden die Autofahrer an erster Stelle im Titel genannt; ab etwa 1920 verschwanden die Radfahrer allmählich ganz aus den Kartentiteln und auch ihre Spezialinformationen aus den Karteninhalten. Nach dem zweiten Weltkrieg waren die Radfahrer fast vollständig aus den Landkarten verschwunden; nur in der Schweiz wurden sie praktisch ohne Unterbrechung wenigstens in den Kartentiteln der gängigen allgemeinen Strassenkarten immer noch genannt. Die in den letzten zehn Jahren auch in der Schweiz entstandenen modernen Radfahrerkarten sind allerdings wieder ein vollständig neuer Kartentyp: sie zeigen die Strassen und Wege, die noch nicht vom motorisierten Verkehr überflutet sind.





Touren-Karte der Schweiz 1:200 000. Herausgegeben vom Touring-Club der Schweiz. Blatt II (Nordost). Bern: Kümmerly & Frey, ohne Jahrgang. 88 x 58,5 cm.

Summary

During the first half of the 19th century, travellers used simple road maps as general guide only. The stage coach driver was responsible for finding the right direction. This changed with the invention of the bicycle as the first vehicle for individual travel (1885: safety bike by Starley; 1888: pneumatic tyres by Dunlop). Soon there was a demand for suitable maps with specific information such as distances, road conditions and gradients.

In 1890 the production of a bicycle map-series of Switzerland at the scale 1:200 000 was started. The distances were shown in units of 100 m and in different colours, depending on the degree of the gradients. At that time, driving downhill was a dangerous feat due to the lack of good brakes and the constantly revolving pedals. This handicap disappeared with the invention of the freewheel (1898) and the back-peddalling brake (1903) by Sachs.

Since about 1900 the publishers of bicycle maps started to extend their market towards the motorbike and automobile drivers. Initially the content of the bicycle maps was sufficient for the early motorist. Only where no car traffic was allowed the roads had to be specially marked.

Résumé

Dans la première moitié du 19^e siècle, les voyageurs se contentaient de cartes routières sous forme de vue générale du trajet car le postillon se chargeait lui-même de trouver le chemin.

Un changement se produisit avec l'invention de la bicyclette qui fut le premier moyen de transport individuel (1885: Starley, roue de sécurité; 1888: Dunlop, pneumatique). On eut très vite besoin de cartes appropriées donnant des informations sur les distances, l'état des routes et les rampes.

En 1890, on entreprit par exemple en Suisse l'élaboration d'une carte pour cyclistes 1:200 000. Les distances étaient données en hectomètres et imprimées en différentes couleurs selon le degré de danger des descentes. Celles-ci étaient en effet extrêmement dangereuses en raison de l'absence de frein efficace et de la roue fixe. L'invention de la roue libre (1898) et du frein à rétropédalage (1903) par Sachs apportèrent des améliorations considérables.

Dès 1900 environ, les éditeurs de cartes pour cyclistes étendirent le marché aux motocyclistes et aux automobilistes. Les exigences demeurèrent au début les mêmes, excepté quelques informations complémentaires sur les routes interdites aux automobiles.

Anmerkungen und Literaturhinweise

Ausser Nr. 3 entstammen alle abgebildeten Karten der Sammlung des Verfassers.

- 1 Erweiterte und ins Deutsche rückübersetzte Fassung meines Vortrages «From cycling to motoring maps. The emergence of new map types according to technical developments in the late 19th century». An der 13th International Conference on the History of Cartography, Amsterdam 1989.
- 2 Der Begriff *Velokarte* ist übrigens ausserhalb der Schweiz nicht gebräuchlich.
- 3 Ausführlicher dargestellt in: Lierz, Wolfgang: Radfahrerkarten vor 100 Jahren. Geschichte und Gestaltung des Urtyps der modernen (Auto-)Strassenkarte. In: Kartographiehistorisches Kolloquium 1988. Berlin: Reimer, 1989/90 (im Druck). Mit umfangreicher Bibliographie.
- 4 Die folgende Darstellung der schweizerischen Radfahrerkarten wurde eigens für den vorliegenden Beitrag erarbeitet.
- 5 G[eisser], A[ugust]: Besprechung in der Rubrik «Literatur». In: Der deutsche Radfahrer. Amtliche Zeitung der Allgemeinen Radfahrer-Union, 6 (1890) 19, S. 233.
- 6 Waentig-Haugk: Die Radfahrer-Karte der Schweizer. In: Der deutsche Radfahrer. Amtliche Zeitung der Allgemeinen Radfahrer-Union, 6 (1890) 20, S. 242-243.
- 7 Brunner, Heinrich: (Besprechung). In: Geographische Nachrichten. Populäre Zeitschrift zur Verbreitung geographischer Kenntnisse. Basel: Birkhäuser, 6. Jg. 1890. (Jg. ist in keiner deutschen Bibliothek vorhanden; der Verfasser ist für eine Kopie dankbar.)
- 8 Verlagsprospekt von Orell Füssli sowie die im Gesamtverzeichnis des deutschsprachigen Schrifttums 1700-1910 (GV-alt) enthaltenen - dazu gehören auch alle schweizerischen Nationalbibliographien - bibliographischen Quellen (vgl. Literaturverzeichnis des in Anmerkung 1 genannten Aufsatzes.)
- 9 Bonacker, Wilhelm: Bibliographie der Strassenkarte. Bonn: Kirschbaum, 1973. S. 176 ff.

Wolfgang Lierz, Dipl.-Math.

An der Wolfsburg 24, D-5303 Bornheim-Roisdorf