

Zeitschrift: Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte
Herausgeber: Arbeitsgruppe für Kartengeschichte ; Schweizerische Gesellschaft für Kartographie
Band: - (2005)
Heft: 32

Artikel: Die Karte der Schweiz von Joseph Edmund Woerl, 1835/36
Autor: Schiedt, Hans-Ulrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-15364>

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: 15.03.2025

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

Die Karte der Schweiz von Joseph Edmund Woerl, 1835/36

Hans-Ulrich Schiedt¹

Die wenig bekannte *Karte der Schweiz* von Joseph Edmund Woerl bildet eine wichtige Dokumentation über das Strassennetz der 1820er Jahre. Das 19 Karten umfassende Werk im Massstab 1:200 000 wurde 1835/36 durch Bartholomäus Herder, Verleger in Freiburg i.Br., herausgegeben. Es steht damit zwischen den beiden schweizerischen Kartenwerken *Atlas Suisse* (1802) und der Dufourkarte (ab 1842). Der bayerische Kartograph Woerl kompilierte seine Karten aus verschiedenen Karten der Zeit, vor allem aber auf den Grundlagen von Johann Heinrich Weiss, Mitautor des *Atlas Suisse* und Vorgänger von Woerl im Herder Verlag. Herder setzte mit dieser Strassenkarte offensichtlich auf die stetig steigende Zahl von Reisenden und Touristen. Die Rezensionen bezeugen den Erfolg der Karte wegen ihrer Darstellung und Genauigkeit und zeigen auch, dass damals ganz andere Anforderungen an eine Karte gestellt wurden.

Wertvolle Einblicke in die Zeit vor dem Strassenboom

Die Raumordnung war in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts einem tief greifenden Wandel unterworfen, politisch, wirtschaftlich und kartographisch. Beispielsweise entstand ein neues Netz von Hauptstrassen. Der Höhepunkt dieses Strassenbaubooms fiel in die 1830er und 1840er Jahre. Im Gebirge sorgten die Serpentinien der so genannten Kunststrassen für eine moderate Steigung, die nun auch Wagen Transporte und Kutschenverkehr ohne zusätzlichen Vorspann zulassen, während im Mittelland jene Ebenen entsumpft und direkt durchschnitten wurden, die vorher entlang der Abhänge leicht erhöht umgangen werden mussten. Und die Siedlungsentwicklung folgte den neuen Strassen – das war damals so und das ist heute nicht anders.

In den Dokumentationen des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)² und im Forschungsprojekt «GIS-Dufour» wird dieser Wandel der Hauptverkehrswege verfolgt, abgebildet und dokumentiert,

im «GIS-Dufour»³ für den Zeitraum zwischen 1750 und 1910. Für die Zeit nach den 1840er Jahren stellen sich wenige Probleme. Die Strassen und Wege sind in der Dufourkarte (1842–1864), in den Vorarbeiten zu dieser und in den verschiedenen Auflagen des Topographischen Atlas detailliert nachzuweisen. Schwieriger fällt der Blick in die Zeit vor dem Bauboom. Hier gewährt uns ein weniger bekanntes, an der Schwelle zu dieser Zeit entstandenes Kartenwerk einen wichtigen Einblick in «die Zeit davor».

Die Edition im Zusammenhang mit der Kartenproduktion des Herder-Verlags

Es handelt sich um die aus 19 Karten und einem Titelblatt bestehende *Karte der Schweiz* im Massstab 1:200 000, die 1835 und 1836 in der Herderschen Geographischen Anstalt in Freiburg im Breisgau erschien.⁴ Mit der *Karte der Schweiz* setzte der Herder-Verlag die Karte *Das Koenigreich Wuerttemberg, das Grossherzogthum Baden und die Fürstenthümer Hohenzollern* fort, die 1831 bis 1834 publiziert worden war. Sie umfasste neben dem Titelblatt 11 Kartenblätter, darunter im Süden die drei Blätter *Freiburg, Schaffhausen* und *Constance-Lindau*. Zusammen vereinigt und um weitere Blätter ergänzt wurden die beiden Kartenwerke dann 1843 in der Karte von *Südwest-Deutschland u. dem Alpenlande* zusammengefasst, in dessen Übersicht die Blätter der Schweizerkarte noch als solche explizit aufgeführt sind. Zur *Karte der Schweiz* gehören die Blätter *Freiburg* (1831), *Schaffhausen* (o.J.), *Constance-Lindau* (1834), *Füssen* (1835), *Besançon* (1835), *Bern* (1834), *Zürich* (1834), *Wallenstadt* (1835), *Meran* (o.J.), *Lausanne* (1835), *Freyburg in der Schweiz* (1835), *Locarno* (1835), *Chiavenna* (1835), *Trient* (o.J.), *Genève* (1835), *Aosta* (1835), *Biella* (1835), *Milano* (1835) und *Verona* (1835) (Abb. 2). Allgemein wird angenommen, dass die mit 1834 datierten Blätter *Zürich* und *Bern* erst 1835 erschienen. Gemäss einer zeitgenössischen Anzeige, die auf die ersten drei Lieferungen verwies, sollten nun monatlich zwei Blätter erscheinen. Wenn dieser Rhythmus eingehalten werden konnte, dann

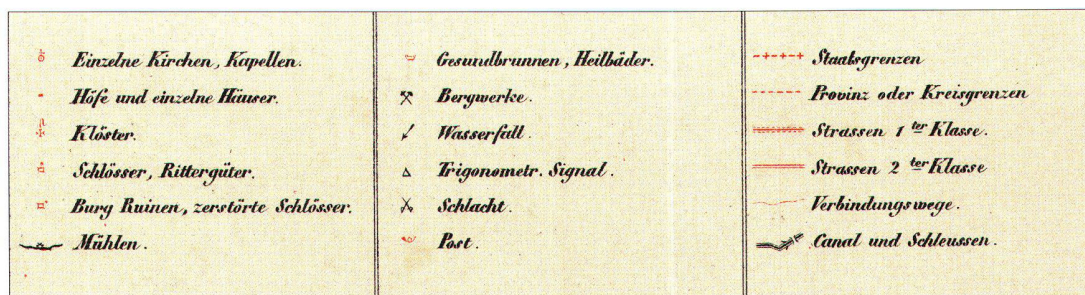


Abb. 1: Die Legende auf dem Titelblatt des Kartenwerks verweist auf drei Klassen von Landverkehrswegen: die Strassen 1. und 2. Klasse sowie die Verbindungswege.



Abb. 2: Blattübersicht zur Karte von Südwest-Deutschland u. dem Alpenlande, darin integriert die 19 Blätter und das Titelblatt der Karte der Schweiz. Ausschnitt aus dem Titelblatt, verkleinert auf 95%.

war die Publikation der Schweizerkarte frühestens Ende 1835 abgeschlossen.⁵ Das Neuerscheinungszeichen der Buchhandlung Hinrichs in Leipzig zeigte das Erscheinen der vierten bis zehnten Lieferung jedoch erst für 1836 an.⁶ Eine Überprüfung der 19 Kartenblätter bestätigt als ungefähren Zeitpunkt der Aktualität des gezeigten Strassennetzes das Jahr 1830. Dies stimmt mit der Verlagsankündigung überein, die das Publikum 1835 darüber informierte, dass mehr als zwölf Jahre an der Karte gearbeitet worden sei. Während die meisten Strassenneu- und die grossen Strassenausbauten der 1820er Jahre, beispielsweise die zwischen 1820 und 1830 gebaute Fahrstrasse über den Gotthard oder die von 1828 bis 1829 gebaute Strasse von Zug nach Arth, in der Karte erscheinen, fand die grosse Welle des Kunststrassenbaus der 1830er und 1840er Jahre keinen Niederschlag im Kartenwerk. Der dadurch mögliche Blick in die Zeit vor diesem grundlegenden Wandel des Strassennetzes erweist sich für die verkehrsgeschichtliche Forschung als Glücksfall.

Ein Kartenwerk in der Tradition des Atlas Suisse

Als Autor ist auf dem Titelblatt Dr. I. Woerl, Mitglied der königl. Academie der Kriegswissenschaften in Schweden, der königl. Geographischen Societaeten zu London und Paris, der historischen Gesellschaft zu Freiburg i. B. & S. genannt. Die Person, die hinter diesem Namen steht, ist der bayerische Kartograph Joseph Edmund Woerl, der von 1803 bis 1865 lebte. Er hatte seine kartographischen Kenntnisse zunächst in der bayerischen Katasterkommission und dann in Besançon und in Paris erworben, bevor ihm Herder 1828 für die Leitung der Kartenproduktion des Verlags anstellte. Woerl folgte in dieser Stellung auf Johann Heinrich Weiss (1758–1826), der hierzulande vor allem als Autor des zwischen 1786 und 1802 entstandenen Atlas Suisse bekannt ist, und er übernahm von diesem auch wesentliche kartographische Grundlagen. Darauf wies schon der Rezensent der Woerl-Karte in der zeitgenössischen Fachzeitschrift mit dem sprechenden Titel *Kritischer Wegweiser* hin: *Der Plan dazu legte der durch seine Vermessungen in der Schweiz berühmte französische Oberst Weiss. Aber das kaum begonnene Werk ward durch seinen Tod unterbrochen.*⁷ Damit ist allerdings nur das Ende einer längeren Geschichte erzählt: Weiss hatte sich anlässlich der Fertigstellung des Atlas Suisse mit seinem Auftraggeber, dem Seidenindustriellen Johann Rudolph Meyer (1739–1813), gründlich verkracht – nicht zuletzt, weil er mit seinem Material weitere Schweizerkarten unter anderem für die französische Rheinarmee herstellte. In französischen Diensten zeichnete er 1799 beispielsweise die *Nouvelle Carte Hydrographique et Routière de la Suisse*, die er dann wieder seinem früheren Auftraggeber Meyer als Generalkarte für den Atlas Suisse anzudrehen versuchte. Zwischen 1802 und 1813 wirkte Weiss als Souseding am französischen Unternehmen einer ersten Triangulation der Schweiz mit. Sein bei all diesen Tätigkeiten erarbeitetes Material, sein Know-how und seine Verbindungen brachte er 1820 auch in die grossen Kartenprojekte des Herder-Verlags ein. Wie wichtig Weiss für Herder war, kann an der hohen Summe von monatlich 1200 Francs ersehen werden, die der Verleger dem Kartographen für seine Arbeit zu zahlte.

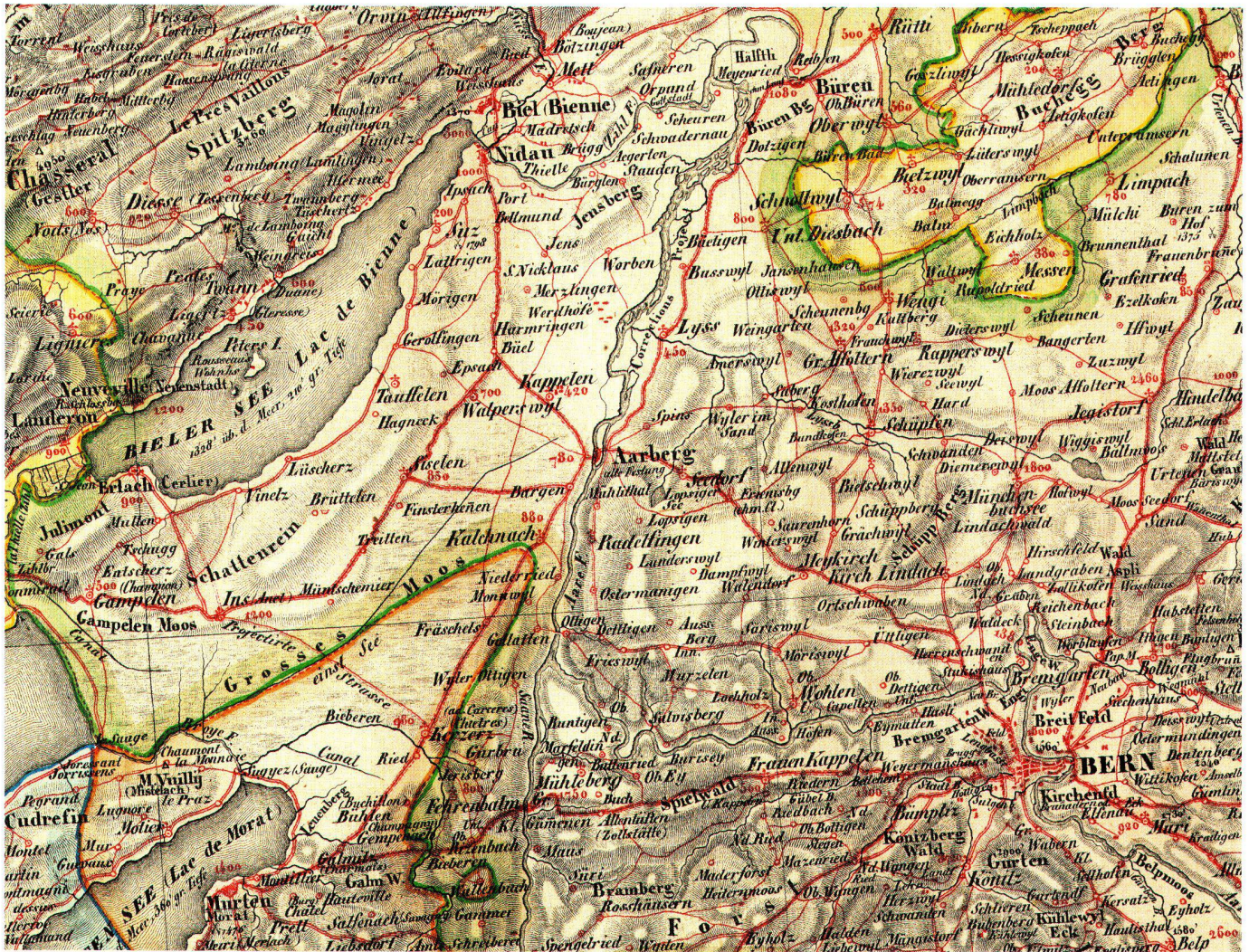


Abb. 3: Ausschnitt aus dem Blatt Bern: Die Orte und die Strassen sind rot dargestellt. Nach Bern hin führten verschiedene Strassen 1. und 2. Klasse und auch einige Verbindungswege. Eine grosse Zahl von Orts-, Flur- und Gebäudenamen sollten den Reisenden die genauere Identifikation des Standpunkts vor Ort zusätzlich erleichtern. Bei den Ortschaften ist weiter die Zahl der Bewohner und die Höhe über Meer in Fuss verzeichnet. Hier bestehen die grössten Abweichungen von der Realität. Im Grossen Moos ist die kommende Juragewässerkorrektur angedeutet (Corrections Project, Projectirte Strasse).

len bereit war. Wie schon beim *Atlas Suisse*, bei den Karten für die Rheinarmee und der Vermessung der Schweiz war der französische Oberst François Joseph Delcros (1777–1865) als weitere Person, die Kontinuität garantierte, mit von der Partie. Über ihn bestanden im Wesentlichen die gleichen Linien zu den erwähnten Kartenwerken und Unternehmen wie über Weiss selbst, so dass der Rückgriff auf diese Grundlagen auch über den Tod von Weiss hinaus gegeben war. Stilistisch steht die Schweizerkarte von Woerl in der Tradition der französischen Kartographie, wie auch die spätere Dufourkarte, für die Mitte der 1830er Jahre die Aufnahmen gerade erst begannen. Bezüglich der Genauigkeit und Plastizität des in senkrechter Projektion gehaltenen, im Gebirge von Nordwesten her und im Mittelland senkrecht beleuchteten Reliefs nimmt die Karte des Herder-Verlags gleichsam eine Zwischenposition zwischen dem *Atlas Suisse* und der Dufourkarte ein (Abb. 3–5).

Grundlagen zur Karte der Schweiz

Für verkehrsgeschichtliche Fragestellungen ist der hohe Detaillierungsgrad des auf der Karte der Schweiz gezeigten Strassen- und Wegnetzes von besonderer Bedeutung. Er beruht sowohl auf eigenen Aufnahmen von Weiss und Delcros als auch auf der Kompilation verschiedener Strassen-, Reise- und Detailkarten der 1810er und 1820er Jahre. Eingehende Untersuchungen des Karteninhaltes haben ergeben, dass für die nördlichen Gebiete der Schweiz

unter anderem die *Topographische Charte von Schwaben* 1:86 400 von Ernst Heinrich Michaelis (publiziert 1828) sowie die *Carte de la Souabe* 1:100 000 (publiziert 1818–1821) als Grundlage verwendet wurden. Bei sich überdeckenden Blättern erhielt die jüngere und grossmassstäbigere *Charte von Schwaben* den Vorzug. Für die Beschriftung muss Woerl noch andere Quellen gehabt haben, denn oftmals entsprechen die Namen – im Vergleich mit den beiden genannten Kartenwerken – mehr der heutigen Schreibweise.⁸ Der bereits zitierte Rezensent des *Kritischen Wegweisers* nannte als Beispiele weiterer von Woerl verwendeter Unterlagen die Karten von Antoine-Joseph Buchwalder (1792–1883), Jean-Frédéric d'Osterwald (1773–1850) und Heinrich Keller (1778–1862). Eine zeitgenössische Verlagsanzeige erlaubt es, die Grundlagen der Karte noch in zweifacher Hinsicht genauer zu bestimmen, dass nämlich aus der Hinterlassenschaft von Weiss in erster Linie das Relief verwendet worden sei, während die weiteren Karteninformationen aus mehr als hundert zerstreuten *Special-Aufnahmen* stammten, worin einzelne Täler aber auch mehrere ganze Kantone seither abgebildet wurden.⁹ Die Fülle des verwendeten Materials hatte zur Folge, dass das aufgenommene Wegnetz, die gezeigten Siedlungen und die weiteren Karteninformationen in ihrer *Vereinigung alles dessen, was bis auf den heutigen Tag über die Schweiz erschienen*, weit über den Stand des *Atlas Suisse* hinaus gehen. Die Karte von Weiss und Woerl war damit bis zum Erscheinen der Dufourkarte die beste Gesamtkarte der Schweiz.

Neue Technik für ein neues Publikum

Die Stadt Freiburg wurde erst durch Bartholomäus Herder (1774–1839) zu einem Zentrum der südwest-deutschen Kartographie. Mit dem Engagement von Johann Heinrich Weiss und Joseph Edmund Woerl knüpfte der Verleger erfolgreich an die französische Militärkartographie an. Französisches Kartographiewissen verband sich bei Herder mit moderner süd-deutscher Drucktechnik: Er stellte die Karten nicht in der traditionellen Art als Kupferstiche her, sondern wandte das billigere Verfahren der Lithographie an, das der Münchner Alois Senefelder (1771–1834) um die Wende zum 19. Jahrhundert entwickelt hatte. Der Steindruck kam zunächst vor allem für Stadt- und kleinere Detailpläne zum Einsatz. Nicht zuletzt dank Herders Karten drang er seit den späten 1820er Jahren auch in den Bereich grösserer Kartenformate vor. Die verhältnismässig preisgünstige Flachdrucktechnik, die auch den rationellen Farbdruck ermöglichte, eröffnete dem Verleger neue Märkte auf dem Feld der nichtamtlichen Kartographie.

Die billigere Produktion war jedoch nur der eine Teil des unternehmerischen Erfolgs. Der andere bestand darin, ein Produkt anzubieten, das sich verkaufen liess. Herder setzte mit der Karte ganz offensichtlich auf die stets steigende Zahl der Reisenden und vor allem der Touristen. Diese Kundschaft suchte er – für heutige verkehrsgeschichtliche Fragestellungen besonders günstig – in erster Linie über die dargestellten Wegnetze zu gewinnen: Er bot den Reisenden eine eigentliche Strassenkarte an. Diesem Zweck entsprechend heben sich die Ortschaften und das Verkehrsnetz in roter Farbe deutlich vom schwarzen Relief ab. Die Strassen und Wege sind in drei Klassen erfasst – Strassen 1. Klasse und 2. Klasse sowie Verbindungswege – und mit ergänzenden Angaben versehen (Abb. 1).

Genau diesen praktischen Nutzen des Werks hob der Kritiker Rothstein 1841 in einer weiteren Besprechung der Karte hervor: *Von allen Karten der Schweiz, die mir je zu Gesicht kamen und von mir einer näheren Prüfung unterworfen wurden, hat keine meinen Beifall in solchem Masse erhalten, als die Karte von Woerl. [...] Die Karte enthält nicht nur alle Städte, Dörfer und Weiler, sondern auch alle Klöster, Landhäuser, Burgruinen, Vorwerke, Wirtshäuser, Kapellen u.; man findet alle Strassen und gangbaren Wege, ja es fehlen selbst die bekannten Hirtenpfade und Jägersteige nicht. Zur deutlichen Erkennung des Topographischen trägt der rothe Druck der Ortszeichen und Wege viel bei.*¹⁰ Die zweite Druckfarbe war eine bedeutende Innovation im Kartendruck. Sie erhöhte die Übersichtlichkeit und ermöglichte eine grössere Informationsdichte, eine Möglichkeit, die in der Schweizerkarte dann in den Regionen des Mittellandes teilweise bis zum Übermass und damit bis zu neuer Unübersichtlichkeit genutzt wurde.

Wie weit Herders verlegerisches Kalkül mit der Strassenkarte aufging, ist nicht bekannt. Überliefert ist, dass ihn das Mammutwerk eines Atlas von Europa sowie weitere ehrgeizige Projekte trotz der zeitweisen Unterstützung durch die badische Regierung an den Rand des Ruins trieben, in Herders eigenen Worten, dass *die damit verknüpften Kosten die Kräfte eines Privatmannes überspannen*. Und belegt ist auch, dass ein geplanter Atlas von Süddeutschland, von dem die Schweizerkarte auch einen Teil bildete, 1840 bis



1843 lediglich in reduzierter Form als Karte von Südwest-Deutschland u. dem Alpenlande erschien. Einerseits erwies sich die Grundlagenbeschaffung für Herders Karten als viel aufwändiger als geplant, und andererseits drückten die politischen Turbulenzen der 1830er Jahre auf die Verkaufszahlen.¹¹

Genauigkeit ist immer relativ

Die weiteren Ausführungen des Rezensenten über den Gebrauchswert der Karte von Woerl bieten interessante Aufschlüsse über den Umgang mit Karten in jener Zeit: Sie waren einem breiten Publikum zu teuer, um sie auf Reisen einfach mitzutragen. Darum bereiteten sich die Reisenden vor, indem sie die geplanten Routen vorgängig vom Original kopierten: *Im verflorenen Sommer unternahm ich eine Reise nach der Schweiz. Theils um mich auf diese Reise vorzubereiten, theils um mich in der Schweiz überall leicht orientieren zu können, kopierte ich Wörls Karte so weit, als ich für die gewählten Touren einen Wegweiser nöthig hatte. Bei der Benutzung dieser Kopie entdeckte ich einzelne Fehler und Mängel, die ich auch später bei dem Vergleich mit dem Original wieder fand und nun zur weiteren Kenntnissnahme mitzutheilen mir erlaube.*¹² Es folgen zwei Seiten Ausführungen, die den Rezensenten als einen genauen Kenner der Landschaft ausweisen, die aber auch deutlich machen,

Abb. 4: Ausschnitt aus dem Blatt Aosta: Das Matterhorn od. gr. Mt. Cervin (13850') gilt noch als unersteiglich. Das Matterjoch (10416') im Juli u. August gangbar. Die Darstellung der Gebirgszüge mittels leicht schattierten Böschungsschraffen ähnelt jener der Charte von Schwaben.



Abb. 5: Ausschnitt aus dem Blatt Constanz-Lindau. Zwischen grösseren Uferorten wurden auf insgesamt 10 Strecken in regelmässigen Abständen die Seetiefe (in Par[iser] Fuss) angegeben. Das Grenzkolorit ist von Hand gemalt. Die Beschriftung ist parallel zu den Koordinatenlinien und nicht zum Kartenrand platziert.

dass er damals im Grunde noch keine immer auf dem neuesten Stand nachgeführte Karte erwartete. Vielmehr scheint er als selbstverständlich angenommen zu haben, dass einige Teile der Karte genauer zuträfen als andere, dass also eine Unsicherheit blieb, die sich erst an Ort und Stelle ausräumen liess. Diese Unsicherheit betraf drei Ebenen: Erstens waren die politische Landschaft und damit die gezeigten Grenzen höchst ungewiss. Dass die Grenzen trotz der Möglichkeit des Farbdruckes auf der Karte immer noch handkoloriert sind, lässt sich als Folge dieser Unsicherheit, respektive als offen gelassene Option interpretieren, diese nachträglich noch verändert darzustellen. Zweitens erfuhr das Strassennetz zum Zeitpunkt des Erscheinens der Karte seine bis zum Autobahnbau grösste Umgestaltung. Und drittens erreichte die Genauigkeit der Kartenaufnahmen, auf die man sich stützte, allgemein noch nicht jene Lagetreue der Linienführungen, die einige Jahre später die Dufourkarte bieten sollte. Die Lage der Verkehrswege war auf der Schweizerkarte von Woerl im Wesentlichen noch in den Bezügen zu den Siedlungen, den Gewässerläufen, den Brücken und den markanten Landschaftselementen zu deuten, was der damals üblichen Art des Kartenlesens entsprach.

Kartographie in Zeiten des Wandels

Der Kritiker des *Kritischen Wegweiser*, dem die beiden ersten Blätter *Bern* (Abb. 3) und *Zürich* vorlagen, mass die Karte jedoch nicht mehr nur an der Genauigkeit, die eine Kompilation bestehender Karten eben erreichen konnte. Er wies auch auf den Fortschritt in der

Kartographie hin, konkret auf die in der Schweiz 1832 begonnene systematische wissenschaftliche Triangulation, auf deren Grundlage schliesslich die Dufourkarte entstehen sollte und fragte: *Ob es nicht besser gewesen wäre, die Herausgabe noch anstehen zu lassen, gerade jetzt wo die Eidgenossenschaft sich endlich darüber verständigt hat, eine zusammenhängende Vermessung auszuführen? Wird das Unternehmen wirklich vollendet, so dürfte doch Manches in der Topographie des Schweizer-Bodens eine mehr oder minder große Änderung erleiden [...].*¹³ Herder wartete nicht. Er wagte die Herausgabe der Karte in einer Zeit, in der von der kartographierten Situation bis zur Kartographie selbst, von den staatlichen Voraussetzungen einer solchen kartographischen Grossunternehmung bis zur Kartennachfrage alles in Fluss geraten war. Vor diesem Hintergrund verdient die unternehmerische Leistung Herders eine besondere Würdigung. Entstanden ist eine interessante, vielschichtige Momentaufnahme aus einer Zeit tief greifender Veränderung, deren Interpretation in viele Richtungen über diesen Moment hinausweist (Abb. 5).

Anmerkungen

- 1 Der Autor leitet die Forschungsstelle von ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte, Universität Bern und ist Mitarbeiter am Projekt «GIS-Dufour». Eine kürzere Version des Artikels erschien in: *Wege und Geschichte*, 2004/2, S. 31–34.
- 2 ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte: Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS, Dokumentationen aller Kantone, unveröffentlicht, Bern 2003. Im Jahre 2003 wurde die Institution IVS in ViaStoria umbenannt.

- 3 Nationalfondsprojekt «GIS-Dufour», Leitung Prof. Dr. Hans-Rudolf Egli, Geographisches Institut der Universität Bern; vgl. www.viastoria.ch/D/Forschung/GIS-Dufour.htm.
- 4 Das mir vorliegende Exemplar stammt aus der Zentralbibliothek Zürich, Kartensammlung, 4 Hb 75: 1.
- 5 *Kritischer Wegweiser im Gebiete der Landkarten-Kunde nebst anderen Nachrichten zur Beförderung der mathematisch-physikalischen Geographie und Hydrographie*, Bd. 7, 5. Stück, 31. Mai 1835. Diese und die folgenden Angaben verdanke ich einer Recherche von Herrn Hans-Peter Höhener.
- 6 *Verzeichniss der Bücher, Landkarten usw., welche vom [...] neu erschienen oder neu aufgelegt worden sind [...] zu finden in der J. C. Hinrichsschen Buchhandlung in Leipzig*. Zentralbibliothek Zürich: ZS 830.
- 7 Berghaus, Heinrich: zitiert aus der Verlagsankündigung. In: *Kritischer Wegweiser im Gebiete der Landkarten-Kunde nebst anderen Nachrichten zur Beförderung der mathematisch-physikalischen Geographie und Hydrographie*, Bd. 7. Berlin, 1835. S.172ff.
- 8 Zu diesen Karten vgl. Fischer, Hanspeter: *Die «Charte von Schwaben» 1:86 400*. In: *Cartographica Helvetica* 7/1993, und Fischer, Hanspeter: *Die «Carte de la Souabe» 1:100 000 (1818–1821)*. In: *Cartographica Helvetica* 27/2003.
- 9 Die Verlagsanzeige ist im Exemplar der Woerlkarte eingeklebt, das Heinrich Keller gehörte (Zentralbibliothek, Zürich, Kartensammlung).
- 10 Berghaus, Heinrich (Hg.): *Annalen der Erd-, Völker und Staatenkunde*. Bd. 12. Berlin, 1841. S. 381ff.
- 11 Bückler, Hanns: *Bartholomä Herder 1774–1839. Verleger – Drucker – Buchhändler*. Freiburg i.Br., 1989. S. 42–50.
- 12 Siehe Anm.10: S. 381ff.
- 13 Siehe Anm.7: S. 173ff.

Literatur

- Blumer, Walter:** *Die topographischen Karten des Kantons Glarus*. Einsiedeln, 1950.
- Bücker, Hanns:** *Bartholomä Herder 1774–1839. Verleger – Drucker – Buchhändler*. Freiburg i.Br., 1989.
- Cavelti Hammer, Madlena; Feldmann, Hans-Uli; Oehri, Markus:** *Farbe, Licht und Schatten. Die Entwicklung der Reliefkartographie seit 1660*. *Cartographica Helvetica*, Sonderheft 13. Murten, 1997.
- Grob, Richard:** *Geschichte der schweizerischen Kartographie*. Bern, 1941.
- Kretschmer, Ingrid; Dörflinger, Johannes; Wawrik, Franz:** *Lexikon zur Geschichte der Kartographie*. Wien, 1986.
- Oehme, Ruthardt:** *Die Geschichte der Kartographie des deutschen Südwestens*. Konstanz/Stuttgart, 1961.
- Wolf, Rudolf:** *Geschichte der Vermessungen in der Schweiz*. Zürich, 1879.

Résumé

Karte der Schweiz de Joseph Edmund Woerl, 1835/36

La carte de la Suisse [Karte der Schweiz] de Joseph Edmund Woerl (1803–1865) est peu connue mais pourtant elle donne de précieuses indications sur le réseau des routes suisses dans les années 1820. L'ouvrage comprend 19 cartes publiées en 1835/36 par l'éditeur de cartes Bartholomäus Herder à Fribourg-en-Brigau à l'échelle 1:200000 et se place ainsi chronologiquement entre l'*Atlas Suisse* (1802) et la Carte Dufour (dès 1842). Le cartographe bavarois J.E. Woerl s'est basé sur les nombreuses cartes cantonales de l'époque, mais il disposait avant tout de la documentation de Johann Heinrich Weiss, co-auteur de l'*Atlas Suisse* et son prédécesseur auprès des éditions Herder. L'éditeur Herder avait conçu apparemment cette carte routière à l'intention des voyageurs et touristes toujours plus nombreux. Les récents comptes-rendus témoignent du succès de la carte dû à sa présentation et sa précision et révèlent que les cartes devaient jadis répondre à de tout autres exigences.

Summary

The Karte der Schweiz by Joseph Edmund Woerl, 1835/36

The little known map *Karte der Schweiz* by Joseph Edmund Woerl (1803–1865) constitutes an important documentation of the Swiss road network in the 1820s. The work, which includes 19 maps at the scale 1:200000, was published in 1835/36 by

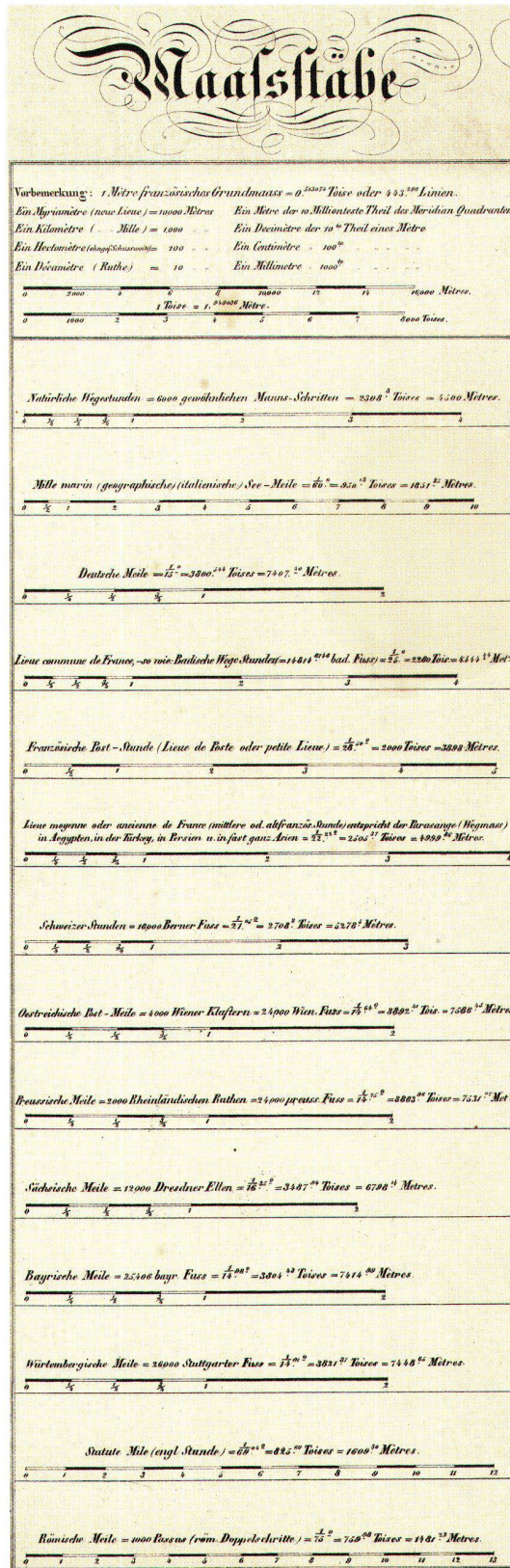


Abb. 6: Darstellung von insgesamt 16 Massstäben. Dies zeigt den Wirrwarr der Massseinheiten der damaligen Zeit. Ausschnitt aus dem Titelblatt zur Karte von Südwest-Deutschland u. dem Alpenlande, verkleinert auf 70%.

Bartholomäus Herder in Freiburg in Br. Chronologically this work may be placed between the *Atlas Suisse* (1802) and the Dufour Map (beginning in 1842). Although the Bavarian cartographer Woerl compiled his maps from different maps of the cantons, *Karte der Schweiz* was based mainly on the work of Johann Heinrich Weiss, co-author of the *Atlas Suisse* and Woerl's predecessor at the publishing house Herder. With this road map Herder was counting on the increasing number of travelers and tourists. Different reviews bear witness to the success of the map due to its representation and accuracy, and they also show that at that time the requirements and expectations from maps were quite different.

Hans-Ulrich Schiedt, Dr.

ViaStoria Forschungsstelle
 Tellstrasse 31
 CH-8004 Zürich
 E-Mail: hans-ulrich.schiedt@viastoria.ch