

Zeitschrift: Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte
Band: - (2016)
Heft: 53: Reisekarten der Schweiz : von den Anfängen bis ins 20. Jahrhundert

Artikel: Eisenbahnkarten
Autor: Lierz, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-772377>

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>

Eisenbahnkarten

Wolfgang Lierz

Die Schweiz gilt heute als das Bahnland par excellence. Allerdings dauerte die Entwicklung bis dahin deutlich länger als in europäischen Nachbarländern, was sich auch in der Entwicklung der Eisenbahnkarten widerspiegelt.

In der Schweiz vor 1848 hemmten der föderalistische Staatsaufbau, insbesondere uneinheitliche Masse und Gewichte sowie die kantonalen Zölle den Eisenbahnbau. Weil sich die eidgenössischen Räte 1852 für einen privaten Bahnbau entschieden, entstand vorerst ein Bahnnetz nach rein betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten.

Erst 1847, um einiges später als in den Nachbarländern, entstand mit der Bahn von Zürich nach Baden die erste Bahnstrecke in der Schweiz, die sogenannte «Spanisch-Brötli-Bahn». Eine spezielle Eisenbahnkarte für das Publikum war nicht nötig, es gab aber eine gefaltete Panoramaansicht als Streifenkarte. Eine eigene Eisenbahnkarte der gesamten Schweiz gab es lange Zeit nicht. Verbreitet war aber die ursprünglich von Adolf Stieler 1825 als Postroutenkarte begründete Karte von Deutschland und den Nachbarländern, die dann 1837 von Johann Christoph Bär und

Friedrich von Stülpnagel vollständig neugestaltet wurde. Ab etwa 1845 wurden die ersten Bahnlinien in Titel und Karteninhalt ergänzt, ein kleiner Eisenbahnatlas wurde als Gratis-Beigabe hinzugefügt und 1847 separat publiziert. Bis 1870 erschien diese Karte bei Justus Perthes in Gotha fast jährlich in aktualisierten Ausgaben, wobei die Reliefdarstellung mit Gebirgsraupen zunehmend unmodern wurde. Priorität bei Perthes hatte aber zu dieser Zeit die Erneuerung der Karten von *Stieler's Handatlas*, wo unter August Petermann und Carl Vogel die zahlreichen Karten von Stülpnagel ersetzt wurden.

Der Ausschnitt aus der Ausgabe von 1867 (Abb. 33) zeigt deutlich, dass man auch zwanzig Jahre nach dem Bau der ersten Eisenbahn in der Schweiz noch kaum über das Mittelland hinausgekommen war. In der Zwischenzeit war man aber in den Nachbarländern Frankreich und Österreich erheblich weiter in die Alpen vorgedrungen. Mit der österreichischen Südbahn Wien-Graz wurde bereits 1854 die Semmeringbahn als erste Gebirgsbahn Europas überhaupt eröffnet, 1867 folgte die Brennerbahn und 1871 der Tunnel durch den Mt. Cenis.

In dieser Zeit hatten aber auch in der Schweiz die Diskussionen in der Frage einer eigenen Alpenüberquerung begonnen. Sie wurde sehr intensiv und

Abb. 33: Deutschland, Königl. der Niederlande, Kgr. Belgien und die Schweiz, nebst Theilen der angränzenden Länder, nach Adolf Stieler's grosser Karte in 25 Bl. Besonders zum Reisegebrauch eingerichtet, mit Bezeichnung d. Eisenbahnen, Eilwagen- und Extrapost-Routen, unter Mitwirkung des Geh.-Hof- u. Finanzraths und Ober-Post-Commisairs F.M. Diez. Gemeinschaftlich gezeichnet von F. v. Stülpnagel, Königl. Preuss. Hauptmann a.D. und Joh. Chr. Bär. Gotha: bei Justus Perthes. 1867. Rev. v. C. Vogel. Massstab 1:1 484 100. Kartenformat: 102 x 84 cm. Ausschnitt Schweiz in Originalgrösse (Alle abgebildeten Karten stammen aus der Sammlung des Verfassers).



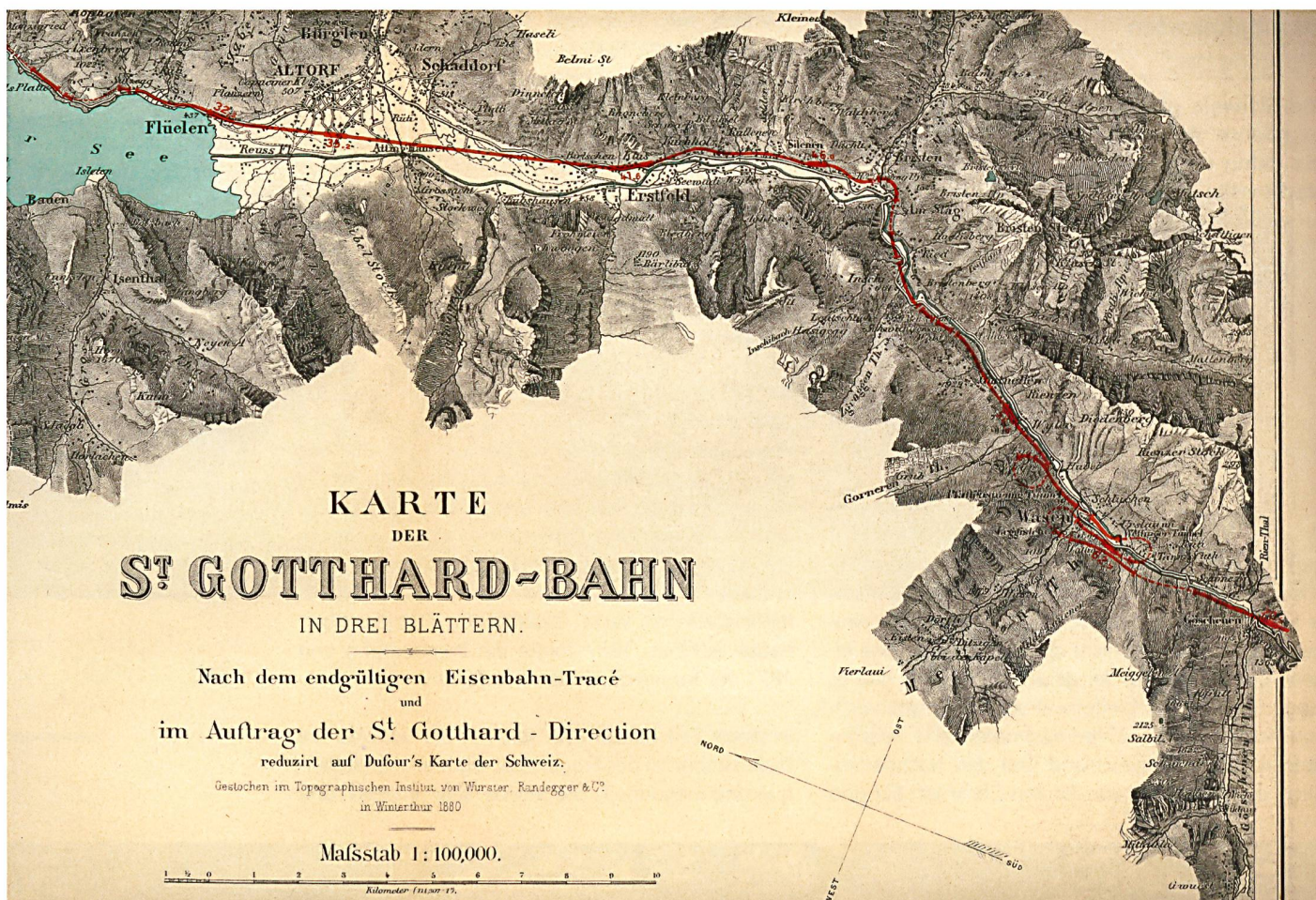
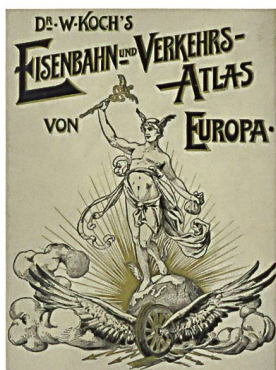


Abb. 34: Karte der St. Gotthard-Bahn in drei Blättern. Nach dem endgültigen Eisenbahn-Tracé und im Auftrag der St. Gotthard-Direction reduziert auf Dufour's Karte der Schweiz. Gestochen im Topographischen Institut von Würster, Randegger & Co. in Winterthur 1880. Massstab 1:100 000. Gesamtformat 162 x 23 cm, Ausschnitt ca. 60% verkleinert.

Abb. 35 (rechts): Dr. W. Koch's Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas von Europa. Leipzig: J.J. Arnd, 1905.



heftig von verschiedenen interessierten Kreisen geführt. Schliesslich gewann die Gotthardlinie, endgültig besiegelt 1869 durch Staatsvertrag zwischen der Eidgenossenschaft und dem noch jungen Königreich Italien. 1871 trat dem Vertrag auch das Deutsche Reich bei.

Der Bau der Gotthardbahn erregte damals – wie heute der Bau der NEAT – grösstes öffentliches Interesse. Bereits 1880, noch vor der Eröffnung 1882, erschien eine grossmassstäbige Streifenkarte der Gotthardbahn 1:100 000 in drei Blättern (**Abb. 34**). Aneinander montiert hatte die Karte das Format 162x23cm und wurde für das Publikum in Leporellofaltung publiziert; sie erschien aber auch 1881 im Rahmen der Ergänzungshefte zu Petermanns Mitteilungen, wo Hermann Alexander Berlepsch einen umfangreichen Band zur Gotthardbahn herausgab. Ausgeführt wurde diese Karte von der Topographischen Anstalt von Würster, Randegger & Co. in Winterthur, wobei man einigen Aufwand trieb; um die Dufourkarte als Grundlage verwenden zu können, wurde deren Reliefdarstellung mit Schattenschraffen kopiert, aber ohne die Beschriftung. Diese wurde dann leserichtig in die nach Nordwesten gedrehte Karte neu eingefügt mit der Folge, dass die Beleuchtung nunmehr aus Südwest statt Nordwest zu kommen scheint.

Seit den 1870er Jahren begann also auch in der Schweiz das «Eisenbahnfieber». Es entstanden er-

folgreiche Unternehmungen wie 1871 die Vitznau-Rigi-Bahn als erste Bergbahn Europas, aber auch unzählige erfolglose Projekte, von denen eine Vielzahl erhaltener Karten erst kürzlich publiziert wurden.

Mit dem Eisenbahngesetz von 1872 wurde der Bund ermächtigt, selber Bahnen zu bauen oder bereits bestehende zurückzukaufen und zu fusionieren. Der Betrieb der Schweizerischen Bundesbahnen SBB begann 1902, wobei bereits ein landesweites Schienennetz von über 3000 Kilometern existierte. Eisenbahnkarten der Gesamtschweiz wurden jetzt von amtlicher Seite herausgegeben, aber nach wie vor waren europäische Darstellungen sehr verbreitet, so zum Beispiel *Dr. W. Koch's Eisenbahn- und Verkehrs-Atlas von Europa*, der in zahlreichen Ausgaben seit den 1890er Jahren erschien und in dem die Schweiz auf vier Blättern 1:450 000 vertreten war (**Abb. 35**). Zusätzlich gab es noch Nebenkarten in grösserem Massstab 1:250 000 wie hier aus der Ausgabe 1905 Zürich-Luzern und Umgebung. Die Strecken der verschiedenen Bahngesellschaften sind unterschiedlich farbig dargestellt und zusätzlich mit Nummern versehen, die dann am Kartenrand erläutert sind; die römischen Ziffern bezeichnen die Kreisrichtungen der SBB. Sehr schön wirkt auch die graphische Lösung am unteren Rand dieser Nebenkarte, um gerade noch die Nordost-Ecke der Schweiz im unteren Inntal darstellen zu können.

Eisenbahn- und Verkehrsatlas von Europa, Section 28.

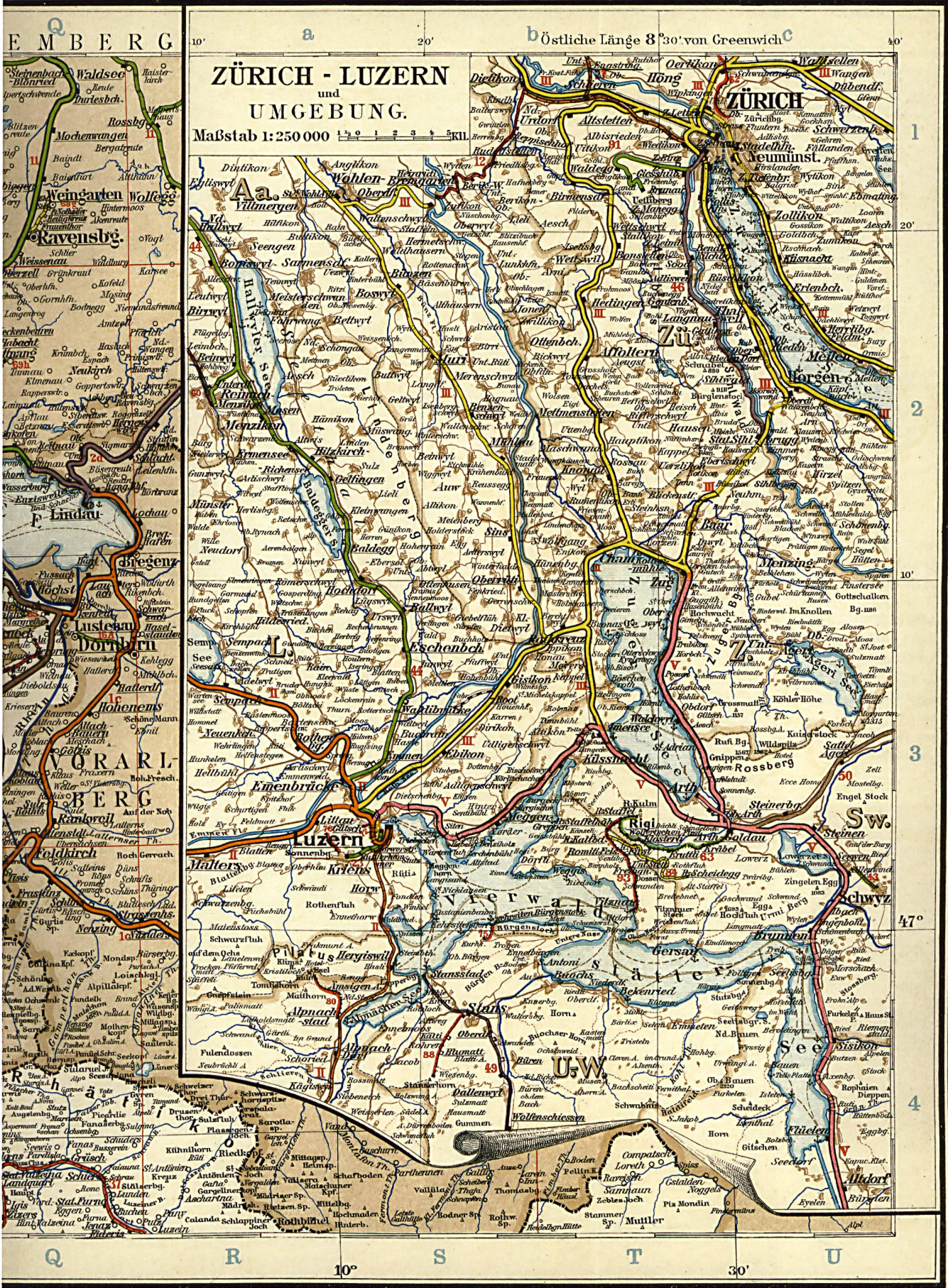


Abb. 36: Jungfrau-Bahn.
 Faltprospekt 12 x 21 cm, 1903/05. Die Übersichtskarte zeigt die gesamte geplante Tunnelstrecke bis zum Gipfel der Jungfrau. Laut Rückseiten-text war die Strecke bis Eigerwand in Betrieb, von Beginn an elektrisch. Man sieht jedoch keine Fahrleitung auf dem Titelblatt, dafür aber die Zahnstange, System Strub.

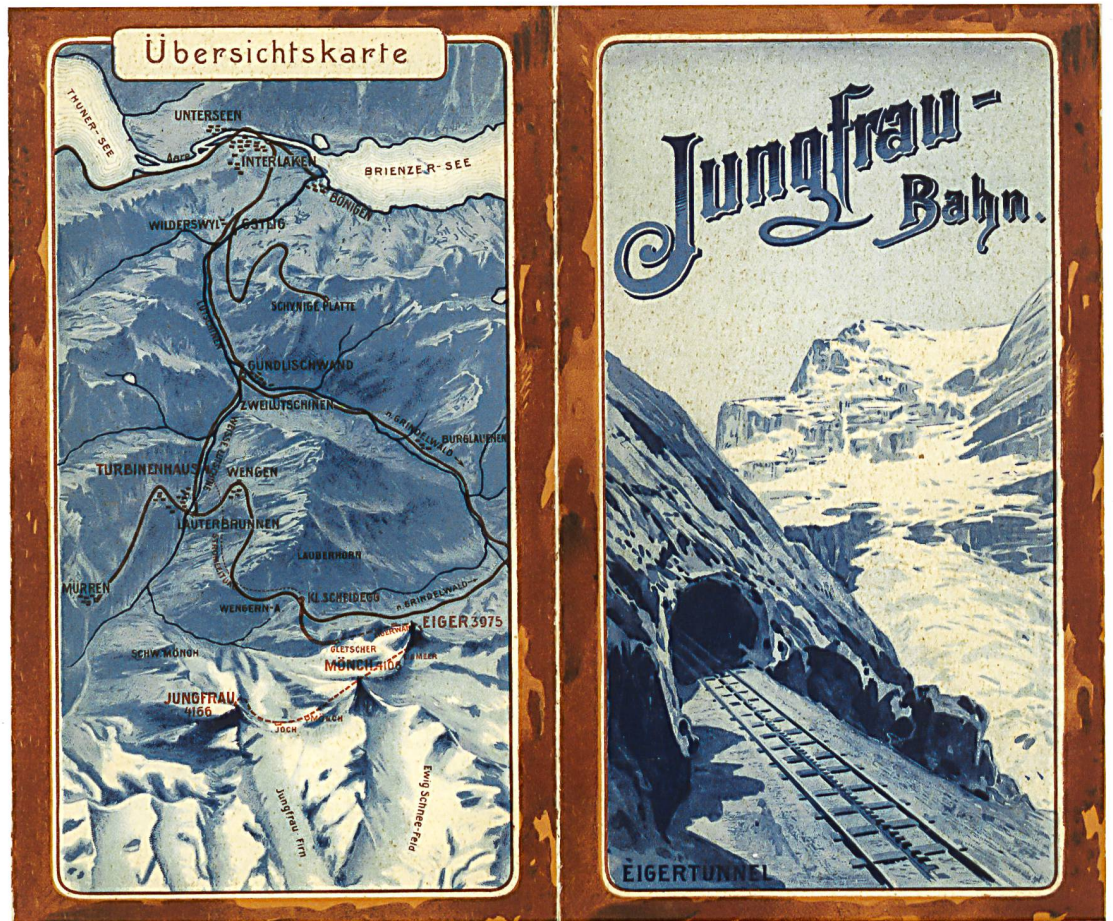
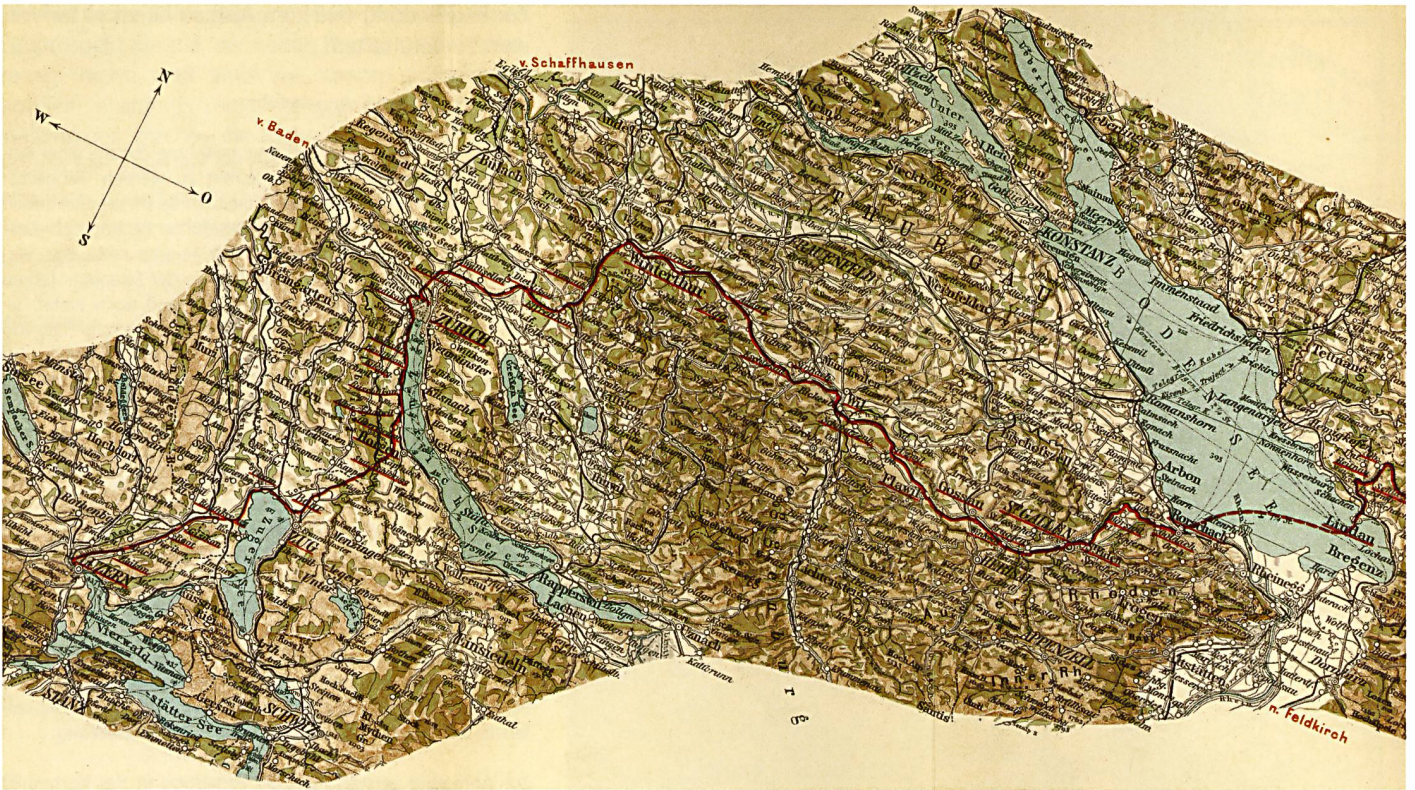


Abb. 37: Luzern-Engelberg / Engelberg-Bahn. Faltprospekt 11 x 20 cm, 1920. Der Triebwagen zeigt korrekt die Stromabnehmer für Drehstrom, man sieht aber keine Fahrleitungen. Eine Zahnstange gab es nur oberhalb von Grafenort.





Die SBB selbst gab dann ab 1905 eine eigene Touristenkarte der Schweiz heraus, zunächst in 1:450 000 mit bräunlichem Grundton und dann später in 1:500 000, wie der Heftumschlag mit einem Ausschnitt aus der Ausgabe 1931 zeigt. In auffälligem Rot werden alle Strecken der SBB gezeigt, in Schwarz alle übrigen Privatbahnen wie BLS, SOB, RhB, MOB, FO, was aus Sicht der Kartennutzung unvorteilhaft ist, denn Schwarz und Rot fallen optisch doch sehr auseinander, und kaum jemand sucht sich seine Reiseroute nach den Bahngesellschaften aus.

In den 1930er Jahren erreichte das Schweizer Bahnnetz im Wesentlichen seine grösste Ausdehnung. Gut erkennbar sind auch immer noch nicht beseitigte Nachwirkungen des privaten Eisenbahnbaus vor der Fusion zur SBB wie etwa die bis heute fehlende Tangentialverbindung vor Rotkreuz am linken Ufer des Zugersees. Ein interessantes Beispiel ist auch das Gleisdreieck Ziegelbrücke–Weesen–Näfels. Die Vereinigten Schweizerbahnen VSB bauten 1859 die Bahnstrecken Rütli ZH–Weesen–Glarus und Sargans–Murg–Weesen. Die heutige Strecke Zürich–Ziegelbrücke–Näfels wurde erst 1875 von der Nordostbahn NOB erbaut. Auf der Teilstrecke Weesen–Näfels wurde dann 1918 der Betrieb eingestellt, sie wurde aber erst 1931 abgebrochen. Bei der Datierung von Eisenbahnkarten der Schweiz hat man es also wegen der sehr guten Dokumentation einerseits einfach, andererseits kann die Interpretation problematisch sein. Soll die Karte in der Natur sichtbare Gleisstrecken zeigen oder nur solche die in Betrieb sind? Nur selten werden zur Unterscheidung differenzierte Signaturen verwendet, und veröffentlichte Zeichenvorschriften gibt es nur bei den offiziellen Landeskarten.

Auf dem Übersichtskärtchen der Jungfraubahn (Abb. 36) ist die gesamte geplante Tunnelstrecke bis Jungfrau Kulm eingetragen. Im Text auf der Rückseite steht optimistisch «Am Weiterbau des Tunnels wird Tag und Nacht, Sommer und Winter gearbeitet», bevor das Vorhaben dann 1912 beim Jungfraujoch beendet wurde. Der Faltprospekt *Luzern–Engelberg / Engelberg-Bahn* von 1920 (Abb. 37) erweckt den Eindruck einer durchgehenden Bahnverbindung, aber davon kann man eigentlich erst seit der Fertigstellung der Anschlussverbindung Stansstad–Hergiswil sprechen. Auf dem kleinen Übersichtskärtchen ist denn auch Engelberg mit seiner Lage in Mitteleuropa sehr betont dargestellt, die korrekt eingezeichnete Schiffsverbindung Luzern–Stansstad kann man leicht übersehen.

Die Form der Streifenkarte wurde bei Eisenbahnkarten häufig angewendet. Bei Justus Perthes erschien eine ganze Serie auf Basis von Carl Vogels Karte von Deutschland in 1:500 000, die von Masstab und Inhaltsdichte aber an der Grenze der Lesbarkeit war. Unter dem Titel *Rechts und links der Eisenbahn! Neue Führer auf den Hauptbahnen im Deutschen Reiche* erschienen 38 Strecken zwischen 1904 und 1909, davon auch einige von Strecken in der Schweiz (Abb. 38 + 39).

Abb. 38: *Rechts und links der Eisenbahn! Neue Führer auf den Hauptbahnen im Deutschen Reiche*. Hrsg. Paul Langhans. Heft 46: *Luzern–Zürich–Lindau–München*. Gotha: Justus Perthes, 1905. Die Stationen sind rot unterstrichen. 1:500 000, Ausschnitt auf ca. 70% verkleinert.

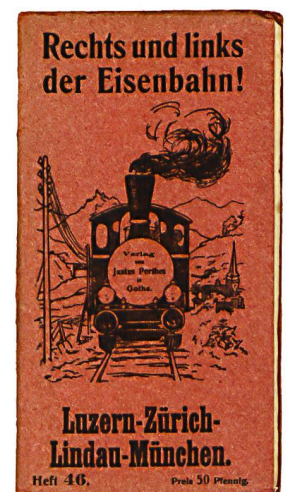


Abb. 39: Titelblatt.

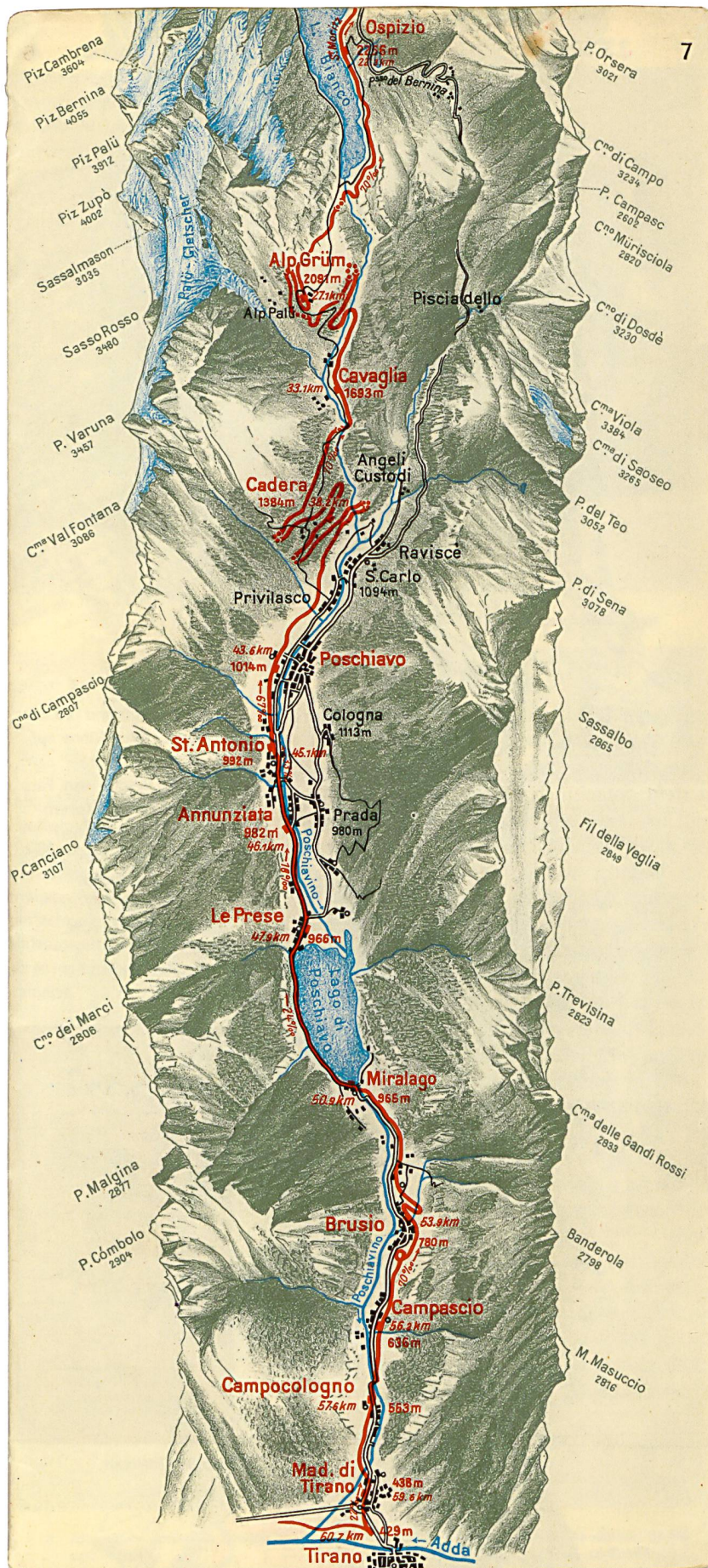


Abb. 40: Mit der Rhätischen Bahn durch Graubünden. Faltprospekt 11 x 24 cm mit 16 Streckenkarten und Panoramen. Chur: RhB, 1961/62. Blatt 7 (Bernina - Südrampe) in Originalgrösse.

Zur Begründung und zum Aufbau heisst es im Vorwort zu den Heften:

«An den lesenden Eisenbahnfahrer.

Die Eisenbahnfahrt pflegt als unangenehme Zugabe einer Reise, als notwendiges Übel betrachtet zu werden. Möglichst schnelle Erreichung des Zieles ist die Lösung. Diesem Bestreben tragen die Reisehandbücher und Reiseführer Rechnung: sie berücksichtigen fast ausschließlich die Hauptpunkte des Verkehrs, die Reiseziele der großen Menge der Eisenbahnfahrer, dagegen nur nebenbei die Reisewege. Und doch bietet die Landschaft rechts und links der Eisenbahn eine solche Fülle von Anregung für den Reisenden, dass es sich wohl lohnt, sie an Hand eines Führers in Wort und Kartenbild aufmerksamer zu betrachten und nicht achtlos an ihr vorüber zu fahren.

Dr. Vogels Meisterkarte des Deutschen Reiches in 1:500 000 wurde bereits bisher von Fachleuten zum Verfolg ihres Reiseweges vielfach benutzt. [...] Der Wunsch nun, die prächtige Karte auch der Allgemeinheit nutzbar zu machen, sie nach Ausstattung und Preislage dem Bedürfnis des großen Publikums anzupassen, ließ den Plan zu der vorliegenden Sammlung von Führern auf den Hauptbahnen des Reiches entstehen.

Die Reisekarte veranschaulicht die kräftig hervortretende Bahnlinie nebst ihren Anschlüssen, die Haltestellen der Schnell- und Personenzüge und zu beiden Seiten der Bahn das vom Abteifenster aus sichtbare Gelände mit seiner Waldbedeckung.

Zur Anregung verständnisvoller Vertiefung in das Kartenbild gesellt sich jeder Reisekarte eine Beschreibung des Reiseweges. In unterhaltender Form, aber auf erster wissenschaftlicher Grundlage entrollen die Begleitworte vor dem geistigen Auge des Reisenden ein anschauliches Bild der durchfahrenen Gegend. [...] Was immer die durchfahrene Gegend für Erinnerungen an die Vergangenheit bietet, was sie an bemerkenswerten Werken menschlichen Schaffens aufweist, alles das meldet gewissenhaft der Führer seinem Reisenden. So gewinnt die Landschaft rechts und links der Eisenbahn frisches Leben und spricht zum Beschauer in hunderterlei Äußerungen von heute und vergangenen Zeiten. [...]

So möge denn «Rechts und links der Eisenbahn» dem denken Reisenden auf nützliche Weise die Zeit vertreiben und sich damit einen gewiß berechtigten Platz am Abteifenster sichern.»

Führende Geographen der Zeit schrieben die Texte, die im Grunde nur Begleitworte zur Karte sein wollten; Abbildungen fehlen völlig. Eine Landkarte kann man unabhängig von der Fahrtrichtung benutzen, aber eine textliche Streckenbeschreibung ist stets richtungsgebunden. Der Verlag löste dieses Problem, indem er den Textteil für fast alle Strecken doppelt publizierte: Für jede Fahrtrichtung ein eigenes Heft. Die Kartenbeilage für die beiden aufeinanderfolgenden Heftnummern ist jeweils dieselbe. Der Kartenausschnitt beiderseits der Strecke ist sehr grosszügig dargestellt. Je nach behandelter Strecke variiert die Orientierung des Ausschnitts. Meist ist er aber so lang, dass die Karte als Leporello gefaltet ist. Ein Nachteil der bisher vorgestellten Karten und Panoramen ist die überwiegend grundrissliche Darstellung. Man sieht also immer nur die Lage der Strecke in der Landschaft, aber nicht den Blick aus dem Zug. Um die Sicht aus dem Abteifenster darzustellen, eignen sich Panoramen parallel zur Strecke. Man benötigt für jede Seite der Bahnlinie jeweils eine Projektionsebene.

Die Rhätische Bahn gab um 1960 (Abb. 40) einen Faltprospekt heraus, der neben Photos solche Panoramen rechts und links zur Strecke aufgeklappt enthielt, allerdings mit einer grundrisstreuen Darstellung der Strecke – die auch wegen der teils abenteuerlichen Führung mit zahlreichen Kehr- und Spiraltunnels unverzichtbar war. Noch heute lautet der Text der Lautsprecheransage auf der UNESCO-Welterbestrecke Albula-Bernina zwischen Bergün und Preda: «Der Ausblick aus dem Fenster wird zum Verwirrspiel».

Schon bald nach der Eröffnung der Albulabahn war 1908 ein umfangreicher Reiseführer aller Strecken der RhB erschienen. Bald folgten mit dem Ausbau des RhB-Netzes mehrere aktualisierte Neuauflagen, auch in englischer und französischer Sprache. Für den Kartenausschnitt Bergün-Preda wurde die Siegfriedkarte 1:50 000 speziell auf 1:25 000 vergrößert (Abb. 41).

Quellen

Berlepsch, Hermann Alexander: *Die Gotthard-Bahn, Beschreibendes und Geschichtliches*. Ergänzungs-Heft 65 zu *Petermann's Mittheilungen*, Gotha: Justus Perthes 1881.

Direction der schweizerischen Nordostbahn: *Graphisch-statistischer Atlas der Schweizerischen Normalbahnen*. Zürich: Hofer & Burger, 1883.

Eisenbahnatlas Schweiz. Aktualisierte Neuauflage. Köln: Schweers+Wall, 2012.

Gotthard Eisenbahnachse *Einst und jetzt-Kartenserie*. Wabern: swisstopo 2016.

Historic RhB: *Die Bündner Kulturbahn*. 13. Jahrgang 2016. Mit mehreren Aufsätzen zu vollendeten und nie realisierten Bahnprojekten in Graubünden.

Leuzinger, Rudolf: *Schweizerische Eisenbahnen im Jahr 1868*, Beilage zur Schweizerischen Eisenbahn-Statistik für das Betriebsjahr 1868. I. Jahrgang, Bern 1874. <http://www.bfs.admin.ch/bfs/portal/de/index/infotek/publ.Document.147878.pdf>

Rieber, Eberhard: *Rechts und links der Eisenbahngleise. Reisen und Schauen mit und auf Karten*. In: *ReiseStreifen. Landkarten in Streifenform*. Begleitband zur Ausstellung. Hrsg. Armin Hüttermann. Marbach am Neckar: Tobias-Mayer-Museum, 2002.

Schild, Heinz: *Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch 1870–1939*. Zürich: AS Verlag, 2013.

Wägli, Hans-Georg: *Schiennetz Schweiz*. 3. Aktualisierte Auflage, Zürich: AS Verlag, 2010.

Adresse des Autors

Wolfgang Lierz
Asylstrasse 66, CH-8708 Männedorf
E-Mail: wolfgang@lierz.ch

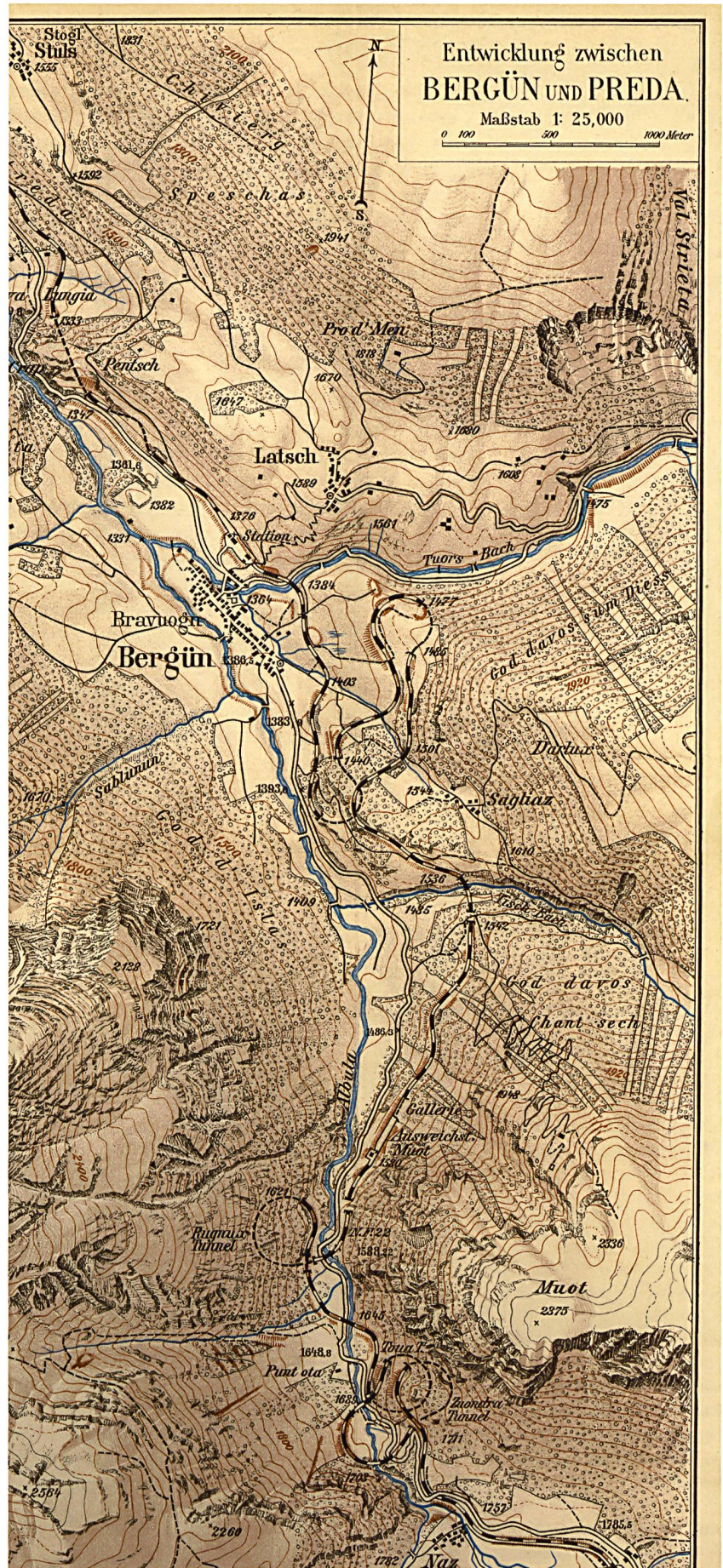


Abb. 41: Die Rhätische Bahn. Praktischer Reiseführer durch das Schweizerische Hochland Graubünden von Hermann Behrmann. Chur 1908, Kartenbeilage auf ca. 85% verkleinert.