

Zeitschrift: Cartographica Helvetica : Fachzeitschrift für Kartengeschichte
Herausgeber: Arbeitsgruppe für Kartengeschichte ; Schweizerische Gesellschaft für Kartographie
Band: - (2017)
Heft: 55

Artikel: Kaleidoskop der Schweizer Kartografie
Autor: Oehrli, Markus
Kapitel: Thematische Karten : Verkehr, Kommunikation
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-813944>

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: 26.11.2024

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

Unterwegs

Reisekarte von Nordwesteuropa, 1738



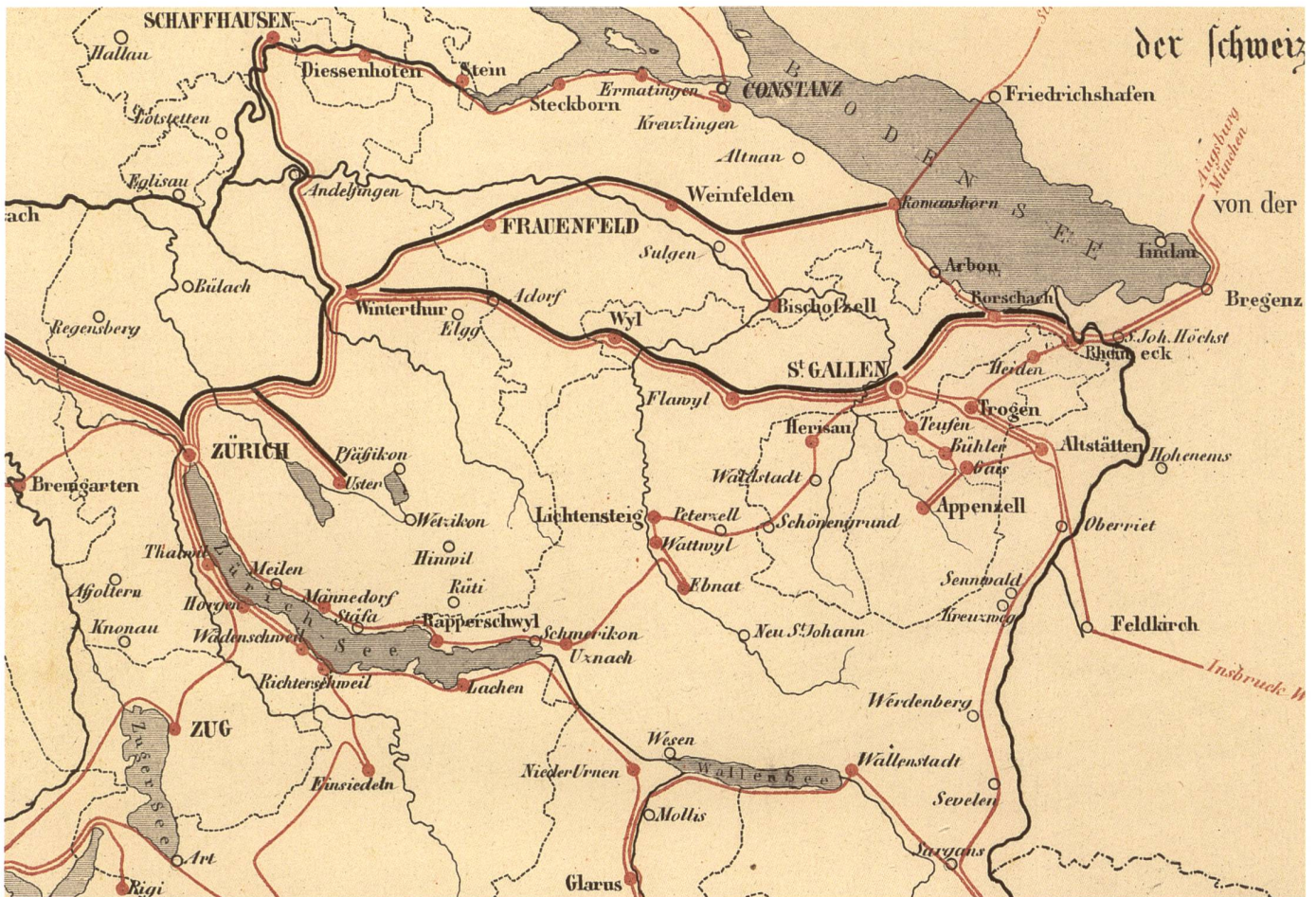
Wer eine Reise tut, hat danach einiges zu erzählen. Wenn Worte nicht reichen, mag eine Karte dienlich sein. So geschehen 1738. Der Winterthurer Tuchhändler Hans Rudolf Sulzer (1695–1766) unternahm in jenem Jahr eine ausgedehnte Geschäftsreise. Die Route führte über Basel entlang des Rheins bis in die Vereinigten Niederlande, wo er Städte wie Utrecht, Amsterdam, Leiden und Rotterdam besuchte. Dort schiffte er sich ein und überquerte unterwegs das *Mare Germanicum*, womit die Nordsee gemeint ist. London war das eigentliche Ziel. Der Rückweg führte zuerst auf dem Landweg nach Dover, danach mit dem Schiff nach Calais. In Frankreich hielt er nach Süden auf Paris zu, um via Dijon und Besançon wieder nach Helvetien zurückzukehren. Über seine Reise verfasste er einen handschriftlichen Bericht mit einem Umfang von immerhin 375 Seiten! Hinter dem Titelblatt fügte er ein *Reiss Cärtli* ein. Sulzer muss als Vorlage eine handelsübliche Karte – wohl aus einem Atlas – zur Hand gehabt haben. Darauf lassen die am Rand angegebenen Längen- und Breitengrade und die zeittypischen Verzerrungen schliessen. Da der Kartenausschnitt nicht dem Standard des 18. Jahrhunderts entspricht, war Sulzer vielleicht gezwungen, seine Zeichnung aus mehreren Kartenblättern zu kompilieren. Jedenfalls kopierte er aus der Vorlage die Küstenlinie, einige grosse

Flüsse und die unterwegs besuchten Orte. Eine feine Linie markiert die Reiseroute. Mehr interessierte weder ihn noch seine Familie oder Geschäftspartner, weshalb er die übrige Fläche praktisch leer liess. In drei Kartenecken platzierte er den Kartentitel, die Liste der Reiseorte und die Namen der abgebildeten Länder. So entstand eine geradezu mustergültige Reisedokumentation, die ihrem Autor gewiss Lob eingebracht hat.

Reiss Cärtli auff die gemachte Reiss Ao. 1738. Von H.R.S. [das heisst Hans Rudolf Sulzer]. 1:4000000. 1738. (ZBZ, Ms Z IX 632, nach Titelblatt. Auch online: doi.org/10.7891/e-manuscripta-17867).

Heisse Drähte

Karte der Schweizer Telegrafennetze, 1858







Carte des lignes et bureaux des télégraphes suisses = Karte der schweizerischen Telegrafennetze u. Bureaux. Zusammengefasst von der schweizerischen Telegraphen-Direktion. 1:600 000. Winterthur: Top. Anstalt von J. Wurster u. Comp., 1858. (ZBZ, 4 Hb 46: 36. Auch online: doi.org/10.3931/e-rara-33452).

Die Deutschen waren schneller gewesen. 1849 erfuhr der Bundesrat via Berner Regierung vom Telegraphen, der in Preussen bereits erfolgreich eingesetzt werde. Man sah die Nützlichkeit des neuen Mediums zwar ein, doch der junge Bundesstaat hatte andere Prioritäten. Es brauchte eine Petition der Wirtschaft, bis sich das Parlament Ende 1851 auf ein Gesetz einigen konnte. Das Telegraphenwesen wurde zur Bundesaufgabe erklärt. Schon Mitte 1852 war die erste Linie von Zürich nach St. Gallen betriebsbereit. Laut dieser Karte von 1858 gab es 11 «Hauptbureaux» und rund 110 «Zwischenbureaux». Angeschlossen waren sämtliche Kantonshauptorte sowie wichtige Standorte der Industrie und des Handels. Das Telegraphennetz war in der industrialisierten Nordostschweiz besonders dicht. Im Gegensatz dazu fehlten Anschlüsse im westlichen Berner Oberland, im Oberwallis und weiten Teilen Graubündens noch völlig. Neben dem staatlichen, rot eingezeichneten Netz entstand ein privates, schwarz eingezeichnetes Netz der Eisenbahnen. Die Liniensignaturen sind leicht verständlich gestaltet: Für jeden real vorhandenen Draht wurde auf der Karte eine Linie eingetragen. Wenn man die Karte also ernst nimmt, gab es zum

Beispiel keine direkte Verbindung zwischen Trogen und St. Gallen. Dafür hätte das Morsesignal entweder einen Umweg über Altstätten und Appenzell oder über Rheineck und Rorschach nehmen müssen. Die Quizfrage ist nun: Waren die Telegrafisten überfordert oder vielmehr der Kartograf?

Erklärung der Zeichen.

-  Telegraphenlinien
-  Hauptbureaux
-  Zwischenbureaux
-  Telegraphenlinien für den Eisenbahndienst.

Nächster Halt Sibirien

Eisenbahnkarte von Russland, 1895



Markenzeichen von Kümmerly & Frey waren während Jahrzehnten die Strassenkarten mit dem blauen Kartondeckel. Der Öffentlichkeit weit weniger bekannt war das übrige Sortiment, welches das Berner Verlagshaus in seiner knapp 150-jährigen Geschichte führte: thematische Karten, Atlanten, Bildbände und geografische Lehrmittel. Mindestens seit den 1880er-Jahren erschienen bei Kümmerly auch Eisenbahnkarten. Meist handelte es sich um solche der Schweiz oder einzelner Kantone. 1895 gaben die Gebrüder Kümmerly eine Eisenbahnkarte des russischen Reiches heraus. Anlass war vermutlich der Bau der Transsibirischen Eisenbahn. Damit war 1891 begonnen worden. Die Karte zeigt den Stand von 1894, als die Linie von Westen her kommend die Stadt Omsk erreicht hatte. Je weiter nach Osten der Bau fortschritt, desto schwieriger wurden die klimatischen und topografischen Bedingungen. Besonders die Linienführung um den Baikalsee war lange umstritten. Nach fast unvorstellbaren Mühen wurde der Bau der Transsibirischen Eisenbahn im Oktober 1916 fertig gestellt. Sie ermöglicht seit nunmehr hundert Jahren das Reisen auf Schienen von West nach Ost oder umgekehrt. Für Transporte

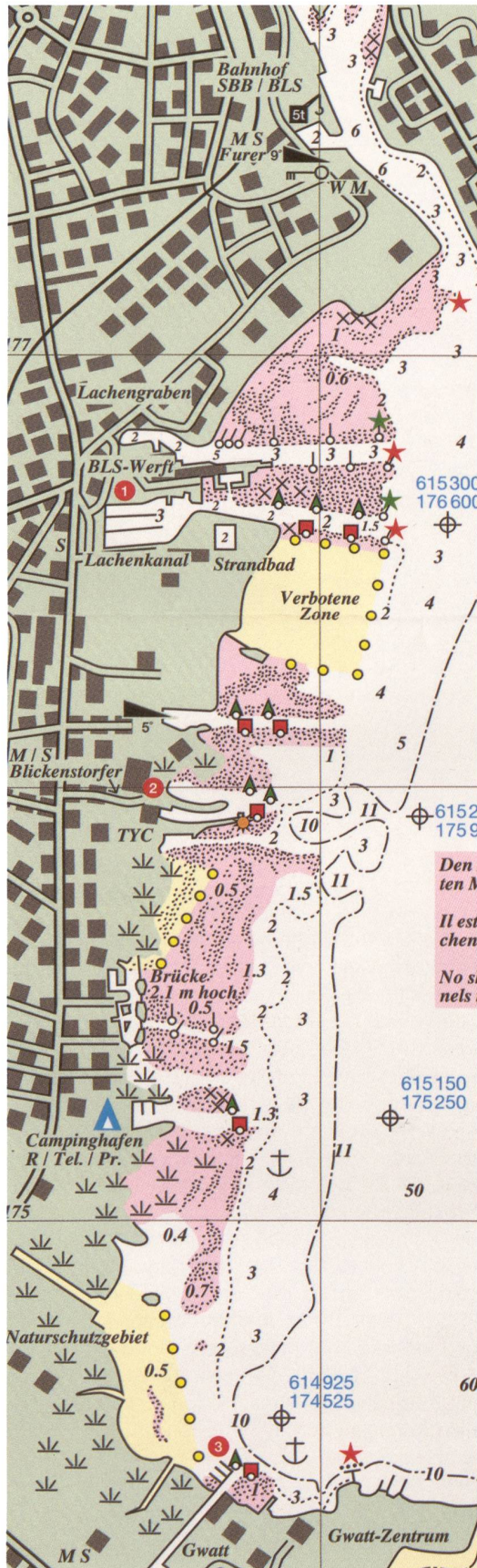
in der Süd-Nord-Richtung dienten und dienen in den Sommermonaten die grossen Ströme Sibiriens, deren Schifffbarkeit ebenfalls angegeben ist. Selbst ein Strassennetz mit Postverkehr ist eingetragen. Im Übrigen ist die recht kleinformatige Karte inhaltsarm. Jegliche Hinweise zur Topografie fehlen beispielsweise. Auch über die Vorlage geben die Randangaben keine Auskunft; eventuell handelte es sich um eine russische Karte. Indizien sind die Massstabsleiste in der Einheit Werst und der Nullmeridian von Sankt Petersburg. Als Verleger zeichnen die Gebrüder Kümmerly, die beiden Söhne des Firmengründers Arnold (1862–1931), der jüngere der beiden, stand stets im Schatten seines Bruders Hermann (1857–1905). Dieser war ein begabter Kartograf und wurde zum Schöpfer der Schulwandkarte der Schweiz. Ihr Cousin Julius Frey (1872–1915) wurde 1898 Teilhaber der Firma, die fortan unter dem Namen Kümmerly & Frey im In- und Ausland hohes Ansehen genoss.

Karte des Russischen Reichs: mit Angabe der Eisenbahnen und inneren Wasserwege. 1:15 000 000. Bern: Topogr. Anstalt Gebr. Kümmerly, [1895]. (ZBZ, 3 Bi 46: 1).

Schiff ahoi

Seekarte von Thunersee, Brienzensee und Wohlensee, 2002

Nebenkarte Thun bis Kander-
mündung: Lachen, TYC und
Gwatt-Hafen. 1:15 000. In:
Seekarte Thunersee, Brienz-
see und Wohlensee: mit
detaillierten Hafенplänen. Echo-
lotvermessung und Hafен-
grundlagen: Jean de Bosset;
Kartografie: Pasquale Gisondi.
Ausgabe 2002. 1:25 000.
Kirchberg: Schad + Frey, 2002.
© Atelier Schöni, Krauchthal.



Quizfrage: Weshalb ist eine «normale» Landkarte für den Gebrauch auf dem See ungeeignet? Nun, es ist eben eine Landkarte, mit Betonung auf der ersten Silbe. Für die Schifffahrt gibt es deshalb thematisch spezialisierte Karten. Unser Beispiel deckt zwei der bekanntesten Gewässer des Landes sowie als Zugabe den Wohlensee ab. Die drei entsprechenden Ausschnitte aus der *Landkarte der Schweiz* 1:25 000 sind zwar inhaltlich leicht ergänzt worden. Dennoch dienen sie nur zur groben Orientierung. Es sind die an den Rändern platzierten 22 Nebenkarten, die das Beispiel erst zur nützlichen Seekarte machen. Auf ihnen werden die Umgebungen von Häfen und öffentlichen Badestränden dargestellt, also jene Gebiete, in denen am meisten Nutzungskonflikte auftreten. Detailliert eingezeichnet sind neben den Fahrverbotszonen um die Badestrände auch Untiefen, Lateralzeichen und viele weitere Objekte, die man auf einer «normalen» Landkarte vergeblich suchen würde. Lateralzeichen heissen die roten und grünen Signale, die eine Fahr-
rinne seitlich begrenzen und damit zu einer sicheren Schifffahrt beitragen. Wehe dem Kapitän, der keine Seekarte mitführt und sein Schiff auf einer Sandbank oder einem Felsen aufsetzt.

So etwas kann Jean de Bosset (*1935) nicht passieren. Schon als Teenager bearbeitete er 1954 die erste Seekarte. Als Kartengegenstand wählte er das ihm bestens bekannte Revier vor der eigenen Haustüre, den Neuenburgersee. Von der Vermessung der Seetiefen mit Echolot über das Erkunden der Seezeichen bis zum Beschriften der Kartenlegende erledigte Jean de Bosset alles selbst. Im Laufe der Jahre legte er auch für andere grosse Seen der Alpennordseite kenntnisreiche Karten vor. Mit dem Erfolg stiegen die Ansprüche der Nutzer. Inzwischen gehört für die periodisch nachgeführten Seekarten ein professionell gestaltetes Kartenbild zum Standard. Auf dass man die nächste Ausfahrt optimal vorbereiten kann. In diesem Sinne: Schiff ahoi.

Wegweisend

Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz, 2010



Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS. Stand 16. April 2010. 1:25 000. Ittigen: Bundesamt für Strassen ASTRA, 2010. Online: map.geo.admin.ch/?topic=ivs. © Bundesamt für Strassen ASTRA.

An Klaus Aerni (1932–2014), ehemals Geografisches Institut, Universität Bern:

Lieber Klaus, weisst du noch, wo es in deiner Kindheit überall «Römerstrassen» gab? Dank deiner unermüdlichen Forschungen entpuppten sich einige davon als spätmittelalterliche oder frühneuzeitliche Wege. Dir ging es natürlich nicht um das Zerstören von Mythen. Dein Antrieb war vielmehr die wissenschaftliche Dokumentation und der Schutz alter Verkehrswege, die du als kulturhistorische und ingenieurtechnische Leistungen gesehen hast. Oder hast du den Wanderboom nach der Jahrtausendwende vorausgeahnt? Jedenfalls konntest du Geografen und Historiker vom zukunftsweisenden Projekt «Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz» (IVS) überzeugen. Eine entsprechende Arbeitsgruppe wurde an deiner Alma Mater, der Universität Bern, eingerichtet. Ab 1983 wertete dein Team systematisch alte Karten und Akten aus, um Hinweise auf teilweise längst verschwundene historische Wege zu finden. Und ihr wart viel unterwegs, um vor Ort den ursprünglichen Verlauf und den aktuellen Zustand zu beurteilen. Die Ergebnisse wurden auf Karten erfasst. Doch nicht nur die Wege und dafür notwendigen Kunstbauten waren dir wichtig. Auch die Wegbegleiter gehörten für dich selbstverständlich dazu: Alleen, Distanzsteine, Inschriften,

Wegkreuze, Kapellen, Gasthäuser usw. Jedes Detail wurde auf so genannten Geländekarten festgehalten und alle Wegabschnitte in Wort und Bild dokumentiert. Der wissenschaftliche Teil der Arbeit war einfach im Vergleich zum politischen. Nicht überall war man über das IVS glücklich. Gar manche Gemeinde oder Privatperson sah darin nur ein unnötiges und kostspieliges Hindernis für zukünftige Strassenausbauten. Das hat dich aber nicht vom Weg abbringen lassen (die Redewendung ist für einmal mehr als passend). Die Krönung deines Lebenswerks war zweifellos die bundesrätliche Verordnung von 2010, durch die das IVS als Bundesinventar amtlich anerkannt wurde. Seither sind rund 3750 Kilometer noch sichtbare Verkehrswege von nationaler Bedeutung geschützt. Den Kantonen steht es frei, weitere Strecken von kantonaler oder regionaler Bedeutung unter Schutz zu stellen. Das IVS hat einiges ausgelöst: Stundensteine wurden restauriert, alte Wege vom Asphalt befreit und gepflästert, neue touristische Angebote geschaffen. Die Verantwortung für die periodische Nachführung des IVS liegt heute beim Bundesamt für Strassen, methodisch und technisch beim Ingenieurbüro Basler & Hofmann.

Aerni, K[laus]; Schneider, G[uy]: *Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS)*. In: *Vermessung, Photogrammetrie, Kulturtechnik* 91, 1 (1993) S. 35–40. Auch online: doi.org/10.5169/seals-234932.

Cranach, Philipp von: *Alte Karten als Quellen*. In: *Cartographica Helvetica* 22 (2000) S. 31–42. Auch online: doi.org/10.5169/seals-11663.

ivs.admin.ch