

Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und
Landmanagement

Band: 112 (2014)

Heft: 3

Buchbesprechung: Fachliteratur = Publications

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: 18.03.2025

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

Cartographica Helvetica

Fachzeitschrift für Kartengeschichte
Nr. 49, Januar 2014

Kartierungen des österreichischen Generalquartiermeisterstabes in der Ostschweiz 1799 während des 2. Koalitionskrieges (Urban Schertenleib):

Österreichische und russische Truppen kämpften während des Zweiten Koalitionskrieges 1799 bis 1801 gegen Napoleon auf dem Territorium der Schweiz. Der Mangel an geeignetem Kartenmaterial zur Schweiz führte zu eigenen topographischen Aufnahmen durch die Koalitionstruppen. In der Nordostschweiz wurde durch den österreichischen Generalquartiermeisterstab zwischen April und September 1799 ein Territorium von über 2500 km² im Massstab 1:57 600 kartiert. Die geometrische und inhaltliche Qualität der Aufnahmen ist bemerkenswert. Das Ergebnis ist ebenbürtig mit der Josephinischen Landesaufnahme in Österreich und der Schmitt'schen Karte in Südwestdeutschland. Die im österreichischen Kriegsarchiv in Wien gelagerten Aufnahmeblätter sind ein wichtiges Zeugnis für den Zustand der Ostschweizer Kulturlandschaft am Ende des 18. Jahrhunderts. Sie entstanden genau am Ende des durch das Ancien Régime überlieferten Siedlungsbildes, Gewässernetzes, Weg- und Strassennetzes und der Landschaftsnutzung, bevor die Industrialisierung das Landschaftsbild zu verändern begann. Die Informationen zur Geländebeschaffenheit ermöglichten eine detaillierte militärische Planung. Diese bisher nie publizierten Manuskriptkarten verdienen zusammen mit jenen der französischen Ingenieur-Geographen eine grössere Bekanntheit und weitergehende Auswertung der abgebildeten Gebiete der Kantone Zürich, Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen.

Robert Helbling – Pionier der Stereophotogrammetrie in den argentinischen Anden und in der Schweiz (Andreas Schellenberger):

Robert Helbling (1874–1954) war ein Schweizer Pionier des Alpinismus und der Stereophotogrammetrie. Als promovierter Geologe und leidenschaftlicher Bergsteiger folgte er 1905 der Einladung seines Bergfreundes Friedrich Reichert in die argentinischen Anden. Im Zuge mehrerer Erstbesteigungen in der damals weitgehend unerforschten Hochkordillere von Mendoza entdeckten die beiden abenteuerlustigen Forscher die starke Vergletscherung der Juncal-Tupungato-Gruppe. Als Grundlage einer wissenschaftlichen Erforschung begann

Helbling im Südsommer 1908/09 mit stereophotogrammetrischen Aufnahmen eine mehrjährige Vermessungskampagne. Daraus entstanden 1914 die ersten exakten topographischen Karten dieser Hochgebirgsregion. Mit Beginn des Ersten Weltkriegs trieb Helbling die Einführung der Stereophotogrammetrie in der Schweiz voran, später machte er sich um die Entwicklung der Photogeologie verdient.

Die Werkgeschichte der Weltkarte von Johannes Kepler und Philipp Eckebrecht (1630/58) (Peter H. Meurer):

Viele Exemplare der Tabulae Rudolphinae (Ulm 1627) von Johannes Kepler (1571–1630) enthalten eine zugehörige Weltkarte, die wegen einer Widmung an Kaiser Leopold I. nicht vor 1658 erschienen sein kann. Ein neu aufgefundenener Probedruck von 1630 ermöglicht nun die Rekonstruktion der komplizierten Werkgeschichte. Mit dem Entwurf der Weltkarte hat Kepler spätestens 1626 begonnen. Durch widrige persönliche Umstände war sie nicht fertig, als die Tabulae Rudolphinae 1627 erschienen. Kepler hat Konzept und Material um 1628 seinem Nürnberger Vertrauten Philipp Eckebrecht (1594–1667) übergeben. Ende 1630 waren Ausarbeitung und Stich in Nürnberg weitgehend fertig. Weges des Todes von Kepler 1630 und des Kupferstechers Johann Philipp Walch 1631 ist die Platte liegen geblieben. Vermutlich aus Anlass der Krönung Leopolds I. 1658 wurde die Karte inhaltlich überarbeitet und dann in dieser Form erstmals publiziert.

Karte des Bodensees von Hans Conrad Gyger (1633) (Samuel Wyder):

Die im Massstab von etwa 1:50 000 gezeichnete, 160 x 60 cm grosse Manuskriptkarte des Bodensees ist ohne Titel-, Autor- und Jahrangebe. In diesem Aufsatz wird aufgezeigt, weshalb Hans Conrad Gyger sie, mitten im Dreissigjährigen Krieg, für den schwedischen General Graf Gustav Horn aus der Thurgau-Karte kopierte und dadurch die Bestrebungen der Eidgenossenschaft zur Neutralität verletzte. Die Entstehungsgeschichte dieser Landkarte ermöglicht einen interessanten Einblick in die politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse des Stadtstaates Zürich zur Zeit des Dreissigjährigen Kriegs (1618–1648).

Bezug:

Verlag Cartographica Helvetica
Untere Längmatt 9, CH-3280 Murten
Fax 026 670 10 50
hans-uli.feldmann@bluwin.ch
www.kartengeschichte.ch

M. Volken, P. Krebs, C. Fink:

Erlebnis Pilatusbahn

Die steilste Zahnradbahn der Welt

AS-Verlag, Zürich 2014, 176 Seiten, CHF 58.–,
ISBN 978-3-906055-22-0.



Die vor 125 Jahren eröffnete Zahnradbahn auf den Pilatus ist einzigartig. Mit einer maximalen Steigung von 48 Prozent ist sie die weltweit steilste Zahnradbahn. Der Bahnpionier Eduard Locher hat seinerzeit ein für den Pilatus massgeschneidertes System erfunden. Die Zahnstangen und die Schienen sind so solide konstruiert, dass die meisten von ihnen ihren Dienst noch immer leisten. Die Geschichte des Pilatus ist auch die Geschichte seiner Hotels. Ob das Klismenhorn, das Bellevue oder das Pilatus-Kulm: alle haben sie bei der Eroberung des Bergs eine wichtige Rolle gespielt und Spuren hinterlassen. Wohl nirgends in der Schweiz gibt es eine solche Vielfalt an Legenden über Geister, Drachen und andere legendäre Gestalten und Objekte wie am Pilatus. Schon der Name des Bergs geht auf eine Legende zurück. Ob der Geist von Pontius Pilatus im Pilatussee, das Drachenei, die heilkräftige Mondmilch oder die Statue am Eingang zum Dominiloch: Während Jahrhunderten beschäftigten diese Geschichten das einfache Volk ebenso wie die Gelehrten. Das offizielle Buch zum 125-Jahr-Jubiläum der Pilatusbahn zeichnet den Bau und den Betrieb der Bahn bis in die Gegenwart nach. Es stellt ausserdem den Pilatusberg, den nördlichsten Ausläufer der Alpen, in seinen alpinistischen, touristischen und historischen Aspekten vor.

Die vor 125 Jahren eröffnete Zahnradbahn auf den Pilatus ist einzigartig. Mit einer maximalen Steigung von 48 Prozent ist sie die weltweit steilste Zahnradbahn. Der Bahnpionier Eduard Locher hat seinerzeit ein für den Pilatus massgeschneidertes System erfunden. Die Zahnstangen und die Schienen sind so solide konstruiert, dass die meisten von ihnen ihren Dienst noch immer leisten. Die Geschichte des Pilatus ist auch die Geschichte seiner Hotels. Ob das Klismenhorn, das Bellevue oder das Pilatus-Kulm: alle haben sie bei der Eroberung des Bergs eine wichtige Rolle gespielt und Spuren hinterlassen. Wohl nirgends in der Schweiz gibt es eine solche Vielfalt an Legenden über Geister, Drachen und andere legendäre Gestalten und Objekte wie am Pilatus. Schon der Name des Bergs geht auf eine Legende zurück. Ob der Geist von Pontius Pilatus im Pilatussee, das Drachenei, die heilkräftige Mondmilch oder die Statue am Eingang zum Dominiloch: Während Jahrhunderten beschäftigten diese Geschichten das einfache Volk ebenso wie die Gelehrten. Das offizielle Buch zum 125-Jahr-Jubiläum der Pilatusbahn zeichnet den Bau und den Betrieb der Bahn bis in die Gegenwart nach. Es stellt ausserdem den Pilatusberg, den nördlichsten Ausläufer der Alpen, in seinen alpinistischen, touristischen und historischen Aspekten vor.

P. Krebs:

Durchmesserlinie – Das Wunder von Zürich

AS-Verlag, Zürich 2014, 208 Seiten, CHF 88.–,
ISBN 978-3-906055-18-3.



Beim Hauptbahnhof Zürich, im «Herzen» des Schweizer Bahnnetzes, wird die Durchmesserlinie gebaut. Hinter dem technischen Namen versteckt sich das grösste Ausbauprojekt der SBB seit dem Abschluss der Bahn 2000. Die Durchmesserlinie steht etwas im Schatten der Neat. Ihre Aus-

wirkungen werden aber für alle Bahnreisenden spürbar sein. Nach dem S-Bahnhof Museumstrasse entsteht mit dem Bahnhof Löwenstrasse ein zweiter Durchgangsbahnhof im Untergrund des HB Zürich. Hier werden ab 2015 auch Fernverkehrszüge ohne zu wenden auf der Ost-West-Achse verkehren können. Das ist mit Verkürzungen der Reisezeit verbunden. Die Durchmesserlinie ist zudem für den geplanten weiteren Ausbau der Zürcher S-Bahn von entscheidender Bedeutung. Gleichzeitig ist die Durchmesserlinie auch aus bautechnischer und architektonischer Sicht äusserst spannend. Jeder der vier Abschnitte, in die das Werk unterteilt ist, bietet eigene Schwierigkeiten, die sehr anforderungsreiche Lösungen nötig machen. Seien es die hohen Stützmauern in Oerlikon, die Unterquerung von Limmat und Sihl oder der Bau der zwei Brücken im Westen: Die Durchmesserlinie ist nicht nur eine neue Bahnstrecke, sondern auch eine technische Meisterleistung. Sie hat zudem in punkto Umweltschutz und Sicherheit hohen Standards zu genügen. Schliesslich ist die Durchmesserlinie auch ein «städtisches» Bau-

werk. Sie beeinflusst, wie die Eisenbahn das immer wieder tut, das Stadtbild und die Stadtentwicklung. Die neuen «Publikumsanlagen» erleichtern den Zugang zu den zwei Bahnhöfen Zürich HB und Oerlikon. Gleichzeitig werden sie die umliegenden städtischen Räume auf. Das Buch stellt diese Aspekte dar, erklärt und illustriert sie. Ausserdem arbeitet es die spannende Entstehungsgeschichte auf, die weiter zurückreicht, als man denkt: Erste Projekte für eine wendefreie Linie nach Oerlikon gab es schon Ende des 19. Jahrhunderts.

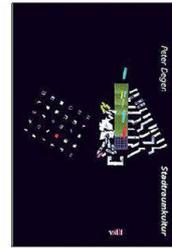
P. Degen:

Stadtraumkultur

Eine Einführung in die Kultur des Zwischenraums

vdf Hochschulverlag AG an der ETH Zürich, Zürich 2014, 272 Seiten, CHF 48.–, ISBN 978-3-7281-3563-6.

Was bleibt uns von einem Stadtbild im Gedächtnis haften? Die Publikation «Stadtraum-



kultur» untersucht und dokumentiert das Gefüge des gebauten Ortes, bei dem Freiräume und Bebauung gleichwertig zusammenspielen. Eine Kultur des Zwischenraums, deren Regelwerk nicht von Abständen und

Bauhöhen ausgeht, sondern vom Kodex der Aneignung, über den diese Räume im Alltag erfahren werden. Der erste Teil umschreibt die Phänomenologie des Stadtraums: Kennzeichnung, Bedeutungsgeschichte und die Typologie wie die Topologie seiner Elemente. Ein zweiter Teil gilt der Choreographie dieser Elemente. Welche Bedeutung liegt den einzelnen Raumsequenzen inne, dank welcher Muster fügen sie sich zu den Raumfolgen, die wir an den gebauten Räumen einer Stadtbaugeschichte von 8000 Jahren bewundern? Das Augenmerk aller Betrachtungen liegt in der alltäglichen Wahrnehmung des Stadtraums und der Bedeutung dieser Einsichten für den stadträumlichen Entwurf.



GEOBOX AG · Technoparkstrasse 2 · 8406 Winterthur
044 515 02 80 · info@geobox.ch · www.geobox.ch



AUTODESK
AUTOCAD MAP 3D 2014

AUTODESK
INFRASTRUCTURE DESIGN SUITE
STANDARD 2014



Ihr kompetenter Partner im schweizer GIS-Markt mit Autodesk Produkten und eigenen GEOBOX Fachschalen