

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 17 (1940)
Heft: 1

Artikel: Landkarten in der Schweiz vor 50 Jahren und heute
Autor: Brückner, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-16591>

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: 14.03.2025

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

Lichtbilder.

Die Schweizerische Verkehrszentrale, Vortragsdienst, Zürich, stellt Lichtbilderserien, Format 8¹/₂—10 cm, gratis zur Verfügung. Folgende Serien sind z. Zt. fertig :

Bilder aus dem Wallis. — In der Schweizer Sonnenstube (Tessin). — Der Jura von Basel bis Genf. — Schweizer Städte. — Die katholische Schweiz. — Schweizer Geschichte. — Die Geschichte des Alpinismus in der Schweiz. — Die Schweiz in Sonne und Schnee. — Die Höhenstrasse. — Vom Segelfliegen in der Schweiz. — Schweizer Luftverkehr. — Walter Mittelholzers Fliegerleben. — Im Flugzeug über das Schweizerland. — Bilder sehen dich an. — Schweizer Volkskunde. — Vom Hospiz zum Hotel. — Allerlei Interessantes von Schweizer Bädern.

Landkarten in der Schweiz vor 50 Jahren und heute.

Prof. Dr. E. Brückner schreibt im 12. Jahresbericht (1893) der Geographischen Gesellschaft von Bern :

« Längst vorüber sind die Zeiten, wo die Regierungen ihre grossen topographischen Karten ängstlich als Staatsgeheimnis bewahrten, dessen Preisgabe einem Hochverrat gleichgekommen wäre. Ueberall hat sich die Ueberzeugung Bahn gebrochen, dass ein Geheimhalten der Karten gar nicht möglich ist, wenn sie den Nutzen gewähren sollen, den sie gewähren können. Beim Anwachsen der Zahl derer, die sich ihrer bedienen, entfiel von selbst die Möglichkeit der Geheimhaltung. Die topographischen Karten haben aufgehört, ausschliesslich Militärkarten zu sein : Der Landwirt, der Forstmann, der Ingenieur, der Gelehrte, der Bergsteiger, sie alle können ihrer nicht mehr entraten. Die Zwecke des Friedens treten unleugbar neben den Zwecken des Krieges in den Vordergrund. »

Und wie sieht es heute bei uns bezüglich der Landkarten aus ? Darüber belehrt die Verfügung des Eidgenössischen Militärdepartements vom 28. November 1939, aus der wir folgende Bestimmungen hervorheben :

Art. 4. Die Ausfuhr von Karten, Plänen und andern Geländedarstellungen, von Bestandteilen der Erst- und Folgeauflagen von solchen, sowie deren Herstellungsmaterial, ist verboten.

Art. 7. Verkauf, Abgabe und Veröffentlichung von Karten, Plänen und Geländedarstellungen sind nur mit Bewilligung der eidgenössischen Landestopographie, im Einvernehmen mit dem Armeekommando, Operationssektion, zulässig.

Art. 11. Von den privaten Karten- und Planerzeugnissen jeder Art, jeden Verwendungszwecks und Ursprungs (Art. 3, Lit. c, des Bundesratsbeschlusses vom 3. Oktober 1939) sind von der Bewilligung ausgeschlossen :

Kartenausführungen und Geländepläne, welche in- und ausländisches Gebiet der amtlichen « Uebersichtskarte der Schweiz mit ihren Grenzgebieten 1 : 1,000,000 » ganz oder teilweise enthalten und angefertigt sind innerhalb der Maßstabsgrenzen vom grössten bis und mit dem kleinsten Maßstab 1 : 1,000,000.

Ueber Ausnahmen von dieser Bestimmung entscheidet die eidgenössischen Landestopographie im Einvernehmen mit dem Armeekommando, Operationssektion.

Der Bewilligungspflicht sind unterstellt :

Illustrationen, sowie lose und beigeheftete Beilagen zu Publikationen aller Art :

- a) von ausgedehnten, zusammenhängenden und übersichtlichen Geländeteilen aus allen schweizerischen Landschaften ;
- b) von vereinzelt, natürlichen und künstlichen, für Volk und Heer kriegswirtschaftlich und militärgeographisch wichtigen Geländeobjekten.

Zu diesen Darstellungen gehören : Ansichtskarten, Flieger- und Landschaftsphotographien, Panoramen und Geländereiefs, Karten-, Plan- und Reliefdarstellungen in Prospekten, Reliefkarten und Reliefphotographien, Landschaftszeichnungen, Geländeskizzen, Geländeprofile usw.

Geographische Gesellschaften

Verkehrsgeographische Probleme von Bolivien und Peru.

N. F. Im Verkehrswesen der Andenstaaten Südamerikas spielt das Flugzeug eine Hauptrolle. Es hängt dies mit den besondern orographischen und klimatischen Verhältnissen der Andenländer zusammen. Prof. Dr. Hans Morf (Zürich), der 1937 eine verkehrsgeographische Studienreise nach Bolivien und Peru unternommen hatte, unterbreitete im Dezember 1939 der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft Zürich und der Geogr. Gesellschaft Bern seine interessanten Forschungsergebnisse.

In der Schaffung transandinischer Fluglinien war Columbien den übrigen Staaten Lateinamerikas vorangegangen. Die Gesamtlänge der Flugrouten des genannten Staates übertrifft denn auch diejenige seiner Eisenbahnen. Peru ist seinem Beispiel gefolgt und verfügt heute über ein dreimal so langes Flugnetz. Neben dem Personenverkehr ist ein bedeutender Warentransport zu bewältigen, an dem sich in der Hauptsache drei Fluggesellschaften beteiligen : die Deutsche Lufthansa, die Air-France und die Pan American Grace Airways.

Was den Autoverkehr anbelangt, so entspricht er in ganz Südamerika dem Gegensatz, der in kultureller Hinsicht zwischen den Küstenstädten und dem Innern besteht. In den Randstädten des Kontinents, zumeist Großstädten, herrscht europäische, im Innern nur geringe Kultur. Während den Städten grosszügige Autostrassen eignen, weist das Innere primitive Pisten auf. Dementsprechend kennt der Verkehr Stadt- und Pistenautos.

Für den bedeutenden Westostverkehr der Gebirgsstaaten Bolivien und Peru stehen Eisenbahnen, Autos und Flugzeuge zur Verfügung. Vom Golf von Arica aus erklimmt die Bahn den rund 4000 Meter hohen Altiplano, d. h. die Hochebene des Titicacasees. Diese Bahn bedient die Kupfer- und Zinnminen des bolivianischen Hochlandes und endigt bei Cachabamba. Der steile, vom Südostpassat befeuchtete Osthang der