

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

Artikel: Velo- und Autokarten
Autor: Lierz, Wolfgang
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-772378>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.04.2026

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

Velo- und Autokarten

Wolfgang Lierz

Selten hat die technische Entwicklung eines Verkehrsmittels so direkte Auswirkungen auf die Herausgabe entsprechender Landkarten gehabt wie bei den gegen Ende des 19. Jahrhunderts entwickelten Innovationen für Velos. Dagegen gibt es keinen technischen Grund dafür, dass fast alle Velokarten um die Jahrhundertwende auch die Autofahrer als Zielgruppe benennen.

Obwohl schon seit Jahrzehnten Laufräder (Draisinen) und Hochräder benutzt wurden, haben diese jedoch nie eine grössere Verbreitung als Verkehrsmittel erfahren, es waren eher luxuriöse Sportgeräte für akrobatisch veranlagte Menschen. Und für ein Schauradeln im Stadtpark brauchte man keine Landkarten. Das änderte sich schlagartig, als Mitte der 1880er Jahre das sogenannte Sicherheits-Niederrad (mit zwei gleich grossen Rädern) innerhalb weniger Jahre das Hochrad verdrängte. Mit Dunlops Luftreifen kam 1888 ein weiterer wichtiger Faktor hinzu, und mit der nun gegebenen Fahrsicherheit und dem höheren Fahrkomfort entwickelte sich das Fahrrad oder Velo[ziped] rasch zum ersten Verkehrsmittel für Individualreisende. Radler (und sehr bald auch Radlerinnen) mussten ihren Weg nunmehr selbst finden und wurden nicht mehr von Kutschern, Schiffskapitänen oder Lokführern befördert. Geeignete Landkarten waren also vonnöten, sobald eine Velotour den näheren heimatlichen Perimeter überschreiten sollte.

Dieser Aufgabe stellten sich in ganz Europa die in dieser Zeit entstehenden nationalen Radfahrerverbände. In vielen Ländern war das sehr aufwendig, weil keine geeignete oder nur nicht öffentlich nutzbare Kartenwerke existierten, während in der Schweiz mit der Dufour-Karte und dem Siegfried-Atlas sehr gute Grundlagen bestanden. Obwohl der Schweizerische Radfahrer-Bund SRB schon 1883 gegründet wurde, dauerte es noch bis 1890, als der Männer-Radfahrer-Verein Zürich ein nationales Radfahrer-Kartenwerk begann: die *Special-Karte der Schweiz in 9 Blättern* 1:200 000 (Abb. 42). Die Herausgabe zog sich bis mindestens 1904 hin, später wurde das Kartenwerk dann vom SRB übernommen und in einer verbesserten Ausgabe ab 1917 erneut publiziert (Abb. 43+44). Gegenüber der Erstausgabe wurde eine leichte Reliefschattierung hinzugefügt; die sehr unanschauliche Darstellung der Steigungsverhältnisse durch verschiedenfarbige Distanzzahlen (in Hunderten von Metern, um den Dezimalpunkt einzusparen) blieb aber unverändert.

Die zahlenmässige Angabe von Entfernungen war die am einfachsten darzustellende Information, das bis heute übliche System mit farbigen Stecknadelköpfen an den Knotenpunkten wurde aber erst später (vermutlich von Ravenstein) eingeführt. Die Darstellung des Strassenbelags erforderte eine linienhafte Signatur und wurde daher nicht immer realisiert, weil man eine derartige Signatur auch für die Darstellung der Steigungsverhältnisse benötigte – oder vielmehr für die Darstellung des Gefälles, denn bis zur Entwicklung des Freilaufs durch Ernst Sachs 1898 war das Bergabfahren wegen der mitdrehen-

Abb. 42 (links): *Special-Karte der Schweiz in 9 Blättern* 1:200 000. «Mit ziffernmässig eingeschriebenen Distanzen in Hunderten v. Metern, nebst graphischer Darstellung der Steigungen. Praktische Handkarte für Verwaltungsbehörden, Militairs, Kaufleute & Touristen; instructive Karte f. Schulen. Mit specieller Berücksichtigung für den Radfahrer. Herausgegeben vom Männer-Radfahrerverein Zürich (Section Kartenwesen)». Zürich: Orell Füssli, 1890 ff. Je Blatt 57,5 x 40,5 cm. Titel von Blatt 3, stark verkleinert (alle abgebildeten Karten stammen aus der Sammlung des Verfassers).

Abb. 43 (rechts): *Die Schweiz in 9 Blättern / La Suisse en 9 feuilles*. 1:200 000, 1917–1921. Titelblatt zweisprachig (nur Bl. 1, 4, 7), stark verkleinert.



Handhabung und Erklärung der Karte.

Die Karte ist so gefaltet, dass sie für den Gebrauch während der Fahrt niemals ganz geöffnet werden muss und dennoch jeder beliebige Punkt abgelesen werden kann. Nie anders falzen!

- Ortschaft mit Kirche
- Hauptverkehrsstrassen (Etappen) mit Distanzen
- Strasse I^{er} Klasse mit Distanzangabe 20 Kilometer.
- Strasse II^{er} Klasse mit Distanzangabe 19 Kilometer.
- Untergeordneter Fahrweg mit Distanzangabe 2,1 Kilom.
- Saumpfad, Pass,
- Eisenbahn u. Eisenbahnprojekt mit Lage der Station
- Fluss, Bach,
- Höhenangabe in Metern über Meer

Politische Gemeinden (stehende Schrift)

Stetten unter 3000 Einwohnern
 Bollißen von 3000 - 10000 "
 BERN über 10000 "

Bezirkshauptorte einfach unterstrichen
 Kantons " " doppelt "

- Staatsgrenze
- Kantonsgrenze
- Schöner Aussichtspunkt
- Ruine, Schloss
- Bad, Mühle
- Denkmal, Kapelle

Hauptzollamt } violett unterstrichen
 Nebenzollamt }

Abkürzungen:

Ob.-Ober. Unt. - Unter. Nied. - Nieder-
 -bg. - berg -bg. -burg -df. -dorf
 -hsh. - häusern Höt. - Hotel -R. -horn.
 S. = See

Erklärung der Bezeichnung der Steigungsverhältnisse.

	13 Kilom. Dist. mit	0-3%
	15 " " " "	0-5%
	25 " " " "	0-7%
	18 " " " "	0-9%
	25 " " " "	9% u. mehr.

Distanzzahlen in Hunderten von Metern.

Etappenstationen, Distanzen in Kilometern

Maßstab 1: 200,000.

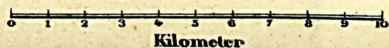


Abb. 44: Die Schweiz in 9 Blättern / La Suisse en 9 feuilles. 1:200 000. Offizielle Karte des Schweizer Radfahrer Bundes (S.R.B.) / Carte officielle de l'Union Vélocipédique Suisse (U.V.S.). Cartographia Winterthur, 1917-1921. Blattformat je 60.5 x 47 cm. Ausschnitt 1:1 aus Bl. 4.

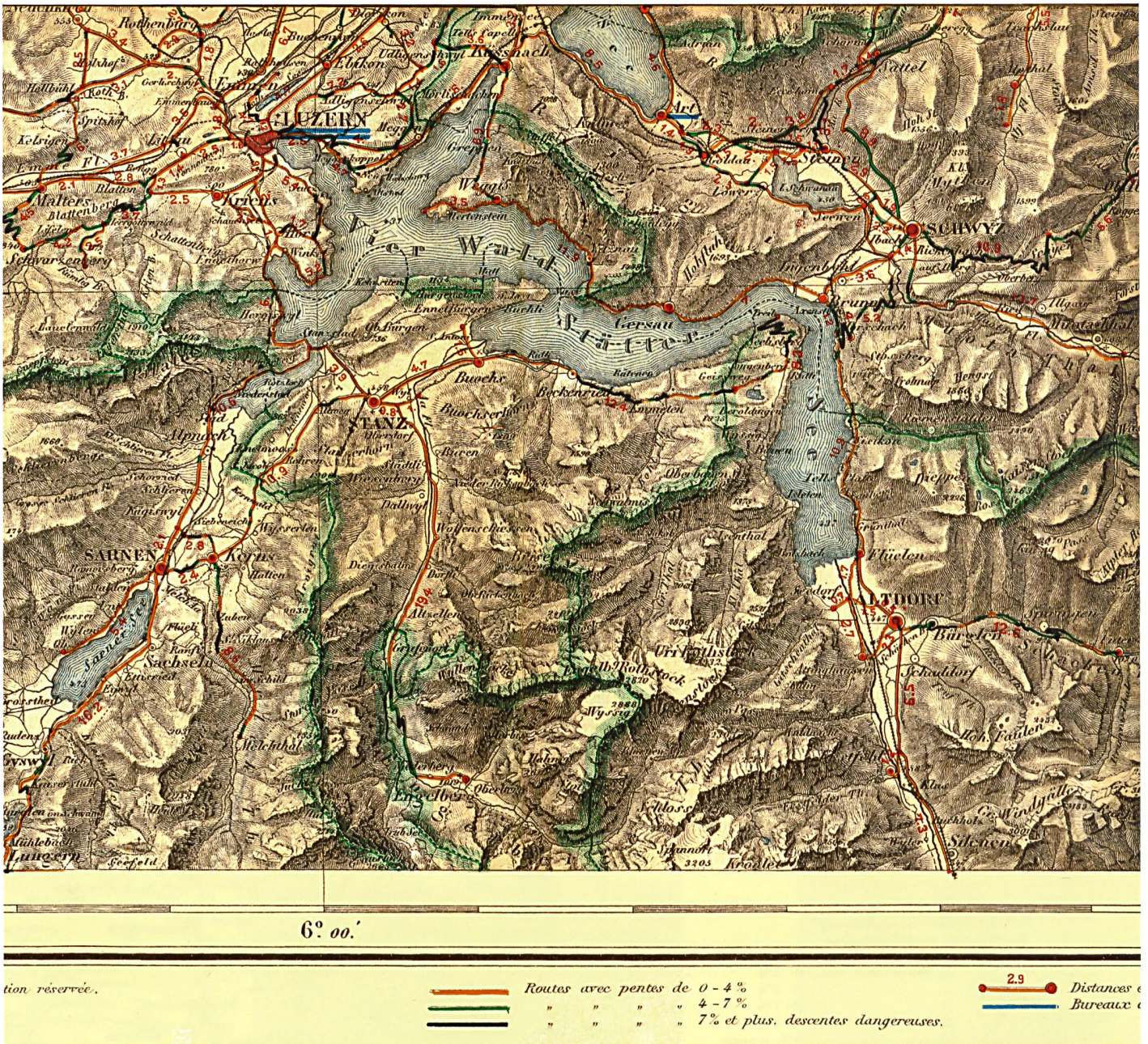
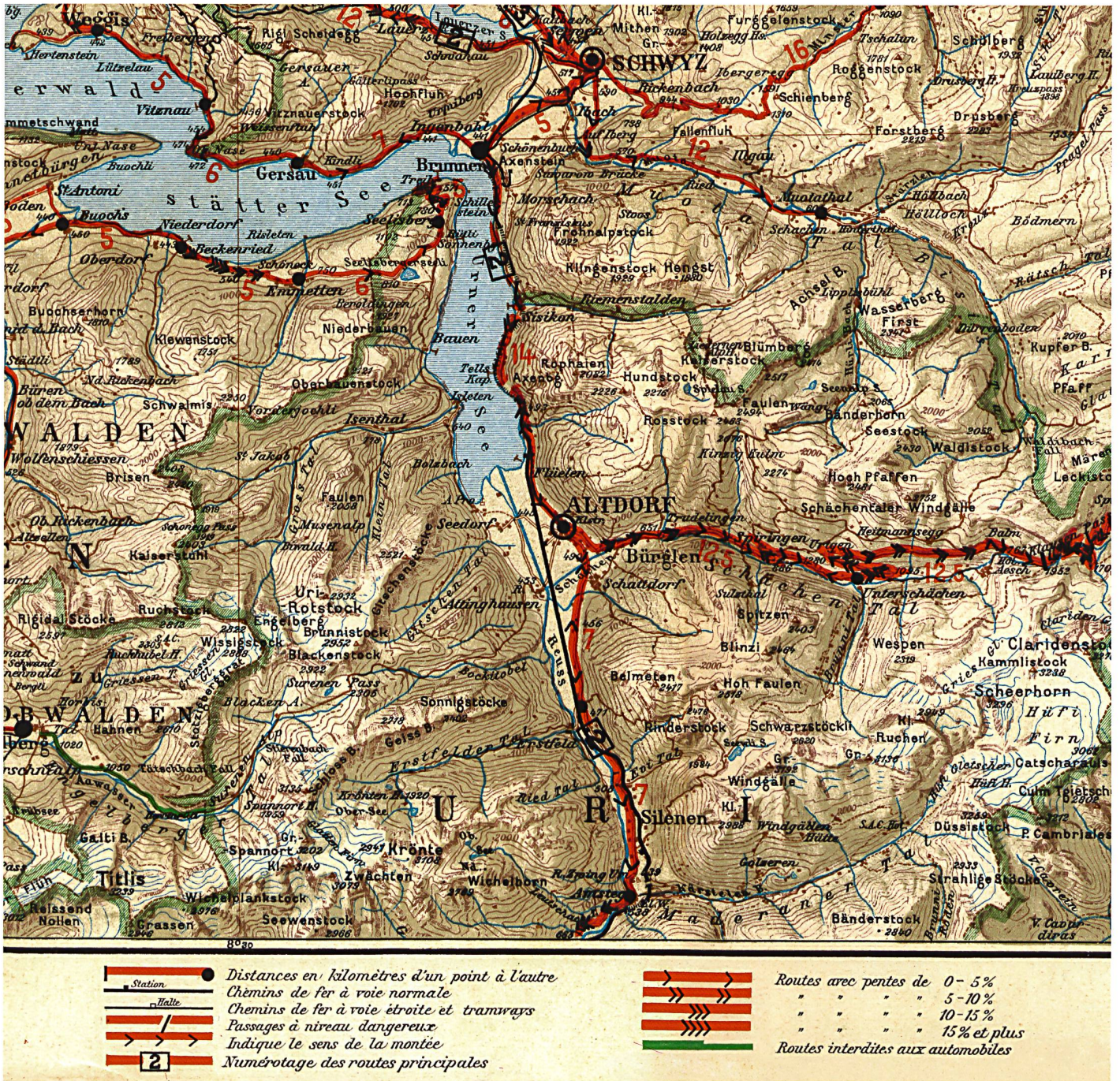


Abb. 45: Carte Routière (Strassengefällkarte) du Touring Club Suisse (T.C.S.) 1:250 000. Bern: Kümmerly & Frey, 1898. 4 Blätter, je 80 x 56 cm. Blatt II (Nordost), Ausschnitt 1:1.



Abb. 46: Carte Routière (Strassengefällkarte) du Touring Club Suisse (T.C.S.) 1:250 000. Bern: Kümmerly & Frey, 1898. Titelblatt, stark verkleinert.



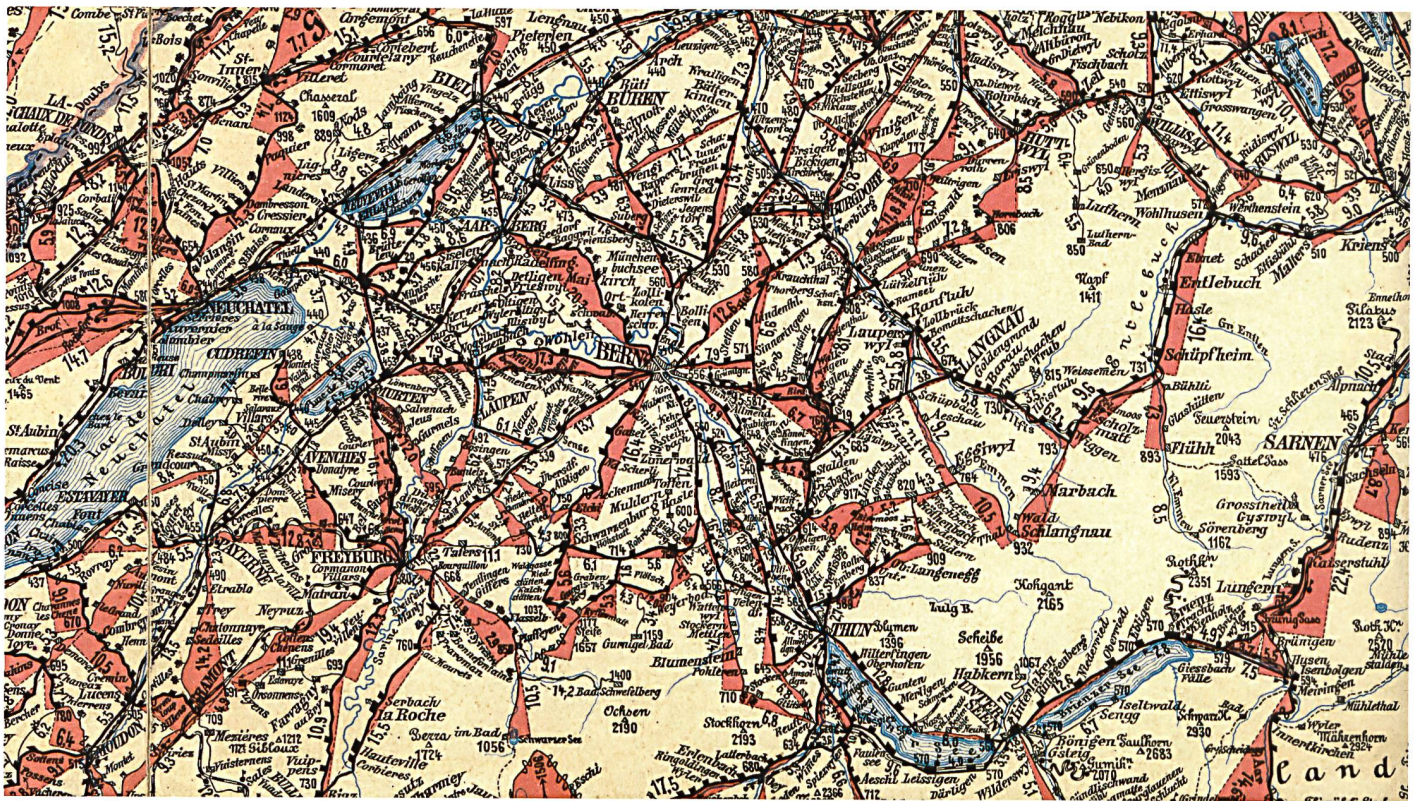
den Pedale gefährlich, und bis zur Entwicklung effektiver Bremsen dauerte es nochmals einige Zeit (Rücktritt durch Sachs 1903).

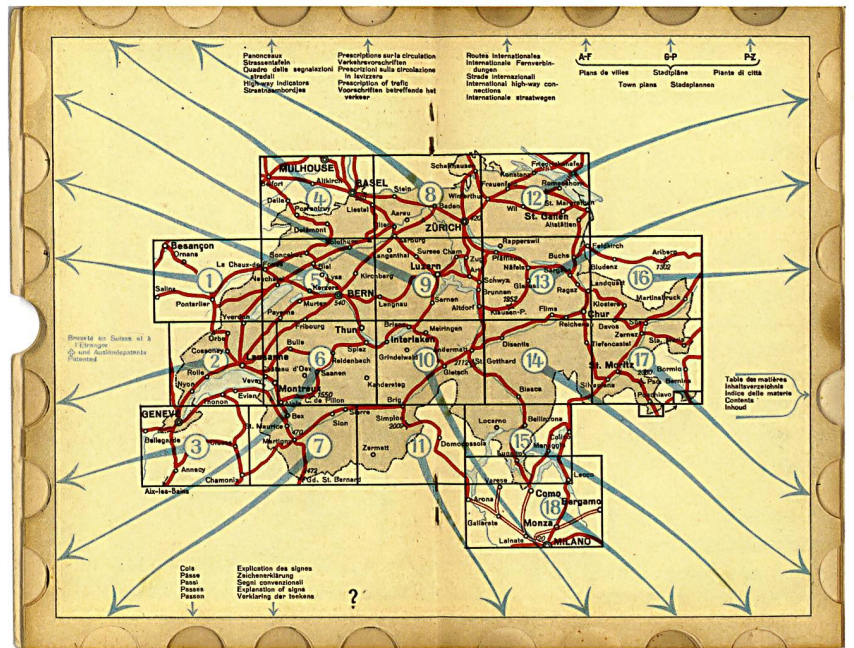
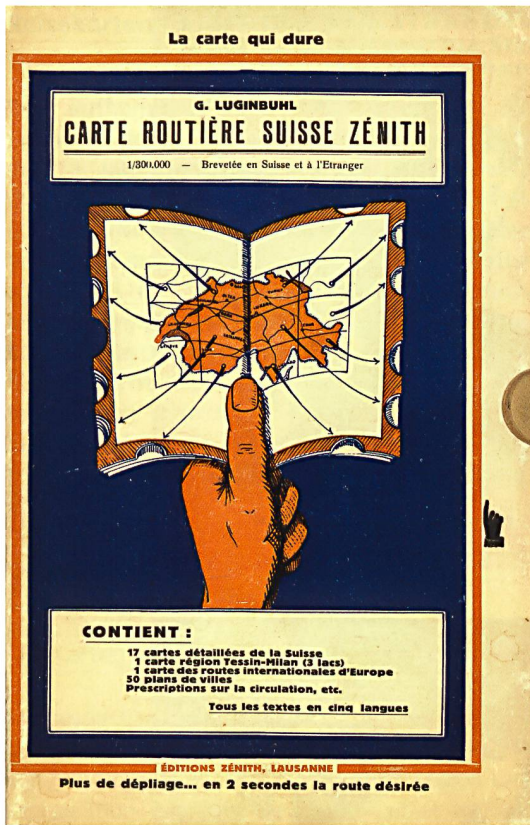
Wie in anderen Ländern wurden auch in der Schweiz verschiedene Darstellungsmethoden ausprobiert. Auf der *Strassengefällkarte* des Touring Club der Schweiz TCS von 1898 (Abb. 45), die auf Basis der *Generalkarte der Schweiz* 1:250 000 erstellt wurde, sieht man die Neigungen mit drei verschiedenfarbigen Strassenfüllungen dargestellt, leider aber wenig suggestiv (grün für die mittlere statt für die unterste Stufe). Durch die drei einander sehr unähnlichen Farben rot – grün – schwarz fällt das Strassennetz optisch völlig auseinander, zumal grün zusätzlich für die Kantons Grenzen und schwarz für die Situation

verwendet wurde (Abb. 46). Die nur noch als Automobilkarte bezeichnete Neuauflage im Massstab 1:200 000 (Abb. 47) zeigt dagegen einheitlich rot markierte Strassen mit den (vermutlich von Michelin eingeführten) noch heute üblichen Winkelhaken zur Darstellung der Steigungen (und nicht mehr des Gefälles).

Von der berühmten *Deutschen Strassenprofilkarte für Radfahrer* 1:300 000 von Robert Mittelbach erschien 1896 auch die *Section Schweiz*, leider nur im Massstab 1:600 000 (Abb. 48). Dargestellt sind hier anstelle des Strassenverlaufs in die Ebene geklappte Höhenprofile, was aber wegen des sehr kleinen Massstabs und der vielen Ortsnamen schon im Schweizer Mittelland sehr unübersichtlich wirkt. Zu-

Abb. 47: *Carte de l'Automobiliste / Automobil-Karte du Touring Club Suisse (T.C.S.)* 1:200 000. Bern: Kümmerly & Frey, um 1910. 4 Blätter, Format je 96 x 64 cm, Ausschnitt aus Blatt II (Nordost), Ausschnitt 1:1.





sätzlich sind durch unterschiedliche Strichstärken und verschieden intensive Farbtönung der Profile voneinander *Kunststrassen mit guter, mittelmässiger und schlechter Decke* unterschieden, ausserdem noch *gefährliche Strassenstellen, untergeordnete Wege und Bergpfade (zum Radfahren ungeeignet)*, und das alles in diesem hier unpassenden Massstab.

Bei Ravensteins *Rad- und Automobilkarte von Mitteleuropa* 1:300 000 (Abb. 49) hielt man an dem einmal gewählten System der Darstellung des Gefälles durch seitliche Strichlierung an den Strassen auch noch in den 1920er Jahren fest, ergänzte es aber in der Legende durch zusätzliche Pfeile in Richtung des Gefälles und der Steigung. Nur drei dieser Kartenblätter erfassten die nördliche Schweiz; ähnlich wie bei Mittelbach erschien ein gesondertes Blatt Schweiz im Massstab 1:500 000 mit gleichartiger Darstellung.

Etwa ab 1900 erschienen die motorisierten Fahrer in irgendeiner Form auf den Karten, zunächst meist nur durch Umetikettierung. Es gibt in diesen Jahren keine technische Innovation bei Auto oder Motorrad, die das hätte begründen können. Für Deutschland konnte als plausibelste Erklärung herausgefunden werden, dass die Zahl der Tankstellen in dieser Zeit sprunghaft anstieg, was erst weitere Autofahrten möglich machte.

Mit der Verlagerung des Schwerpunkts zu den Autokarten entstanden auch Register- und Suchsysteme, die die Bedienung während der Fahrt erleich-

tern sollten, so zum Beispiel der kleinformatige *Zenith-Atlas* mit ausgestanzten Register-Grifflöchern (Abb. 50+51).

Im Gegensatz zu den meisten anderen Ländern Europas blieben die Velofahrer auch nach 1950 zumindest noch auf den Kartentiteln erhalten. Die *Velokarte der Schweiz* von Kümmerly+Frey im Massstab 1:400 000 hiess auf der anderen Seite des Umschlags *Autokarte der Schweiz* (Abb. 52+53).

Bemerkenswert erscheint abschliessend, dass neben den spezifisch für Velo- und Autofahrer enthaltenen Informationen in den Karten noch etwas Weiteres im Marketing transportiert wurde, wie man heute sagen würde: Frauen als Radfahrerinnen auf den Titeln. Als unbestritten gilt, dass das Radfahren wesentlich zur Emanzipation der Frauen gegen Ende des 19. Jahrhunderts beigetragen hat. Wir sehen auf dem Titelblatt von Kümmerlys *Distanzen-Karte der Schweiz*, hervorgegangen aus einer militärisch motivierten Karte der Marschstunden, eine moderne, sportlich (ohne Korsett!) gekleidete Frau auf dem Velo (Abb. 54). Auch auf späteren Velokarten sieht man sportliche Frauen vor schneebedeckten Bergen (Abb. 52+55), während die Männer dann natürlich bei der Dekoration der Autokarten führend wurden (Abb. 53+56). Nur die politische Gleichberechtigung der Frauen in der Schweiz hat dann ja noch bis 1971 gedauert...

Abb. 48 (Seite 40 oben): *Deutsche Strassenprofilkarte für Radfahrer. Section Schweiz* 1:600 000 von Robert Mittelbach, Leipzig, 1896. 44 x 41,5 cm, Ausschnitt 1:1.

Abb. 49 (Seite 40 unten): *Ravensteins Spezial-Rad- und Automobilkarte von Mitteleuropa* 1:300 000. Blatt 155: Zürich. Frankfurt: Ravenstein, Ausgabe 1927. 39 x 32 cm, Ausschnitt 1:1.

Abb. 50: *Carte Routière Suisse Zénith* von G. Luginbühl. Umschlagbild und Indexseite in der Mitte.

Abb. 51: *Carte Routière Suisse Zénith*. 1:300 000. Lausanne: Editions Zenith, 1929. VIII, 47 S. mit Griffregister. 18 Karten, Format je 26 x 21 cm.

Abb. 52 (oben links): *Velokarte der Schweiz / Carte de la Suisse pour Cyclistes // Autokarte der Schweiz / Carte Automobile de la Suisse*. 1:400 000.

Bern: Kümmerly & Frey, um 1950. 95 x 63 cm. Titelblatt Vorderseite, verkleinert.



Abb. 53 (oben rechts): *Velokarte der Schweiz / Carte de la Suisse pour Cyclistes // Autokarte der Schweiz / Carte Automobile de la Suisse*. 1:400 000. Bern: Kümmerly & Frey, um 1950. 95 x 63 cm. Titelblatt Rückseite, verkleinert.

Abb. 54 (links): *Distanzen-Karte der Schweiz / Carte des distances de la Suisse / Distance Map of Switzerland* 1:500 000 (Innentitel: *Distanzen-Karte der Schweiz in Marschstunden*). Bern: Kümmerly & Frey, um 1900. 78 x 55 cm. Druck auf Leinwandpapier (nicht aufgezogen!). Auf der Rückseite u.a. Höhenprofile für Radfahrer.

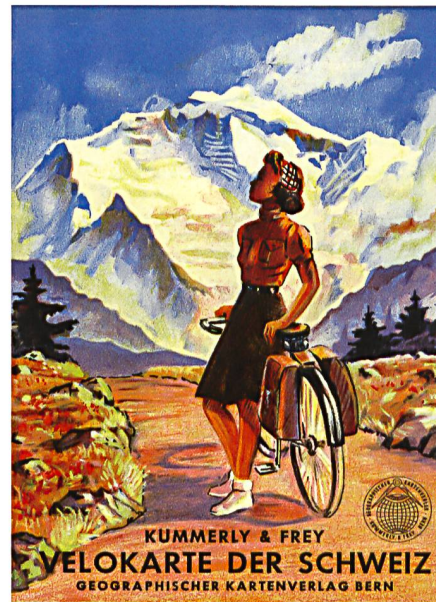
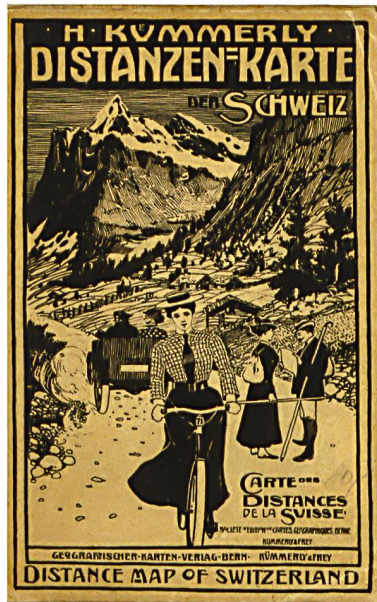


Abb. 55 (rechts): *Velokarte der Schweiz / Carte de la Suisse pour Cyclistes*. 1:400 000. Bern: Kümmerly & Frey, 1944. 91 x 63 cm. Titelblatt verkleinert.

Abb. 56 (unten): *Ravensteins Rad- und Autokarte Schweiz* 1:500 000. Frankfurt: Ravenstein, Ausgabe 1928. Ausschnitt Titelblatt.

Quellen

Lierz, Wolfgang: *Radfahrerkarten vor 100 Jahren. Geschichte und Gestaltung des Urtyps der modernen (Auto-)Strassenkarte*. In: *Kartographiehistorisches Colloquium 1988*. Berlin: Reimer, 1990, S. 169–177. (Mit umfangreicher Bibliographie).

Lierz, Wolfgang: *Von der Velokarte zur Autokarte*. In: *Cartographica Helvetica* 1 (1990), S. 32–36.

Lierz, Wolfgang: *Road Mapping (Europe) / Cyclist Map*. In: *Cartography in the Twentieth Century (History of Cartography Vol. 6)*. University of Chicago Press, 2015. – Teilband 2, S. 1359–1363 und 1706–1709.

Nicholson, Tim: *Cycling and Motoring Maps in Western Europe, 1885–1960*. In: *Cartographic Journal* 41 (2004), S. 181–215.

Maierhof, Gudrun und Schröder, Katinka: *Sie radeln wie ein Mann, Madame. Als die Frauen das Rad eroberten*. Dortmund / Zumikon: edition ebersbach, 1992.

Adresse des Autors

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

