Zeitschrift: Cartographica Helvetica. Sonderheft

Herausgeber: Arbeitsgruppe für Kartengeschichte ; Schweizerische Gesellschaft für Kartographie

Band: 15 (1998)

Artikel: Die Strassenkarten von Pierre Bel

Autor: Cranach, Philipp von

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1036742

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: 16.07.2025

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

Die Strassenkarten von Pierre Bel

Philipp von Cranach

In diesem Aufsatz werden zwei Karten von Pierre Bel vorgestellt.[1] Bei der ersten handelt es sich um die *Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Genève [...]*, die 1783 veröffentlicht wurde.[2] Die zweite Karte, die *Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zurich & Zurzach [...]*, erschien 1787.[3]

Die beiden Karten dienten als Informationsmittel oder Werbemedium, mit denen die neuen Kunststrassen von Genf nach Bern und von dort weiter nach Zürich und Zurzach als wichtigste Ost–West-Transversale im Schweizerischen Mittelland etabliert werden sollte.

Als Quellen sind die Karten aber auch im Zusammenhang mit historisch-geographischen und lokalgeschichtlichen Fragestellungen ausserordentlich ergiebig.

Pierre Bel

Pierre Bel wurde 1742 in Payerne geboren.[4] Seine Einführung in das Vermessungswesen verdankt er wohl seinem Onkel, dem Ingenieur Pierre Willomet (1699–1767). Willomet hat um 1750 mehrere Karten vom Gebiet um Payerne und Avenches gezeichnet. Bel wird auch als Ingenieur-Hauptmann tituliert, und Grosjean zählt ihn zu den Militäringenieuren des 17. und 18. Jahrhunderts, welche sehr detailreiche Karten herstellten.[5] Für diese Einordnung spricht auch die *Carte Topographique des environs de la ligne déffense projetée en 1792 pour la Disposition des troupes Bernoises tirée entre la Ville de Nion et le Chateau de Bonmont*, für die Bel die Geländeaufnahme besorgte.[6] Die hier vorgestellten Karten sind allerdings sicher nicht für den militärischen Gebrauch gezeichnet worden.

Bel wurde von der französischen Zollkammer während der letzten Phase des grossen bernischen Strassenbauprogramms im Jahr 1783 als Strasseninspektor mit der Leitung und der Kontrolle der Arbeiten auf dem Abschnitt zwischen La Lignière und Rolle sowie mit dem Setzen der Stundensteine längs der Strecke zwischen Bern und Genf beauftragt. Um die Stundensteine am jeweils richtigen Ort platzieren zu können, vermass Bel die Strasse gesamthaft; die so entstandene Arbeitskarte dürfte die Vorlage für die schliesslich veröffentlichte Karte gebildet haben. Ob er von den Berner Behörden auch einen expliziten Auftrag für die Veröffentlichung der Karte erhielt, geht aus den mir bekannten Quellen nicht eindeutig hervor; ihr Wortlaut scheint eher dafür zu sprechen, dass die Initiative von Bel ausging. Bel hat damals schon erkannt, dass nach solchen Strassenkarten eine gewisse Nachfrage bestand, denn er liess sich vom Grossen Rat nicht nur mit dem Herstellungs- und Verkaufsmonopol der Karte der Strasse von Bern nach Genf, sondern auch mit einem solchen bezüglich der Strasse nach Zürich und Zurzach ausstatten.

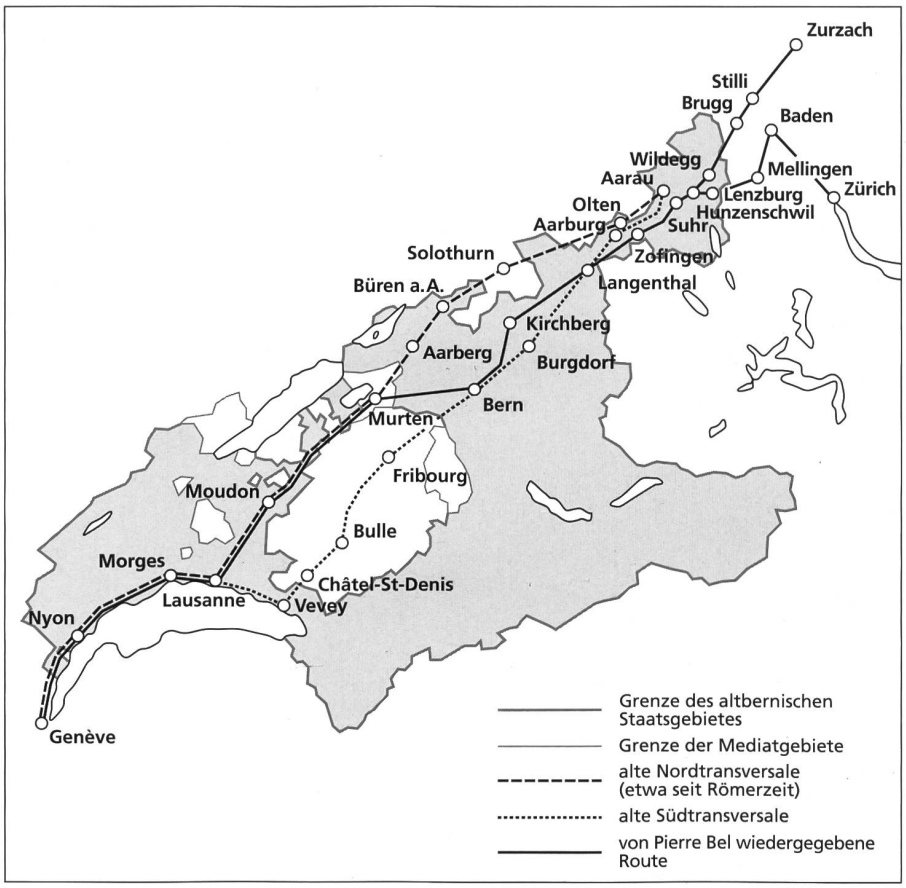

Abb. 1: Die Ost–West-Transversalen im späten 18. Jahrhundert (Entwurf: Philipp von Cranach).

Bels Karten waren eigentliche Strassenkarten; ihr Massstab beträgt rund 1:35 000. Der Ingenieur kartierte jeweils nur einen schmalen Streifen beidseits der Hauptstrasse. Die fünfzehn etwa 14 x 32 cm grossen, sich jeweils um einige Zentimeter überlappenden Kartenblätter, aus denen die beiden Karten je bestehen, waren leicht zusammen mit dem Titelblatt zu einem recht handlichen Büchlein zusammenzubinden. Da das Papierformat optimal ausgenutzt wird, hat jede Seite eine andere Orientierung; aus diesem Grund findet sich auf jedem Blatt auch eine Windrose, welche die Himmelsrichtungen anzeigt. Viele, aber nicht alle Abzweigungen von den Chausseen sind verzeichnet, wobei das Ziel der abgehenden Route jeweils angegeben wird. Burgen, Kirchen und Schlösser sind in Seitenansicht dargestellt, während die Städte und Orte im Grundriss wiedergegeben werden.[7]

Die streifenförmige Strassenkarte kam in England schon in der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts auf; zirka hundert Jahre später werden Karten dieses Typs auch in Frankreich und Deutschland aufgelegt. Obwohl im 18. Jahrhundert auch schon erste Generalkarten, die ein Gebiet flächendeckend wiedergaben, veröffentlicht worden waren, blieb dieser Typus der Strassenkarte auch im frühen 19. Jahrhundert noch gebräuchlich. In erster Linie dürfte die – verglichen mit einer Generalkarte – grössere Handlichkeit ausschlaggebend für die Popularität dieser Karten gewesen sein. Daneben spielte vielleicht auch eine Rolle, dass nur gerade für die grossen Hauptstrassen eine Nachfrage nach einem solchen Hilfsmittel

für die Orientierung bestand und sich eine Beschränkung der Aufnahme auf die wichtigsten Verkehrsachsen auch von daher aufdrängte.

Bels Karten als Werbemedium

Auf dem Titelblatt der Karte der Strasse von Bern nach Genf werden vier Verkaufsstellen in Bern, Payerne, Lausanne und Genf angeführt. Damit erhebt sich die Frage, wer denn die Käufer dieser Karten waren. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts bevölkerte nun eine neue Art von Reisenden die Strassen: die Touristen. Die Europareise wurde zu Mode für vornehme junge Herren. *Man besuchte die Schweiz auf dem Weg von einer Hauptstadt zur anderen, zuerst die Ufer des Genfersees und dann immer mehr die Berge; der Tourist wurde eine bekannte Figur, deren wirtschaftliche Bedeutung man bald begriff. In den letzten Jahrzehnten des Jahrhunderts erschienen die ersten Tourismusführer. Der kultivierte Mensch besuchte nun die malerischen Orte und beobachtete die Einheimischen bei ihrem Tun.*[8] Bei Bels Karten handelt es sich meines Erachtens um frühe, primär für den Verkauf an Touristen aufgelegte Strassenkarten. Für diese Deutung spricht einmal der Zeitpunkt ihrer Entstehung. Und zweitens, dass die Berner Regierung Bel das Monopol für den Vertrieb dieser Karten für zehn Jahre zugestand – es ist anzunehmen, dass Bel diese Arbeit nicht allein aus Interesse, sondern auch um des zu erwartenden Gewinns wegen auf sich nahm. Ausserdem ist in diesem Zusammenhang zu beachten, dass Bel z. B. auch das abseits der Strasse gelegene Kloster St. Urban, die Habsburg und die Schinznacher Bäder in seiner Karte wiedergibt. Das Barockkloster, die Burg und die Schinznacher Bäder führt nun aber auch Heinzmann in seinem rund zehn Jahre jüngeren Reiseführer neben vielen anderen Sehenswürdigkeiten an,[9] und selbstverständlich erwähnt der Autor auch die Pfingstmesse und die Verena-Messe im August in Zurzach[10] – es besteht also bezüglich der Sehenswürdigkeiten längs der Strassen in den Aargau eine, wenn auch nur sehr lose Übereinstimmung zwischen Heinzmanns Führer und Bels Karte. In dem Schlusskapitel geht Heinzmann auch kurz allgemein auf die Landkarten ein. Er betont dort, dass es keine brauchbaren Karten der Schweiz gebe, kritisiert die Karte des Waadtlandes von Henri Mallet, die schon wegen ihres unhandlichen Formates nicht für Reisende tauge, und empfiehlt dann dem Leser seine eigene Karte, die auf den besten verfügbaren Karten basiere.[11] Bei dieser Karte handelt es sich um eine mehrfach aufgelegte Übersichtskarte der Eidgenossenschaft im Massstab 1:520000, in der die Strassen nur sehr schematisch wiedergegeben werden; sie war dem Reiseführer beigelegt, konnte aber auch ohne diesen erstanden werden.[12] Dieser Passus aus Heinzmanns Führer belegt, dass 1796 Reisekarten schon allgemein gebräuchlich waren. Ausserdem lässt sich aus der Art, in der Heinzmann für seine Karte wirbt, erschliessen, dass damals in der Reiseführer- und Kartenbranche bereits ein gewisser Konkurrenzkampf herrschte. Ausser diesem Grund hat die Beobachtung, dass Heinzmann Bels Karten nicht erwähnt, als Einwand gegen die hier postulierte These auch nur sehr wenig Gewicht.

Nun müssen wir in diesem Zusammenhang noch kurz auf die in den beiden Karten dargestellten Strassen zurückkommen. Die Routen, die Bel verzeichnet, waren beide zwischen 1740 und 1790 im Rahmen des grossen Berner Strassenbauprogramms[13] zu Kunststrassen ausgebaut worden; an diesem Ausbau war Bel ja beteiligt gewesen. Nun sind aber beide Routen an sich schon erheblich älter; bei dem Ausbau wurden zwar abschnittsweise neue Linienführungen begründet, vielerorts aber nur schon bestehende Strassen ausgebessert und verbreitert. Der grösste Teil der in der älteren Karte wiedergebenen Strasse von Bern in die Westschweiz, das Strassenstück von Murten bis nach Genf, gehörte zu der alten Ost–West-Achse, die von dem Knotenpunkt Brugg/Windisch ausgehend über Aarau, Olten, Solothurn, Büren, Aarberg, Murten und Avenches verlief. Die Geschichte dieser Verbindung geht bis in die römische Zeit zurück.[14] Das Hauptstück der in der jüngeren Karte verzeichneten Strasse von Bern nach Zürich und Zurzach bildete dagegen einen Teil einer jüngeren Ost–West-Transversale, die von Aarburg über Burgdorf, Bern, Freiburg und Châtel-St-Denis zum Genfer See führte. Teilstücke dieser Route sind zwar ebenfalls sehr alt; die Route dürfte sich aber erst in nachzähringischer Zeit zu einer durchgehenden Achse entwickelt haben, die für die weiter nördlich verlaufende ältere Verbindung eine ernst zu nehmende Konkurrenz darstellte.[15] Im europäischen Kontext betrachtet, gehörten beide Strassen einer Nordost–Südwest-Verbindung an, die auch der Verkehr von Polen und Ostdeutschland nach Südfrankreich und Spanien häufig frequentierte.[16]

Bern war nun aus fiskalischen Gründen bestrebt, den Verkehr möglichst durch sein Gebiet zu lenken. Es bemühte sich daher einerseits seit dem Ende des 15. Jahrhunderts, den Verkehr von der über Solothurn verlaufenden nördlichen Route abzuziehen und auf die südliche Achse umzuleiten, die durch sein Gebiet und die Kantonshauptstadt verlief.[17] Dieses Motiv bestimmte auch, wie wir noch sehen werden, nicht nur den Bau oder Ausbau der Neuen Aargau-Strasse[18] an sich, sondern auch die Festlegung der konkreten Linienführungen im Gebiet zwischen Aarau und Lenzburg. Anderseits war Bern auch daran interessiert, dass der Verkehr nach Genf nicht die Route über Freiburg und Châtel-St-Denis, die Freiburg vor 1750 mit grossen Mitteln instand gestellt hatte, sondern die Verbindung über Murten wählte.[19] Diese Strasse lag nämlich seit der Eroberung der Waadt im Jahr 1536, wenn wir von dem kleinen Abschnitt zwischen Domdidier und Dompierre (zwischen Avenches und Payerne) und der von Bern und Freiburg gemeinsam regierten Herrschaft Murten einmal absehen, vollständig in Berner Herrschaftsgebiet. Der von Bel kartierte Strassenzug durch das Mittelland war also, als Ganzes gesehen, ein zusammengesetztes Gebilde, das aus dem östlichen, zwischen Aarau/Lenzburg und Bern gelegenen Teilstück der südlichen Hauptachse, einem ebenfalls neu ausgebauten Zubringer von Bern via Gümmenen nach Murten[20] und dem zwischen Murten und dem Genfer See gelegenen Westteil der alten nördlichen Mittelachse bestand. Obwohl Bern aus Rücksicht auf seine seeländischen Untertanen auch das in seinem Territorium gelegene, von Büren über Aarberg nach Murten führende Mittelstück der nördlichen Hauptachse[21] sowie das zwischen Bern und der Grenze zu Freiburg gelegene Strassenstück der südlichen Route ausbaute – ohne dieses Entgegenkommen hätte Freiburg seinerseits die nördliche Route zwischen Dompierre und Domdidier nicht verkehrstauglich gemacht und so blockiert[22] – so bevorzugte es insgesamt eindeutig die, was die einzelnen Teile betrifft, zwar alte, in der Kombination derselben aber neue Route. Die Berner Regierung dürfte daher Bels kartographisches Vorhaben als willkommene Reklame für die neue Verbindung angesehen und deshalb auch die Bewilligung für die Publikation der Karten erteilt haben. Anderseits war die Berner Regierung nicht an einer gleichzeitigen Werbung für den von Aarau über Solothurn nach Murten führenden Ostteil der alten nördlichen Hauptachse bzw. für das von Bern via Neuenegg nach Freiburg führende Strassenstück der südlichen Hauptachse interessiert – eine Gesamtschau ihrer strassenbauerischen Leistungen hätte deren Zweck widersprochen, den Verkehr möglichst lange in bernischem Gebiet zu halten, weil sie auch die alternativen Ost–West-Routen verzeichnet und damit einen Vergleich zwischen den verschiedenen Varianten ermöglicht hätte! Der Typ der streifenförmigen Strassenkarte, den Bel wählte, entsprach also genau den verkehrspolitischen Absichten der Berner Regierung, denn er unterschlug dem Reisenden gewissermassen die konkurrierenden Verbindungen – die beiden Hauptrouten durch das Mittelland waren ja nicht nur bei Aarau und bei Bern/Murten, sondern auch an anderen Orten miteinander vernetzt –, die er allenfalls auch hätte benutzen können (Abb. 1). Gerade der Umstand, dass von Anfang geplant war, nicht nur eine Karte der Strasse von Bern nach Genf, sondern auch eine der Strasse nach Zürich und Zurzach herzustellen, spricht für die vorgeschlagene Deutung der Karten als Werbemedium für den neuen Streckenzug.

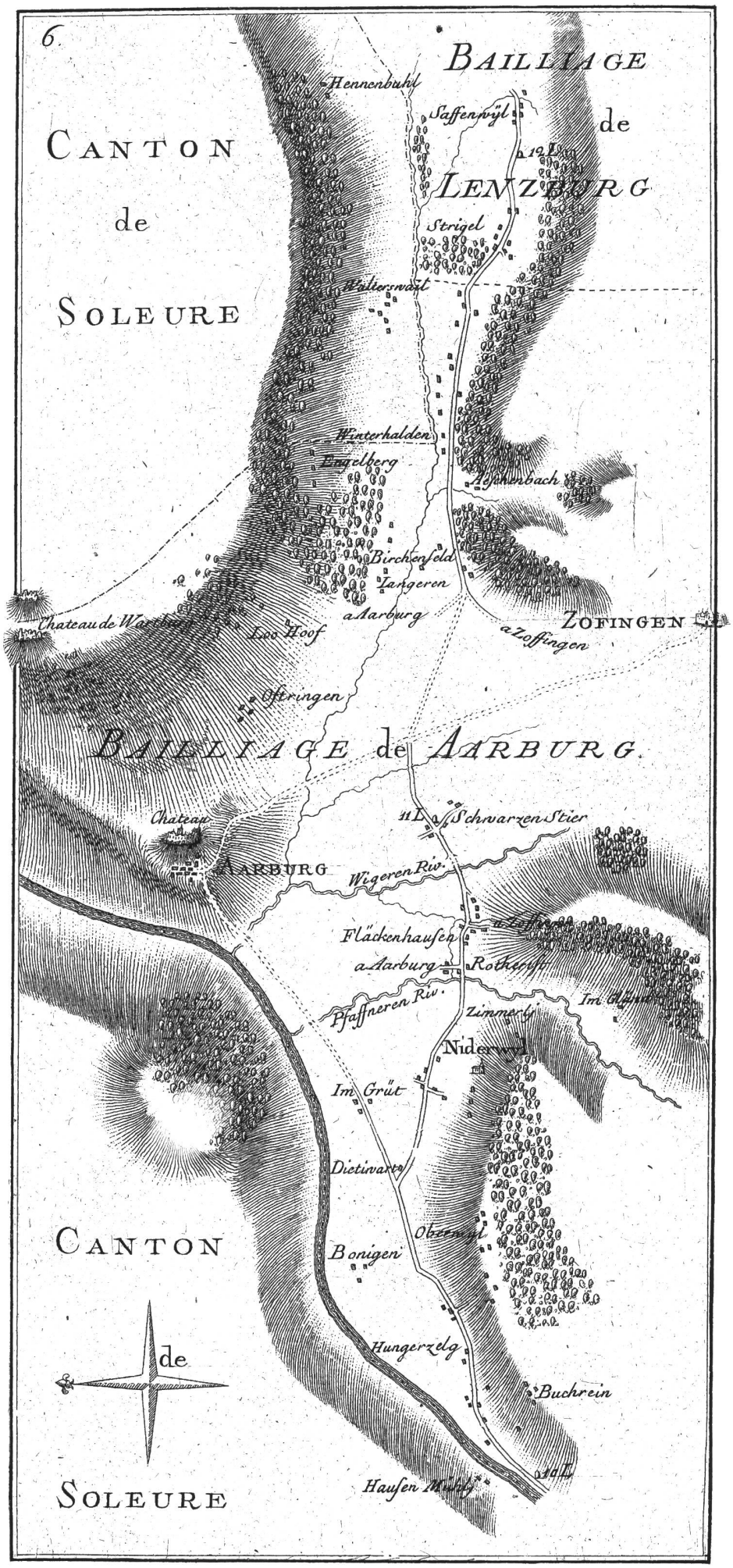

Abb. 2: 1787: Blatt 6 der *Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zurich & Zurzach* etwa 1:35 000 von Pierre Bel. Abbildung auf 83% verkleinert (Bern, Sammlung Ryhiner).

Bels Karten als lokalgeschichtliche Quellen

Alte Karten sind eine spezielle Gattung der Quellen, denen *in ihrer Funktion als Datenspeicher Informationen räumlicher Prägung für einen vergangenen Zustand entnommen werden können.*[23] Sie bezeugen in dieser Eigenschaft, wie Staaten die Erschliessung unterworfener Gebiete organisiert haben. Auf die Ziele, welche die Berner Regierung mit ihrem Strassenbau verfolgte, sind wir oben bereits eingegangen. Hier wird nun kurz gezeigt, wie konsequent die Berner Obrigkeit an diese Zielen festhielt und wie sich diese Ziele bei der Festlegung der Strassenführungen im Raum Aarau–Lenzburg–Brugg konkretisierten.

Die Routen vom Messeort Zurzach via Brugg nach Aarau und von Zürich über Baden, Mellingen und Lenzburg nach Aarau stellten die beiden wichtigsten von Osten in das Berner Gebiet einfallenden Strassen dar; es war unbestritten, dass beide Strassen ausgebaut werden mussten. Im Jahr 1767 – damals waren die Arbeiten am westlich anschliessenden Strassenstück zwischen Murgenthal und Kölliken bereits in Gang – stellte sich die Frage, ob die beiden Zweige der Neuen Aargau-Strasse wie bisher über Aarau oder über Suhr geführt werden sollten.[24] Die Untersuchungen einer von der Zollkammer eingesetzten Kommission ergaben nun, dass die nördliche Mittellandtransversale von Aarau über Olten und Solothurn nach Murten etwas kürzer war und weniger Steigungen aufwies als die südliche Route via Aarburg, Burgdorf und Bern nach Murten, und dass zweitens die Kosten für Zölle, Geleit, Verpflegung und Herberge auf der nördlichen Transversale tiefer lagen als auf der südlichen.[25] Die Berner Obrigkeit befürchtete deshalb, dass der Verkehr in Aarau auf die nördliche Route abzweigen würde: *Wollte man also die Strasse über Aarau führen*, urteilte das Gutachten der Kommission, *so würde der grosse Zweck, den Transit völlig durch hiesiges Land zu ziehen, um dessetwillen so grosse Summen zur Errichtung der Aargaustrasse verwendet wurden,*

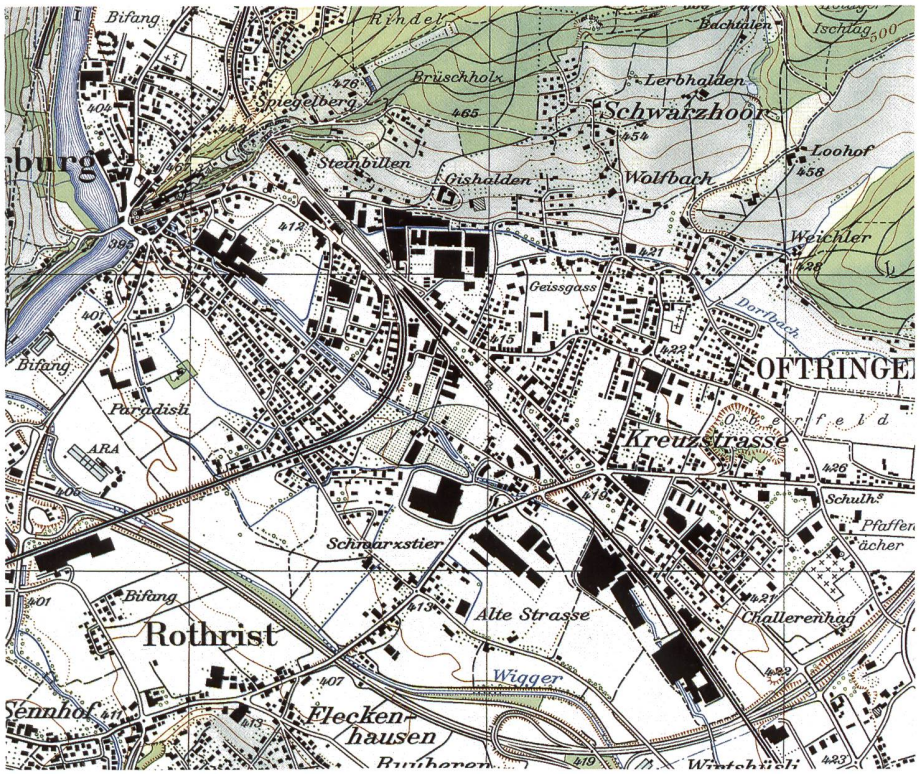

Abb. 3: 1837–1843: Ausschnitt aus Blatt 13 der *Trigonometrisch-Topographischen Karte des Eidgenössischen Kantons Aargau* 1:25 000 von Ernst Heinrich Michaelis. Abbildung in Originalgrösse (Aarau, Staatsarchiv).

Abb. 4: 1997: Ausschnitt aus Blatt 1108 der Landeskarte der Schweiz 1:25 000 (© Bundesamt für Landestopographie vom 31. 7. 1998).

auf einmal gänzlich vernichtet.[26] Der Grosse Rat beschloss auf Grund dieser Überlegungen im April 1768, die Hauptachse von Kölliken über Oberentfelden, Suhr und Hunzenschwil nach Lenzburg zu führen. Bezüglich der Route von Aarau nach Zurzach entschied er konsequenterweise, dass nur der Ostteil der Strasse von Wildegg über Schinznach und Brugg zu der Fähre nach Stilli – dort verliess die Strasse bernisches Gebiet – ausgebaut werde, während man auf einen Ausbau des Westteils der Route zwischen Aarau und Wildegg verzichtete. Dieser wurde durch einen neuen, von Bel ebenfalls verzeichneten Zubringer ersetzt, der von Hunzenschwil nach Wildegg führte und somit die Strasse von Zurzach an diejenige nach Zürich anschloss.[27] Obwohl auch die Verbindung zwischen Aarau und Suhr um 1770 instand gesetzt wurde, war die Stadt Aarau der Verlierer in den Auseinandersetzungen um die Linienführungen. Sie lag nicht nur abseits der neuen Chaussee nach Zürich, sondern sie wurde durch den Anschluss der Aaretalstrasse an eben jene Chaussee auch des Verkehrs von und nach Brugg und Zurzach beraubt. Aarau machte denn auch, als es sich in Bern um 1790 um die Gewährung des Rechts auf freie Lebensmittelzufuhr bemühte, die neuen Strassenführungen für seine schlechte wirtschaftliche Lage mitverantwortlich.[28]

Es fällt nun auf, dass Bel die Stadt Aarau nicht in seiner Karte wiedergibt, obwohl sie nicht entfernter von der verwirklichten Strassenführung liegt als das in der Karte abgebildete Zofingen. Die um 1770 erstellte Anschlussstrasse von Aarau nach Suhr wird, im Gegensatz zu der oben erwähnten neuen Strasse zwischen Aarburg und Zofingen, nicht etwa bis zum Kartenrand geführt, sondern nur als kurzer Wegstummel vermerkt.[29] Schliesslich unterschlägt Bel dem Betrachter seiner Karte auch bei der Abzweigung der früheren Fortsetzung der von Brugg kommenden Aaretalstrasse das Fernziel Aarau.[30] Reisende, die sich bei ihrer Routenwahl nur auf Bels Karten stützten, dürften kaum je auf den Gedanken gekommen sein, bei Wildegg oder in Suhr nach Aarau abzuzweigen![31]

In Bezug auf ihre Funktion als Datenspeicher von Informationen räumlicher Prägung stellen die Karten «Momentaufnahmen» der abgebildeten Räume dar. Sind mehrere solcher Momentaufnahmen überliefert, so lassen sich prozessuale Abläufe im Raum wie z. B. die Entwicklung der Siedlungsstrukturen oder die Herausbildung von Verkehrsnetzen rasch und anschaulich nachvollziehen. Betrachten wir zur Illustration kurz die Rückwirkungen, die von dem Bau der Neuen Aargau-Strasse auf die Siedlungsstrukturen im Raum Aarburg–Rothrist–Zofingen ausgingen.

Nachdem die Bauarbeiten an der Strecke von Bern bis Murgenthal im November 1764 abgeschlossen waren, stellte sich die Frage, ob die Fortsetzung vom Weiler Dietiwart über Aarburg oder über den Weiler Rothrist nach Oftringen geführt werden sollte (Abb. 2). Ein Gutachten aus dem Jahr 1766 kam zum Schluss, dass man die Strasse über Aarburg führen solle; dies sei billiger und ausserdem könne man das Städtchen nicht umfahren. Die Reisenden, so wurde weiter argumentiert, sollen in einer Stadt und nicht in einem Dorf Herberge nehmen können. Andererseits hatte auch Zofingen ein Interesse daran, die neue Transitstrasse möglichst nahe an ihrer Stadt vorbei zu führen. Sie bot dem Berner Grossen Rat an, sich bei einer Linienführung über Rothrist an den Stras-

senbaukosten mit 8000 Pfund und an den Brückenbaukosten mit 2000 Pfund zu beteiligen. 600 Gulden versprach zudem der Wirt Jakob Egger in Rothrist, falls die Strasse durch sein Dorf geführt werde. Am 5. Mai 1766 entschied der Grosse Rat daraufhin, die Strasse durch Rothrist zu legen; noch im selben Monat wurde mit der Arbeit begonnen und 1767 schliesslich die Brücke über die Pfaffneren in Rothrist erstellt.[32] Egger versetzte daraufhin seine Wirtschaft direkt an die Landstrasse; die 1770 errichtete Wirtschaft – das Gasthaus Rössli – besteht noch heute.[33]

Da gleichzeitig mit dem Stück der Neuen Aargau-Strasse zwischen Dietiwart und Oftringen auch eine neue Strasse zwischen Aarburg und Zofingen erstellt wurde – diese Strasse wird von Bel ebenfalls wiedergegeben – entstand südlich von Oftringen ein neuer Verkehrsknoten.[34] Dieser Knotenpunkt wirkte in der Folge siedlungsbildend: Während in der Karte von Bel dort noch keine Häuser vermerkt sind, verzeichnet die Karte von Ernst Heinrich Michaelis, die zwischen 1837/1843 gezeichnet wurde, dort bereits ein kleines Dörfchen. Dessen Mittelpunkt bildete der erst 1969 abgerissene Gasthof zum Goldenen Löwen, dessen Stallungen 150 Pferden Platz bot. Im 20. Jahrhundert wuchs dann die Siedlung an der Kreuzstrasse mit Oftringen zusammen (Abb. 2–4: Veränderung der Siedlungsstruktur bei Aarburg–Rothrist–Oftringen).

Historische Karten sind auch wichtige Hilfsmittel im Bereich des Heimat- und Kulturgüterschutzes. Sie erleichtern nämlich die gezielte Suche nach Kulturdenkmälern aller Art. Die grösseren Denkmäler wie z. B. das von Bel verzeichnete Burgdorfer Siechenhaus[35] oder die Schutzengelkapelle in Würenlingen[36] sind auch ohne historische Karten aufzufinden und in der Regel seit langem bekannt; aber viele kleinere Zeugnisse sind in der Kulturlandschaft noch zu entdecken, wenn man die in den alten Karten bezeugten Linienführungen abläuft. Ich beschränke mich hier auf nur zwei Beispiele aus der Fülle dieser Zeugnisse, nämlich die kleine Inschrift an der oben erwähnten Pfaffnerenbrücke in Rothrist, welche das Baudatum nennt, und den Stundenstein bei Othmarsingen.

Literatur

Baumann, Gotthilf: *Das bernische Strassenwesen bis 1798.* Sumiswald, 1924.

Bel, Pierre: *Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Genève avec la Juste distance d'une Ville à l'autre & la Place où les pierres milliaires sont posées distantes de 1800 Toises, mesuré par Ordre de l'Illustre Chambre des Peages, & Gravé par P. Bel Ingénieur de LL.EE de Berne.* Bern, 1783. Faksimile-Ausgabe: Köniz, 1976.

Bel, Pierre: *Carte Topographique de la Grande Route de Berne à Zurich & Zurzach avec l'emplacement des pierres Milliaires distantes de 1800 Toises de 10 pieds de Berne Mesure & Grave par P. Bel, Ingr avec Permission & Privilège éxclusif de LLEE. de Berne.* Bern, 1787. Faksimile-Ausgabe: Köniz, 1976.

Bösch, Ruedi; Doswald, Cornel; v. Cranach, Philipp; Giger, Matthias: *IVS-Kantonsdokumentation Aargau.* Bern, 1996 ff.

de Capitani, François: *Beharren und Umsturz (1649–1850).* In: *Geschichte der Schweiz – und der Schweizer* 2. Basel, 1983. S. 97–175.

Dewarrat, Jean-Pierre; Margairaz, Laurence: *Le pays de Vaud bernois: lieu de passages.* In: *De l'ours à la cocarde, Régime Bernois et Révolution en Pays de Vaud (1536–1798).* Hrsg. François Flouck, Patrick-Ronald Monbaron, Marianne Stubenvoll, Danièle Tosato-Rigo. Lausanne, 1998. S. 45–57.

Drack, Walter; Fellmann, Rudolf: *Die Römer in der Schweiz.* Stuttgart, 1988.

Grosjean, Georges: *Exkursionsraum Bern–Längenberg–Schwarzenburg–Sensegraben.* In: *Geographica Helvetica* 16,1 (1961) S. 134–152.

Grosjean, Georges: *Geschichte der Kartographie.* 3. Auflage. Bern, 1996. (*Geographica Bernensia* U 8).

Grosjean, Georges: *Die Schweiz, Geopolitische Dynamik und Verkehr.* Bern, 1982. (*Geographica Bernensia* U 3).

Hammer-Cavelti, Madlena: *Strassenkarte Bern–Genève und Bern Zürich/Zurzach von Pierre Bel.* Kommentar zur Faksimile-Ausgabe, ohne Seitenangaben (siehe Bel [1783/1787]).

Heinzmann, Johann Georg: *Nachrichten für Reisende in der Schweiz.* Bern, 1796.

Herzig, Heinz E.: *Die Erschliessung der Schweiz durch die Römer.* In: *Historische und aktuelle Verkehrsgeographie der Schweiz.* Hrsg. Klaus Aerni, Heinz E. Herzig. Bern, 1986. (*Geographica Bernensia* G 18). S. 5–20.

Lüthi, Alfred et al.: *Geschichte der Stadt Aarau.* Aarau, 1978.

Klöti, Thomas: *Die «Carte des principales Routes de la Suisse...» von Johann Georg Heinzmann als topographische Grundlage der ersten geologischen Karte der Schweiz von Charles Gimbernat (1803).* In: *Eclogae Geologicae Helvetiae* 79,1 (1986) S. 1–12.

Morgenthaler, Hans: *Bern und Solothurn im Streit um die Handelsstrassen.* In: *Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern* 30 (1930) S. 83–145.

Scharfe, Wolfgang: *Kartographiegeschichte, Grundlagen – Aufgaben – Methoden.* In: *4. Kartographiehistorisches Colloquium, Karlsruhe 1988, Vorträge und Berichte.* Hrsg. Wolfgang Scharfe, Heinz Musall und Joachim Neumann. Berlin, 1990. S. 1–10.

Wolf, Rudolf: *Geschichte der Vermessungen in der Schweiz als Historische Einleitung zu den Arbeiten der schweiz. geodätischen Commission.* Zürich, 1879.

Anmerkungen

1 Dieser Aufsatz ist eine Kurzfassung der Studie «Der Kartograph Pierre Bel als Propagandist der bernischen Verkehrspolitik», die für die Zeitschrift *Cartographica Helvetica* vorgesehen ist. Für wertvolle Hinweise danke ich Thomas Klöti (Stadt- und Universitätsbibliothek Bern).

2 Bel (1783).

3 Bel (1787).

4 Die meisten Informationen über Pierre Bel liefert noch Wolf (1879) S. 79–81. Auf Wolfs Grundlage basieren der kurze Artikel im *Schweizer Künstler-Lexikon* 1, Frauenfeld 1905, sowie die Ausführungen von Hammer-Cavelti (1976).

5 Grosjean (1996).

6 Die Reinzeichnung dieser Karte von R. von Sinner datiert aus dem Jahr 1798. (Bundesarchiv, Helvetik, B 3183, HA Z-0/115.)

7 Hammer-Cavelti (1976).

8 de Capitani (1983) S. 110.

9 Heinzmann (1796) S. 14.

10 Heinzmann (1796) S. 80.

11 Heinzmann (1796) S. 77.

12 Die dem Reiseführer beigelegte Karte trägt den Titel *Carte des principales Routes de la Suisse où l'on a marqué les Distances d'un Endroit à l'autre*, der auch in deutscher Sprache wiedergegeben wird: *Schweizer Karte der Haupt-Strassen und der Entfernungen von einem Ort zum anderem.* Sie war bei der Société Typographiques erhältlich und datiert aus dem Jahr 1795. Am unterem Rand steht der Vermerk: *Publié par J.G. Heinzmann.* Zu dieser Karte siehe Klöti (1986) S. 3 ff.

13 Zum bernischen Strassenbau siehe Baumann (1924) S. 101 ff.

14 Zu dieser Strasse siehe Herzig (1986) S. 14 ff. sowie Drack/Fellmann (1988) S. 97 ff. Die Strecke ist grossräumig bereits für die römische Zeit eindeutig nachgewiesen; der konkrete Verlauf der römischen Strasse ist dagegen bis heute nur bruchstückweise lokalisiert.

15 Siehe dazu Grosjean (1982) S. 28. Grosjean (1961) S. 144 bezeichnet diese Strasse deshalb auch als *zähringische Städtelinie.*

16 Siehe dazu Grosjean (1982) S. 33 ff. sowie Baumann (1924) S. 33 ff.

17 Siehe dazu Baumann (1924) S. 46 ff. sowie Morgenthaler (1929).

18 Zu dem Bau der Neuen Aargau-Strasse siehe Baumann (1924) S. 115 ff.

19 Siehe dazu Baumann (1924) S. 138 ff. Zur Geschichte und Linienführung der Strasse von Bern nach Genf siehe auch Dewarrat/Margairaz (1998), bes. S. 53 ff.

20 Siehe dazu Baumann (1924) S. 108.

21 Siehe dazu Baumann (1924) S. 106 ff.

22 Siehe dazu Baumann (1924) S. 109.

23 Scharfe (1990) S. 4.

24 Baumann (1924) S. 123 ff.

25 Baumann (1924) S. 127 ff.

26 Zitiert nach Baumann (1924) S. 131.

27 Baumann (1924) S. 132. Siehe dazu auch Bel (1787), Blatt 8 und Blatt 13.

28 Lüthi et al. (1978) S. 213.

29 Siehe dazu Bel (1787), Blatt 6 und Bel (1787), Blatt 7.

30 Siehe Bel (1787), Blatt 13.

31 Bei der Interpretation der historischen Karten muss man auch die unterdrückten Informationen berücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist allerdings zu beachten, dass Schlussfolgerungen, die allein auf argumenta e silentio basieren, immer tückisch sind.

32 Baumann (1924) S. 121 f. sowie die IVS-Kantonsdokumentation Aargau, AG 10 und AG 10.2 (Autor Ruedi Bösch).

33 IVS-Kantonsdokumentation Aargau, AG 10.2.6 (Autor Ruedi Bösch).

34 IVS-Kantonsdokumentation Aargau, AG 1.2 und AG 10.2 (Autor Ruedi Bösch).

35 Bel (1787), Blatt 3.

36 Bel (1787), Blatt 14.

Der vorliegende Artikel entstand im Rahmen der Arbeiten am Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz (IVS).
Das IVS ist ein Bundesinventar, das in Anwendung des Natur- und Heimatschutzgesetzes im Auftrag des Bundesamtes für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) entsteht. Es beinhaltet eine Bestandesaufnahme schützenswerter historischer Verkehrswege und wegbegleitender Elemente und gibt einen Einblick in die Verkehrsgeschichte der Schweiz.

Kontaktadresse: IVS, Finkenhubelweg 11, 3012 Bern