Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 2 (1924)
Heft: 4

Artikel: Die Verkehrslinien im Atlas für schweiz. Mittelschulen
Autor: Götzinger, W.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4298

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

S. 86/87, 94 und 130/131. *Wladiwostok,* nicht Wladiwostock (s. S. 82/83). Hongkong, der Name der Kronkolonie; der *Ort* selbst heisst Viktoria.

S. 89. *Kwang-tschou-wan,* statt Kuang-tschéou.

S. 90/91. *Bodschante-See* für Bodshante S. *Dschidda* besser für Dschidde, (zu Oman) fehlt Akzent auf *á.*

S. 94. In dem Japan gehörenden Pachtgebiet von Kwantung wäre es angezeigt, die japanischen Bezeichnungen *Dairen* für Dalni und *Ryojunko* statt Port Arthur zumindest in der Klammer zu geben. *Irkutsk,* Name gleicher Länge im Rand, nicht Jrkutsk.

S. 98/99. *Benguela* statt Benguella (s. Hinweis zu S. 62/63).

S. 100. 1. Nildelta: Es fehlt die Zahlenangabe — *28 m* für die Senke des Natrontales, die *Signatur der Senke* hier sowohl als auch für diejenige südlich des Mariut-Sees und des Birket-Karun. — 2. Südafrika: Name und Grenze des britischen Schutzgebietes *Swasiland* fehlen.

S. 102. Der Gesamtname *Libyen* für die beiden selbständigen Kolonien (kgl. Erlass vom 17. Mai 1919) Tripolitanien und Cyrenaika ist anzubringen.

S. 106/107. Die englische Schreibung C. Farewell sollte in die hier dänische *C. Farvel* abgeändert werden.

S. 117. *Maranhão,* Orts- und Provinznamen, nicht Maranhâo. *São Paulo* statt Sao Paulo. *Perù* für Peru.

S. 122. 2. Hawaii: Die Aufnahme einer Zahl (1866) in die Erklärung, welche in der Karte selbst nicht enhalten ist, ist *methodisch* bedenklich; diese sollte besser durch *1868* ersetzt werden.

S. 134/135. 2. Nord-Polarkarte: De Quervain's höchste erreichte und gemessene Höhe auf seiner Binneneiswanderung betrug *2505 m,* nicht 1947. Die Route selbst begann *einen halben* Grad nördlicher und wäre richtiger in diesem Masstab *geradlinig* zu geben. *Nikolaus II.-Land,* Name und Situation fehlt.

Die Genauigkeit einer Karte darf selbst vor richtiger Anbringung der *Bindestriche* nicht Halt machen. Sind dieselben auch im allgemeinen mit Sorgfalt eingetragen, so fehlen doch z. B. auf S. 42/43 die folgenden: Jura-Geb., Meer-Alpen, Ortler-Alp., Adamello-Alp., Kapella-Geb., Velebit-Geb., Pindus-Geb., Garda-See, Trasimeno-See, Bolsena-See, Sila-Geb., Skutari-See, Ochrida-See und Prespa-See.

Soweit gibt eine nicht ins Einzelne gehende Durchsicht zu obigen Bemerkungen Anlass. Es will uns scheinen, dass nicht nur dieses Kartenwerk durch Zuziehung eines wissenschaftlich geschulten Kartographen von Fach gewinnen könnte und dass ein solcher inmitten der Redaktionskommission der Arbeit genug fände.

Bern-Bümpliz, den 8. Februar 1925.

Die Verkehrslinien im Atlas für schweiz. Mittelschulen.

Der Unterzeichnete hat sich die Mühe genommen, in unserm Atlas, der doch im grossen und ganzen gegenüber den frühern Auflagen wesentliche und erfreuliche Fortschritte brachte, die Verkehrslinien genauer durchzusehen und sie auf ihre Richtigkeit zu prüfen. Da fällt vor allem angenehm auf, dass nunmehr eine grosse Reihe wichtigster Eisenbahnlinien vor den weniger wichtigen durch stärkeres Ausziehen kenntlich gemacht wurde. Trotz gewiss sorgfältigster Durcharbeitung des Stoffes, was sich unter anderm darin zeigt, dass manche erst während oder gar nach dem Weltkriege erstellte Bahn in unsern Karten Aufnahme gefunden hat, war (ist) es doch ein Ding der Unmöglichkeit, in jeder Be-

ziehung fehlerlose Verkehrskarten zu bekommen. Hängt doch die Auswahl der „wichtigen Linien" teils vom häufig wechselnden Fahrplan ab, noch mehr aber von der höchst subjektiven Beantwortung der Frage, ob eine Eisenbahnlinie überhaupt einen Anspruch darauf hat, dass wir sie als wichtig bezeichnen oder nicht.

Dabei möchten wir vor allem den Grundsatz aufstellen, dass in einem schweizerischen Atlas hauptsächlich solche Linien stärker betont werden sollen, die unser Land mit den Nachbarstaaten und durch diese mit dem übrigen Auslande verbinden. Die Benützer der Atlasblätter, soweit es sich um mittel- und westeuropäische Staaten handelt, sehen dann auf den ersten Blick, wie sie ihre Gedankenreisen nach den grossen Binnen- und Hafenplätzen ausführen müssen. Dabei darf es freilich nicht vorkommen, dass der Schweizer von Innsbruck aus ein paar Stunden lang bayrisches Gebiet durchfährt, wenn er nach Wien reisen will, anstatt in Wörgl nach Osten abzubiegen, dass man von Bern aus über Sonceboz nach Delsberg-Delle-Paris reist, anstatt auf der neuen Linie über Lengnau, oder dass einer auf dem Wege von Mailand nach Genua Alessandria berührt, anstatt direkt über Pavia und Novi zu fahren.

Eine weitere Bemerkung allgemeiner Natur sei uns hier noch gestattet, bevor wir eine Anzahl Verbesserungen übersichtlich zusammenstellen. Je mehr Länder-, Berg-, Fluss- und Ortsnamen eine für die Schule bestimmte Karte enthält, umso schwieriger fällt es dem jungen Leser, sich darin zurechtzufinden. „Viel hilft viel", das ist auf diesem Gebiete ein unangebrachtes Rezept. In erhöhtem Masse gilt das für das Verkehrsnetz. Die meisten Blätter unseres Atlasses sind mit Eisenbahnlinien entschieden überladen. Der Grund liegt wohl in der Hauptsache darin, dass die Vorlagen, die man dem Kartenzeichner zur Verfügung stellte, an demselben Uebel schon krankten. Wir möchten deshalb an die Redaktionskommission des Mittelschulatlasses die Bitte richten, in künftigen Auflagen eine grössere Zahl für unsere Zwecke ganz überflüssiger, ja störender Verkehrslinien einfach verschwinden zu lassen. Die Entscheidung darüber, was bleiben und was wegfallen soll, dürfte dabei mit Vorteil einem besondern zwei- oder dreigliedrigen Ausschuss überlassen werden.

Und nun eine *Auswahl bestimmter Verbesserungsvorschläge,* geordnet nach den Kartenseiten im Atlas!

Seite 14/15 (Schweiz): a) Die Linie Biel-Lengnau-Münster ist als wichtige Schnellzugslinie auf dem Wege von Bern nach Paris fett auszuziehen, dafür die ältere, heute nur noch dem Lokalverkehr dienende Linie über Tavannes schwach. *b)* Dasselbe gilt für die Schnellzugslinie Domodossola-Mailand gegenüber der Nebenbahn Domodossola-Novara. *c)* Da bereits eine Anzahl Drahtseilbahnen eingezeichnet ist, so dürften verschiedene andere auch nicht fehlen, z. B. diejenigen nach Seelisberg, nach Braunwald, von St. Immer auf den Sonnenberg, die Linien auf das Stanserhorn, den Bürgenstock, den Mont Pélerin u. a. *d)* Wünschenswert wären auch einige Schiffslinien auf dem Bodensee und dem Genfersee, besonders die Querlinien von Romanshorn und von Ouchy aus.

Seite 18/19 (Alpenland): a) Die Hauptlinie Biel-Delsberg ist auch hier über Lengnau zu führen anstatt über Tavannes. *b)* Neu einzutragen ist die Centovallibahn von Locarno nach Domodossola. *c)* Es fehlt auch die zwar kurze, aber wichtige Abzweigung von der Längsbahn Basel-Karlsruhe nach Baden-Baden.

Seite 30/31 (Deutschland): a) Linie Mainz-Köln (linksrheinisch) fett ausziehen; sie ist wichtiger als die rechtsrheinische. *b)* Ebenso sind fett auszuziehen die Linien Zürich-St. Gallen-Bregenz-Lindau-München, Lindau-Augsburg-Nürnberg, Berlin-Warschau über Posen, Wörgl-Salzburg, Hannover-Hamburg, Mülhausen-Strassburg, Chaumont-Reims-Amiens, Genf-Bourg-Dijon (nicht über Mâcon!), Biel-Lengnau-Delsberg, Triest-Klagenfurt-Wien (nicht über Villach!).

Seite 33 (Oberrheinische Tiefebene): Nachzutragen die Zweiglinie nach Baden-Baden.

Seite 38 (Frankreich): a) Linie Mülhausen-Belfort fett auszuziehen. *b)* Die Schnellzüge Genf-Paris fahren nicht über Mâcon (siehe oben S. 30), sondern über St. Amour nach Dijon.

Seite 42/43 (Italien): *a)* Die Schnellzugslinie Mailand-Genua führt nicht über Alessandria, sondern über Pavia-Novi. *c)* Die Linie Mailand-Turin ist viel wichtiger als diejenige vom Simplon nach Alessandria.

Seite 50/51 (Donauländer): *a)* Die Schweizerlinie nach Wien führt von Wörgl durch das Salzachtal nach Salzburg, nicht über das bayrische Rosenheim. b) Auch unsere zweite Verbindung mit Wien, die über Lindau-München, ist stärker zu betonen. *c)* Die Semmeringbahn Wien-Triest führt über Klagenfurt anstatt über Villach. *d)* Auch die Tauernbahn, d. h. die Linie Triest-Görz-Villach-Gastein-Salzburg, hat wichtige Schnellzüge. *e)* Unrichtig ist die Führung der Linie Ulm-Stuttgart; sie soll über Esslingen geleitet werden.

Seite 58/59 (England): Auf dieser Karte, wie auch auf denjenigen von Frankreich, den Niederlanden und Belgien, wäre die Einzeichnung der wichtigsten Ueberfahrtslinien über den Kanal von hohem praktischen Werte: *a)* Le Havre-Southampton; *b)* Dieppe-Newhaven; *c)* Boulogne-Folkestone; *d)* Calais-Dover; *e)* Ostende-Dover; *f)* Vlissingen-Queenborough; *g)* Hoek van Holland-Harwich.

Seite 66/67 (Balkan-Halbinsel): Die Bagdadbahn von Skutari aus durch Kleinasien ist fett auszuziehen (das Teilstück Eskischehir-Kutaia fehlt dabei ganz und ist nachzuzeichnen.

Seite 78/79 (Europa): *a)* Auch hier ist die Bagdadbahn fett auszuziehen, ebenso die Linie Berlin-Warschau über Posen. *b)* Unter den Schiffslinien fehlen diejenigen aus dem Mittelmeer nach Nord- und Südamerika und nach Westafrika.

Seite 86/87 (Asien): *a)* Es fehlen die Schiffslinien von Singapore nach Hongkong, von Hongkong nach Schanghai und von Hongkong nach Manila. *b)* Dafür ist die Route nach Makassar auf Celebes als ganz unbedeutend zu streichen.

Seite 94 (China und Japan): Die Ueberfahrtslinien nach Japan sind einzuzeichnen: *a)* Schanghai-Nagasaki; *b)* Fusan-Shimonoseki; *c)* Wladiwostok-Tsuruga.

Seite 110/111 (Vereinigte Staaten): Das Bild der Pazificbahnen ist zu wenig klar. Es sollten nur die durchgehenden grossen Linien von New York nach San Francisco stark ausgezogen sein, nicht auch deren Varianten.

Seite 119 (Südamerika): Es fehlen Schiffslinien nach Buenos-Aires.

Seite 130/131 (Weltverkehr): Folgende wichtige Schiffslinien, die besonders auch die schweizerische Post und schweizerische Passagiere mitnehmen, sind nachzutragen: *a)* Genua-Südamerika; *b)* Marseille-Indien.

W. Götzinger.

Das Relief im Geographie-Unterricht.

Von Dr. Paul Vosseler, Basel. (Schluss.)

Endmoränen-Landschaft.

1 : 20 000 Siegfriedblätter 153/167, 156/170. 45/50 cm.

Bedeutende Teile des schweizerischen Mittellandes waren zur Eiszeit von grossen Eismassen bedeckt. Sie verhinderten die starke Zerschneidung der Landschaft und prägten ihr mit der Grundmoränendecke sanfte flache Formen auf. Während den Zwischeneiszeiten schuf die Erosion in dieser Hügellandschaft flache Täler, in welche das Eis der letzten Vergletscherung vordrang. Sein Vorstoss erreichte nicht mehr die Ausdehnung der Rissvergletscherung; statt einem grossen Eisfächer schoben sich Eiszungen in die Täler vor. Ihre Spuren finden wir in der Gestaltung der Landschaft und in Ablagerungen. Denn schürfend schob sich das Eis im Tal vor und schuf am Aussenrand der Vereisung flache Wannen, die Zungenbecken, welche viel geringeres Relief als die alpinen Trogtäler zeigen. Das abgelagerte Schuttmaterial, die Moränen, legten sich als Seiten- und Endmoränen um die Gletscherzunge und nun, da diese verschwunden ist, sind sie Zeugen von ihrer jeweiligen Ausdehnung.

Besonders schön ist der Endmoränenzirkus bei Seon am Nordende des Hallwilersees ausgebildet. Zwölffach legen sich diese niedern Schuttwälle halb-