

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 3 (1926)
Heft: 6

Artikel: Schweizerische Stadtpläne
Autor: Vosseler, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5250>

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: 18.10.2024

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

assuré l'éternité aux monuments égyptiens. Mais ils ont exigé beaucoup d'efforts pour leur extraction, pour leur préparation et pour leur transport jusqu'aux édifices. Les princes et les prêtres ont été seuls assez riches pour pouvoir s'en servir; seuls des temples et des tombeaux sont construits en pierre du désert.

(A suivre).

Schweizerische Stadtpläne.

Von Dr. P. Vosseler, Basel.

(Mit zwei Kartenbeilagen).

Schon eine Zeitlang gehören die Stadtpläne zur fast unerlässlichen Beigabe der Schulatlanten. Und das mit Recht. Denn nur an grossmasstäbigen Plänen lässt sich die Entwicklung eines solchen anthropogeographischen Landschafts-Individuums, wie es die Stadt darstellt, und seine Gliederung recht erfassen. Zudem sind gerade in der Neuzeit die Grosstädte wichtige Teile des Landschaftsbildes geworden.

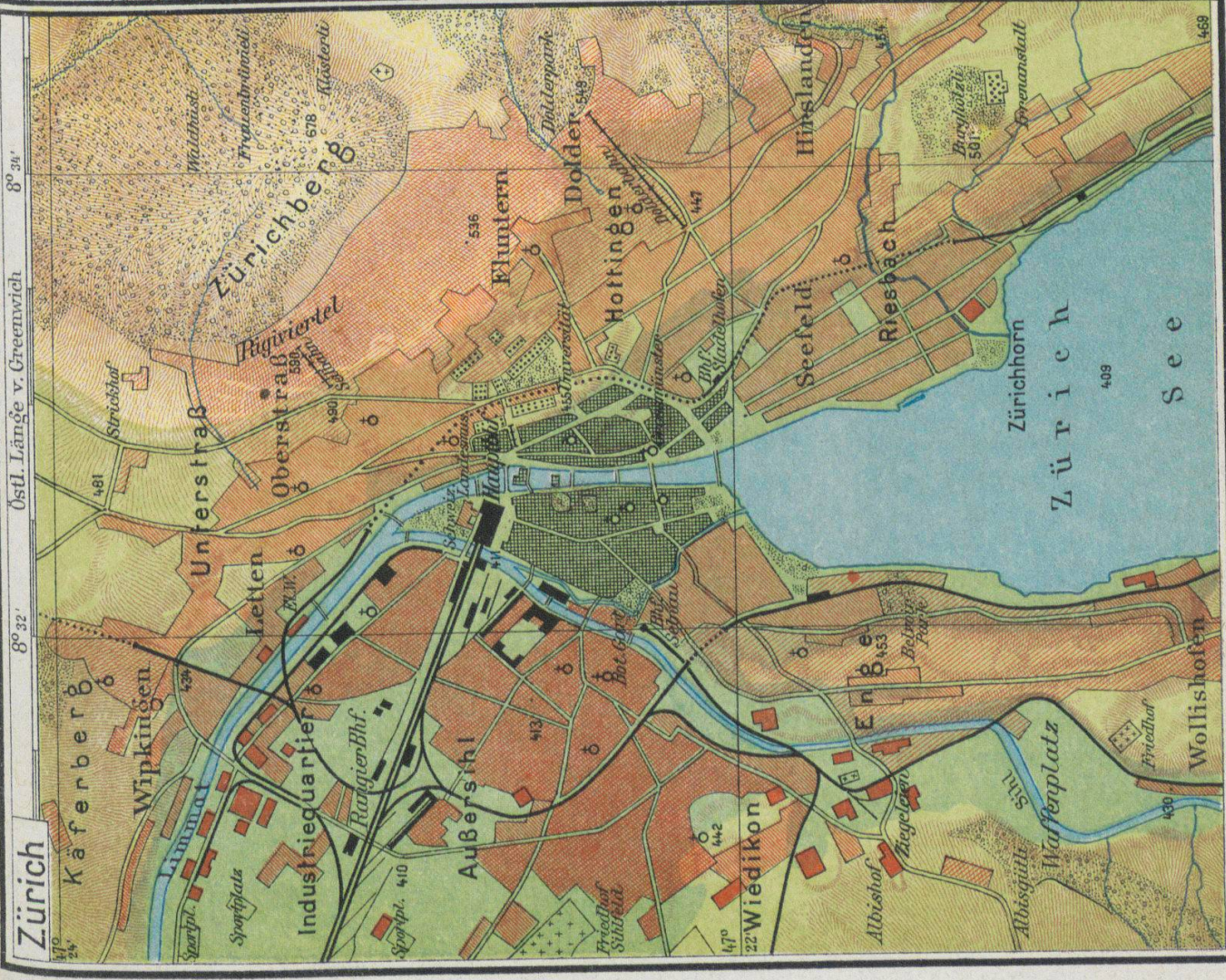
So hat auch der Verlag Kümmerly & Frey in seinem Schweizer Schulatlas, dem offiziellen Lehrmittel der Basler Sekundarschulen, die Stadtpläne der vier grossen Schweizerstädte aufgenommen. Da aber die bisher angewandte Methode nicht befriedigte, sich bei ihr auch nicht dasjenige aus den Plänen herausholen liess, was der Unterricht erforderte, habe ich versucht, dieselben neu umzuarbeiten. Die Stadtpläne erscheinen in der neuen Auflage des erwähnten Atlases, und dieser Artikel diene sowohl zur Begründung der angewandten Methode als auch zur skizzenhaften Schilderung der dargestellten Städte. Dank dem Entgegenkommen der Firma Kümmerly & Frey konnte die Kartenbeilage beigelegt werden.

Die Städte Zürich, Basel, Bern und Genf sind Grosstadt-Individuen, deren jede, sowohl in Lage und Entwicklung als kulturgeographischem Charakter, ihre besondere Eigenart besitzen. Zürich, eine Seekopfstadt des Mittellandes, mit grossem Hinterland, an wichtigen Verkehrslinien gelegen, ist wirtschaftliches Zentrum der Schweiz mit ausgedehnter Industrie geworden. Die Breite des in die glazial geformten Hügel- und Bergzüge eingesenkten Tales bietet weiträumigen Bebauungsplatz sowohl in der Talsohle als an den sanft ansteigenden Hängen, dort der

Zürich

Ostl. Länge v. Greenwich 8° 32'

8° 34'



Ostl. Länge v. Greenwich 7° 34'

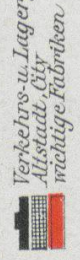
7° 36'



Basel

Stadtpläne aus dem Atlas für die Sekundarschulen des Kantons Basel-Stadt.

0 500 1000 1500 2000 Meter



Verkehrsbau- u. Jagergebäude
Altstadt, Östl.
wichtige Fabriken

Skala:



dicht besiedelte Wohnquartiere
"dünnere"
Villenquartiere, Gartensläule



Hochschulen (Zürich)
Landgüter
Eisenbahnhöfen



Kirchen

Maßstab 1 : 50.000

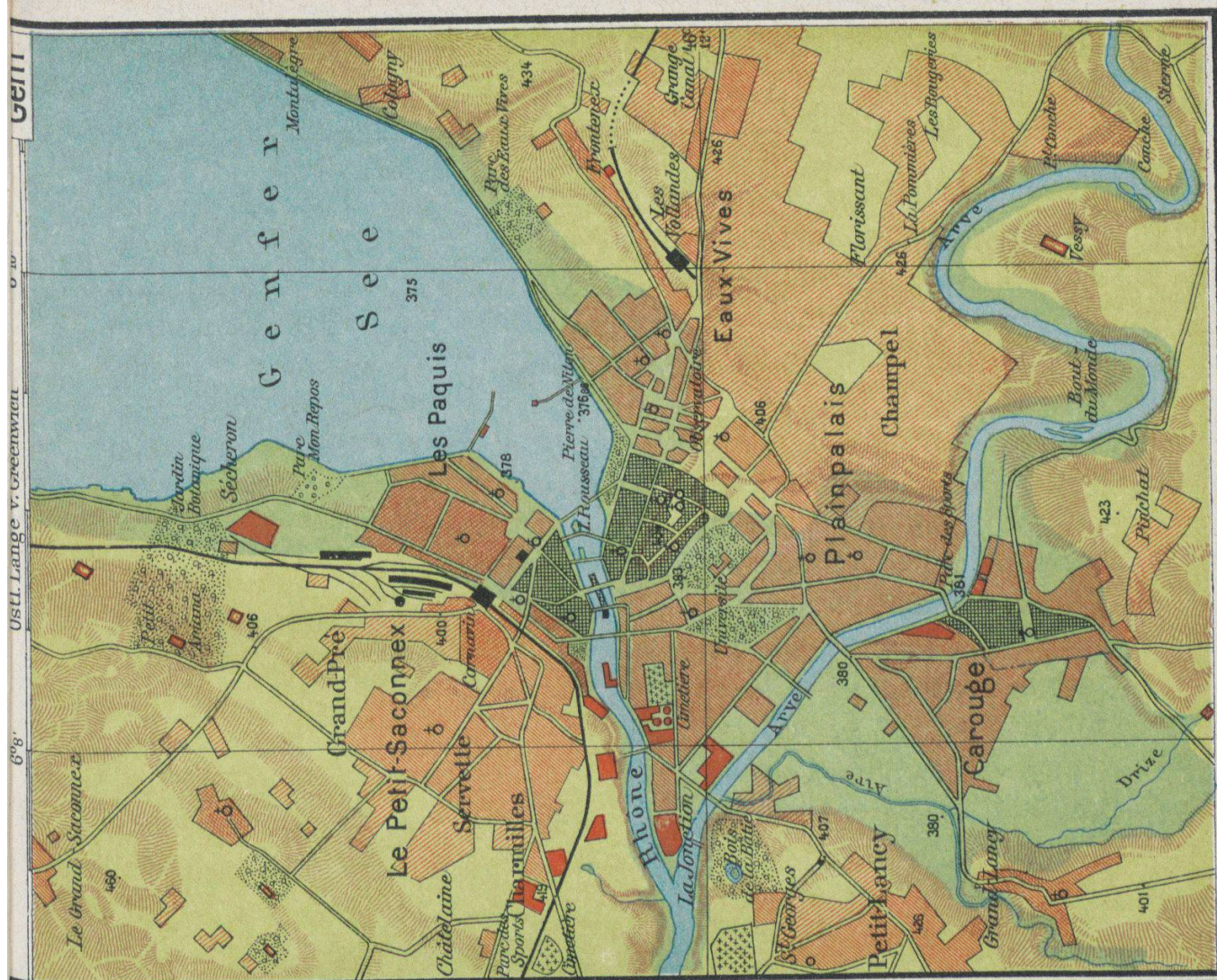
Inm auf der Karte = 50 m in der Natur

Scharung der Arbeiterquartiere und Geschäftsviertel, hier der lockeren Streu der Villen- und Gartenstädte. Genf liegt auch am Ende eines Sees. Auch hier ist das lokale Einzugsgebiet gross, wiewohl schon seit langem politisch zerstückelt. Während aber Zürich, sich allmählich in Vororte auflockernd, in der Richtung der Talaxe ausdehnt, blieb Genf viel geschlossener, und an die stark industrialisierte Stadtsiedlung grenzen reine Bauerndörfer. Basel, am oberen Ende der mittelhheinischen Senke, fasst die Verkehrswege zusammen, welche durch das Rheintal und seine Nebentäler geleitet werden. Trotz dem starken Relief der innern Stadt zeigt sich das Bestreben nach einem kreisförmigen Grundriss, der sich auf einigen Terrassenflächen entwickelt. Das gleiche zeigt sich bei Bern. Doch während die drei übrigen Grosstädte dank ihrer günstigen Verkehrslage Zentren des Handels und Verkehrs geworden sind, hat sich diese Stadt zum politischen Mittelpunkt, früher eines grossen Untertanengebietes, heute der Schweiz entwickelt, und die Altstadt bleibt Wohnquartier, im Gegensatz zu der der andern Städte, wo sie sich von der Citybildung ergriffen, langsam entvölkert.

Der Charakter einer Siedlung zeigt sich auch in ihrem Grundriss. Dieser ist vor allem bedingt durch das Relief des Untergrundes. Auf dasselbe stützt sich besonders die Anlage und Ausdehnung der Altstadt, welche entsprechend ihrer mittelalterlichen Aufgabe vor allem die Schutzlage aufsuchen musste. Die Topographie bedingte auch die Führung der Strassen und die Lage ihres Treffpunktes, des Marktes sowohl als auch die Entwicklung der neuzeitlichen Verkehrslinien. Aber auch die neue Stadtvergrösserung und vor allem ihre wirtschaftliche Differenzierung sind stark vom Baugrund abhängig. Zur kartographischen Darstellung einer Stadt ist also die Beigabe des Reliefs unerlässlich. In dieser Beziehung zeigte sich ein grosser Mangel in den bisherigen Darstellungsarten auf den Plänen der Schulatlanten. Wenn auch das Relief der Umgebung ausserhalb des enggescharten und deshalb mit Haussignaturen überfüllten Siedlungsnetzes wiedergegeben war, so fehlte gerade im Stadttinnern, wo es am nötigsten wäre, jeder Anhaltspunkt.

Ein anderer Mangel zeigt sich in der fehlenden methodischen Bearbeitung der Stadtpläne. Denn ebenso, wie in den übrigen Atlasblättern eine schematische, nur das Wesentliche vermittelnde Darstellung platzgegriffen hat, wobei für die Darstellung

mannigfacher Vorkommnisse Signaturen und Farben gewählt werden, kann man sich auch hier nicht nur mit einer Verkleinerung der Quellenkarten begnügen. Deutlich hat das Ed. Imhof (Siedlungsgrundrissformen und ihre Generalisierung im Kartenbilde, Mitt. Geogr. Ethnogr. Ges. Zürich 1924) ausgesprochen, und die Ausführung seiner Karten sind in dieser Beziehung vorbildlich, wenn sie auch bei ihrer Kleinmasstäbigkeit und dem andern Zweck, dem sie dienen, hier weniger in Betracht fallen. Stadtpläne früherer Auflagen des Kümmerly-Atlas, sowie diejenigen des Schweiz. Mittelschulatlases zeigen z. B. eine Häufung von Gebäudesignaturen, die wohl ein Bild der Hausdichte vermitteln können; aber infolge ihrer Auflösung durch Strassen, welche naturgemäss in ihrer Breite weit überzeichnet werden müssen, zeigen sie ein unruhiges, zerrissenes Bild. Schon schulgemässer sind die Stadtpläne einiger deutscher Schulatlanten ausgeführt (siehe auch Neuauflage des Andree-Atlas). Grössere Blöcke sind da zusammengefasst und nur die Hauptstrassen ausgespart. Das ist die einzige Möglichkeit, das Kartenbild, besonders bei dem kleinen Masstab von 1:50,000, klar zu gestalten. Denn es erscheint ja selbstverständlich, dass grössere Blöcke durch Strassen und Gassen in kleinere aufgeteilt sind. In den erwähnten ausländischen Atlanten findet sich auch eine Scheidung von Stadtkern und Aussenorten (z. B. in Diercke) durch verschiedene Farbgebung. Darin liegt ein Mittel, die grössere Gliederung des Planes zu ermöglichen und dabei Schrift zu sparen, was der Klarheit nur förderlich ist. Sie gestattet uns auch, eine Gliederung in bezug auf historische, wirtschaftliche und soziale Entwicklung vorzunehmen, wie sie meines Wissens bisher noch nirgends in Lehrmitteln durchgeführt worden ist. Die bisherige Darstellung kann wohl eine lockere Häuserstreu richtig wiedergeben, und damit auch auf geringe Wohndichte schliessen lassen; bei enger Bebauung versagt sie aber, denn da kann zwischen den Zeilen weniggeschossiger Gartenstadthäuschen und denen vielstöckiger Mietkasernen kein Unterschied gemacht werden. Diese Mängel treten derart hervor, dass solche Stadtpläne im Unterricht fast wertlos erscheinen. Sie bewogen mich, eine Bearbeitung der Pläne nach den aufgestellten Forderungen an die Hand zu nehmen. Dabei wurde allerdings vielerlei in die kleinen Vierecke, die den Plan enthalten, hineingepresst. Durch starke Differenzierung aber, sowohl durch Farbe als graphische Flächenbehandlung,



Beilage zum Schweizer Geograph No. 6, 1926.

Stadtpläne aus dem Atlas für die Sekundarschulen des Kantons Basel-Stadt.

0 500 1000 1500 2000 Meter

Skala:



Verkehrs- u. Lagergebäude
Altstadt, City
wichtige Fabriken



Maßstab 1:50.000

dicht besiedelte Wohnquartiere
" " " " " "
dünnere
Villenquartiere, Gartenstädte



Hochschulen (Zürich)
Landquartier
Eisenbahnhöfen

Imm auf der Karte - 50m in der Natur

ö Kirchen

wie durch die Beschränkung der Beschriftung auf das äusserst zulässige Mass, wurde doch versucht, ein möglichst klares Bild zu erhalten.

Als Grundlage eines Stadtplans erscheint das *Relief*. Es bedingt Entwicklung und Form der Siedlung in weitgehendem Masse. Es wird hier in Höhenfarben und Schraffen wiedergegeben. Die Wahl der Farben geschah nach den jetzt fast allgemein üblichen Gesichtspunkten, indem ein dunkleres Grün die Niederungen, ein helleres die Terrassen und Moränenzüge, also die höheren Lagen, ein gelber Ton aber die über das allgemeine Niveau des Stadtareals herausragenden Hügel der Umgebung wiedergibt. Die Berührungslinien der Farben entsprechen bestimmten Isohypsen, bei Zürich 430 und 500 m, Basel 270 und 300 m, Bern 530 und 570 m und Genf 390 m. Die Schraffen geben der Landschaft Relief. Auf ihre Ausführung wurde besonders dort Sorgfalt verwendet, wo sie zum Herausheben von kleineren Bodenformen dienten, z. B. bei Terrassenrändern, Moränenhügeln, die das Stadtbild beeinflussen. Diese Bodenformen verschwanden bis jetzt unter dem vollen Ton der Gebäudesignaturen.

Doch auch die jetzige Behandlungsart hätte keine Erfolge erzielt, wenn die bisherige *Baublockdarstellung* beibehalten worden wäre. Deshalb wurde die bebaute Stadtfläche durch verschiedene dichte und -farbige Raster wiedergegeben. Diese Ausführung ermöglichte auch eine Gliederung der Stadtteile nach historischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten. Von Strassen wurden dabei nur die wichtigsten innern Verkehrslinien ausgespart, wie auch solche, die auf die historische Weiterentwicklung der alten Stadtanlage schliessen lassen, d. h. Strassenzüge, welche an die Stelle mittelalterlicher Befestigungswerke getreten sind.

Für den *Stadtkern* wurde ein schwarzer Raster gewählt. Es ist die im allgemeinen in unseren Schweizerstädten noch dichtbewohnte Altstadt, welche bis über die Mitte des letzten Jahrhunderts vom verkehrs- und entwicklungshemmenden Umwallungsgürtel abgegrenzt war. Wohl sind grosse Teile Geschäftsquartiere geworden, und an den Hauptstrassen reihen sich moderne Grosstadtbauten. Andere Teile dagegen zeigen noch das enge Gassengewimmel mit ihren ungesunden, der modernen Hygiene spottenden Wohnverhältnissen, denn nicht die ganze Altstadt wurde von dem Prozess der Citybildung ergriffen, welche das

Stadtbild umgestaltet und den Kern entvölkert. Am geringsten ist dieser Prozess in Bern vorgeschritten, wo dank dem einheitlichen Bauwillen früherer Zeiten ein prächtiges Altstadtbild erhalten blieb.

Die *neueren Stadtteile* wurden rot belegt. Dort deutet die Dichte des Rasters auf die Wohndichte. So zeigen sich in der Nähe der Fabriken, gewöhnlich im flachen Talboden oder auf den niederen Terrassen, die unschönen Mietkasernenblöcke der Arbeiterquartiere. Die Wohnquartiere des Mittelstandes, gewöhnlich in einer landschaftlich besseren Lage, doch noch in der Nähe des Zentrums und seiner Zufahrtslinien, aber abseits vom Industrieareal, erhielten dichte, einfache Schraffur. An sie schliessen sich die dank der Entwicklung der Verkehrstechnik auch an die äussere Peripherie der Stadt gerückten Gartenstädte mit ihrer lockeren Streu von kleinen Häusern, sowie die Villenquartiere, welche die landschaftlich bevorzugtesten Lagen einnehmen. Sie sind durch lockeren Raster wiedergegeben. Diese Signaturen legen sich wie ein Schleier auf den Untergrund und lassen sowohl Farben als Schraffen der Reliefdarstellung durchscheinen.

Durch die beiden Siedlungsfarben Schwarz und Rot konnten nun auch Gebäudekomplexe herausgehoben werden, welche sowohl für das Bild der Stadt als ihre *wirtschaftliche Gliederung* von Wichtigkeit sind. Mit schwarzer Signatur wurden die *Kirchen* bezeichnet. In der Altstadt waren sie gewöhnlich Kernpunkte kultureller Entwicklung, die oft abseits vom bürgerlichen Alltag auf hoher Warte thronten, umgeben von den Gebäuden der Geistlichkeit und des Adels. Diese sind jetzt gewöhnlich der Sitz kommunaler Verwaltungen geworden. Die Kirchen sind von solcher Prägnanz im Aufrissbild der Stadt, dass sie unbedingt berücksichtigt werden mussten. Sind sie der bauliche Ausdruck einer Weltanschauung, die besonders in vergangenen Jahrhunderten ihre schönsten Blüten trieb, so ist die *Fabrik* das manifeste Zeugnis des heutigen Kulturstandes. Sie wurde in vollem Rot, der Farbe der Industrie, wiedergegeben. Bei ihrer Darstellung musste allerdings eine Auswahl getroffen werden, indem kleinere Betriebe, welche das Stadtbild kaum beeinflussen, nicht zur Darstellung gelangten. Die Verteilung der Industriebauten zeigt eine deutliche Bevorzugung der peripheren Lage, wenn sich auch, besonders in der Posamentenstadt Basel, einige Grossbetriebe in den äusseren Gebieten der Altstadt verteilen. In der Nähe der Gewässer haben

sich besonders chemische und Gasfabriken ihrer Abwässer wegen angesiedelt.

Ein positiver Faktor für die Industrieentwicklung ist die Gunst der Verkehrslage. Deshalb wurde auch den *Verkehrslinien* und *-Einrichtungen* eine besondere Farbe reserviert. Sie erscheinen in Schwarz. Die Haupteisenbahnlinien wurden dabei mit festem Strich eingezeichnet, während Rangier- und Industriegeleise mehr systematisch angedeutet sind. Eine Darstellung der Tram- und Vorortbahnen wurde fallen gelassen, einerseits, um den Plan nicht zu überfüllen, andererseits aber, weil die Karte doch nicht die ganze, von Kleinbahnen aufgeschlossene Stadtumgebung darstellt. Vollschwarz wurden neben den Bahnhofanlagen auch Lagerhäuser und Militäranstalten wiedergegeben.

(Fortsetzung folgt.)

Die —antia-Flussnamen der Schweiz.

Wie allerorts die Flüsse die tiefsten Furchen ins Landschaftsbild graben, so haben sich auch ihre Namen tiefer ins Gedächtnis der An- und Umwohner gesenkt als andre geographischen Namen. Auch in der Schweiz haben die alten Flussbezeichnungen dem Ansturm der vorbeihullenden Jahrhunderte und Jahrtausende so zähen Widerstand entgegengesetzt, dass seit den Tagen des grossen Cäsar nur wenige neue hinzukamen, und die von nur geringer Bedeutung. Mit Rücksicht darauf konnte Jaccard bei der Ueberprüfung des Namens Menoge — er scheint übrigens die Menoge in Savoien mit der Venoge des Kantons Waadt zu verwechseln — die Worte niederschreiben: sans doute celtique comme tous les noms de nos rivières. Auf der Karte der Schweizer Gewässer, welche im geographischen Lexikon der Schweiz beim Worte Schweiz eingereiht ist, findet sich in der Tat nur der eine deutsche Name Aa z. Aar; alle übrigen Flussnamen wird man dem Keltischen, beziehungsweise dem Ligurischen, das man jedoch nur als ein älteres Stadium des Keltischen wird aufzufassen haben, zuweisen müssen.

In diesem Artikel soll uns nur eine Gruppe der keltischen Flussnamen in der Schweiz beschäftigen, nämlich die auf —antia. Holder hat aus dem Gesamtgebiet des Keltischen etwa zwei Dutzend solcher Namen in sein « Altkeltisches » Lexikon aufgenommen, von den Schweizerflüssen jedoch keinen, weil ihre Na-