

La chaine Sainte-Victoire

Objekttyp: **Abstract**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie
= Swiss journal of geography = revue suisse de géographie =
rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **17 (1962)**

Heft 2

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

LA CHAÎNE SAINTE-VICTOIRE

La chaîne Sainte-Victoire à l'Est d'Aix-en-Provence est un pli couché vers le S au versant abrupt et est ouvert par l'érosion jusqu'au Lias dans la vallée de l'Infernet. Dans cette chaîne toutes les assises sont représentées du Rhétien au Valanginien supérieur. Au S, le synclinal de l'Arc fut comblé par des sédiments fluvio-lacustres du Santonien au Lutétien inférieur.

Offrent un grand'intérêt les restes nombreux d'œufs de Dinosauriens découverts dans le Bégudien, le Rognacien et le Vitrollien inférieur en 1957 par DUGHI *et* SIRUGUE. Il en ressort que la limite nouvellement proposée entre Crétacé et Tertiaire se situerait sous le Poudingue de la Galante. En 1958, BILLEREY, DUGHI et SIRUGUE ont découvert des coquilles dans des brèches bégudiennes et vitrolliennes inférieures. D'autres brèches dépourvues de ces fossiles sont préfuvéliennes, vitrolliennes supérieures ou thanétiennes. Toutes ces brèches représentent quatre ou cinq phases tectoniques.

Le noyau de la chaîne montre un charriage dans le Lias, le flanc méridional, un autre chevauchement important sur les dépôts du synclinal. C'est au cours d'une deuxième grande phase tectonique que de nombreux décrochements horizontaux auraient été créés. La chaîne montre trois parties différentes. A l'W, une surface d'érosion à 330—370 m est datée par les assises marines tortoniennes discordantes. Au centre, Sainte-Victoire proprement dite, érigée jusqu'à 1000 m, est une écaïlle exhaussée et chevauchante puisque le Malm est poussé sur les brèches bégudiennes visiblement horizontales à l'W de la chaîne et renversées de 60° au SE. Ce chevauchement et cet exhaussement ont provoqué le relèvement du Cengle. D'après A. BILLEREY, une phase tectonique plioquaternaire s'est fait sentir fortement dans cette partie de la chaîne mais aussi à l'W et à l'E. Les trois parties de la chaîne, dont la genèse se place à des époques différentes, sont séparées par des décrochements horizontaux qui furent réactivés.

D'importantes conséquences sont à tirer de cette étude pour la morphologie du Jura Suisse-Français.

NORWEGENS HURTIGRUTE

OSKAR BÄR

I

Norwegen nimmt nicht nur wegen seiner nördlichen Randlage eine Sonderstellung unter den europäischen Staaten ein; noch andere geographische Gegebenheiten weichen vom «Normalen» ab.

- So weist einmal das Staatsgebiet die bedeutende Längserstreckung von 1700 km auf (von Lindesnes bis zum Nordkap), der im Süden eine Breite von 430 km, im mittleren und nördlichen Teil des Landes noch wenige Dutzend Kilometer gegenüberstehen. Am Ofotfjord liegen nur 8 km Gebirgsland zwischen dem Fjordende und der schwedischen Grenze.
- Die damit gegebene grundrißbedingte Verkehrsbeeinträchtigung wird durch den Verlauf des Skandinavischen Gebirges, dem ja ungefähr die Ostgrenze folgt, noch verstärkt. Nur an vier Stellen bestehen Anschlußpunkte ans schwedische Eisenbahnnetz — zweimal südlich Oslo, zweimal nördlich davon.
- Die außerordentlich kräftige Gliederung der skandinavischen Küste durch tiefe Fjorde und eine Unzahl von Inseln bringt es mit sich, daß alle nach Norden führenden Verkehrslinien immer wieder über Pässe und Fjellhochflächen geführt werden müssen. Sie haben den Charakter eigentlicher Bergstraßen.
- Es ist deshalb nicht erstaunlich, wenn diese Verkehrswege nur schwer ganzjährig offengehalten werden können und viele unter ihnen oft während Monaten ausfallen. Für viele Orte des Nordens bleibt von Oktober bis Juni der Seeweg die einzige sichere Verbindung zur Umwelt, sind doch alle Häfen der Küste bis nach Kirkenes ganzjährig eisfrei.

Norwegen — oder vielleicht besser sein Norden — hat vom Gesichtspunkt der Verkehrsmöglichkeiten aus gesehen den Charakter einer Insel. Von äußerst großer Bedeutung sind hier die Verkehrseinrichtungen der Küstenschifffahrt, unter ihnen der Küstenschnelldienst der sog. *Hurtigrute*, dem die folgenden Zeilen gewidmet sein sollen.

II

Das norwegische Wort «hurtig» bedeutet wie im Deutschen «schnell» oder «rasch». Neben dieser im Namen angedeuteten Eigenschaft der Schnelligkeit (die