

Schweizerische Stadtpläne [Fortsetzung]

Autor(en): **Vosseler, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **(Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse**

Band (Jahr): **3 (1926)**

Heft 7

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5252>

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.

DER
SCHWEIZER GEOGRAPH
LE GÉOGRAPHE SUISSE

ZEITSCHRIFT DES VEREINS SCHWEIZER. GEOGRAPHIE-
LEHRER UND DER GEOGRAPH. GESELLSCHAFT VON BERN

REDACTION: PROF. DR. FRITZ NUSSBAUM, HOFWIL BEI BERN,
PROF. DR. CH. BIERMANN, LE MONT / LAUSANNE.

Verlag: Kümmerly & Frey, Geographischer Kartenverlag, Bern.
Abonnement, jährlich 10 Hefte, Fr. 5.—.

Schweizerische Stadtpläne.

Von Dr. P. Vosseler, Basel.

(Fortsetzung.)

Eine besondere Signatur (rotes Viereck) bezeichnet die *Landgüter*, die sich über die Fluren der Stadtumgebung zerstreuen. Es sind grossenteils Herrensitze und Pachtgüter aus der Zeit, wo der feiernde Bürger auf dem nahen Lande seine Erholung suchte. Sie werden immer mehr von der Stadterweiterung verschluckt und erscheinen dann inmitten moderner Bauten als eigenartige Zeugen vergangener Zeiten.

Nach dieser Einleitung folge nun eine skizzenhafte Beschreibung der vier Städte, ihrer Lage, dem Werden und Entwickeln ihres Grund- und Aufrisses.

Zürich. Am Ende eines Sees liegt die grösste Schweizerstadt, Zürich. Die Landschaft weist die Züge des glazial umgestalteten Mittellandes auf. Die Höhen, welche den See zu beiden Seiten begleiten, sind sowohl durch die Erosionsarbeit des Eises als auch durch seine Moränenbekleidung zu breiten, rückenförmigen Bergen umgeformt. Postglaziale Erosionsarbeit hat allerdings aus den westlichen Rücken (welche im Plan nicht mehr erscheinen) den schmalen Uetlibergkamm mit seiner Deckenschotterhaube herausgeschnitten. Noch jetzt ist die Abspülung in vollem Mass tätig, und an seinem Fuss dehnen sich die vereinigten Schwemmkegel seiner Bäche aus. Ihr Korn ist sortiert, die gröberen Gerölle und der Sand der zerstörten Molassegesteine bleiben am Hang, der feinere Ton wandert gegen das Tal, wo er in zahlreichen

Ziegeleien verwertet wird. Den östlichen Bergzug des Zürichberges ritzen kleine Rinnsale, die nur selten bis in die Unterlage der Moränen einschneiden.

Auch das Tal von Zürichsee und Limmat weist die Spuren der diluvialen Eisbedeckung auf. Der See erfüllt das Zungenbecken eines Stadialgletschers der letzten Eiszeit. Als Hügelkranz, der allerdings verschiedene Lücken aufweist, biegen Endmoränenzüge quer über das Tal (Enge-Botan. Garten-Lindenhof-Grossmünster) und folgen den beiden Seeufern. Besonders deutlich am rechten Talhang treten die Leisten älterer Moränen dazu, welche bei Wipkingen ein altes Limmattal gegen Oerlikon verbaut haben. An die Endmoränen schliessen sich Schotterfelder, die erst wenig terrassiert sind und zum Teil sumpfiges Gelände tragen. Ein gut ausgeprägter Moränenzug folgt auch der linken Seite des Sees. Er hat der Sihl den Weg zum See versperrt, die nun ihrem Rand bis zum Zusammenfluss mit der Limmat folgt. Im Kleinen zeigt sich diese Mündungsverschleppung auch bei den kleinen Bächen des Zürichberges. Ihr Mündungsdelta, das Zürichhorn, deutet auf starken Schuttransport.

So bietet sich der Stadt eine landschaftlich liebliche Umrahmung: mässig hohe Bergzüge, deren bewaldete Höhen über den winterlichen Talnebel auftauchen, und das Kleinod des blauen Sees, über dessen Spiegel der Horizont sich bis zu den eisgekrönten Alpenspitzen weitet.

Am Ende dieses Sees, an die Moränen angelehnt, entstand zur Römerzeit die erste befestigte Siedlung. Die Römer hatten in ihr den Schlüssel zu den Bündnerpässen und eine Brückensicherung. Dank der idealen Verkehrslage entwickelte sich hier im Mittelalter eine bedeutende Stadt. Dort scharte sich die «kleine Stadt» um das Fraumünster, und an das Grossmünster, fränkische Stiftungen, schloss sich die «grosse Stadt» mit ihren Marktstrassen (Ober- und Niederdorf), und noch heute zeigen die an die Stelle der alten Ummauerung getretenen breiten Strassen (Bahnhofstrasse und Rämistrasse-Hirschengraben) den alten Abschluss. Eine spätere Erweiterung zeigte sich in der Führung des Schanzengrabens. Der Raum zwischen den beiden Umwallungen war locker bebaut und besitzt noch heute viele Gärten.

Wenn einerseits schon die Fernverkehrslage als sehr günstig beurteilt werden muss, hier am Ende des Sees, der den Gütertransport von Bündner- und Gotthardpässen herleitete, wo Ein-

senkungen in der Umgebung einer Verbindung mit Deutschland, mit der Ost- und Westschweiz riefen, ist die Nahverkehrslage geradezu ideal zu nennen, indem sich in der weiteren Umgebung ein landwirtschaftlich begünstigtes Hinterland ausdehnt. Handel und Verkehr förderten das Gewerbe, vor allem Textil- und Eisenindustrie, das bald auf Export arbeitete und sich auch auf der Landschaft ausbreitete. So wurde das Hinterland wirtschaftlich gehoben und seine Bevölkerung verdichtet und kaufkräftig gemacht. Im Verlauf des letzten Jahrhunderts sprengte Zürich die Fesseln der Altstadt. Es wuchs nun in die Umgebung hinein, wo planmässig angelegte Aussenquartiere entstanden und wo eine grosse Zahl Nachbardörfer eingemeindet worden sind. Dabei zog die Industrie in die Niederung mit ihrer Weiträumigkeit und günstigem Verkehrsanschluss (Industriequartier, Aussersihl, Wiedikon), oder sie suchte die Sihl mit ihren Wasserkraften auf. An den aussichtsreichen Hängen aber steigen die locker bebauten Wohnquartiere hinauf und überziehen das vor kurzer Zeit noch bäuerliche Land mit einer Streu von Villen. Die Altstadt selber entwickelt sich langsam zur Geschäftsstadt, einer City, besonders der Teil, welcher sich an den Bahnhof lehnt. Dort ist die Bahnhofstrasse Geschäftszentrum, während die alte Marktstadt auf der rechten Limmattseite, mit ihren engen Gassen und altertümlichen Häusern, ihre wirtschaftliche Bedeutung verloren hat, und neben dem malerischen Anblick den Nachteil so mancher Altstadt besitzt, die schlechtesten Wohnverhältnisse aufzuweisen.

Zahlreich sind die Verkehrslinien, welche von Zürich ausstrahlen. Nicht nur kreuzen sich hier die grossen internationalen Linien zwischen Deutschland-Oesterreich, Frankreich und Italien, sondern nach allen Seiten laufen wie die Fäden eines Spinnnetzes Haupt-, Neben- und Strassenbahnen in die Umgebung. So verbinden besonders die beiden Uferlinien eine ganze Reihe von industriellen Ortschaften, in denen nur noch ein geringer Prozentsatz der Bevölkerung von Acker- und Rebbau lebt. Diese Perlenkette von Siedlungen lockert sich gegen das obere Ende des Sees. Aber auch gegen die Höhe der Hänge verliert sich die Dichte und Industrialität der Siedlungen. Dort liegen kleine Dörfer und Höfe inmitten ihrer Rodung im Waldkleid.

Doch nicht nur Verkehrs- und Handelszentrum ist Zürich, hier sind auch kantonale und eidgenössische Lehranstalten konzentriert, die auf einer hochliegenden Terrasse ein besonderes

Quartier bilden (eigene Signatur). Von dort künden ihre grossen, z. T. prunkhaften Gebäude von der kulturellen Bedeutung Zürichs für die ganze Schweiz.

Basel. Am oberen Ende der mittlrheinischen Tiefebene liegt Basel, da, wo die Sedimentsschichten des Jura- und Schwarzwaldrandes Treppenstufen vergleichbar zur Tiefe sinken. Die Unterlage der Stadt bilden tertiäre Tone und Sandsteine, die aber nur an den tiefsten Stellen der Altstadt zum Vorschein kommen, und da sie mit diluvialen Schottern überdeckt sind, Quellhorizonte darstellen. Im SW bilden sie den Untergrund einer Hügellandschaft, welche durch grössere und kleinere Rinnsale in Riedel zerlegt ist. Den Hauptanteil an der Formgestaltung der Gegend aber haben die Ablagerungen der Eiszeiten. Die Tertiärhügel bedecken Deckenschotter, ihren Rand säumen die verkitteten Nagelfluhe der Hochterrasse, denen ihr Steilabfall zu verdanken ist. Diese Ablagerungen sind von Löss, einem gelben Lehm bedeckt, welcher bei Binningen z. B. nicht nur fruchtbares Ackerland trägt, sondern auch in grossen Ziegeleien ausgebeutet wird. Dieser Lehm wird durch Bäche in flachen Schwemmkegeln auf der Niederterrasse ausgebreitet, welche mit ihren Teilfeldern die ganze Niederung erfüllt. Der Rhein hat sie mit seinen Nebenflüssen in grosser Ausdehnung erniedrigt, und die Hochgestade sind alte Erosionsränder. Die mächtige Kiesauffüllung birgt Grundwasserströme, die im Gebiet der Wiese der städtischen Wasserversorgung diensibar gemacht sind (Pumpwerk). In zahlreichen Kiesgruben wird Schottermaterial für den Strassenunterhalt gewonnen.

Der Rhein biegt hier in die Oberrheinische Tiefebene nach N um. Der flache Wiesenschuttkegel drängt ihn nach S und zwingt ihn zur Ausbildung eines Prallhanges auf dem Grossbaslerufer. Mit verschleppter Mündung ergiessen sich Birs und Birsig in den Hauptfluss. Besonders der letztere hat ein Tal geschaffen, das von der Niederterrasse einen nach beiden Seiten steil abgeböschten Sporn abschneidet.

An diesem Ort entstand die Brückenstadt Basel. Hier war die letzte Möglichkeit geboten, den von jetzt an breitfliessenden, verwilderten, von Auenwäldungen begleiteten Strom zu überschreiten. Hier wurden die Verkehrslinien zusammengefasst, die sowohl beidseitig des Rheins verliefen, als auch durch die Sundgauer Pforte nach Frankreich und über die Jurapässe in die Schweiz führten. Hier war auch ein wichtiger Flusshandels- und

Stapelplatz, dessen Bedeutung sich mit dem Ausbau der Hafenanlagen in weit grösserem Masse wieder erneuern wird. Im Tal des Birsig lag der Markt, zu dem die Freiestrasse in der Richtung vom Jura her führte. Hier scharten sich in den engen Gassen, welche am westlichen Terrassenrand aufsteigen, die Wohnungen der Handwerker, deren Häuser noch jetzt einzelnen Strassen den Stempel aufdrücken. Hier sammelte sich die bäuerliche Kundschaft aus einem reichen Hinterlande, um gegen ihre Produkte die Erzeugnisse des Gewerbefleisses einzutauschen.

Auf dem Terrassensporn aber, wo schon in römischer Zeit die Burg gestanden, hielt der Bischof in der Nähe des Münsters Hof, und noch heute ist diese Akropolis ein Sitz geistigen Lebens (Universität, Schulen, Museum).

An diese älteste Stadt, deren Grenze im Kartenbild durch den Verlauf eines breiten Strassenrings erscheint, schlossen sich fünf Vorstädte, welche sich den Hauptrichtungen des Verkehrs anpassten. Diese Stadterweiterung, welche auch das alte Mühlequartier St. Alban einbezog, war durch eine Umwallung abgeschlossen, welche bis in die Mitte des letzten Jahrhunderts bestand, jetzt aber in einen Anlagenkranz umgewandelt ist. Diese äusseren Teile der Altstadt sind locker bebaut und enthalten noch grosse Gartenplätze.

Auch im Gebiet von Kleinbasel lassen sich die historischen Züge der früher sich selbständig entwickelnden Stadtgemeinde verfolgen. Es liegt auf dem flachen Wieseschuttkegel, wo sich besonders Färber- und Textilgewerbe um die gefassten Wiesenarme des Riehenteiches scharten (weiches Schwarzwaldwasser). Klostersiedlungen, jetzt Waisenhaus und Kaserne, bildeten am Ufer des Rheins seine obere und untere Grenze.

Die Eisenbahn beeinflusste in grossem Masse die Entwicklung der Stadt. Im S fasst der Bundesbahnhof die Linien aus der Schweiz und dem Elsass zusammen, und vom deutschen Netz mündet hier eine Verbindungsbahn. Dieses besitzt in Kleinbasel einen Bahnhof. Die riesigen Güterbahnhöfe (der Plan umfasst nur den kleinsten Teil, die alten Anlagen) deuten auf die Wichtigkeit der Stadt als goldenes Tor der Schweiz (Mustermesse).

Im Anschluss an den Bundesbahnhof entstand das Gundelingerquartier mit seinen schachbrettartig verlaufenden Strassenzügen als Wohn- und Industriegebiet. Im Lauf der letzten Jahrzehnte blühte das Grossgewerbe auf, hauptsächlich in Form von

Seiden- und chemischer Industrie. Die letztere bevorzugt die Lage am Rhein (Abwässer). In der Verteilung der Fabriken zeigt sich ein Wandern gegen die Landesgrenze, hinter der sich Zweiganlagen befinden. Die Entwicklung des Rheinhafens, der sich zum Teil im Strombett am linken Ufer befindet, z. T. als Hafenbecken in das niedere Gelände bei Kleinhüningen eingreift, wird die Industrie Basels noch mehr beleben. Dem Ausgang des Beckens gegenüber mündet ein Teilstück des Rhein-Rhone-Kanals, der den Rhein mit dem französischen Wasserstrassennetz verbindet.

An die Fabriken schliessen sich grosse Arbeiterquartiere mit düsteren Strassenzügen (St. Johann, Horburg, Breite). Während die innere Stadt immer mehr zur City wird, füllen sich die Aussenräume mit Villen- und Wohnkolonien. Die Expansion zeigt sich auch in der Umgestaltung, Erweiterung, ja Angliederung der umliegenden Dörfer zu Vororten, ja die Ausdehnung macht nicht einmal Halt an den politischen Grenzen.

(Schluss folgt.)

L'Egypte

par *Charles Biermann*.

(Fin.)

A peu d'exceptions près, les monuments égyptiens sont construits dans le désert; la plupart sont sur le bord ou au pied du plateau occidental, non pas au voisinage, mais séparés des carrières par la largeur de la vallée. Pourquoi cette situation extérieure? On a parlé de la crainte de diminuer l'étendue de la surface cultivable. Les temples de Karnak et de Louqsor sont placés dans la plaine et jusque sur la berge du fleuve, dans une région où la plaine est très étroite et la zone des cultures réduite. Il semble plutôt qu'on ait cherché à mettre les tombeaux à l'abri des inondations qui leur auraient été funestes, comme le prouvent les monuments de Philae; le climat du désert, par sa sécheresse, a conservé non seulement les lignes, mais encore les couleurs, restées vives et éclatantes, non seulement sur les façades des temples, mais aussi sur les parois intérieures des tombeaux. En les plaçant dans le désert, on leur a assuré la tranquillité, de même qu'on éloigne les cimetières des agglomérations. En les dressant sur le plateau libyque, moins élevé que l'arabique, on les a maintenus à la vue des générations postérieures,