

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 14 (1937)
Heft: 4

Artikel: Neue Arbeiten aus dem Gebiet der schweizerischen Landeskunde
(Schluss)
Autor: Vosseler, Paul
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-12454>

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: 13.10.2024

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

DER SCHWEIZER GEOGRAPH LE GÉOGRAPHE SUISSE

ZEITSCHRIFT DES VEREINS SCHWEIZ. GEOGRAPHIE-LEHRER
SOWIE DER GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFTEN VON
BERN, BASEL, ST. GALLEN UND ZÜRICH

REDAKTION: PROF. DR. FRITZ NUSSBAUM, ZOLLIKOFEN BEI BERN

VERLAG: KÜMMERLY & FREY, GEOGRAPHISCHER KARTENVERLAG, BERN

ABONNEMENT: JÄHRLICH 6 HEFTE, FR. 5.—

Neue Arbeiten aus dem Gebiet der schweizerischen Landeskunde.

Von Paul Vosseler.

(Schluss)

In einer Zürcher Dissertation untersucht Otto Müller⁸) das Bündner Münstertal. In dieses Trogtal münden die Nebentäler in Stufen; die Trogschultern gehen in Karnischen über und führen über alte Eistransfluenzpässe zu Spöl- und Innzuflüssen. Im Haupttal sind die Formen glazialer Tätigkeit stark verwischt, vor allem durch den Aufbau mächtiger Schuttkegel im gestuften Talboden, der in drei übereinanderliegende Becken zerfällt, sei es durch scharfe Erosion durch Rufen, die den bis 2200—2300 m hoch ansteigenden Fichtenwald lockern, sei es durch Sackungsmassen. In diesem SE Tal der Schweiz erlaubt die Kontinentalität des Klimas Ackerbau bis 1900 m Höhe, mit vorwiegendem Roggenanbau, dem «Korn» der Münstertäler, verlangt aber für den Grasbau organisierte Bewässerung, die besonders um die auf den Schuttkegeln ausgebreiteten Strassendörfern betrieben wird. Diese Dörfer reihen sich an der Ofenbergstrasse, die im Mittelalter am Sonnhang die Schuttkegel z. T. umging, mit dem ältesten, Münster, mit Abtei und alter Wallfahrtskirche, mit Sta. Maria an der Abzweigung der Wormserjochstrasse. Neben den Dörfern wohnt der Bauer in Höfen und Hofgruppen, die in Rodungen auf flacheren Stellen der Hänge verteilt sind. Da der Talstrasse von jeher mehr strategische als Handelsbedeutung zukam, hat sich die Selbstversorgung der Bevölkerung erhalten, mit Ackerbau, vor allem mit Alpwirtschaft auf z. T. zu grossen und deshalb vernachlässigten Weideflächen. Die Versorgung mit eigenen Textilstoffen, Wolle und Flachs, ist allerdings stark zurückgegangen, und die Preislisten von Warenhäusern des Unterlandes, die nun mit der Autopost ins Tal gelangen, lockern immer mehr den Zustand der Autarkie. Das Münstertal kann ca. 1500—1600 Einwohner ernähren. Sie wohnen in rätoromanischen Häusern, die z. T. dem Engadiner, z. T. dem Oberwintschauer Haus gleichen. Seit jeher hat ein Teil der Bevölkerung in periodischer oder ständiger Auswanderung, als Söldner, dann als Cafétier und Zuckerbäcker im Ausland Unterhalt gefunden, und die Rückwanderer haben, wie im Engadin,

ihre Ersparnisse in Gütern der Heimat angelegt. Dazu bestand eine Zuwanderung von Leuten der Grenzländer, Oesterreicher und Italiener. So ist seit 1850 im ganzen Tale eine schwache Vermehrung der Bevölkerung zu konstatieren, die allerdings nur durch das Anwachsen des katholischen Münster, mit starkem Geburtenüberschuss, zu verstehen ist. — Die Arbeit Müllers gibt ein gutes Bild des Münstertales, auch in gut gewählten Bildern. Allerdings wären die Probleme der morphologischen Gestaltung, der Siedlungs- und Flurverhältnisse sowie des Haustypus noch gründlicher zu untersuchen.

Das Verkehrsproblem, das im Tessintal durch den kunstvollen Bau der Gotthardbahn gelöst ist, führt uns zur Besprechung einer andern Schweizer Arbeit, die sich mit den Eisenbahnen in den Alpen beschäftigt, der von P. Brunner⁹⁾.

Das alpine Hochgebirge erscheint einerseits als Hemmungszone für den Eisenbahnverkehr. Doch die Lage der Alpen zwischen wirtschaftlich verschieden ausgestatteten und entwickelten Gebieten erforderte den Ausbau des Bahnnetzes, und das Gebirge ermöglichte diesen auch durch die tief ins Gebirge eingreifenden Täler. Allerdings stellten sich dem Bahnbau erhebliche Schwierigkeiten entgegen, die durch technische Leistungen überwunden werden mussten. In der Arbeit Brunners verfolgen wir den Werdegang des alpinen Eisenbahnnetzes. Zu den ersten Zuleitungsbahnen, welche zwischen 1841 und 1858 an den Fuss der grossen Passübergänge geführt wurden, und deren Fortsetzung später in Passlinien und grossen Durchstichen erfolgte, reihen sich Verbindungslinien, Längsverkehrslinien, Stichbahnen in die Täler, sei es als folgerichtiger Ausbau des Netzes, als strategische Linien, sei es zur wirtschaftlichen Aufschliessung der Alpentäler. Dann folgte die Zeit der Fremdenverkehrsentwicklung mit Berg- und Touristenbahnen, die z. T. als Zahnrad- oder Seilbahnen angelegt wurden. Das Ergebnis ist ein dichtes Netz von Linien, die die Randzone der Alpen aufschliessen, von einzelnen wichtigen Querbahnen und von Längslinien, welche die grossen Längstalfurchen der Alpen durchziehen. Besonders dicht ist dieses Netz in unserm Land (8,5 km/100 km², gegenüber dem Mittel von 6,1).

Nach dieser Betrachtung der Art und Verteilung der Alpenbahnen führt uns der Verfasser an die Probleme der Ueberwindung der Höhenunterschiede. Er zeigt uns die verschiedene Führung am Anstieg zum Eingang der grossen Durchstiche, in Rampen, Schleifen, Kehrtunneln. Er setzt sich auch mit der Natur des Bodens auseinander, und da werden die mannigfachen Probleme beleuchtet, die der Tunnelbau, die Bekämpfung der Bergstürze, Schlipfe, Muren und Wildbäche stellen. Ebenso gedenkt er der Einwirkungen des Klimas, das sich durch Temperatur ganz, durch Niederschlag in Form von Regen u. Schnee und durch Wind störend auswirken kann. Umfangreiche Schutz- und Sicherungsmassnahmen bedingen Lawinen, Flüsse und Wildbäche; diese werden allerdings auch als Lieferanten von elektrischen Betriebsstrom zugezogen. Während dem die ersten Kapitel die Beeinflussung des Landschaftsbildes durch den Bahnbau betrachten, befasst sich das letzte mit der Frage des

durch die komplizierte und steile Linienführung bedingten Betriebs, der besonders starke Lokomotiven erfordert und nur bestimmte Betriebsgeschwindigkeiten zulässt. Die grosse Zugsdichte der Personen- und Güterzüge auf den wichtigen Linien zeugt für ihre grosse Bedeutung im internationalen Verkehr. Sie werden kaum unter der Konkurrenz des Autos leiden, im Gegensatz zu einigen Touristen- und Schmalspurlinien.

Es ist erfreulich, dass die Probleme der Alpenbahnen in dieser Arbeit erschöpfend zusammengefasst sind. Sie ergänzen wertvoll die Ausführungen Siedentops über die Eisenbahngeographie der Schweiz.

In ein anderes Gebiet der Verkehrsschliessung führt uns das reich ausgestattete Heft der schweizerischen Alpenposten, auf den Grimseelpass¹⁰). Allerdings bringt der Text keine Monographie dieses Verkehrsweges und der durchfahrenen Landschaft, des Haslitales, keine zusammenfassende Synthese geographischer Art, sondern ein Mosaik kleinerer, doch wertvoller Aufsätze. So führt uns Prof. Nussbaum ein, in Oberflächengestalt, Klima und Besiedlung dieses hochgelegenen in Granite und kristalline Schiefer geschnittenen und durch Gletscher zu-geformten Alpentales, durch das der Föhn oft mit grosser Macht braust, der neben der Förderung der Landwirtschaft, durch Erhöhung der Temperatur und Beschleunigung der Ausaperung, schädigend wirken kann, durch Begünstigung von Föhnbränden. Trotzdem von den steilen Hängen Lawinen und Bergstürze niedergehen, trotzdem Kulturen der Becken immer wieder durch Hochwasser geschädigt wurden, bis grosse Korrekturen den Kulturboden schützten, hat immer wieder der zähe Sinn der Bewohner die Naturkatastrophen überwunden und dem kärglichen Boden die Nahrung abgetrotzt. Die Haslitaler haben, wie der Aufsatz über die Geschichte von A. Kaufmann zeigt, einen lebhaften Handelsverkehr nach S unterhalten, der wahrscheinlich schon seit der Römerzeit existierte. Als wirtschaftlichen Ertrag des Untergrundes, den Prof. E. Hugi schildert, haben sie als Strahler die Kristalle der Bergklüfte ausgebeutet. Heute haben die Hasliwerke mit ihren Stauseen, Stollen und Druckleitungen die Landschaft umgestaltet. Sie bringen neuen Verdienst in das Tal, ebenso wie der Touristenverkehr, der durch eine Streu von Klubbüthen und durch geschulte Bergsteiger unterstützt wird, und dessen bergsteigerische Ziele Dr. W. S. beschreiben. Mit Dr. W. S. tauchen wir dann die spannende Tal- und Passfahrt und freuen uns an der alpinen Pflanzenwelt, in deren Mannigfaltigkeit und Zusammensetzung aus verschiedenen Florenelementen Prof. Ed. Fischer einführt.

Es ist sehr verdienstvoll, dass die Eidgenössische Postverwaltung durch die reich illustrierten und mit vorzüglichem Kartenmaterial, Ansichten und Profilen ausgestatteten Heftchen aus dem Geogr. Kartenverlag Kümmerly & Frey, Bern, die nur 50 Rappen kosten, mithilft, die Kenntnis unseres Landes weitgehend zu fördern, umsomehr, als er sich bestrebt, zur Mitarbeit Fachleute zuzuziehen, deren Beiträge für wissenschaftliche Pünktlichkeit und Treue Gewähr leisten.

Wie Bellinzona, hat eine andere Kleinstadt der romanischen Schweiz, Nyon, eine geographische Bearbeitung erfahren und zwar durch R. Meylan¹¹⁾. Ein alte Keltensiedlung und spätere römische Reiterkolonie und Strassenfestung, die in Pfahlbauten Vorläufer besass, umfasste den Kern der heutigen Kleinstadt, die Ville haute, auf einem durch Bäche abgegliederten Sporn einer 30 m über dem Genfersee gelegenen Terrasse aus Deltaschottern. Die Bedeutung der den Seeverkehr und die Strassen längs Lemman und Jura, sowie zwei den Jura querenden Wege kontrollierenden Gründung des Julius Cäsar schwand mit dem Ausbau des Gr. St. Bernhardpasses, und nur spärliche Nachrichten bezeugen, dass der Wohnplatz die unruhigen Zeiten der Völkerwanderung überdauerte und dann als kleine savoyische Landstadt zu nicht sehr regem Leben emporblühte. Immerhin schlossen sich an die hochgelegene Cité, mit dem Schloss der Barone der Waadt kleine Vorstädte, am Terrassenfuss gegen den See die «Rive» als Hafenquartier, und an einem Gewerbekanal um eine frühere Wallfahrtskirche das Gewerbequartier «St. Jean», während der Ausbau nach West durch den Bau der Bahn bedingt wurde. Als kleine Grenzstadt, als Vorortsiedlung in der Nähe von Genf, hat Nyon heute wieder die Bevölkerungszahl erreicht, die sie zur Römerzeit gehabt haben mag. Die hübsche, kleine Studie ist ein Beitrag zur Geographie der Schweizer Städte, wie deren noch manche erwünscht wären.

Literatur.

1. Max Kiener. Beitrag zur Orographie des westschweizerischen Mittellandes. Versuch einer Flächengliederung. Diss. Bern, Jahresb. Geogr. Ges., Bern, Bd. 30, 1933.
2. Hans Annahaim. Die Landschaftsformen des Luganerseegebietes. Geogr. Abh. 3. Reihe, Heft 8. Stuttgart, 1936. Diss. Basel, 1936.
3. Fritz Gygax. Beitrag zur Morphologie der Valle Verzasca. Diss. Bern, Schweizer Geograph, 1934/35.
4. Oskar Hess. Die Oberflächenformen des Trienttales. Diss. Zürich, 1935.
5. Ernst Winkler. Veränderungen der Kulturlandschaft im Zürcherischen Glattal. Diss. Zürich und Mitt. Geogr. Ethn. Ges., Zürich. Bd. 36, 1935.
6. Werner Leuenberger. Das Gürbetal. Eine landeskundliche Studie. Diss. Bern und Jahresber. der Geogr. Ges. Bern. Bd. 31, 1934.
7. Paul Boettcher. Das Tessintal. Versuch einer länderkundlichen Darstellung. Diss. Basel und Mitt. Geogr. Ethn. Ges. Basel Bd. 4, 1936. Auch als Separatum im Verlag H. R. Sauerländer, Aarau.
8. Otto Müller. Das Bündner Münstertal. Eine landeskundliche Darstellung. Diss. Zürich, 1936.
9. Pierre Brunner. Les chemins de fer aux prises avec la nature alpestre. Diss. Grenoble, 1935. Kommissionsverlag A. Vogel, Winterthur.
10. Schweizerische Alpenposten. Grimseipass. Herausgegeben von der Eidg. Postverwaltung. Geogr. Kartenverlag Kümmerly & Frey, Bern.
11. R. Meylan. Nyon. Etude de géographie urbaine. Bull. Soc. Neuch. de Géographie. Tome 44, 1935.