

Zeitschrift:	Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber:	Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band:	6 (1965)
Heft:	1
Rubrik:	Landschaft im Wandel = Actualités régionales

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: 15.01.2026

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

LANDSCHAFT IM WANDEL / ACTUALITÉS RÉGIONALES

ZUSAMMENGESTELLT VON H. U. SULSER

Das Problem der Ersatzbauten im Stadtbild von Basel¹

Die besondere politische Situation Basels hat in den beiden Nachkriegsjahrzehnten den Raummangel für Wohn- und Industriebauten erheblich verschärft. Die innerhalb der Grenzen des Kantons Basel-Stadt noch nicht überbauten Flächen sind sehr gering und zum grössten Teil für Werke der öffentlichen Hand oder für Verkehrsanlagen reserviert. Die starke Bevölkerungszunahme nach dem Zweiten Weltkrieg, im Verein mit der Expansion der chemischen Industrie, zwingt zu einer bestmöglichen Ausnützung des Areals. Das äussert sich in der Industrie durch die Abwendung vom früher üblichen eingeschossigen Schedbau und im Uebergang zu Hochbauten, ja zu eigentlichen Labor- und Bürohochhäusern. Auch im Wohnungsbau sind fünfzehn- bis zwanziggeschossige Wohntürme längst keine Sensation mehr, doch lassen sie sich nicht an beliebiger Stelle hinsetzen, soll das Stadtbild nicht verdorben werden².

Vor allem in den vor der Jahrhundertwende und bis zum Ersten Weltkrieg entstandenen Quartieren (unteres Kleinbasel, St. Johann, Gundeldingen) greift man zu einer oftmals problematischen Lösung: Man reisst ältere Häuser mit wenigen Geschossen ab und ersetzt sie durch höhere Neubauten mit Hinterhäusern, welche die in diesen Quartieren ohnehin schon geringe Grünfläche noch weiter vermindern. Die bessere Ausnützung der Bodenfläche ist aber gleichbedeutend mit einer Erhöhung der Grundrente, wodurch die Schraube der Lebenskosten weiter nach oben gedreht wird. Nur dort, wo es gelingt, grössere Komplexe kostensparend neu zu überbauen, und wo die Spekulation nicht die Triebfeder der Veränderung ist, kann man den Ersatzbauten vom sozialen Standpunkt aus zustimmen. Allzuoft erhöht jedoch ein punktförmiges Vorgehen die Kosten ungemein. Die hohen Gestehungskosten erheischen auch so bedeutende Kapitalien, dass es einem Einzelnen selten mehr möglich ist, einen Bau zu finanzieren, was zur Folge hat, dass es meist anonyme Kollektivgesellschaften, Firmen, leider selten Wohngenossenschaften sind, die als Bauherren auftreten. Der soziale Wohnungsbau, der in den Nachbarländern Bedeutendes geschaffen hat, ist in Basel gegenwärtig nicht viel mehr als ein Postulat, allerdings ein sehr dringliches!

Man wird sich vielleicht fragen: Welchen Umfang haben diese Ersatzbauten angenommen, wo entstehen sie in den betroffenen Quartieren vor-

¹ Herrn Paul Baumann, Verwalter der Kantonalen Brandversicherungsanstalt, und seinen Mitarbeitern danke ich für das zur Verfügung gestellte Material und Olivier Schreier für seine Mithilfe bei dessen Auswertung.

² Vgl. RB III (1961), S. 184—188.



Abb. 1 Dornacherstrasse zwischen Pfeffingerstrasse und Winkelriedplatz (Richtung WNW). Von rechts nach links: Eckhaus Dornacherstrasse 131 (1900), Neubau Pfeffingerstrasse 64 (1961), daran anschliessend Dornacherstrasse 123—113, alles bescheidene, zweigeschossige Bauten mit verschiedenartiger Ausnutzung des Dachraumes (Daten: 1889, 1888, 1888, 1884, 1883, 1876); darauf die mit Lichtsignalen markierte wichtige Kreuzung mit der Solothurnerstrasse, welche Zubringer vom Bruderholz zum Bundesbahnhof ist. Den Abschluss der typischen Reihe bilden das Wohn- und Geschäftseckhaus Nr. 109 (1958) und die beiden Wohnblöcke Nr. 93 und 95 (1958).
(Photo G. Bienz, 1963)

zugsweise und tragen sie zur Verschönerung der Stadt bei? Um die erste Frage andeutungsweise zu beantworten, wird ein Plan des mittleren Gundeltingerquartiers beigelegt³, jenes Quartiers, das seit knapp hundert Jahren zwischen dem Bundesbahnhof und dem Fusse des Bruderholzes gewachsen ist. In dem dargestellten Ausschnitte sind wohl noch die ältesten Häuser aus den siebziger und achtziger Jahren zu finden, sowohl mehrstöckige, wohl früher vorzugsweise von Eisenbahnnern und Arbeitern bewohnte, als auch zweigeschossige der gehobenen Mittelschichten. Gerade die letzteren nützen den Boden am schlechtesten, und die Versuchung ist gegenwärtig gross, den hohen Verkaufserlös einzustreichen. Ein Einzelner vermag da kaum zu widerstehen, da er sonst unversehens, zwischen zwei hohen Blöcken eingeschlossen, nicht nur den Ausblick auf den Himmel, sondern auch den Wert seiner Liegenschaft schwinden sieht. Dies mag auch ein Grund dafür sein,

³ Stand: Anfang Januar 1965. Quellen: Material der Kant. Brandversicherungsanstalt und eigener Augenschein.



Abb. 2 Gundeldingerstrasse von Bruderholzstrasse gegen WNW. Von rechts nach links: Gundeldingerstrasse 203 und 201, zwei Mittelstandswohnhäuser der Jahrhundertwende (1903), gefolgt von einem Neubau (1958) und drei historisierenden Bauten mit aufgesetzten Mansardendächlein, welche die Ausnützung des Dachraumes zu Wohnzwecken noch verschleiern sollen (1901, 1901, 1898). Jenseits der Jurastrasse folgen nochmals drei neue Blöcke (Nr. 183—179, 1954) und anschliessend wieder Häuser aus dem Ende des letzten Jahrhunderts. (Photo G. Bienz, 1963)

dass oft in kurzer Zeit ganze Reihen «ersetzt» werden (zum Beispiel W Semperstrasse zwischen Dornacher- und Güterstrasse). Eckhäuser werden oft zuerst niedergelegt, vor allem an Geschäftsstrassen. Die vom Strassenlärm weniger berührten SW bis NE verlaufenden Querstrassen geben durch ihre relative Ruhe in Citynähe geradezu einen Anreiz zum Neubau. Was schliesslich das aesthetische Moment anbelangt, so wird man manchem abgerissenen Haus nicht nachweinen und umgekehrt zahlreiche Neubauten nicht zu den Schöpfungen eines Genies zählen, doch sind Entgleisungen relativ selten. Der Prozess als solcher ist ja auch noch nicht abgeschlossen, und nur wenige Strassenzüge bieten sich schon als neue Einheit dar.

Diese kurze Notiz beschränkt sich auf den äusseren Aspekt der partiellen Umgestaltung des Stadtbildes. Den verzweigten Ursachen und vielerlei Folgen einer solchen Siedlungsverdichtung ist teilweise U. Eichenberger im anders gearteten St. Alban-Quartier nachgegangen⁴. G. Bienz, Basel

⁴ RB V (1964), S. 130—140.



Abb. 3 Das Gundeldingerquartier nach seinem Baubestand zwischen Güterstrasse und Gundeldingerstrasse einerseits und Jurastrasse und Margarethenstrasse anderseits. Es sind, mit Ausnahme der Wohn-Hinterhäuser aus der Zeit nach 1946, nur die Bauten in der Strassenflucht eingezzeichnet; die oft zahlreichen gewerblichen Einbauten im Innern der ziemlich grossen Blöcke blieben unberücksichtigt, da es sich um die Wandlung des Strassenaspekts handelte, der dargestellt werden sollte.

Weiterer Ausbau der Personenschiffahrt auf dem Oberrhein¹

Die Passagierschiffahrt auf dem Oberrhein hat sich in den letzten Jahren weiterhin verstärkt, was aus den folgenden Ziffern hervorgeht:

Beförderte Passagiere auf der Strecke Basel — Rotterdam

	Talfahrt	Bergfahrt	Total
1962	6 643	5 182	11 825
1963	6 944	4 987	11 931
1964	8 478	7 523	16 001

Dieser erneute Aufschwung ist weitgehend der Inbetriebnahme eines weiteren grossen Schiffes mit 220 Betten, der «Nederland», durch die Köln-Düsseldorfer Rheindampfschiffahrtsgesellschaft zu verdanken. Während die schweizerische «Alpina-Rhein-Linie» weiterhin mit ihren drei meist völlig ausverkauften Schiffen «Bosco», «Basilea» und «Ursula» vom Basler Rheinhafen aus nach Rotterdam fährt, ist die Flotte der KDR in stetiger Entwicklung begriffen. Der Einsatz der «Nederland» neben den bewährten Schiffen «Europa» und «Helvetia» hat es ermöglicht, im Sommer 1964 vom Juli an jeden dritten Tag eine Abfahrt ab Basel anzubieten. Die Nachfrage nach diesen Rheinfahrten ist derart gestiegen, dass sich die KDR entschlossen hat, ein viertes Schiff in der Sommersaison 1966 in Dienst zu nehmen, den Neubau «France». Mit vier Schiffen wird es möglich sein, jeden zweiten Tag in Basel wegzufahren — zusammen mit den Schweizer Schiffen kann mit vier bis fünf Abfahrten pro Woche gerechnet werden.

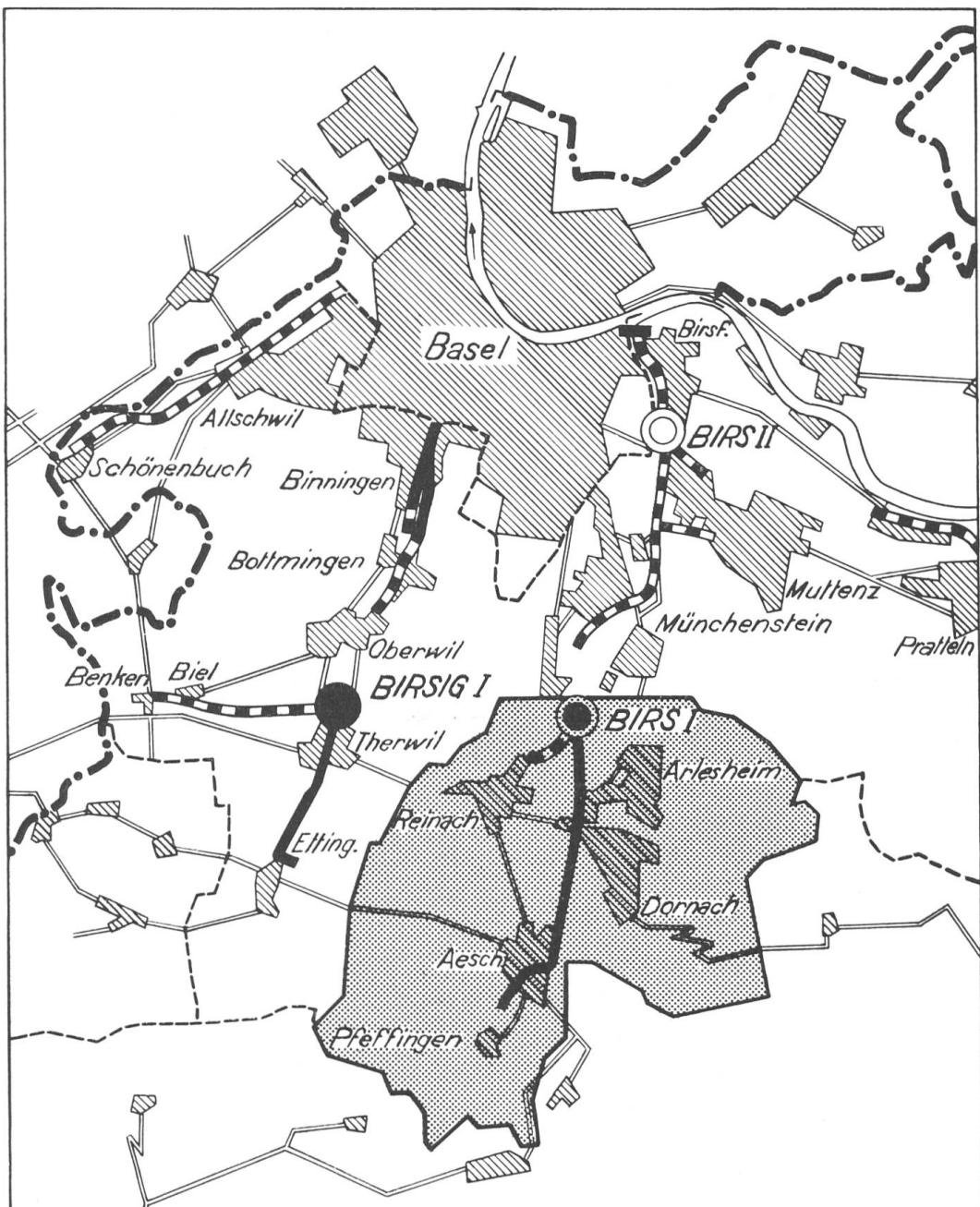
Die zunehmende Beliebtheit der Rheinfahrten — eine neue Attraktion für die Stadt Basel — und die grösseren Frequenzen haben zur Verwirklichung eines alten Wunsches geführt: zu einer etwas zentraler gelegenen Ankunfts- und Abfahrtsstelle. Mit der kommenden Sommersaison werden die Schiffe der KDR definitiv am neuen Personensteiger am Elsässer-Rheinweg beim St. Johans-Tor anlegen und damit die Passagiere zwar noch nicht direkt ins Stadtzentrum führen, aber sie doch zumindest die Stadt Basel und nicht nur die Hafenanlagen sehen lassen.

H. U. Sulser, Basel

Fortschrittlicher Gewässerschutz im Kanton Baselland: Die Abwasserreinigungsanlage Birs 1 im Betrieb

Grundlage des Gewässerschutzes im Kanton Baselland ist das Gesetz über die Abwasseranlagen (angenommen in der Volksabstimmung vom 14. 12. 1952), das bestimmt, dass sämtliche Abwasser kanalisiert abzuleiten sind, damit sie den erstellten oder noch zu erstellenden Abwasserreinigungsanlagen zugeleitet werden können. Die auf Grund dieser Bestimmungen ausgearbeiteten

¹ Vgl. RB IV (1963), S. 166 ff.



Gemeinden deren Abwasser der Abwasserreinigungsanlage Birs I zugeleitet werden

Einzugsgebiet der Anlage Birs I

Kanalisationsprojekte und die Planung der zentralen Abwasserreinigungsanlagen stehen in engem Zusammenhang mit der allgemeinen Planung im Kanton.

Als erste Abwasserreinigungsanlage konnte im November 1958 «Birsig I» in Therwil für die Gemeinden Ettingen und Therwil dem Betrieb übergeben werden. Diese Anlage, die im Erstausbau für 4000 Einwohner dimensioniert wurde, diente vorerst als Versuchsanlage zur Gewinnung von Erfahrungen und zur Abklärung verschiedenster Probleme. Auf Grund der gemachten Erfahrungen über Zweckmässigkeit der Bauten, Maschinen und Materialien sowie auf Grund neuer Erkenntnisse in der Betriebsführung wurden drei Grossanlagen projektiert und in Angriff genommen:

Birs I bei Reinach
Ergolz I bei Sissach
Ergolz II bei Füllinsdorf

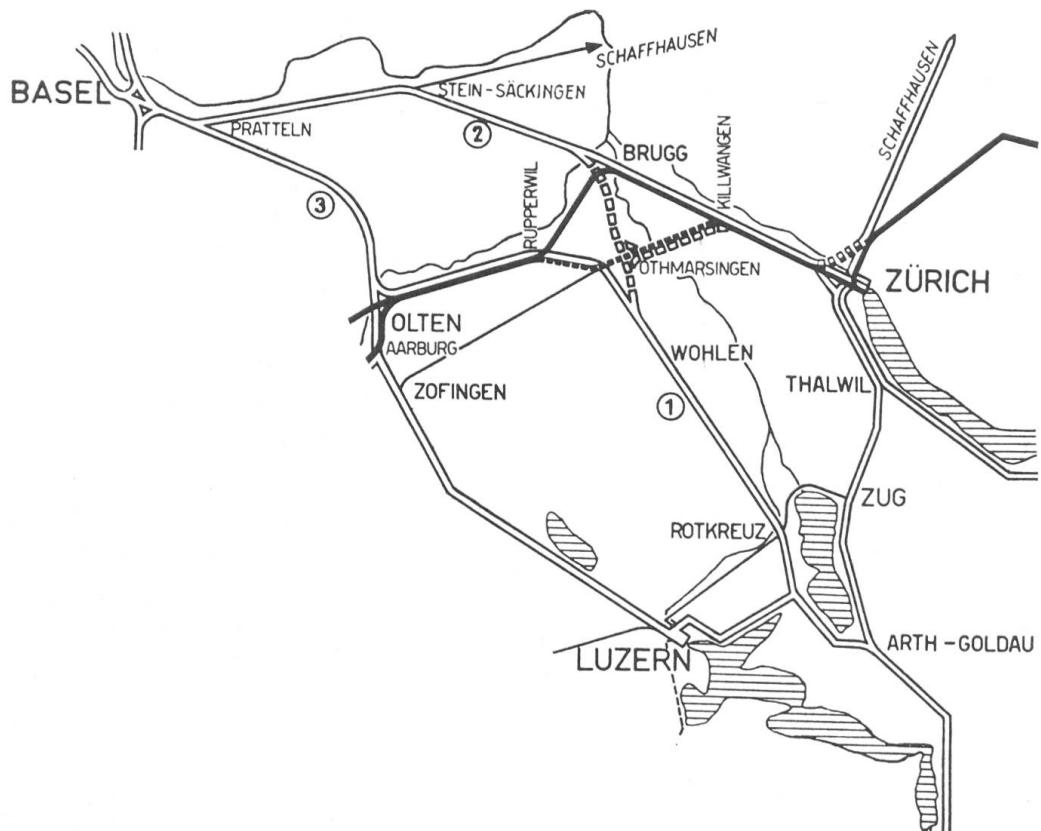
Die erste dieser Grossanlagen, die «Birs I», konnte am 6. Oktober 1964 in Betrieb genommen werden. Die Eröffnung dieser Anlage ist von besonderer Bedeutung für den Wasserhaushalt des Kantons, liegt doch ihr Einzugsgebiet über einem der wichtigsten Grundwasservorkommen, das weite Teile des Birs- und Birsigtals mit Trinkwasser versorgt. Sämtliche Abwasser der Gemeinden Aesch, Pfeffingen, Dornach, Arlesheim und Reinach (südlich der Anlage) werden nunmehr kanalisiert der Reinigungsanlage übergeben. Diese ist für 40 000 Einwohner bemessen (gegenwärtige Einwohnerzahl des Einzugsgebietes ca. 22 000) und besitzt Ausbaumöglichkeiten für Erweiterungen bis zu 160 000 Einwohnern. Die maximale Belastung der 1. Etappe beträgt bei Regenwetter für die mechanische Anlage 1565 l/sec., für die biologische Anlage 470 l/sec.

Das Einzugsgebiet der Anlage umfasst sämtliche oberhalb gelegenen Gemeinden Basellands und greift mit Dornach über die Kantongrenze hinaus. Die Verwirklichung dieses Projektes ist damit zum Ausdruck planerischen Denkens geworden, das sich in der heutigen Zeit nicht mehr an die historisch gewordenen Grenzen halten kann.

Nach Angaben des kantonalen Wasserwirtschaftsamtes Baselland zusammengestellt von
H. U. Sulser, Basel

Die SBB sehen eine Verkehrsverlagerung von der Hauenstein- auf die Bözberglinie vor

Die Gotthard-Güterzüge benützen heute zwischen Basel und der Innenschweiz die Hauensteinstrecke von Basel bis zum Südportal des Hauenstein-tunnels. Hier, an der Peripherie der Stadt Olten, zweigen sie auf die schweizerische West-Ost-Transversale ab, der sie bis Rupperswil folgen. Von Rupperswil verläuft die Fahrt über die aargauische Südbahn nach Arth-Goldau und weiter südwärts.



Auf der Strecke Olten—Rapperswil wird gleichzeitig der gesamte West-Ostverkehr bewältigt, so dass dieser Abschnitt besonders stark belastet ist. Alle Zwischenstationen sind deshalb in letzter Zeit mit Mittel- oder Aussenperrons ausgerüstet worden, um die Behinderung der durchfahrenden Züge durch haltende Personenzüge zu vermeiden. Die Einführung des automatischen Streckenblockes mit zusätzlicher Unterteilung einzelner Blockabschnitte steht bevor. Teilweise soll zudem ein drittes Geleise verlegt werden, wofür der im Gang befindliche Umbau der Station Dulliken und weitere Stationsanpassungen Vorbedingung sind. In Rapperswil wurden Weichen besonderer Bauart eingebaut, so dass vor einigen Monaten die Durchfahrtsgeschwindigkeit der Züge von und nach der aargauischen Südbahn erhöht werden konnte.

Alle diese Massnahmen bringen aber nur teilweise die gewünschte Entlastung. Da eine solche zudem auch auf der Hauensteinstrecke erwünscht ist, haben sich die SBB entschlossen, inskünftig einen Teil des Gotthard-Güterverkehrs zwischen Basel und der aargauischen Südbahn über den Bözberg und die Strecke Brugg—Hendschiken zu führen. Damit dabei in Brugg auf die heutige Spitzkehre verzichtet werden kann, wird im westlichen Teil des Bahnhofes Brugg eine direkte Verbindung zwischen der Bözbergstrecke und der Strecke Brugg—Hendschiken geschaffen, wobei die Bahnlinie Olten—Zürich mit einem neuen Viadukt überquert wird.

Die Bözberg-Linie vermag den ihr zugeschriebenen Mehrverkehr ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. Im vergangenen Jahr fuhren auf der Strecke Olten—Rupperswil täglich 260 Züge und auf der Hauensteinlinie 221 Züge, auf der Bözbergstrecke jedoch nur 124 Züge. Untersuchungen haben ergeben, dass sich täglich 44 Züge zweckmäßig über den Bözberg umleiten lassen, von wo 29 Züge in der Süd-Nord-Richtung und 15 Züge in der Gegenrichtung. Daraus ergeben sich nach dem Bau der Verbindungsstrecke in Brugg die folgenden neuen Streckenbelastungen Olten—Rupperswil 216 Züge, Hauenstein 177 Züge und Bözberg 168 Züge.

Im Laufe des Jahres 1968 werden die gegenwärtig laufenden Rekonstruktionsarbeiten im Bözberg-Tunnel zum Abschluss kommen. Auf den gleichen Zeitpunkt soll die neue Verbindungsstrecke Bözberg-Südbahn in Betrieb genommen werden.

Für Basel dürften die Auswirkungen der Verkehrsverlagerung namentlich in einer Entlastung der Strecke Basel—Olten fühlbar werden. Ganz allgemein gesehen bedeutet aber auch die Erschliessung einer neuen schlanken Zufahrt von Basel zum Gotthard eine nicht zu unterschätzende Stärkung der Stellung Basels im internationalen Eisenbahn-Transitverkehr.

A. Amstein, Bern

Le bassin potassique d'Alsace a-t-il amorcé sa décroissance?

Telle est la question que se pose depuis un certain temps et non sans quelque inquiétude, l'opinion publique haut-rhinoise. Une commission d'étude vient en effet d'être créée pour étudier l'avenir du bassin potassique.

Depuis un demi-siècle, l'extraction de la potasse a créé au NW de Mulhouse un paysage caractéristique en même temps qu'elle a pris une place importante dans l'économie nationale. C'est dans la forêt de Nonnenbruch, un peu à l'écart des deux grandes artères routières qui sillonnent l'Alsace du Sud au Nord, que le hasard des recherches fit découvrir, en 1904, un riche gisement de sylvinit (mineraux de sels de potassium et de sels de sodium) à des profondeurs allant de 500 à 1000 m. La région, une «hardt» d'agriculture médiocre vit surgir une douzaine de puits d'extraction bientôt flanqués de leurs terrils de déchets non solubles, de «fabriques» où le mineraux est transformé en produit marchand (de chlorure de potassium), le sel gemme étant rejeté dans le Rhin.

Entre les deux guerres surtout et jusque vers 1955, se construisirent, à proximité des lieux de travail, des cités ouvrières que le langage populaire désignait longtemps sous le nom de «colonies» à cause de l'afflux massif de main-d'œuvre en grande partie étrangère (Polonais); leurs maisons, comprenant chacune 2 ou 4 logements, s'alignent régulièrement au milieu de leurs jardinets; les couleurs vives de leurs façades et de leurs clôtures donnent encore aujourd'hui une note claire dans le cadre forestier environnant; ainsi 7000 logements, des écoles, des installations sportives et culturelles, des

églises, sans parler de tout un réseau de chemins et d'embranchements S. N. C. F., ont créé peu à peu le paysage typiquement «Mines de Potasse» qui s'est superposé au paysage rural et en a modifié profondément la structure. Mais la moitié à peine des salariés des Mines de Potasse réside dans ces cités construites pour eux; une part importante de la main-d'œuvre provient d'une zone de recrutement qui s'étend de Colmar à Mulhouse et remonte plus ou moins profondément les vallées vosgiennes: population de «mineurs pay-sans» à qui un puissant service de ramassage facilite depuis 1945 les déplacements quotidiens de travail et permet ce genre de vie mixte, très en honneur jusqu'à ces derniers temps, notamment dans les villages non encore remembrés.

Ainsi l'extraction de la potasse avait fini par occuper quelques 12 000 salariés, faisant vivre par les services annexes une population de 50 000 personnes environ. Elle a suscité un extraordinaire essor démographique sans cependant créer des villes; par son attraction de main-d'œuvre elle a provoqué des changements profonds dans une grande partie de la Haute-Alsace.

Or, depuis 1961, on peut dire que l'expansion du Bassin potassique est arrêtée; production et vente sont restés au niveau constant de 1 700 000 T K₂O (18 % de la production mondiale); les effectifs salariés de leur côté ont amorcé depuis cette date une légère décroissance. Les raisons de cette situation sont: d'une part l'épuisement des réserves, qu'une très forte mécanisation et partant une productivité record (9 T) a entamées plus tôt qu'initiallement prévu; d'autre part l'impossibilité de rejeter de plus grosses quantités de sel gemme dans le Rhin. Ainsi l'activité purement extractive du bassin potassique semble plafonner.

Aussi peut-on assister, dès à présent, à un arrêt des investissements, à la fermeture des puits les moins rentables et la concentration sur ceux offrant les meilleures conditions d'exploitation. Par ailleurs, les Mines de Potasse cessent de construire des cités ouvrières à l'intérieur du bassin même; les dernières du moins l'ont été en périphérie du bassin, ce qui permettra à la main-d'œuvre une meilleure reconversion sur d'autres lieux d'emploi que les Mines. Il n'est pas question de licenciement de personnel; celui-ci diminue progressivement par l'arrêt de l'embauche. Ces prévisions à long terme ont l'avantage d'éviter des fermetures brutales et devraient permettre la mise en place d'industries nouvelles (usines d'engrais composés, fabrication de chlore, industries employant surtout le sel comme matière première). Il n'est pas encore possible de prévoir quel aspect prendra ce paysage industriel jusqu'à présent exclusivement minier. En effet la récente évolution amorcée par la région potassique s'ajoute aux problèmes déjà posés dans la Haute-Alsace par le dégagement de la main-d'œuvre agricole, la poussée démographique, la crise du textile: la création de nouveaux emplois est devenue la préoccupation majeure des responsables de l'économie régionale.

Une fois de plus, il est souhaitable que la main-d'œuvre alsacienne rencontre l'initiative — privée ou publique — qui lui assure le plein emploi et la prospérité dans le cadre dorénavant élargi et plus favorable du marché européen.

P. Meyer, Mulhouse

Vom Ausbau der Universität Freiburg im Breisgau

In Ergänzung zur Schilderung über die Stadt Freiburg im Breisgau¹ soll heute über die Veränderungen ihrer Universität berichtet werden. Das Richtfest für das neue Kollegiengebäude an der Bertoldstrasse (nun Kollegiengebäude II) fand am 30. Juni 1959 statt, nachdem 50 Jahre zuvor das Kollegiengebäude an der Belfortstrasse (nun Kollegiengebäude I) errichtet worden war. Im Sommer 1964 wurde mit der Erstellung eines Erweiterungsgebäudes zum Kollegiengebäude I mit Hörsaaltrakt und grosser Tiefgarage begonnen. Dabei mussten zunächst mehrere ältere Wohn- und Geschäftsgebäude abgebrochen werden. Das den Kollegiengebäuden am Werthmannplatz gegenüberliegende Rotteck-Gymnasium wird in den kommenden Jahren von der Universität übernommen werden.

Im Naturwissenschaftlichen Viertel, nördlich der Altstadt, wurden in den letzten Jahren vollendet: der erste Bau des Hygienischen Instituts, ein Neubau für das Institut für Makromolekulare Chemie und ein Hörsaalbau für die Institute der Pharmazie, Physiologie und physiologischen Chemie. Ein Neubau neben dem Geologischen Landesamt in Baden-Württemberg hat das Institut für Gerichtsmedizin und das Anthropologische Institut aufgenommen. Für das zweite Physikalische Institut wurde ein Hochhaus errichtet. In letzter Zeit wurde der Altbau des Chemischen Instituts abgerissen; an seiner Stelle entsteht ein Hochhaus für Chemie mit einem Hörsaal für das benachbarte Zoologische Institut. Der Rohbau wurde Ende 1964 vollendet. Die Fertigstellung wird voraussichtlich im Jahr 1966 erfolgen. Kurz vor der Vollendung steht der zweite Bau für das Hygienische Institut. Es wird vorübergehend das Geographische Institut I als Gast aufnehmen, da seine bisherigen Räume in der Hebelstrasse 40 von dem sich erweiternden Mathematischen Institut benötigt werden.

Der Plan für einen Instituts-Komplex für Geographie, Geologie, Mineralogie, Kristallographie, Mathematik und Physikalische Chemie ist in Vorbereitung. Sein Grundriss wird neben dem jetzigen Gebäude Hebelstrasse 40 auch noch das bisherige Tierhygienische Institut in der Stephan-Meier-Strasse überdecken. Für letzteres ist ein neues Gebäude ausserhalb der Stadt im W nahe der Autobahn im Bau. Nach der Errichtung des geplanten Baues wird es möglich werden, beide Geographischen Institute zu vereinigen. Das Geographische Institut II befindet sich augenblicklich in dem Gebäude Bertoldstrasse 33. Seine früheren Räume in der Mozartstrasse 30 beherbergen jetzt das Alemannische Institut.

Im naturwissenschaftlichen Viertel soll auch die zweite Mensa errichtet werden, für die die Planung in Vorbereitung ist. Sie wird mit einem Parkgebäude kombiniert. Doch ist das Gelände des Instituts-Viertels schon so verbaut, dass auch Hochhäuser nicht mehr ausreichen, alle Erfordernisse zu befriedigen. Sehr umstritten ist im Augenblick die Frage, ob das nördlich

¹ Vgl. RB V (1964), S. 94 ff.

dieses Viertels liegende Gefängnis abgebrochen werden soll, um der Universität lebensnotwendiges Gelände zu verschaffen. Das Hauptproblem sind die bei der Verlegung des Gefängnisses entstehenden Kosten, für die sehr verschiedene Summen genannt werden.

Im Botanischen Garten in Freiburg-Herden steht ein neues Institut für Botanik, Genetik und verwandte Fächer kurz vor Baubeginn. Im Klinik-Viertel, westlich des Hauptbahnhofgeländes, wurde im Oktober 1964 ein Hochhaus eingeweiht, das einmal die Hals-, Nasen- und Ohrenklinik, zum andern die Augenklinik beherbergt. Der grosse Bau der Zahnklinik, wurde schon vorher vollendet. Ein vierstöckiger Neubau der Medizinischen Klinik für die Bäderabteilung und die Röntgen-Diagnostik fällt weniger auf, da zwei Geschosse unter dem Strassenniveau liegen. Ein weiterer Neubau dient der Klinik-Verwaltung.

In Vorbereitung ist ferner ein Neubau für die Forstliche Abteilung, die mit anderen forstlichen Institutionen verbunden wird. Er soll im S der Stadt in der Wonnhalde, unweit des Vororts Günterstal, erstellt werden. Ein weiteres Vorhaben ist zuletzt der Ausbau des Akademischen Sportgeländes in der Schwarzwaldstrasse, nahe der Dreisam.

G. Endriss, Freiburg i. Br.

Bötzingen am Kaiserstuhl ändert sein Gesicht

Die alte Rebgemeinde Bötzingen am Ostfuss des Kaiserstuhls im Landkreis Freiburg suchte schon lange nach einer Beschäftigungsmöglichkeit für einen Teil seiner Bewohner. Nachdem die Errichtung einer Papierfabrik in diesem wasserarmen Lössgebiet an der ungelösten Frage der besonders schwer zu klarenden Abwässer scheiterte, liessen sich im Jahre 1959 die Badischen Plastic-Werke G. m. b. H. hier nieder. Bald vergrösserte sich der Betrieb und beschäftigte zu Beginn des Jahres 1964 in drei Tag- und Nachschichten 800 Arbeitskräfte. Eine neuerliche Erweiterung ist im Gange, um einen neuen Betriebszweig aufnehmen zu können.

An den grossen, südlich des Dorfs gelegenen Komplex der Werke mit den Fabrikations- und Lagerhallen samt einem Verwaltungs- und Bürobau schliesst sich ein neuer Stadtteil an mit modernen zwei- bis viergeschossigen Wohngebäuden. Zu Beginn des Jahres 1964 waren 120 Werkswohnungen bezogen; rund 500 weitere sollen hinzukommen. Geplant ist eine aufgelockerte Siedlung mit Gärten, Grünflächen, Liegewiesen, Freibad und Sportanlagen. Den Mittelpunkt sollen ein bis zwei Hochhäuser bilden mit Appartementswohnungen, einem Hotel und einem Einkaufszentrum.

Die Arbeitnehmer sind einmal Bötzinger, sodann über 350 Einpendler — sie spielten früher keine Rolle —, denen rund 210 Auspendler gegenüber stehen. Letztere fahren meist nach Freiburg und wollen ihre erworbenen Rechte nicht aufgeben. Dazu kommen Ausländer, die an Ort und Stelle untergebracht werden. So finden sich jetzt im Ort sieben Nationen von Deutschen bis zu Brasilianern. Kein Wunder, dass die alten Einwohner dar-

über klagen, dass man sich im Dorf nicht mehr kennen würde! Daher zeigte die Gemeinde in letzter Zeit ein rasches Wachstum:

17. 5. 1939	2197 Einwohner
13. 9. 1950	2340 Einwohner
16. 6. 1961	2687 Einwohner
Nov. 1964	3240 Einwohner (Fortgeschriebene Bev. Zahl)

Für die Gemeinde entstehen grosse Aufgaben. Ein Flächennutzungsplan und ein Ortsbebauungsplan wurden aufgestellt. Neue Strassen mit ihren unterirdischen Leitungen sind anzulegen, andere müssen umgebaut und mit einem festen Untergrund versehen werden; Randsteine sind zu setzen, die Strassenbeleuchtung ist zu erweitern und zu modernisieren. In der steilen und langen Bergstrasse wurde der Dorfbach in Verbindung mit der Kanalisation verlegt und verdolt, wodurch die Strasse an Breite gewann. Für die Abwasser wurde eine Kläranlage errichtet.

Auch im alten Dorfteil entstehen neue Wohngebäude, das Rathaus wurde umgebaut, die unter Denkmalschutz stehende spätgotische St. Albans-Kapelle renoviert. Bei den steigenden Schülerzahlen reichen die alten Schulgebäude nicht mehr aus. Eine neue Schule, verbunden mit einem Hilfskrankenhaus ist bereits im Bau. Auch die vier Kinderschulen und die Kinderkrippe für Kleinkinder unter zwei Jahren müssen umgebaut werden.

Ein grosser Teil der örtlichen Arbeitskräfte betreibt eine Feierabendlandwirtschaft. Stehen doch etwa 120 ha Reben im Ertrag, die gut gepflegt werden. Eine Winzergenossenschaft wurde 1935 gegründet; sie kann heute über eine Million Liter Wein lagern. Ferner wird Obst und Gemüse angepflanzt; ein Teil davon kommt auf die Freiburger Märkte. Die Flurbereinigung hat bisher nur einen kleinen Teil der Gemarkung erfasst. Dazu wurden verschiedene Feldwege ausgebaut.

Die Gemeinde will den alten und den neuen Ortsteil pflegen und nimmt an den Dorfverschönerungswettbewerben teil. Sie hofft, dass das Fachwerk an den alten Häusern wieder frei gelegt wird. Daneben wurde ein bestimmtes Gebiet festgelegt, in dem sich Freiburger, die sich von der Grosstadt wegbegeben möchten, ansiedeln und ihre Bungalows bauen können.

G. Endriss, Freiburg i. Br.

Neue Einteilung und Klassifizierung der Strassen in Baden-Württemberg

Im Rahmen der Neuregelung der Rechtsverhältnisse der öffentlichen Strassen («Strassengesetz von Baden-Württemberg» vom 20. 3. 1962; veröffentlicht im Ges. Bl. Baden-Württemberg, Nr. 8 v. 26. 3. 1964) wurden die Strassen nach ihrer Verkehrsbedeutung eingeteilt und erhielten teilweise auch neue Bezeichnungen.

Nach dem am 1. 7. 1964 in Kraft getretenen Gesetz werden folgende Strassengruppen unterschieden (§ 3):

Landesstrassen (L mit Numerierung) — bisher Landstrassen I. Ordnung

«Das sind Strassen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstrassen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes zu dienen bestimmt sind.»

Kreisstrassen (K mit Numerierung) — bisher Landstrassen II. Ordnung

«Das sind Strassen, die vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises bestimmt sind, ferner die für den Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege erforderlichen Strassen.»

Gemeindestrassen (G)

In dieser Strassengruppe werden die *Gemeindeverbindungsstrassen* (soweit nicht Kreisstrassen), die *Ortsstrassen* (mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten von Bundesstrassen, Landesstrassen und Kreisstrassen), sowie die sonstigen einem allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr dienenden Strassen zusammengefasst. Ebenfalls werden die *beschränkt öffentlichen Wege* (dazu gehören insbesondere die öffentlichen Feld- und Waldwege, die Friedhof-, Kirch- und sonstigen Fusswege) den Gemeindestrassen zugeordnet.

Träger der Strassenbaulasten sind (die Strassenbaulast umfasst alle mit dem Bau und dem Unterhalt zusammenhängenden Aufgaben) für die Landesstrassen das Land Baden-Württemberg, für die Kreisstrassen die Stadt- und Landkreise und für die Gemeindestrassen die Gemeinden. Für die Ortsdurchfahrten von Landes- und Kreisstrassen gelten besondere Regelungen (§ 45).

Die Uebergangsbestimmungen (§ 57) sehen vor, dass Strassen, die bei Inkrafttreten des Gesetzes Merkmale einer höheren Strassengruppe erfüllen, innerhalb von zwei Jahren aufgestuft werden, wodurch die Ueberführung weiterer Gemeindestrassen in die Baulast der Kreise und des Landes gefördert wird.

In Verbindung mit den Bundesfernstrassen: *Bundesautobahnen* (BAB) und *Bundesstrassen* (B mit Numerierung) ist durch diese Neuregelung ein klares Klassifizierungssystem gegeben, welches in den Bezeichnungen sowohl die Verkehrsbedeutung als auch die Träger der Strassenbaulasten erkennen lässt.

Die internationale Kennzeichnung der europäischen Fernstrassen: *Europastrassen* (E mit Numerierung) interferiert dagegen mit diesem Klassifizierungssystem, resp. schliesst sich noch nicht als weitere eigenständige Strassenklasse an. Die Europastrassen benützen für ihre Linienführung das vorhandene Strassennetz und setzen sich aus Bundesautobahnen, Bundesstrassen und Teilstücken von Landesstrassen zusammen. *F. Disch, Lörrach*

In Kürze

— Mit dem Umbau (Verbreiterung) der *Johanniterbrücke in Basel* ist am 16. Dezember 1964 begonnen worden. Man rechnet mit einer Bauzeit von ca. drei Jahren.

— Der Grenzübergang Basel/*Hiltalingerstrasse* — Weil/Friedlingen erhält durch umfangreiche Neubauten ein neues Gesicht. Das deutsche und das schweizerische Zollgebäude verschwinden und machen einem Gemeinschaftszollhaus Platz.

— Während das Eidg. Amt für Strassen- und Flussbau seinen Entscheid über den Bau der inneren oder der äusseren Osttangente als *Verbindung der schweizerischen mit der deutschen Autobahn* noch immer nicht gefällt hat, wird von deutscher Seite eine neue Variante zur Diskussion gestellt. Dieser Plan sieht vor, mit einer grosszügigen Umfahrungsstrasse bei Märkt die Anschlüsse von Deutschland und Frankreich abzunehmen und den Transitverkehr durch das Wiesental (bei Brombach) und über den Dinkelberg in einem grossen Bogen ins Rheintal (bei Degerfelden-Herten) zu führen, wo mit einer neuen Rheinbrücke bei Kaiseraugst der Anschluss an die schweizerische Autobahn nach Zürich und Bern/Luzern hergestellt würde. *H. U. Sulser*, Basel

— Eine neue Panoramastrasse über den Kandel wurde im Herbst 1964 dem Verkehr übergeben. Damit hat die *Schwarzwaldhochstrasse* vom Hochrhein her über Titisee — Breitnau auf die Höhe von St. Märgen und St. Peter eine Verlängerung bis Waldkirch erfahren.

— Mit dem sechsgeschossigen Neubau des Kaufhauses Hertie erhält die *Lörracher City* ein im Grundriss und in der Aufsicht imposantes und modernes Geschäftsgebäude. Die als «*Warenhaus im Stile unserer Zeit*» errichtete Verkaufsstätte des grossen Geschäftsunternehmens Hertie (über 50 Kaufhäuser in der Bundesrepublik und Westberlin) wird nach der Fertigstellung über eine Verkaufsfläche von 11 000 m² verfügen. Die Eröffnung ist für das Frühjahr 1965 vorgesehen. Gleichzeitig wird am Innenstadtring ein firmeneigenes *Parkhaus* mit Einstellmöglichkeit für 150 Fahrzeuge erstellt.

— Die *Stadt Lörrach* beabsichtigt, die Parkierungsprobleme im Gebiet der City durch die Einrichtung einer Kurzparkzone zu lösen. Die notwendigen Vorarbeiten zur Einführung der «*Blauen Zone*» sind aufgenommen, und es wird angestrebt, in Lörrach die gleichen Parkscheiben wie in Basel zu verwenden, die dann gegenseitig anerkannt werden könnten. *F. Disch*, Lörrach

Mitarbeiter des Heftes: A. Amstein, Mittelstrasse 58, 3000 Bern / Prof. Dr. H. Annaheim, Krachenrain 58, 4000 Basel / Dr. G. Baer, Clarastrasse 16, 4123 Allschwil / G. Bienz, Bruderholzallee 45, 4000 Basel / H. Bühler, Hermann Albrecht-Strasse 15, 4000 Basel / F. Disch, Lettenweg 14, Lörrach / Dr. G. Endriss, Sautierstrasse 65, Freiburg i. Br. / F. Grenacher, Thiersteinallee 1, 4000 Basel / S. Huggel, Untergasse 24, 4142 Münchenstein / P. Meyer, 17, rue Auguste Lustig, Mulhouse / Sylvie J. Rimbert, Université de Strasbourg, Centre de Géographie appliquée, Strasbourg / Dr. H. U. Sulser, St. Alban-Anlage 39, 4000 Basel.

Graphische Bearbeitung der Figuren: B. Baur, Basel, Lehenmattstrasse 189.

BUCHBESPRECHUNGEN / COMPTES-RENDUS

REGION BASEL / RÉGION DE BALE

Basler Stadtbuch 1965. Jahrbuch für Kultur und Geschichte. Hrg. von F. Grieder, V. Lütscher, A. Portmann. 284 S., ill. Ln. Fr. 18.—.

Meier, Eugen A.: Basler Erzgräber, Bergwerksbesitzer und Eisenhändler. 143. Neujahrsblatt, hrg. von der Ges. zur Bef. des Guten und Gemeinnützigen. 112 S., 16 Tf. Br. Fr. 5.—.

Meier, Eugen A.: Von alten Bädern in der Stadt und der Landschaft Basel. 32 S., ill. Br. Fr. 4.—.

Wanner, Gustaf Adolf: Was Basler Gedenktafeln erzählen. Kleiner Spaziergang durch sechs Jahrhunderte. 82 S., ill. Hln. Fr. 14.—. Alle im Verlag Helbing & Lichtenhahn, Basel 1964/1965.

Der Verlag erfreut jedes Jahr die Liebhaber von Basiliensia mit einer Reihe von Neuerscheinungen, unter welchen das Basler Stadtbuch und das Neujahrsblatt einen festen Platz einnehmen. Wenn auch in erstem die geschichtlichen Themen überwiegen, so sind im letzten Bande doch wieder zwei Artikel enthalten, die Beiträge zur Stadtentwicklung bieten. Wir meinen Hans Büchler: Der untere Heuberg, worin von Häusern und Bewohnern dieser ländlich anmutenden Gasse berichtet wird, und Max Wullsleger: Der Heuwaage-Viadukt, der einen Bestandteil der Verkehrssanierung zwischen Bundesbahnhof und Altstadt darstellt. — Von besonderem geographischem Interesse ist heuer das Neujahrsblatt, trägt es doch nicht nur das Material über die Eisenausbeutung im Baselbiet zusammen, sondern greift mit dem Abschnitt über die Bergwerksbesitzer weit in das alte Fürstbistum Basel hinein (Doubstal, Delsberg, Lützel). Wertvoll ist die Zusammenstellung von Quellen und Literatur. — Dem gleichen Verfasser verdanken wir eine knappe, historisch, wirtschafts- und kulturgeschichtlich orientierte Zusammenstellung über die Bäder im Umkreise Basels, der eine Reihe alter Bilder beigegeben sind. — Der originelle Gedanke G. A. Wanners, die Weltoffenheit Basels anhand von Gedenktafeln darzutun und gleichzeitig einen Ueberblick

über die Geistes- und Kulturgeschichte seiner Stadt zu geben, ist sehr wohl gelungen.

G. Bienz

Eggers Heinz: Schwarzwald und Vogesen. Ein vergleichender Ueberblick. Westermann Taschenbuch, Geographie 1. Braunschweig 1964. 144 S., 6 Karten, 5 Abb. Fr. 7.25.

Das Werk hat den bekannten Freiburger Geographie-Dozenten zum Verfasser. Es handelt sich dabei um einen erstmaligen Versuch, auf Grund eingehender Ortskenntnis und Auswertung der neuesten Literatur die beiden oberrheinischen Randgebirge einer allseitigen und ausführlichen vergleichenden Betrachtung zu unterziehen. Doch erklärt der Verfasser, dass er auf länderkundliche Vollständigkeit verzichten müsse. — Der Vergleich erstreckt sich auf die Natur- und Kulturlandschaft. Erstaunlich viel neuere wissenschaftliche Erkenntnisse werden auf knappem Raum geboten. Dies gilt vor allem für den morphologischen Teil. Abgrenzung und Einteilung der Gebirge werden eingehend begründet. Doch kann sich der Rezensent nicht mit dem Gedanken befrieden, dass die ganze Vôge den Vogesen zuzurechnen sei. Wenn man bei der Festsetzung der Südgrenze der Mittelvogesen nicht von kulturgeographischen, sondern von geologisch-orographischen Gesichtspunkten ausgeht, wäre diese Grenze eher durch Petite-Fecht, Schlucht und oberes Volognetal zu ziehen. Im Schwarzwald werden die südlichen Täler des Nord-Schwarzwaldes aus kulturgeographischen Gründen, als zum «Kinzig-Bereich» gehörend, dem Mittel-Schwarzwald zugewiesen. Die Eiszeitspuren in den beiden Gebirgen werden verfolgt und das Gewässernetz, speziell auf der lothringischen Vogesenseite, in seiner Bedingtheit gut charakterisiert. — Eingehend werden die verschiedenartigen geschichtlichen Entwicklungen in Schwarzwald und Vogesen gewürdig und die Besonderheiten in der ländlichen Siedlungsweise und der wirtschaftlichen Struktur dargestellt. Die kurzen Hinweise mögen zeigen, dass der kleine Band als höchst bedeutungsvoller Beitrag zur oberrheinischen Landeskunde zu bewerten ist.

C. Frey

SCHULGEOGRAPHIE / GÉOGRAPHIE SCOLAIRE

«*Fragenkreise für die Oberstufe der höheren Schulen*», F. Schöningh, Paderborn, 1963/64. Je DM 1.40.— *Tiemann W.*: Aktuelle Fragen und Aufgaben der Meteorologie (24 S.). — *Otremba E.*: Standortbedingungen und -verflechtungen der Industrie in der Bundesrepublik Deutschland (24 S.). — *Busch P.*: Bevölkerungswachstum und Nahrungsmitteleinspielraum auf der Erde (32 S.).

Das erstgenannte Heft orientiert in wissenschaftlicher Form über Grundlagen und neueste Entwicklungen der *Meteorologie*, wobei die in den Geographie-Lehrbüchern üblicherweise behandelten meteorologischen und klimatologischen Abschnitte vorausgesetzt werden. Es ist für Arbeitsgemeinschaften in den Abschlussklassen der Gymnasien bestimmt — wohl in erster Linie solcher naturwissenschaftlicher Richtung, möchten wir nach der Lektüre des recht anspruchsvollen Textes einschränkend beifügen. — Das zweite Heft über die *Industrie Westdeutschlands* eignet sich in der Schweiz am besten für Handelsschulen, da dieses Thema anderswo kaum so ausführlich behandelt werden kann. Eine ähnliche methodische Handreichung zur schweizerischen Industrie wäre höchst willkommen! — Das dritte Bändchen dürfte bei uns die grösste Verbreitung finden, denn an der «*Geographie des Hungers*» kann kein aktueller Oberstufenunterricht vorbeisehen. Aus einer Fülle von Statistiken und Graphica findet auch der Schüler zahlreiche direkt verwertbare Angaben in einem ihm zusagenden Stil.

K. Bösiger

Jentsch, A. und Winkler, Joh.: Der Mensch nutzt die Erde. Länderkunde in wirtschaftsgeographischer Sicht. G. Westermann, Braunschweig 1964. 264 S., 235 mehrfarbige Wirtschaftskarten und Abb., 19 Farbphotos. Hln. DM 19.80.

Die neue Westermann-Wirtschaftsgeographie ist als Handbuch für die Oberstufe der allgemein- und berufsbildenden Schulen und für die Praxis gedacht. Das Werk umfasst die ganze Erde und legt das Schwergewicht auf die Wechselwirkungen von Natur und Wirtschaft, vernachlässigt aber auch die anthropogeographischen Gesichtspunkte nicht. Kleine Länder sind oft unter einem

Obertitel zusammen behandelt, so die Schweiz mit Oesterreich unter der Bezeichnung Alpenländer. Andrerseits werden aber die Beneluxstaaten einzeln besprochen, sogar das kleine Luxemburg. Im allgemeinen ist jedoch der zweispaltig angeordnete Text konsequent und übersichtlich gegliedert. Der Beschreibung jedes Gebietes geht eine Oberflächenkarte und eine Karte über die Bevölkerungsverteilung voraus; in Grösse und Art der Gestaltung mögen sie einer ersten Uebersicht dienlich sein, doch können sie selbstverständlich die entsprechenden Atlaskarten nicht ersetzen. Nach einer Tabelle mit den grundlegenden statistischen Angaben folgt der beschreibende Text, der stets in die Abschnitte natürliche Grundlagen, gesellschaftliche Grundlagen, Land-, Forstwirtschaft und Fischerei, Bergbau und Industrie sowie Verkehr und Handel eingeteilt wird. In jeden Teil sind kleine farbige Karten eingebaut, mit einheitlicher Darstellung bezüglich Farben, Zeichen und Symbolen. Leider ist die Legende auf der 3. Umschlagseite statt auf einer bequemer benützbaren Klappseite angebracht. «Meist vierfarbige Wirtschaftskarten von origineller Auffassung und vollendet graphischer Gestaltung geben dem Buch den besonderen Reiz» — schreibt der Verlag. Das mag stimmen — der Schulmethodiker muss aber die Ergänzung anfügen, dass zahlreiche Wirtschaftskarten zu klein sind und überladen wirken und in der Schule nur unter Beziehung physischer Atlaskarten nutzbringend ausgewertet werden können. Hingegen zeichnet sich der Text durch knappe, lesbare Fassung und reichliche Verwendung von anschaulichen Prozentzahlen aus, so dass das Buch in seiner Art gewiss ein verbreitetes Bedürfnis befriedigt.

K. Bösiger

EUROPA / EUROPE

Gellert, J. F.: Grundzüge der physischen Geographie von Deutschland. I. Band: Geologische Struktur und Oberflächengestaltung VEB Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin 1958. 492 Seiten, 266 Abb. im Text und auf Falttafeln, 174 Photographien im Bildanhang. Ln. DM 31.40.

Der Aufbau dieses für Hochschulstudenten geschriebenen Lehrbuchs ist weniger von regionalen als von methodischen Gesichts-

punkten bestimmt. So werden der Reihe nach Struktur und Oberflächengestaltung der deutschen Mittelgebirge, der Nördlichen Kalkalpen und des süddeutschen Alpenvorlandes, des Norddeutschen Flachlandes und zum Schluss die Gestaltung der deutschen Küsten besprochen. Auf diese Weise ist es möglich, vertieft auf die einschlägigen Kapitel der allgemeinen Geographie, auf die bezüglichen Nachbarwissenschaften, auf die sich stellenden Probleme und ihre Diskussion einzugehen. Zur Unterstützung des Wortes ist das Werk reich mit Kärtchen, Profilen, Blockdiagrammen ausgestattet, die meist nicht neu entworfen, sondern den verschiedenen Quellen entnommen wurden. Der geographischen Zielsetzung entsprechend ist die Geologie nur so weit behandelt, als sie einen bestimmenden Faktor im Landschaftsbild darstellt. In diesem Sinne ist auch die bevorzugte Darstellung der Bodenschätzungen zu verstehen. Den verschiedenen Landschaften wurde ein ihrem flächenmässigen Anteil entsprechendes Gewicht zugemessen, so dass zum Beispiel das Alpenkapitel umfangmäßig stark zurücktritt.¹ Das nach Sachgebieten geordnete Literaturverzeichnis kann naturgemäß nur die wichtigsten allgemeinen und speziellen Werke anführen. Der Photoanhang gibt einen guten Überblick über die vielfältigen Landschaftsformen Deutschlands.

R. Seiffert

Czajka, W.: *Der Schlesische Landrücken. Eine Landeskunde Nordschlesiens*. 2. erw. Aufl. F. Steiner Verlag, Wiesbaden 1964. 2 Bde. Bd. 1: 156 Seiten, 24 Abb. auf Tafeln, 1 Karte im Anhang. Bd. 2: 422 Seiten, 13 Abb. im Text, 32 Abb. auf Tafeln. Ln. DM 44.—.

Wie das Impressum besagt, ist die neue Auflage, ein photomechanischer Nachdruck, dem Verfasser Willi Czajka aus Anlass seines 65. Geburtstages von Kollegen, Freunden und Schülern gewidmet worden. Sie wurde gegenüber der ersten Auflage von 1931 und 1938 um ein Nachwort des Verfassers und Jubilars erweitert. — Dankbar begrüßt man diese Neuauflage, war doch die hervorragende, richtungsweisende und bereits bei ihrem ersten Erscheinen sehr positiv aufgenommene Landeskunde seit langem vergriffen. Zudem kommt ihr heute ein grosser dokumentarischer Wert zu, da sie als letzte gründliche Bearbeitung einer Kul-

turlandschaft angesehen werden muss, die inzwischen weitgehender zerstört angekommen ist, und da sie ein Gebiet behandelt, das uns zur Zeit — wenn überhaupt — nur unter grossen Mühen zugänglich ist. — In dem schon erwähnten Nachwort beschäftigt sich der Verfasser nach langem zeitlichen Abstand noch einmal mit den methodischen Fragen, die sich ihm bei der Auffassung seiner Landeskunde gestellt haben, und die er heute im Hinblick auf eine weiterentwickelte Methodik und eine grössere Spezialisierung neu bewertet und in eine Fülle von Anregungen, vor allem für die siedlungsgeographische Forschung und die landeskundliche Darstellung, übersetzt. Gerade dadurch erhält diese Neuauflage ein Gewicht, das weit über das rein wissenschaftsgeschichtliche hinausgeht.

Dietrich Barsch

Micalevich-Velcea, Valeria: *Masivul Bucegi*, Editura Academiei Republicii Populare Romîne, Bucuresti, 1961, 152 Seiten, 18 Tafeln, kart. 15.90 Lei.

In den östlichen Südkarpaten gelegen, zeigt das Bucegi-Massiv vielfältige morphologische Erscheinungen, die nicht nur beschrieben, sondern durch zahlreiche, zum Teil farbige Photos, Ansichtsskizzen, Kärtchen und Profile vorgeführt werden. Eine eingehende Morphogenese und eine Regionalgliederung schliessen die methodisch interessante Monographie ab.

R. Seiffert

Andrusov, D.: *Geologie der tschechoslowakischen Karpaten I*. Verlag der Slowak. Akad. d. Wissenschaften, Bratislava 1964. 263 S., 92 Abb. Ln. Kcs. 36.—.

Die geologische Erforschung der Karpaten wurde in den letzten beiden Jahrzehnten besonders von tschechoslowakischer und polnischer Seite stark gefördert. Es wäre deshalb sehr zu begrüssen, wenn von kompetenter Seite her der Versuch einer Gesamtdarstellung der Kenntnisse dieses alpinotypen Gebirges unternommen würde. Der Titel des vorliegenden Werkes scheint dies für den tschechoslowakischen Anteil zu verheissen, wenn das ganze Werk vorliegt. — Vielleicht aus einer Vorliebe des Autors heraus stellt diese Kompilation in erster Linie eine Beschreibung der kristallinen und paläozoischen Anteile der westlichen Karpaten dar. Auf die ausgedehnten mesozoi-

schen und flyschartigen Gebirgsteile wird aber, ausser in den einleitenden Kapiteln, kaum hingewiesen. — Hinderlich empfindet der Leser auch das Fehlen einer geologischen Uebersichtskarte über den besprochenen Raum, so dass die Orientierung stark erschwert ist. Für den Schweizer Geologen mag von speziellem Interesse sein, dass der Begriff «Klippen» auf S. 19 ff. diskutiert wird, und dass er in den Karpaten in etwas anderem Sinn als in der Schweiz angewendet wird.

L. Hauber

Ränk Gustav: *Die Bauernhausformen im baltischen Raum*. Marburger Ostforschungen, Bd. 17. Holzner-Verlag Würzburg 1962. 120 S., 58 Abb. Br. DM 24.—.

Durch einen der besten Kenner der baltischen Länder werden uns die hauskundlichen Besonderheiten dieses Raumes dargelegt, in dem sich östliche (slavisches Rauchstubenhaus) und westliche (mitteleuropäisches Flurküchenhaus) Einflüsse begegnen. Die bauliche Besonderheit des baltischen Raumes bildet die sog. Riegenwohnung in Estland und Nordlettland, die nur in diesem engbegrenzten Raum anzutreffen ist. Es handelt sich hiebei um ein Haus, in dem eine grosse Tenne (Korn- und Dreschraum, im Winter auch Stall) mit einer heizbaren Riegenstube, die zum Dörren und Wohnen diente, verbunden war. Später erfolgte die Angliederung von zusätzlichen Kammern, so dass schliesslich grosse Bauten entstanden, in denen der ursprüngliche Hauptraum, die Tenne, nur noch einen verhältnismässig geringen Anteil besitzt. — Das Werk enthält im übrigen ausserordentlich viele ausschlussreiche Einzelheiten, wobei der Besprechung von Feuerstelle, Herd und Ofen ein grosser Platz eingeräumt wird, was zu Vergleichen mit mitteleuropäischen Verhältnissen anregt. In dieser kurzen Besprechung kann darauf weiter nicht eingegangen werden, doch wird jeder interessierte Leser reichen Nutzen aus dieser Arbeit ziehen.

M. Gschwend

AUSSEREUROPA UND ALLGEMEINES PAYS EXTRAEUROPÉENS ET GÉNÉRALITÉS

Ashgirei, G. D.: *Strukturgeologie*. Deutscher Verlag der Wissenschaften, Berlin 1963.

XVI/572 S., 369 Abb., Tafelanhang. Ln. DM 68.—.

Unter der grossen Zahl tektonischer Lehrbücher der letzten Jahre nimmt die vorliegende Uebersetzung aus dem Russischen sicherlich eine besondere Stellung ein; ist es doch ein Buch, das nicht ausschliesslich in der Beschreibung von strukturellen Erscheinungen unserer Erdkruste stecken bleibt, sondern auch versucht, die mechanischen Probleme von Strukturänderungen aufzuzeigen. Die Strukturgeologie ist ein Teilgebiet geologischer Forschung, das gerade in jüngster Zeit stark belebt worden ist. Aus diesem Grunde ist dieser russische Beitrag sehr zu begrüssen. Als weiterer Vorzug sind die sorgfältigen Definitionen der verwendeten strukturellen Begriffe zu erwähnen. — Selbstverständlich finden sich hier zahlreiche Beispiele aus der ganzen Welt zusammengetragen. Besonders häufig sind aber jene aus dem riesigen Gebiet der Sowjetunion, die uns im allgemeinen nur schwer zugänglich sind. Hier empfinden wir es allerdings als einen Mangel, dass zum Beispiel in Fig. 260 beim Leser vorausgesetzt wird, dass er den Fluss Maly Ik kennt. — Das Buch ist mit einem sehr ausführlichen Literaturverzeichnis versehen, getrennt nach russischen und ausländischen Arbeiten, wobei die russischen Angaben zusätzlich in deutscher Uebersetzung wiederholt werden.

L. Hauber

Ager Derek V.: *Principles of Paleoecology*. McGraw-Hill Publ. Co., London 1963. 352 S. ill. Ln. sh 83/6.

Die Palökologie (eigentlich «Palaeökologie») befasst sich mit der Lebensweise und dem Lebensraum der Tiere und Pflanzen in geologischer Vergangenheit. Das vorliegende Werk über die Grundlagen der Palökologie versucht keineswegs, die Fülle des Wissens über die einstigen Lebensbedingungen fossiler Organismen in gedrängter Form darzustellen, sondern will vor allem die Methoden zeigen, mit deren Hilfe man zu diesem Wissen gelangen kann. Die Verschiedenheit der Zugangswege illustriert die Mannigfaltigkeit der Aspekte dieser Forschungsrichtung. — Das Buch ist eingeteilt in einen einführenden Abschnitt über Wesen und wichtigste Grundsätze der Palökologie sowie zwei Hauptabschnitte:

Die *Paläoautökologie* studiert die fossilen

Organismen als Individuen oder kleine taxonomische Einheiten, die *Paläosynökologie* behandelt ganze Ansammlungen und Lebensgemeinschaften. Als wegweisend für diese Forschungen gilt immer wieder das Uniformitäts- oder Aktualitätsprinzip, wonach die Vergangenheit im Lichte der Gegenwart zu deuten ist. Allerdings fehlen noch weitgehend die geeigneten modernen Untersuchungen vergleichbarer heutiger Lebensgemeinschaften. — In allen Kapiteln werden die Methoden durch praktische Beispiele illustriert, welche entweder dem reichen Erfahrungsschatz des Autors oder dann repräsentativen Werken entstammen. Zahlreiche Textfiguren und graphische Darstellungen, einige photographische Tafeln und eine übersichtliche graphische Gestaltung des Ganzen machen die Lektüre anziehend und vermitteln eine gute Anschauung. Ein Anhang enthält ein Glossarium der Fachausdrücke, ein Fragen-Schema für eigene Feld-Untersuchungen des Lesers, eine Bibliographie und ein Sach- und Namensregister als wertvolle Hilfsmittel. *R. Frey*

REISEN / VOYAGES

Hedin, Sven: Mein Leben als Zeichner. Zum 100. Geburtstag des Verfassers mit einem Nachwort herausgegeben von Gösta Montell. F. A. Brockhaus, Wiesbaden 1965. 241 Zeichnungen und 44 S. Text. Gln. DM 49.80. Auf seinen Reisen hat Sven Hedin eine Fülle von Eindrücken in künstlerisch wertvollen, schönen Zeichnungen festgehalten. Eine Auswahl der besten und eindrucksvollsten erschien in vorzüglicher Reproduktion als Gedenkausgabe im Brockhaus-Verlag, dem auch das Verdienst zukommt, den grossen schwedischen Asienforscher im deutschen Sprachgebiet heimisch gemacht zu haben. Die Einleitung zu dem Bildband hat Hedin noch selbst geschrieben, was für die Kenntnis der Bildinhalte wesentlich ist. Thematisch erstrecken sich die Bilder von Jerusalem über Mesopotamien, Persien, Tibet, Ost-Turkestan, Mongolei bis nach Peking.

H. Menzi

Willi, Victor, J.: Indien heute. Orell Füssli Verlag, Zürich 1964. 230 S., 37 Tafelbilder. Ln. Fr. 24.—.

«Nur der sieht die Dinge, der sehen kann»,

sagt das uralte Weisheitsbuch der Inder, die Veda — eine scheinbare Binsenwahrheit tiefsten Gehaltes. Victor Willi, wohlbekannt als Radioreporter, kann sehen und seine Erkenntnisse klug, anschaulich und präzis im Wort festhalten. — Es gibt ja so viele Möglichkeiten, an ein fremdes Volk heranzutreten, besonders an ein so rätselhaftes wie die Inder. Da haben wir die sentimental-romantisierende Betrachtungsweise, die von einem Schuldbewusstsein unterstützte Auffassung, alles Fremde und schwer Verständliche sei auch besser und tiefer, und nicht zuletzt die vom europäischen Ueberwertigkeits- und Fortschrittsglauben vergiftete Einstellung des Spötters und Nur-Kritikers. Victor Willi wendet die wohl beste Methode an: Er informiert sich vor der Reise gründlich über das reine Tatsachenmaterial, formuliert dann im Lande seine Eindrücke spontan, sozusagen als Arbeitshypothese, und verfeinert diese Erkenntnis auf Grund jedes neuen Erlebnisses, jeder neuen Information. Der ganz besondere Reiz des Buches liegt darin, dass wir diese Entwicklung mit verfolgen können. Ein Buch, das auch den belehrt und erfreut, der Indien nicht selbst erleben kann! Unser Gesandter in Indien, Minister Cuttat, erweist sich im Vorwort als einführender Kenner des Landes, in dem er unsere Interessen vertritt, und wir könnten nur wünschen, dass viele unserer Auslandvertreter eine solche Einstellung zu ihrem Gastlande hätten.

E. Dietschi

Gabriel, Alfons: Marco Polo in Persien. Verlag Typograph. Anstalt, Wien 1963. 234 S., 30 Abb., 8 Karten. Gln. öS. 150.—. Der Verfasser hat mit seiner Frau jahrelang in den Regionen gelebt, welche der wage-mutige Venezianer durchquerte, und, gefesselt durch seine Schilderungen, hat er sich bemüht, die Routen genauer zu identifizieren, welche vor allem im Osten des Landes noch ungewiss waren. Er hat dabei auf die Landschaftsschilderungen und geographischen Angaben abgestellt und, wie eigentlich zu erwarten, noch manches gefunden, wie es vor 700 Jahren gewesen ist. So ist das Buch beinahe zu einer vergleichenden Beschreibung der Kulturlandschaften jener Teile Irans geworden, die auch heute noch vom grossen Verkehrsstrom weit entfernt sind und Althergebrachtes am besten bewahrt haben.

H. Menzi