

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 19 (1978)  
**Heft:** 1  
  
**Rubrik:** Berichte = Rapports

### **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:** 16.04.2026

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

## Geographisches Institut der Universität Basel

Jahresbericht 1976 (Wintersemester 1975/76, Sommersemester 1976)

### 1 Lehrbetrieb

Aufgrund der Institutsstatistik nahm die Zahl der Studierenden von 285 im Wintersemester 1975/1976 auf 321 im Sommersemester 1976 zu. Im Sommersemester 1976 fanden die Geländepraktika in Physischer Geographie traditionsgemäss auf dem Gempenplateau, in Humangeographie im Stadtbereich Gross-Basel-Ost statt. Danach wurden zwei parallel geführte Studienreisen in Österreich organisiert, und zwar vom 28. August bis 12. September 1976. Die unter Leitung der Herren Dres. E. Schwabe und W. Leimgruber stehenden Reisegruppen erhielten wertvolle Hilfe durch die Geographischen Institute der Universität Wien und der Hochschule für Welthandel Wien. Daneben wurden in beiden Semestern 22 Exkursionen (von zusammen 29 Exkursionstagen) absolviert. Die Zahl der abgelegten Examina macht deutlich, wieviele Studierende ihr vorläufiges Studienziel erreicht haben. Ohne Einbezug der zahlreichen Neben-, Wahlfach- und Vordiplom-examen, fanden 23 Abschlussprüfungen statt (17 Mittellehrer, 2 Oberlehrer, 2 Lizentiate, 1 Diplom, 1 Doktor).

### 2 Forschung

Die Hauptträger der Forschung sind gegenwärtig die Doktoranden, betreut durch die beiden Dozenten. Hauptarbeitsgebiete sind die geoökologischen und geomorphologischen Feldforschungen im Raume Basel, der Kulturlandschaftswandel in der Schweiz, Verstädterungs- und Grenzlandforschung im Basler Raum wie auch in Schweizer Vergleichsgebieten. Beide Dozenten haben in den Semesterferien die überseeische Feldarbeit weitergeführt (Prof. Leser in Südwest-Afrika und der Berichterstatter im Mittleren Westen der USA). Dr. Schwabe nahm, wie der Schreibende, am Internat. Geographenkongress in Moskau teil (Juli–August 1976), wo die Ergebnisse und Trends der internationalen Forschung eingehend studiert werden konnten. Angewandte Forschungstätigkeit leistet Herr Leser im Rahmen der Konferenz oberrheinischer Regionalplaner und – zusammen mit Dr. Schwabe – in der Schweiz. Geographischen Kommission. Dr. Schwabe und Assistent Dr. Egli brachten im Berichtsjahr zwei Arbeiten zu einem vorläufigen Abschluss: eine Studie über das St. Albantal sowie eine Studie für einen Schutzkataster in Schweizer Streusiedlungsgebieten (zu Handen des Eidg. Departements des Innern). Der vom Institut mitbetreute Regionalplan Landschaft beider Basel wurde im Berichtsjahr von der Regionalplanungskommission verabschiedet.

### 3 Weitere Institutsaktivitäten

Eine zusätzliche Aufgabe bestand in der Leitung von *Exkursionen für auswärtige Besucher* (Besuch der Geographischen Institute von Fribourg, Frankfurt, Mannheim und Regensburg, 2 Exkursionen für die Besucher des Schweizerischen Geographentages), an sich selbstverständliche Dienstleistungen, aber unter den jetzigen Personalverhältnissen kaum mehr zu erbringen. Geographie erfordert immer auch Darstellung von räumlichen Sachverhalten in Karten; zu diesem Zweck bestehen im Institut umfängliche Ausstellungseinrichtungen. Es sei hier zumindest darauf hingewiesen, dass für Studenten und interessierte Besucher des Instituts laufend geographische *Wechselausstellungen* organisiert werden. Darüber hinaus betätigten sich vor allem die Dozenten an verschiedenen Orten

als *Referenten*, so Prof. Leser u. a. als Hauptreferent des Schweiz. Geographentages in Basel, Dr. Schwabe und der Schreibende als Fachreferenten am Geographenkongress in Moskau und der Berichterstatter als Lokalreferent der Jahrestagung der Humboldtgesellschaft. In der Sendung des Schweizer *Radios* «Mensch und Arbeit» vom 18. Dezember 1976 diskutierten drei Dozenten unseres Institutes (Leser, Marr und Gallusser) das moderne Berufsbild des Geographen.

#### 4 Ausblick

Zusammenfassend sei auf die seit dem letzten Jahresbericht zusätzlich verschärfte Personalsituation hingewiesen. Unter erschwerten Bedingungen hat das Geographische Institut versucht, den zahlreich gewordenen Geographiestudenten ein anregendes Fachstudium zu bieten und die Forschung nicht zu vernachlässigen. Mit dem zeitlichen Fortschritt der Erstsemestrigen ist aber ein zunehmender «Betreuungs-Notstand» in den mittleren Semestern zu erkennen, der sich bald auch in den Abschluss (Examens)-Semestern auswirken wird.

Im Interesse der künftigen Studienqualität an unserem Institut müssen daher die offensichtlichen Lücken im wissenschaftlichen Stellenplan geschlossen werden, und zwar im jetzigen Zeitpunkt, in welchem das Geographische Institut zu einem der stärksten «Zuwachs-Zentren» der Philosophisch-Naturwissenschaftlichen Fakultät geworden ist.

Professor Dr. Werner Gallusser, Geschäftsf. Vorsteher

## Der Einfluss natürlicher und künstlicher Grenzen auf den Verkehr

### Bericht von der IGU-Kommissionstagung in Basel

Die Internationale Geographische Union (IGU), der Dachverband aller Geographen, hält jedes vierte Jahr ihren grossen Kongress ab. 1976 fand dieser in Moskau statt, 1980 wird er in Tokio abgehalten und für 1984 wird eine Bewerbung der Alpenländer geprüft, wobei auch die Schweiz (und speziell Basel) beteiligt sein dürfte.

Die eigentliche wissenschaftliche Arbeit zwischen den Kongressen geschieht in den Fachkommissionen, die normalerweise für je acht Jahre eingesetzt werden, sowie in Arbeitsgruppen. Am Kongress von Moskau ist die Zahl der Kommissionen auf 17 reduziert worden, jene der Arbeitsgruppen auf zehn erweitert, wozu auch die seinerzeit von der Kommission für Verkehrsgeographie abgetrennte Arbeitsgruppe «Geographie des Tourismus und der Erholung» gehört.

Die *Kommission für Verkehrsgeographie*, die 1968 in New Delhi eingesetzt wurde, hatte in Moskau das Ende ihrer regulären Amtszeit erreicht. Dank der grossen Aktivität und der zahlreichen Publikationen über die Kommissionsarbeit ist es aber der initiativen Präsidentin, Frau Prof. Raymonde Caralp (Amiens/Paris) gelungen, die Laufzeit der Kommission durch die Generalversammlung der IGU nochmals um vier Jahre verlängern zu lassen. Der Auftrag an die Kommission wurde neu gefasst mit dem Thema «Transports et environnement».

Vom 13. bis 15. Oktober 1977 tagte diese Kommission erstmals in der Schweiz, wobei die Tagung in Basel vom Geographischen Institut der Universität und von der Geographisch-Ethnologischen Gesellschaft gemeinsam organisiert wurde. Das Rahmenthema war auf die Auswirkungen von natürlichen und politischen Grenzen auf die Verkehrsströme eingengt und wurde in zwei gesonderten Themenkreisen «Verkehr an den Grenzen» und «Verkehr im Gebirge» behandelt.

Die Eröffnung der Tagung im grossen Saal des Bernoullianums erfolgte mit Begrüssungsworten des Rektors der Universität Basel, Prof. *Chr. Tamm*, des geschäftsführenden Vorstehers des Geographischen Instituts, Prof. *W. Gallusser*, und des Berichterstatters als Präsident der GEG und schweizerisches Mitglied der Kommission.

Die Präsidentin, Frau Prof. *R. Caralp*, gab einen Überblick über die beiden Themenkreise, worauf Prof. *F. Lentacker* (Lille) in die juristische Problematik des grenzüberschreitenden Verkehrs einführte.

Mit der Schifffahrt befassten sich zwei Referate. Prof. *A. Vigarié* (Nantes) untersuchte die Bedeutung des Transitverkehrs über die europäischen Seehäfen und deren Einfluss auf das Hinterland. Prof. *J. Charlier* (Louvain) befasste sich mit der Umleitung von Warenströmen aus Nordfrankreich über belgische Häfen.

Die Probleme an den Grenzen Frankreichs wurden in mehreren Referaten beleuchtet. Direktor *J. Querleux* (SNCF, Paris) sprach über die Probleme der SNCF an den Grenzübergängen, während Dr. *M. Chesnais* (Caen) die Warentransporte an den Ostgrenzen Frankreichs untersuchte. Ein Film von der Regionalentwicklungsstelle der «Nord-Picardie» zeigte sehr anschaulich die Auswirkungen der Grenzlage auf den öffentlichen Verkehr im französisch-belgischen Raum. Dr. *J. C. Marandon* (Bochum) referierte über Verkehrs- und Entwicklungsachsen im französisch-belgischen und französisch-deutschen Grenzgebiet.

Über die Basler Region wurden die Teilnehmer am Donnerstagnachmittag orientiert. Zuerst referierte *U. Roth* (Regio Basiliensis/Zürich) über die Entwicklung der Verkehrsdrehscheibe im Oberrheintal. Anschliessend wurde eine kurze Stadtrundfahrt unternommen und der Rheinhafen während einer Schifffahrt besichtigt. Gegen Abend fand man sich im Transitrestaurant des Flughafens Basel-Mülhausen ein, wo Flughafendirektor Dr. *Tb. Stauffer* die besondere Lage unseres Flughafens darlegte und Prof. *M. Wolkowitsch* (Aix-en-Provence) die Beziehungen zwischen Luftverkehr und nationalen Grenzen analysierte. Dr. *H. U. Sulser* berichtete über einige neuere Entwicklungen in der Verkehrssituation unserer Dreiländerecke.

Der Freitagmorgen war nochmals einigen Aspekten des Verkehrs an den Grenzen gewidmet. *J. Pénissard* (International Road Union, Genf) sprach über die Entwicklung und die Probleme der internationalen Strassenverbindungen in Afrika, die z. T. erst im Entstehen begriffen sind. Den Standpunkt der Eisenbahn vertrat *V. Canyn* (UIC, Paris), der den Plan der europäischen Eisenbahnverwaltungen über die Erneuerung der Bahnlinien und den Bau internationaler Schnellverkehrsstrecken erläuterte.

In der Folge hörte man einige Länderberichte über den Verkehr an den Grenzen von Westdeutschland von Prof. *K. Hottes* (Bochum) und der DDR von Prof. *G. Jacob* (Dresden) sowie über den Spezialfall von Berlin, der einige besonders interessante Probleme aufwirft, von Prof. *F. Vetter* (Berlin). Prof. *Sh. Reichman* (Jerusalem) wies auf die heiklen Fragen des gegenwärtigen Verkehrs an den Grenzen Israels hin, während Prof. *J. Cermakian* (Trois Rivières, Quebec; z. Zt. Aix-en-Provence) in seinem Referat über den Verkehr an den Grenzen der Provinz Quebec diese bereits als eigenständige Gebietseinheit betrachtete! Von besonderem Interesse waren die Ausführungen von Doz. *T. Lijewski* (Warschau), der die Linienentwicklung der verschiedenen Verkehrsmittel in Polen darlegte und aufzeigte, wie die diversen Grenzverschiebungen der letzten hundert Jahre die Netzentwicklung entscheidend beeinflusst haben.

Am Freitagnachmittag folgten die Referate zum zweiten Themenkreis, dem «Verkehr im Gebirge», wo die Einflüsse der natürlichen Hindernisse auf die Verkehrslinien und Verkehrsströme dargelegt wurden. Regionale Untersuchungen wurden vorgelegt von Prof. *R. Caralp* über das französische Zentralmassiv, von Prof. *J. Wheeler* (Athens, Georgia, USA) über die Appalachenregion von Georgia, von Prof. *J. Ramos Herranz* (Madrid) über das spanische Eisenbahnnetz in Gebirgsregionen und von Prof. *W. Mikus* (Heidelberg) über Entwicklungsprobleme des Verkehrssystems in Peru. Dr. *H. R. Brunner* (ETH Zürich) behandelte in seinem Referat die geographischen Aspekte der forst- und landwirtschaftlichen Seilbahnen im Alpenraum. Eher theoretischer Natur waren die Referate von Dr. *J. Hursky* (Prag) über die Verteilung des Personenverkehrs in Gebirgsregionen und von Prof. *H. Chamussy* (Grenoble), der in gewohnt brillanter Weise eine Theorie über die Geometrie der Strassennetze in den Alpen (von der Riviera bis nach Wien) aufstellte. Zur Abrundung folgten auch noch zwei Beschreibungen einzelner Gebirgslinien: Prof. *B. Dézert* (Nanterre) berichtete über den transalpinen Strassenverkehr durch den Mont-Blanc-Tunnel, während Prof. *J. Pinard* (Limoges) eine detaillierte Beschreibung der Eisenbahnlinie Lulea–Kiruna–Narvik gab.

Der Samstag brachte dann eine willkommene Auflockerung durch eine ganztägige Exkursion. Nachdem am Donnerstag die Grenzen besichtigt worden waren, führte die Fahrt diesmal ins Gebirge. Dank den Direktionen der SBB, SGV und der Pilatusbahnen konnte eine ausserordentlich interessante Rundfahrt über Luzern–Alpnachstad–Pilatus–Kriens und zurück nach Luzern gemacht werden, auf welcher die verschiedensten Verkehrsmittel benützt und einige Möglichkeiten der Überwindung von Geländeschwierigkeiten demonstriert wurden. Das prachtvolle Wetter über dem Nebelmeer trug ebenfalls zum guten Gelingen bei. Im Verkehrshaus der Schweiz, das anschliessend besichtigt wurde, fand die Schlussitzung im Beisein von Oberingenieur *A. Etterlin* (SBB, Luzern) statt, mit dem noch Probleme der SBB und des öffentlichen Verkehrs im allgemeinen diskutiert werden konnten.

Beim Abschied in Luzern wurde noch festgehalten, dass 1978 eine Tagung der Kommission in Lagos (Nigeria) und eine europäische in England stattfinden werden. Für 1979 liegt bereits eine Einladung aus Dresden vor, und 1980 wird die Kommission voraussichtlich am Kongress von Tokio zum letzten Mal tagen.

Die Tagung in Basel hat gezeigt, dass das Problem des Verkehrs an natürlichen und politischen Grenzen vom Standpunkt des Verkehrsgeographen her aus ganz verschiedener Sicht angegangen werden kann. Um diese verschiedenen Aspekte auch weiteren Fachkreisen und Interessenten zugänglich zu machen, ist vorgesehen, die Referate zu publizieren. Es ist zu hoffen, dass die notwendigen finanziellen Mittel für die Publikation bald beschafft werden können, damit die Berichte über die Basler Tagung möglichst rasch erscheinen können.

*Hans-Ulrich Sulser*

## L'Alsace et la Lorraine vues par Etienne Juillard<sup>1</sup>

La nouvelle collection dans laquelle vient de paraître cet ouvrage, constituée, par ses 16 volumes, une nouvelle Géographie régionale de la France. Elle se propose notamment d'apporter, «avec les matériaux qu'elle rassemble, les réflexions qu'elle inspire, des perspectives d'application et un concours éclairé . . . en vue d'assurer le mieux-être des hommes». On se félicite de voir aussi clairement explicité le souci fort légitime de la Géographie française de participer, avec la compétence qui est la sienne, à l'Aménagement régional du pays.

C'est bien d'ailleurs dans cette perspective qu'a été conçu, par l'éminent géographe alsacien qu'est *Etienne Juillard*, Professeur honoraire à l'Université de Strasbourg, le volume consacré à l'Alsace et la Lorraine. Le sous-titre: La France rhénane, précise bien l'espace étudié: il s'agit de l'Alsace sans la Porte de Bourgogne, la Lorraine jusqu'à hauteur de Verdun, Bar-le-Duc, Neufchâteau; en somme les deux départements alsaciens, les trois départements lorrains (Moselle, Meurthe-et-Moselle, Meuse), et celui des Vosges. Il s'agit en gros du même espace que celui qui est couvert par l'Atlas de l'Est<sup>2</sup>, mais non de celui qui a fait l'objet du volume consacré aux «Régions de l'Est»<sup>3</sup> dans la collection «France de Demain» où Bourgogne et Franche-Comté se trouvent englobées.

Pour E. Juillard, ce morceau de territoire français constitue d'abord un fragment d'Europe centrale: continentalité, variété des paysages, impression justifiée de richesse naturelle et de vitalité démographique, traces d'une vieille occupation du sol et d'une civilisation précoce et par moments brillante: autant de traits qu'on retrouve notamment dans toute l'Allemagne moyenne. Mais c'est aussi une terre rhénane, ou plutôt un «empiètement» sur le monde rhénan, puisque l'hexagone français, «en se parachevant, a franchi les limites de la langue française». Il en résulte, que vues

<sup>1</sup> Collection Atlas et Géographie de la France moderne. Flammarion, Paris 1977. 247 pages, 48 planches en couleur, 20 Tableaux statistiques, illustrations.

<sup>2</sup> Atlas de l'Est: Istra Strasbourg. Berger-Levrault Nancy 1970.

<sup>3</sup> Collection: France de Demain. Presses Universitaires de France. Paris 1960.

depuis Paris, l'Alsace et la Lorraine, «promontoire cerné de frontières», étaient plutôt un bastion, une «marche», hérissée de blockhaus, et dont les avantages préparés par la nature (voies sud-nord) ont été rarement mis à profit. «Ce qui a pesé le plus lourd depuis plus de trois siècles, ce sont les cloisonnements politiques et les heurts belliqueux qui ont failli faire de cette partie du territoire national un glacis déserté par l'industrie, doublé d'un ghetto linguistique.»

Comment ne pas souscrire à ce jugement lucide? Fait également partie de la réalité géographique de l'Alsace et de la Lorraine la désarticulation économique et psychologique qu'une partie de ces régions ont connu depuis 1870: presque un siècle de va et vient, d'annexions et de libérations successives, qui ont fini par créer une sorte de seuil entre l'Alsace notamment et les zones limitrophes qui n'ont pas connu les mêmes mouvances nationales.

Or voilà que grâce à deux Rhénans (Robert Schuman, Konrad Adenauer), cette portion de territoire français a perdu toute valeur militaire et se trouve, par sa situation rhénane, faire partie de l'épine dorsale de la nouvelle Communauté Européenne! Le diagnostic parisien d'un Finistère, à l'instar de la Bretagne, apparaît dans tout son anachronisme, au moment où par sa place sur le Rhin, la France a l'occasion de participer à d'énormes potentialités au sein d'un continent qui désarme progressivement ses frontières intérieures.

Pour E. Juillard, c'est l'alternative fondamentale: bastion français ou carrefour européen. La première option repose sur un passé révolu, est conforme cependant à une solide tradition jacobine, ignore les réalités frontalières, condamne l'Est de la France à un découpage régional qui n'est plus du tout au gabarit européen. La seconde suppose, pour se réaliser valablement, un désenclavement de l'ancien bastion par une vision multinationale, dont le modèle ponctuel pourrait bien être cet aéroport binational de Bâle-Mulhouse. Car le nouveau gabarit régional ne saurait se réaliser ni dans une grande Région du Nord-Est, tournant le dos au Rhin, encore moins dans un Reichsland ressuscité!

Aussi l'auteur arrive-t-il à l'audacieuse conclusion suivante: un Nord-Est de la France divisé en quatre régions, dont une seule, celle de Nancy, allant de Bar-le-Duc à Épinal et Saint-Dié, ne recouperait aucune frontière. Les trois autres seraient des régions multinationales, à cheval sur les frontières: une Lorraine du Nord, autour du triangle Metz, Luxembourg, Saarbrücken; une région Strasbourg-Karlsruhe, s'étendant de Spire à Sélestat, de Pforzheim à Sarrebourg; enfin une région du Rhin supérieur, qui n'est autre que la «Regio», regroupant autour de Bâle et de Mulhouse l'ensemble du Haut-Rhin, donc aussi la Communauté d'intérêts Moyenne Alsace-Brigau, avec Colmar et Fribourg, et prolongé par l'aire industrielle de Belfort-Montbéliard, le Sud du pays de Bade, le NW de la Suisse de Rheinfelden à Porrentruy.

En ce qui concerne plus spécialement cette région du Rhin supérieur, elle est comme les autres, transversales aux grandes lignes de relief et d'hydrographie, «à la façon des barreaux d'une échelle». N'est-ce pas d'ailleurs le cas à partir de là où le Rhin n'est plus frontière? Au total la partie française regrouperait quelques 900 000 habitants; avec les 600 000 Suisses et les 750 000 Badois, on arriverait ainsi à la norme optimale de population. Quant au rôle à jouer par les pivots urbains respectifs, si le cas des deux autres régions multinationales est relativement équilibré, il n'en est pas de même pour Mulhouse et Bâle. Ne convient-il pas de ne pas se laisser trahir par des images du langage? Au stéréotype de l'«équilibre» ou de l'«orbite» urbaine, il est indispensable de substituer la notion de complémentarité et d'intérêt réciproque! Encore faut-il trouver le courage pour dépasser sa suffisance nationale.

E. Juillard n'ignore rien des multiples conditions nécessaires pour que la nouvelle organisation de l'espace rhénan qu'il propose devienne plausible. Certes la vie coulait à plein bord autrefois le long du Rhin, mais le grand fleuve était aussi, dans un passé relativement récent, le lieu d'affrontements sanglants et l'histoire ignore les parenthèses. En ce qui concerne la région du Rhin supérieur, la non-appartenance helvétique à la CEE risque de constituer une difficulté en plus!

Le dernier paragraphe du livre est intitulé: «Chimères». Mais ce sera l'honneur de l'École géographique française qu'un de ses représentants les plus éminents ait mis le poids de son autorité et de sa compétence au service d'une idée qui représente l'espérance confuse de tous ceux qui œuvrent pour redonner au bon vieux Rhin le rôle que la nature lui a manifestement destiné et qu'il n'a perdu que par la faute des hommes.

*Paul Meyer*