Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 2 (1924)
Heft: 4

Artikel: Die geographische Lage einiger Schweizerstädte
Autor: Wohlfender, Ernst
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-4296

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: 11.08.2025

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

Mai 1925 Nr. 4 2. Jahrgang

DER
SCHWEIZER GEOGRAPH
LE GÉOGRAPHE SUISSE
ORGAN DES VEREINS SCHWEIZER. GEOGRAPHIELEHRER UND DER GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFT VON BERN

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

Druck und Verlag: Kümmerly & Frey, Geographischer Kartenverlag, Bern.
Abonnement jährlich Fr. 4.—. / Erscheint alle 2 Monate.

Die geographische Lage einiger Schweizerstädte.*)

Von Dr. Ernst Wohlfender.

Im Folgenden soll an einigen Beispielen die grosse Bedeutung der geographischen Lage, insbesondere der Verkehrslage, für die Entwicklung unserer Städte zu zeigen versucht werden.

Wie in andern Ländern findet auch bei uns eine starke Abwanderung nach städtischen Siedlungen statt, besonders auf Kosten der Landwirtschaft treibenden Gebiete. Unser Volk ist auf dem Wege, immer städtischer zu werden, und schon lebt etwa ein Viertel unserer Bevölkerung in Orten von über 10 000 Einwohnern, also in städtischen Zentren.

Was die Grösse unserer Städte betrifft, so finden wir alle Uebergänge von der Zwergstadt mit unter 2000 bis zur Grossstadt mit über 100 000 Bewohnern. In früheren Jahrhunderten waren die Unterschiede in der Bevölkerungszahl unserer Städte bei weitem nicht so gross wie heute, wenn es auch immer Stadtorte gegeben hat, welche, zum Beispiel infolge der Gunst ihrer natürlichen Lage, sich rascher entwickelt haben als andere. Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen erhielten aber jene Städte, welche schon eine günstige Verkehrslage besassen, wie etwa an

*) Literatur: Walser, H., Die Schweiz. Ein Begleitwort zur Eidg. Schul-Wandkarte. 4. Auflage. Bern 1914. Flückiger, O., Die Schweiz. Natur und Wirtschaft. 3. Auflage. Zürich 1919.
Nussbaum, F., Die Landschaften des bernischen Mittellandes. Bern 1912.
Biermann, Ch., Les Villes Suisses. 44. Jahrbuch des Vereins Schweizerischer Gymnasiallehrer. Aarau 1916.

der Hauptlinie des Mittellandes vom Genfersee bis zum Bodensee, ein weiteres Uebergewicht über solche, die an einem Verkehrsweg zweiter Ordnung gelegen waren. Zu jener ersten Gruppe gehören beispielsweise Lausanne, Freiburg und Bern, während etwa die Städtereihe Payerne-Murten-Aarberg weniger begünstigt erscheint. Wie in früheren Zeiten, besteht auch im Zeitalter der Eisenbahn ein gewisses Verhältnis zwischen der Grösse einer Stadt und der Wichtigkeit der sie berührenden Verkehrswege.

Weitaus am raschesten gewachsen sind unsere vier Grossstädte, so Zürich in 60 Jahren um das Fünffache, Bern um das Dreieinhalbfache, und können deshalb den Rang behaupten, den sie in der alten Eidgenossenschaft innegehabt haben. Von den Städten der einstigen gemeinen Herrschaften ist einzig Lausanne — dank guter Verkehrslage — zu einer der grösseren Städte unseres Landes geworden. Sonst entspricht die heutige Bedeutung einer Schweizerstadt im allgemeinen der Rolle, welche sie in der Vergangenheit gespielt hat.

Greifen wir jetzt einige unserer Städte zu genauerer Betrachtung ihrer geographischen Lage heraus, zunächst Bern und Freiburg, also zwei Binnenstädte.

Es sind Schwesterstädte, nicht bloss deshalb, weil beide von den Herzogen von Zähringen als militärische Stützpunkte gegründet worden sind. Bern und Freiburg erheben sich auf einer von einem tiefen Tal begrenzten Halbinsel inmitten des schweizerischen Molasselandes, das ihnen seinen grauen, lichtarmen Sandstein als Baumaterial geliefert hat. Beide liegen inmitten eines verhältnismässig flachen weiten Bauernlandes und bilden von altersher dessen wirtschaftliche Mittelpunkte, wo der Landwirt seine Produkte vielfach noch direkt an den Konsumenten verkauft und sich seinerseits mit den Erzeugnissen des städtischen Gewerbes versieht. So erfüllt nicht bloss Freiburg, sondern auch das viel grössere Bern noch heute die Funktionen einer Landstadt, den Güteraustausch zwischen Stadt und Land. Bern weist, entsprechend seinem grossen Einzugsgebiet, immer noch sehr bedeutende Wochenmärkte auf, gewiss die grössten der Schweiz.

In den ersten Jahrhunderten ihres Bestehens wuchs Freiburg rascher als Bern, weil in jenem eine blühende Tuchindustrie ihren Sitz hatte. Versuche Berns, ebenfalls zu Industrie zu kommen, schlugen fehl, vor allem deshalb, weil die führenden Männer sich mehr für Politik als für Gewerbe und Handel interessierten. Allmählig überflügelte Bern seine Schwesterstadt aber doch, als

sich sein Staatsgebiet vergrösserte und damit auch seine Bedeutung als führende Stadt wuchs. Vor 100 Jahren war das bernische Kantonsgebiet viermal grösser als das freiburgische, die Stadt Bern dreimal grösser als Freiburg (Bern 19 000, Freiburg 6500 Einwohner).

Bern erhielt ein weiteres Uebergewicht über Freiburg, als es 1848 zur Bundesstadt der neugeschaffenen Eidgenossenschaft gewählt wurde. Von diesem Zeitpunkt an datiert ein starkes Wachstum Berns, das sich in dem Masse steigerte, wie Handel und Verkehr durch neue, zweckmässig angelegte, den verschiedenen Talzügen folgende und von Bern ausstrahlende Strassen und Eisenbahnlinien gefördert wurden.

Einen Verkehrsweg haben die beiden Städte gemeinsam, die Längslinie, welche Genfersee und Bodensee, Südfrankreich und die Donauländer verbindet. Sie verläuft in unserem Gebiet parallel einer Strasse, die schon im Mittelalter eine belebte Verkehrsader war. Diese Strasse überschritt die tiefeingeschnittenen Quertäler reissender Flüsse, wie der Aare, der Sense und der Saane an geschickt gewählten Stellen, und aus befestigten Brückenorten kaben sich Bern und Freiburg zu ihrer heutigen Ausdehnung entwickelt.

Der Längsverkehr durch die Schweiz dürfte aber nie sehr gross gewesen sein, weil die Wirtschaftsgebiete, die er verband, doch wohl zu wenig Erzeugnisse auszutauschen hatten. Eine Zeitlang sind allerdings die Lyoner Messen von süddeutschen Kaufleuten besucht worden.

Hohe Bedeutung erlangte aber schon im Mittelalter der Querverkehr durch unser Land zwischen Frankreich-Deutschland einerseits und Italien andererseits, nachdem einmal der Weg über den St. Gotthard erschlossen worden war. Bernische Interessenten versuchten am Ausgange des Mittelalters den genannten Güteraustausch über die Grimsel zu leiten, die aber neben dem Gotthard nicht konkurrenzfähig war.

Der eben erwähnte Gedanke, den internationalen Verkehr zwischen Italien und Nordwesteuropa zum Teil von Bern zu ziehen, wurde zu Ende des vorigen Jahrhunderts von neuem aufgenommen. Das Ergebnis war der Bau der Lötschbergbahn, wodurch Bern neben einer Längsverkehrslinie noch eine Querlinie von internationaler Bedeutung erhielt. Für Freiburg dagegen war eine derartige Verbesserung seiner natürlichen Lage nicht möglich. Es besitzt nicht einmal eine durchgehende Querlinie von lokaler Bedeutung.

Die grossen Hoffnungen, die im Bernerlande auf die Lötschbergbahn gesetzt worden sind, hat freilich der Weltkrieg mit seinen katastrophalen Folgen für das westeuropäische Wirtschaftsleben stark herabgemindert. Doch dürfte mit dem allmähligen Verschwinden der wirtschaftlichen Störungen auch auf dieser Bahn wieder ein lebhafterer Güterverkehr einsetzen. Nach wie vor übt sie eine grosse Anziehung auf das schweizerische und internationale Reisepublikum aus, was auch der Stadt Bern zugute kommt.

Aber schon lange, ehe die genannte Alpenbahn gebaut war, lockte die Schönheit des Berner Oberlandes sehr viele Reisende an, die alle Bern berührten, so dass dort schon vor hundert Jahren ein lebhafteres Treiben herrschte als in mancher grössern Hauptstadt des Auslandes.

Bedeutenden Verkehr vermittelt auch die Luzerner Eisenbahnlinie, welche volkreiche Dörfer des Emmentals mit der Hauptstadt verbindet.

Diese ist ferner durch zwei Eisenbahnen mit dem Jura verknüpft, von denen eine als Zufahrt zum Lötschberg dient.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Bern eine ausgezeichnete, durch das Eingreifen des Menschen noch wesentlich verstärkte Verkehrslage besitzt, Freiburg dagegen nicht, weshalb sich dieses nicht so mächtig entwickeln konnte wie Bern, das sich auf den weiten Schotterfeldern rings um den alten Stadtkern rasch ausdehnt. Auch in Freiburg ist ausserhalb der Altstadt ein neuer Stadtteil entstanden. In beiden Städten sind alter Kern und neue Teile durch mächtige Hochbrücken miteinander verbunden.

Bern ist ausgesprochene Beamtenstadt, doch gewinnt zusehends die Industrie an Bedeutung, wie übrigens auch in Freiburg. Dieses erhält ein besonderes Gepräge als Schulstadt der katholischen Welt.

Bedingt durch die geographische Lage, macht sich in Bern mehr als in den übrigen deutschschweizerischen Städten der Einfluss des französischen Sprachgebietes geltend. —

Betrachten wir ein weiteres Städtepaar, Basel und Genf, also zwei Grenzstädte. Beide sind uralte Siedlungen und haben sich aus Brückenorten entwickelt.

Genf ist natürlicher Mittelpunkt und Marktort eines Gebietes, das im Westen bis zum Jura reicht und im Süden das Arvebecken bis zum Montblanc umfasst. Viel enger als der natürliche Rahmen sind aber die politischen Grenzen Genfs gezogen. Allseitig reicht französisches Gebiet über die Wasserscheide herüber. Diese französischen Gebietsteile an der Innenseite der Bergzüge und das Arvetal bildeten bis vor kurzem eine zollfreie Zone, deren wirtschaftliche Hauptstadt Genf war.

Es liegt als bedeutender Handelsplatz am Südwesteingang der Schweiz und unterhält lebhafte Beziehungen zu Südfrankreich und Spanien, ferner zum einstigen Zonengebiet und zur ganzen Westschweiz.

Von Genf aus strahlen eine ganze Anzahl von Lokalbahnen, welche den Verkehr des Kantons- und des einstigen Zonengebietes (Gex und Savoyen) mit dem städtischen Zentrum vermitteln.

Dem Fernverkehr dient die schon früher erwähnte Linie Südfrankreich-Bodensee, zugleich die einzige Verbindung Genfs mit dem schweizerischen Hinterlande, in Lausanne angeschlossen an den sehr bedeutenden internationalen Verkehrsweg Frankreich-Vallorbe-Simplon-Italien. (Eine weitere Zufahrtslinie von Frankreich nach dem Simplon umgeht das Genfergebiet im Süden.)

Auch in Genf hat es nicht am Wunsche gefehlt, von einem Teil des Verkehrs zwischen Frankreich und Italien direkten Nutzen zu ziehen, und zwar mittels eines Faucille-Durchstichs. Statt dessen wurde aber die Zufahrt von Frankreich nach dem Simplon durch den Bau des Mont d'Or-Tunnels bei Vallorbe verbessert. Eine Faucille-Bahn mit allfälliger Fortsetzung durch den Montblanc läge durchaus nicht im Interesse der Schweiz, da der Verkehr durch den Simplon gemindert würde.

Als Grenzstadt zog Genf von jeher Fremde an. Schon vor Jahrhunderten bot es religiösen und politischen Flüchtlingen ein Asyl, die ihrerseits Handel und Industrie förderten und in fühlbarer Weise das geistige Leben bereicherten.

Heute sind die Einwohner der Rhonestadt zum überwiegenden Teil aus der deutschen Schweiz und aus Frankreich zugewandert. Die Ausländer sind bereits zahlreicher als die Einheimischen. Jene sind meist Franzosen, und so wird Genf unter den westschweizerischen Städten am meisten von französischer Denk- und Lebensart beeinflusst. — Die Schönheit der Stadt, ihr reges geistiges Leben und die reizvolle Umgebung machen Genf zum weltbekannten Sammelpunkt des Fremdenverkehrs.

(Schluss folgt.)