

Zeitschrift: Der Schweizer Geograph: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Geographieleher, sowie der Geographischen Gesellschaften von Basel, Bern, St. Gallen und Zürich = Le géographe suisse

Herausgeber: Verein Schweizerischer Geographieleher

Band: 2 (1924)

Heft: 5

Artikel: Die geographische Lage einiger Schweizerstädte

Autor: Wohlfender, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4300>

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: 19.02.2026

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

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.

(Schluss.)

Die exponierte Lage der Stadt birgt aber neben den Vorteilen auch grosse Nachteile in sich, die zwar bis zur Aufhebung der freien Zonen durch Frankreich erträglich waren. Wie sich die Zonenfrage weiter entwickeln wird, liegt zur Stunde noch im Dunkeln. Jedenfalls kann man nicht ohne leise Sorge an das zukünftige Geschick Genfs denken, umsomehr, als die durch die Grenzlage bedingte starke Ueberfremdung das einheimische Wesen der führenden Stadt der französischen Schweiz zu ersticken droht.

Die Stadt Basel, das «goldene Tor» der Schweiz, zeigt eine noch günstigere Lage als Genf. Basel befindet sich an der für den Verkehr überaus wichtigen Stelle, wo der Rhein nach Norden umbiegt und die grosse und volkreiche oberrheinische Tiefebene zwischen Schwarzwald und Vogesen betritt. Von Norden her laufen beiderseits des Stromes die Verkehrswege in Basel zusammen und vereinigen sich hier, nahe der burgundischen Pforte, zwischen Jura und Vogesen, mit den Linien aus dem nordöstlichen Frankreich. Basels Eisenbahnen verbinden die Schweiz mit Frankfurt, Berlin, Hamburg, Skandinavien, mit Strassburg, Belgien, den Niederlanden, mit Nordfrankreich und England.

Neuerdings ist Basel zur wichtigen Kopfstation der ober-rheinischen Schifffahrt geworden, und es besteht begründete Aussicht, dass auch die Rheinstrecke bis zum Bodensee dem Schiffs-

verkehr geöffnet werden kann. Genf dagegen hat noch keine Schiffsverbindung mit dem Meer.

Basel bildet, wie Genf, den wirtschaftlichen Mittelpunkt eines zu verschiedenen Staaten gehörenden Gebiets, das sich aus der Nordwestecke der Schweiz, dem südlichen Schwarzwald und einem Teil des Sundgaus zusammensetzt. Eine Reihe von Lokalbahnen verbinden das genannte Wirtschaftsgebiet mit seinem Mittelpunkt.

Während aber Genf nur durch eine einzige Bahnlinie mit dem schweizerischen Hinterland verknüpft ist, führen von Basel aus mehrere Strassen und Bahnen durch Birs-, Ergolz- und Fricktal ins Mittelland hinüber. Unter diesen Bahnen befindet sich die überaus wichtige Zufahrtslinie zum St. Gotthard über Olten und Luzern mit ihrem riesigen Güter- und Reisendenverkehr und der ebenfalls bedeutsame Verbindungsweg zwischen Frankreich und den Donauländern über Zürich. Mit Genf und Südfrankreich ist Basel durch die Juralinie Delsberg-Biel-Lausanne direkt verbunden, wenn auch für den Süden Frankreichs mehr der Weg durch die Freigrafschaft in Betracht kommt.

Basel und Genf gehören zu den wichtigsten Eingangs- und Ausgangspforten unseres Landes. In jahrhundertelanger Arbeit sind hier wie dort durch Handel und Gewerbefleiß die Reichtümer gesammelt worden, welche sich heute in Werken der Kunst, in grossartigen Bildungsanstalten, im Luxus, aber auch in sozialen Einrichtungen kund tun. In letzterer Beziehung steht Basel mit seinen Volksschulen und Spitälern besonders hoch.

Basels altertümliche Stadtteile befinden sich am Rhein. Unscheinbar steht dort neben dem Münster und den alten Kaufmannspalästen die älteste Universität der Schweiz. Das alte Basel um die Rheinbrücken ist auch heute noch das lebensvolle Zentrum. Auf den beiden Rheinufern entwickelt sich die moderne Stadt, frei, aber einförmig.

Am rechten Rheinufer, umschlossen vom Rheinknie, liegt das industriereiche Kleinbasel, dessen Seidenbandwebereien und chemische Fabriken, welche Farbstoffe und Arzneimittel erzeugen, den Ruhm der Basler Industrie begründet haben, und die alle verfügbaren Arbeitskräfte aus dem nördlichen Teil von Baselland nach der Stadt ziehen. Auf immer neuen Punkten um Basel herum setzt sich Industrie fest, besonders auf den weiten, für bauliche Anlagen so bequemen Terrassenflächen rhein- und birsaufwärts, die allmählig in eine förmliche Industrielandschaft umgewandelt werden.

Als Mittelpunkt des Verkehrs, der Geschäftsunternehmungen und der Industrie übt die Grenzstadt auf die Ausländer, besonders auf die Deutschen, eine starke Anziehung aus, ohne dass sich aber die Ueberfremdung so fühlbar macht wie in Genf. Da das benachbarte Elsass wieder an Frankreich gefallen ist, dürfte sich der französische Einfluss in Basel bald wieder deutlicher geltend machen als in den vergangenen Jahrzehnten.

Auch Zürich liegt noch nahe an der Landesgrenze und fühlt stark den Einfluss unseres nördlichen Nachbarlandes.

Diese Stadt ist der bedeutendste schweizerische Verkehrsplatz nach Basel, übertrifft letzteres aber in der Industrie. Durch die Angliederung von elf Aussengemeinden im Jahre 1893 ist Zürich die grösste Stadt unseres Landes geworden. Auch sie ist aus einem Brückenort hervorgegangen.

Um den alten Kern um Fraumünster und Grossmünster herum, der den Seeausfluss umschlossen hält, und der bis heute Mittelpunkt des Stadtverkehrs geblieben ist, schliessen sich Aussenquartiere, die, wie in allen grossen Städten, weit grösser sind als die Altstadt. Die Ebene südlich der Limmat bedeckt sich mit den geschlossenen Häusermassen des Industriequartiers, während an den sonnigen Halden des Zürichbergs allmählig bis zur waldigen Höhe Villenviertel entstehen, ebenso am Seeufer. Die Villenquartiere am See gehen nach Süden in die lange Reihe der Zürichseedörfer über, die mit der Stadt eine dicht bewohnte, reiche Kulturlandschaft bilden, wie sie in ähnlicher Form nur am obern Genfersee vorkommt.

Der Aufstieg Zürichs zur grössten Stadt der Schweiz beruht in der Hauptsache auf der ungemein günstigen Verkehrslage am Schnittpunkt der schweizerischen Haupteisenbahnlinien: Genf-Bodensee, Deutschland, St. Gotthard-Italien und Frankreich-Arlberg-Wien. Von grösster Bedeutung ist die Zufahrt zum Gotthard, da sie reiche Wirtschaftsgebiete mit sehr verschiedenen Produkten untereinander verbindet. — Zürich ist aber nicht bloss in trefflicher Weise mit dem grossen Fernverkehr verknüpft, sondern auch mit dem engern Umkreis, liegt doch die Stadt in einem Gebiet, wo die Bewirtschaftung des Bodens ähnlich intensiv betrieben wird wie im Bernerland, wo aber ausserdem eine blühende Industrie, besonders Seidenverarbeitung, heimisch ist. Im Dienste des hauptstädtischen Seidenhandels stehen die städtisch gebauten, von Fabrikaminen überragten Ortschaften am linken Seeufer von Thalwil bis Richterswil, ebenso die Seidenwebereien im Sihltal, das jetzt auch den Charakter einer Industrielandschaft angenommen hat.

Ausser der Seidenindustrie ist der Maschinenbau in Zürich von grosser Bedeutung.

Industrie, Handel und Verkehr haben Zürich zu einer reichen Stadt gemacht. Ihr Reichtum stammt aber, wie derjenige Basels und Genfs, nicht erst aus dem Zeitalter der Eisenbahnen. Schon lange vorher waren die Zürcher, wie die Basler und Genfer, unternehmende Gewerbetreibende und Handelsleute. Zürich galt um 1300 als „die vornehmste Stadt in Schwaben“.

Von altersher unterhielt es lebhaft Beziehungen zu Norditalien. Von dort gelangte im ausgehenden Mittelalter die Kenntnis der Seidenverarbeitung nach Zürich.

Unter den Ausländern sind neben den an Zahl überwiegenden Deutschen und Oesterreichern die Italiener stark vertreten, so

dass die Bevölkerung Zürichs ein recht internationales Gepräge bekommen hat. Zürichs Fremdenverkehr steht wenig hinter dem Genfs zurück. Die Stadt ist ein beliebter Uebergangsort für die zahlreichen Besucher Graubündens. — Beträchtlich ist die Zahl der Ausländer, die studienhalber nach Zürich kommen, denn seine Universität gehört zu den grössten der Schweiz und besitzt treffliche Einrichtungen, wie auch die Eidgenössische Technische Hochschule.

Wie Zürich und Genf liegt auch Luzern an einem Seeausfluss, ist aber eine Binnenstadt. Bis im 12. Jahrhundert dürfte die Siedelung ein Fischerdorf gewesen sein; durch die Eröffnung des Gotthardverkehrs gewann sie an Bedeutung und entwickelte sich zur Stadt.

Luzern ist der Mittelpunkt eines vorwiegend Landwirtschaft treibenden Gebiets. Von allen Seiten, aus den Tälern der Wigger, der Suhr und der Aa, vom Entlebuch, von der Reuss, vom Zugersee und vom Brünig her läuft ein ganzes Bündel von Verkehrswegen in Luzern zusammen; als alter Markort des Vierwaldstätterseegebiets unterhält es überdies einen lebhaften Verkehr mit den Tälern der Innerschweiz und steht dank der Gotthardbahn an der Pforte Italiens.

Trotz dieser sehr günstigen Verkehrslage ist Luzern nur eine Mittelstadt von 40 000 Einwohnern geworden. Der Grund mag darin liegen, dass die Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten durch den Fremdenverkehr genügenden Erwerb fand und man deshalb nicht versuchte, Industrie einzuführen, wodurch allein starke Zuwanderung bewirkt worden wäre. Immerhin hat sich ein Vorort Luzerns, Kriens, am Fusse des Pilatus, zum Industrieplatz entwickelt.

Seit dem Aufkommen des Fremdenverkehrs am Vierwaldstättersee im letzten Jahrhundert bildete Luzern seinen natürlichen, sehr belebten Mittelpunkt. Stadt, See und Gebirge vereinigen sich dort zu einem Landschaftsbilde, das anmutig und grossartig zugleich wirkt. Wohl sind auch in Luzern neue Stadtviertel entstanden, aber wie Bern und Freiburg hat die Reusstadt doch noch zu einem guten Teil einen mittelalterlichen Charakter bewahrt.

Wie zur Zeit der alten Eidgenossenschaft ist Luzern auch heute noch die wichtigste Stadt der katholischen Schweiz.

Luzern verdankte in früheren Zeiten, wie Zürich und Basel, sein Aufblühen gutenteils dem Umstande, dass dort im Fernverkehr die Landstrasse mit dem Wasserweg vertauscht werden musste oder umgekehrt. Die dadurch bewirkte Stauung rief der Schaffung von Unterkunfts- und Lagerhäusern; vermehrte Verdienstmöglichkeit zeigte sich, Gewerbe und Handel nahmen zu und damit auch die Bevölkerungszahlen.

Die gleiche Wirkung kann auch von einem ausgesprochenen

Verkehrshindernis ausgehen, wie Schaffhausen beweist. Schon frühe diente der Rhein dem Gütertausch zwischen Konstanz und Basel. Von Schaffhausen nach Wörth wurden die Waren per Achse befördert, um den Rheinflall zu umgehen. Auf die angedeutete Weise wurden noch 1811 26 000 Sack Korn und 1200 Fass Salz rheinabwärts geführt. Natürlich hat die Eisenbahn dieser umständlichen Transportart ein Ende bereitet.

Der genannte Umladeverkehr, vereint mit demjenigen, den Schaffhausen als Brückenort zwischen Basel und Konstanz an sich zog, brachte frühe eine schöne Blüte jener Stadt zustande.

Dem Rheinflall verdankte Schaffhausen im weitem lange Zeit einen ansehnlichen Fremdenbesuch, denn im 18. und 19. Jahrhundert zählte der Fall zu den berühmtesten Naturwundern unseres Landes.

Und wieder ist es der Rheinflall, der zur heutigen Entwicklung Schaffhausens beigetragen hat; denn die Kraft seines Wassers in Form von Elektrizität hat wichtige Industrien herbeigezogen, wie beispielsweise die Aluminiumgewinnung, welche einen Teil der Kraft des Rheinflalls verbraucht. Dank mannigfacher Industrie hat sich Schaffhausen in den letzten Jahrzehnten aus einem Landstädtchen zu einer ansehnlichen Kleinstadt mit 20 000 Einwohnern entwickelt.

Dazu hat auch die gute Verkehrslage viel beigetragen. Hier schneidet die Zufahrtslinie zum St. Gotthard die beiden Eisenbahnen, die Basel und Konstanz verbinden. Ferner strebt aller Verkehr aus der Landschaft nach der Hauptstadt hin, geleitet durch die bei Schaffhausen fächerartig aus dem Randengebiet zusammentretenden Täler. Viel Verkehr bringen im Sommer die Rheinboote von Konstanz her.

Das Stadtbild mutet mittelalterlich an mit den erkereschmückten Häusern und der massigen Hügelfestung des Munot.

In der Bauart der Häuser mit ihren hohen und schmalen Giebeln und in der Sitte, jedem Bürgerhaus einen eigenen Namen zu geben, zeigt sich deutlich schwäbischer Einfluss, der sich aus der Lage der Stadt jenseits des Rheins wohl verstehen lässt.

Während die bisher genannten Städte an Punkten entstanden sind, die für den Verkehr günstig waren, verhält es sich mit dem hochgelegenen, etwas ins Gebirgsland gerückten St. Gallen anders. Zu seiner Entstehung gab im Gegenteil die Abkehr von den Menschen, die Flucht in die Einsamkeit, den Anstoss. Aus der Einsiedelei des Gallus erwuchs schliesslich das Kloster, das sich bald zu einer ansehnlichen Siedelung vergrösserte. Die Umgebung wurde gerodet; im Schutze des Klosters setzten sich Gewerbetreibende und Händler fest, die durch die zahlreich herbeiströmenden Pilger ihr Auskommen fanden. Allmählig entstand

eine kleine Stadt, und diese war der gegebene wirtschaftliche Mittelpunkt des ganzen Sittergebietes, das mit der Zeit auf Veranlassung des Klosters kolonisiert wurde.

Um das altberühmte Kloster und die Stiftskirche herum gruppierte sich die St. Galler Altstadt, der Sitz regen Geschäftslebens. Wie eine stille Insel liegt die alte Klosteranlage mit ihren Bücherschätzen inmitten belebter Strassen.

Vom Stadtkern aus erstreckt sich nach allen Seiten die Neustadt. Ihre Villenviertel steigen weit an die Hänge des Rosenbergs und Freudenbergs hinauf.

St. Gallen ist seit Jahrhunderten Industriestadt. Erst fasste von Konstanz her die Leinwandfabrikation Fuss. Die St. Galler Erzeugnisse fanden besonders in Süddeutschland Absatz. Heute ist St. Gallen Mittelpunkt der ostschweizerisch-vorarlbergischen Baumwollindustrie und Stickerei, bietet aber keineswegs das unfreundliche Bild einer Fabrikstadt; denn die Stadt besorgt im wesentlichen nur die Fertigstellung und den Versand der Industrieerzeugnisse. Den grössten Teil der St. Galler Stickereien kauften vor dem Weltkriege Grossbritannien und Nordamerika. Seit Jahren stockt aber die Ausfuhr, und die grösste Stadt der Ostschweiz muss mit ihrem ganzen Industriegebiet eine schwere Krisenzeit durchmachen.

Was die Verkehrswege anbelangt, so treffen sich in St. Gallen eine Anzahl Eisenbahnlinien von zumeist lokaler Bedeutung, bringen aber doch beträchtlichen Verkehr aus dem dichtbevölkerten Appenzellerland, dem Toggenburg und dem Oberthurgau, die alle im Dienste der St. Galler Stickereiindustrie stehen und ihr einen bedeutenden wirtschaftlichen Aufstieg verdanken. — Ein internationaler Verkehrsweg ist einzig die Abzweigung der Linie Genfersee-Bodensee von Winterthur her, welche über Rorschach Anschluss ans deutsche und österreichische Bahnnetz findet. Als Querlinie hierzu wurde die Bodensee-Toggenburg-Rickenbahn gebaut, die über Pfäffikon-Goldau mit der Gotthardbahn verbunden ist, für den Fernverkehr aber nicht in Betracht kommt.

St. Gallen verdankt seine Blüte weniger einer trefflichen Verkehrslage als der Tüchtigkeit seiner Kaufmannschaft.

Die Nähe der Grenze hat auch hier zu starker Zuwanderung, besonders aus Deutschland und Oesterreich geführt, umsomehr, als auch die Vorarlberger Stickereiindustrie enge mit St. Gallen verbunden ist.

Ueberblicken wir das Dargelegte, so zeigt sich deutlich, wie mit dem Wesen der Stadt der Verkehr aufs engste verknüpft ist. Dieser ist aber bedingt durch die geographische Lage, die Beziehung einer Siedelung zu einem grössern Gebiet. In dieser Hinsicht sind manche unserer Städte begünstigt, indem sie nicht bloss an den europäischen Fernverkehr angeschlossen sind, son-

dern sogar an Kreuzungspunkten desselben liegen. Von der Bedeutung der sich schneidenden Verkehrswege hängt die Grösse unserer Städte ganz wesentlich ab.

Im allgemeinen wird der Verlauf der Strassen und Eisenbahnen durch die Natur unseres Landes bestimmt; doch kann bisweilen durch das Eingreifen des Menschen eine an den Fernverkehr angeknüpfte, von Natur günstige Lage noch ausgenützt und gesteigert werden, wie gerade Bern schön zeigt.

Das Klima Ostpreussens.¹⁾

von Prof. Dr. E. Letsch, Zürich.

Neben der Bodengestalt und der Bodenart ist das Klima der wichtigste Faktor für die Möglichkeit der Bewohnbarkeit eines Landes. Von allen Gebieten Deutschlands hat Ostpreussen das rauheste Klima; namentlich sind die Winter kälter und länger und auch die Sommer etwas kühler. Natürlich ist die Küstenzone milder als der S, besonders als Masuren. Für Königsberg beträgt das IM aus 55 Beobachtungsjahren $-2,9^{\circ}$ (Zü $-1,4^{\circ}$), das VII M $17,3^{\circ}$ (Zü $18,4^{\circ}$), das Jahresmittel $6,8^{\circ}$ (Zü $8,6^{\circ}$). Dazu ist Königsberg einer der wärmsten Orte in Ostpreussen.

Hervorzuheben ist die Tatsache, dass die Temperaturschwankungen gegenüber den langjährigen Mitteln ausserordentlich gross sind und deshalb viel dazu beitragen, das Klima in wirtschaftlicher Hinsicht schwierig zu gestalten. So sind während der genannten 55 Jahre in Königsberg Schwankungen der IM aufgetreten zwischen $+1,9^{\circ}$ und $-18,3^{\circ}$. Man denke an die Bedeutung dieses Unterschiedes für die Fluss- und Küstenschiffahrt. Als absolute Extreme werden aus Königsberg gemeldet: Am 5. August 1905 36° (in Zürich $36,5^{\circ}$); am 11. Januar 1849 -35° (in Zürich absolutes Minimum $-18,4^{\circ}$).

Die letzten Tage mit Frost weist der V auf, die ersten der IX. Die Länge der frostfreien Periode ist für die Bodenbewirtschaftung von Wichtigkeit.

Die Niederschlagsverhältnisse ergeben für die ganze Provinz ein Mittel von 608 mm (Zürich hat 1150 mm);

¹⁾ Aus einem Vortrag über „Ostpreussen, insbesondere Masuren“, gehalten in der Geograph.-Ethnograph. Gesellschaft Zürich, Winter 1923.