

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: 5 (1928)

Heft: 1

Buchbesprechung

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: 30.12.2025

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

brikationstyp lassen sich Emmentaler-, Tilsiter- und Appenzeller-Käsereien unterscheiden.

Dass das *Verkehrswesen* auf einer st. gallischen Ausstellung besonders wirksam zur Darstellung gelange, ist bei einem Kanton, dessen Hauptstadt zugleich eine alte Industrie- und Handelsstadt darstellt, fast eine Selbstverständlichkeit. Aus den anschaulichen Ausführungen der Postdirektion St. Gallen geht hervor, dass die Stadt schon im ausgehenden Mittelalter ein wichtiger Verkehrsmittelpunkt war. St. Galler Kaufleute unterhielten damals bereits einen regelmässigen *Botendienst* mit süddeutschen Städten, der dann 1575 nach Westen bis Lyon ausgedehnt wurde («*Lyoner-Ordinary*»). Der Verkehr folgte bequemen Tiefenlinien des Alpenvorlandes und ging über Lindau-Ravensburg, Ulm nach Nürnberg, anderseits über Zürich, Aarau, Solothurn, Murten, Moudon, Lausanne, Genf nach Lyon. Mit Staunen vernimmt man, dass der *Lyoner-Ordinary* für die Strecke Nürnberg-St. Gallen-Lyon, die von der heutigen Flugpost in wenigen Stunden zurückgelegt wird, volle 14 Tage benötigte. Eine regelmässige Personenbeförderung auf der Strecke St. Gallen-Zürich kam, als privates Unternehmen, 1741 zustande («*Näfsche Landkutsche*»), aber erst die Helvetik hat den allgemeinen *Personenposidienst* eingeführt. Wie die Pferdepост und damit die idyllische Zeit des Postwagens nach kaum hundertjährigen Bestehens innerhalb eines kurzen Jahrzehnts der raschem Autopost hat weichen müssen, zeigt die Statistik. Auffallend stark ist die Verkehrssteigerung seit Einführung der Autopost, beförderten doch 1916, im letzten Jahr des reinen Pferdepостbetriebs, die St. Galler Posten 77,500 Personen, 1926, im ersten Jahr des ausschliesslichen Autopostbetriebs, aber 381,000 Personen.

Ganz in die Zukunft weist die mit Plänen, Modellen und statistischen Tabellen reich versehene Ausstellung des Nordostschweizerischen Verbandes für die Schifffahrt Rhein-Bodensee. St. Gallen ist einer der Hauptförderer der *Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee*, verspricht es sich doch vom schiffbaren Strom eine stark verbilligte Rohstoffzufuhr und damit grosse Vorteile für die eigene Wirtschaft. Der natürliche Fluss soll gewissermassen in einen Treppenkanaal verwandelt werden, dessen über 20 einzelne Stufen von den Schiffen in Schleusen überwunden würden. 1200—1500 Tonnen-Kähne sollen bis in den Bodensee vorstossen, wobei die normale Fahrzeit eines Schiffszuges von Basel bis Konstanz allerdings volle 24—36 Stunden erfordern dürfte. Glücklicherweise bedeutet die lange Fahrzeit bei den zu transportierenden Massengütern wie Getreide, Kohle, Steine, Zement und chemische Grossindustrieprodukte keinen allzu grossen Nachteil. Ein Masstab für die zukünftige Bedeutung des Rheinschiffahrtsweges sind die vorsichtig errechneten Frachtersparnisse. Die Beförderung einer Tonne Kohle von Ruhrort nach St. Gallen kostet darnach bei reiner Eisenbahnfahrt Fr. 18.13, bei Benutzung der Rheinschiffahrt bis Basel Fr. 14.19, der Rheinschiffahrt bis zum Bodensee dagegen nur Fr. 10.69. Unter der Annahme eines Minimalverkehrs von 1,4 Mill. Tonnen soll die Gesamtfrachtersparnis durch die Schiffbarmachung des Rheines bis zum Bodensee die beträchtliche Summe von 12 Millionen erreichen.

Winterthur, den 22. Oktober 1927.

W. Wirth.

Neue Literatur.

Beiträge zur Oberrheinischen Landeskunde. Festschrift zum 22. deutschen Geographentag, herausg. von Friedr. Metz. Hirt. Breslau 1927. 18 Mk.

Hier ist eine wertvolle Reihe von Beiträgen zusammengetragen, welche sich mit oberrheinischen Landschaften und Städten befassen. Der Kaiserstuhl, jene von Lösshügeln umsäumte Gebirgsinsel inmitten den Niederungen des Rheintales, das Flussgebiet der Alb im nördlichen Schwarzwald, eine Talschaft im Buntsandstein mit ärmlichen Bauernsiedlungen auf den Höhen, die weinreiche Pfälzer Haardt und die Kultursteppe Rheinhessens werden

in interessanten Aufsätzen behandelt. Besonders umfangreich sind die Aufsätze über oberrheinische Städte, wo Basel durch eine eingehende, vielseitige Arbeit von Professor Hassinger, von der noch näher zu sprechen sein wird, gewürdigt wird. Den knappen, umfassenden Text begleiten Karten, welche die Fernverkehrslage, ein Stadtplan Sebastian Münsters, das Relief des Bodens der Stadt und ihre räumliche Entwicklung, die siedlungs- und wirtschaftsgeographische Gliederung des Stadtstaates, den Innen- und Nahverkehr, sowie die Beziehungen Basels zu seinem Hinterland illustrieren. Auf der letzteren ist die Ausdehnung der Bezugsgebiete für Milch, Wasser und Gemüse, die Stundenisochrone, sowie das Gebiet des wirtschaftlichen und kulturellen Stadteinflusses, das weit über Kantons- und Landesgrenzen greift, dargestellt, während die Einzugszone der Arbeiterbevölkerung an der Landesgrenze ihr Ende findet.

Neben Basel finden die modernen Grosstädte Karlsruhe und Mannheim-Ludwigshafen eine Besprechung. Sie sind hervorgegangen aus Fürstengründungen im 18. und 17. Jahrhundert und haben sich unbeschwert durch traditionelle Einschränkungen entwickeln können; doch während Karlsruhe die günstige Verkehrslage erst schaffen musste, und an den Rhein sowohl als gegen den Gebirgsrand wächst, konnte Mannheim die günstigen Lagebedingungen als langjährige Kopfstation der Grossschiffahrt, als Ausgangspunkt eines regen Güterverkehrs, als Handels- und Industriemittelpunkt voll auskosten. Neben diesen Grossiedelungen sind Heidelberg geschildert, die romantische Fremden- und Universitätsstadt in der Talbucht des Neckars, Saarbrücken, eine verschiedene städtische und dörfliche Kerne zusammenschweisende Fabrikstadt, auf kohlenreichem Untergrund, und die elsässischen Städte, von denen nur wenige über den Typus des Kleinmarktes hinausgewachsen sind.

Einen klaren Einblick in den auch den Schweizer interessierenden Stand der Oberrheinfrage bietet eine Besprechung des badischen Wasser- und Strassenbaudirektors Fuchs, der die zwei Projekte des elsässischen Seitenkanals und der viel billigeren und wirtschaftlichen Rheinregulierung einander gegenüberstellt.

Vosseler.

J. Wütschke. Unsere Erde. Erdkundliches Lehrbuch für höhere Schulen auf der Grundlage des Arbeitsunterrichtes. Unterstufe. Geb. Mk. 2.—. Mittelstufe. Geb. Mk. 2.80. Dazu Arbeitsheft Mk. 1.20, Bilderheft Mk. 1.20. Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig.

Dieses vortreffliche, auf den Grundsätzen des modernen Unterrichtes aufgebaute Lehrmittel berücksichtigt zwar in erster Linie die Bedürfnisse der Schulen Deutschlands; in seiner methodischen Gestaltung weist es jedoch so viele Vorzüge auf, dass es auch den schweizerischen Geographielehrern sehr gute Dienste zu leisten vermag. Der Text ist stets so knapp wie irgend möglich gehalten und überall nur das Notwendigste gegeben. Namen und Zahlen, die grundsätzlich aus dem Atlas erarbeitet werden sollen, sind auf das Notwendigste beschränkt. Zahlreiche Skizzen und statistische Uebersichten ersetzen vielfach den Text. Sie sind nicht nur Erläuterungen, sondern wichtige Ergänzungen des Textes. Da die Skizzen grundsätzlich ohne Namen gegeben sind, dienen sie auch ausgezeichnet der arbeitsunterrichtlichen Verwertung. Ueberall, vor allem bei der länderkundlichen Betrachtung Mitteleuropas und des Deutschen Reiches, ist auf den ursächlichen Zusammenhang von Natur und Kulturentwicklung mit Nachdruck hingewiesen; deshalb ist grundsätzlich die Gliederung nach natürlichen Landschaften durchgeführt. Eine Bildersammlung bringt prächtige Landschaften und Völkertypen, das Arbeitsheft die Ergänzung zur Mittel- und Oberstufe.

L. Kober, Das Werden der Alpen. Eine erdgeschichtliche Einführung. 86 Seiten, mit 24 Abbild. im Text und 3 Tafeln. Verlag G. Braun, Karlsruhe 1927. Brosch. 3.90, geb. 4.50 Mk.

Kober ist einer der besten Kenner der Alpen und einer der Führer der alpinen Geologie. Er sucht aus der Fülle des Geschehens das Wesentliche hervorzuheben und in erster Linie das «Gestaltungsbild» der Alpen zu zeichnen. Typische Abbildungen veranschaulichen das Wort und der Alpenbau wird in neu-

artigen anschaulichen Darstellungen verständlich gemacht. Die Ausdrucksweise ist meist knapp abgemessen, oft von lakonischer Kürze.

Wie im Untertitel gesagt ist, will das vorliegende Werk nur eine Einführung sein; dieser Aufgabe kommt es im allgemeinen sehr gut nach; doch vermisst man Angaben über die wichtigste geologische Literatur. F. N.

E. Rybitschka, Im gottgegebenen Afghanistan. Als Gäste des Emirs.

Mk. 8.50, Ganzleinen Mk. 10.—. Verlag F. A. Brockhaus, Leipzig. 1927.

Eingeklemmt zwischen englische und russische Interessengebiete liegt Afghanistan. Wenige in Europa wussten bis vor kurzem Näheres über dieses Land. Man glaubte, dass es niemals über die Bedeutung eines «Pufferstaates» hinauskommen würde. Da erlebt Europa im Weltkrieg eine aufregende Ueberraschung: der schlaue Emir Habib Ullah benützt die günstige politische Lage — sowohl Mittelmächte wie Entente bewarben sich um seine Freundschaft — um den Rivalen wichtige Zugeständnisse abzudrängen. In dieser Zeit, in der dieser Emir «Weltpolitik» macht, überschreiten nach wilder, abenteuerlicher Flucht aus russischer Gefangenschaft drei österreichische Offiziere die Grenze. Anfänglich freundlich aufgenommen, müssen sie bald die wechselnden Launen des Emirs am Leibe verspüren. — Aber die Drei lassen den Mut nicht sinken. Sie reorganisieren auf Wunsch des Herrschers die afghanische Armee und suchen auf jede Weise sein Vertrauen zu gewinnen. Da wird eines Tages der Monarch ermordet: sein Schicksal war erfüllt. Ein erbitterter Thronstreit setzt ein. Der neue Emir Aman Ullah ist ein Freund der Deutschen und eröffnet mit einem Ueberfall auf Indien den sogenannten «dritten afghanischen» oder den «heiligen» Krieg. Dank der Mitwirkung der drei Oesterreicher sind die Waffen des Emirs siegreich, sodass England die Selbständigkeit Afghanistans anerkennen muss.

Das vorliegende Buch vereinigt in sich die Vorzüge eines abenteuerlichen Erlebnisbuches, eines aufschlussreichen politischen Dokuments und einer farbenfreudigen, durch zahlreiche Bilder unterstützten Schilderung von Land und Leuten. Denn die Drei haben auf langen Kreuz- und Querfahrten Afghanistan besser kennen gelernt, als es anderen Europäern möglich war. So stösst auch der, den nur das Leben und Treiben eines fremden Volkes interessiert, auf viele überraschende, unsern westlichen Sitten fernstehende Gebräuche und Gewohnheiten. Manches mag uns Heutigen ebenso seltsam anmuten, wie es den Hörern Homers gegangen sein muss, als sie seinen Gesängen über die Fahrten des Odysseus lauschten. Rybitschkas moderne Odyssee ist nicht minder anziehend, abenteuerlich und bewundernswert.

Mitteilung.

Ed. Imhof. Unsere Landeskarten und ihre weitere Entwicklung.

Wir möchten noch einmal unsere Leser auf diese ausgezeichnete Darstellung hinweisen. Sie bietet neben den begründeten Forderungen für eine künftige Landeskarte eine eigentliche Geschichte unserer Kartographie, ausgestattet mit einer seltenreichen Sammlung von Kartenbeilagen. Bezug bei Herrn Stadtgeometer Bertschmann, Zürich. O. Flückiger.

Geographische Gesellschaft Bern.

Am 20. Januar wird Herr Hermann Denzler aus Stuttgart einen Lichtbildervortrag halten über: «Eine Reise zu den Kawahib-Indianern am Rio Madeira.»
