



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

E. von Seydlitz'sche Geographie

Handbuch

Europa (ohne Deutschland)

Seydlitz, Ernst von

Breslau, 1931

B. Landformen

[urn:nbn:de:hbz:466:1-77212](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-77212)

gemindert, doch wirkt heute der Druck einseitig. Um so mehr Wert legte der Schweizer Unabhängigkeitssinn auf die Sicherung durch die völkerrechtlich anerkannte „Neutralität“, die vielen durch den Beitritt zum Völkerbund beeinträchtigt erscheint. Auf der anderen Seite setzt die Lage der Schweiz als Durchgangsland zwischen den Großstaaten Deutschland, Frankreich, Italien, früher auch Österreich-Ungarn, ihre Volkswirtschaft und ihren Handel in engere Beziehungen zu deren Gesamtgebieten und ihrem Wirtschaftsleben und bietet insofern große Vorteile gegenüber der Nachbarschaft kleiner, wenig bevölkerter Zoll- und Wirtschaftsgebiete¹. Die Binnen- und Mittellage der Schweiz macht sie auch zum Grenzland dreier großer Nationen, deren Ausläufer sich auf ihrem Boden und zugleich mit dem kleinen Völkchen der Rätoromanen begegnen (Abb. 91), aber durch das stark ausgeprägte Schweizer Staatsgefühl untereinander seelisch enger verbunden werden als mit ihren Volksgenossen jenseits der Grenze. Das gilt insbesondere von den deutschsprechenden Schweizern, und man redet im Lande allgemein von der „Schweizer Nation“. Auch in konfessioneller Beziehung ist die Schweiz ein Grenzland. Katholizismus und Protestantismus treffen hier zusammen (Abb. 92). Die konfessionelle Gliederung weist die italienischen und die Mehrheit der rätoromanischen Schweizer sowie einen Teil der Deutschen und der Franzosen dem ersteren, die Mehrzahl der Deutschen und die größtenteils reformierte französische Schweiz dem letzteren zu. So erscheint die Schweiz in vielfacher Beziehung als kulturelle und wirtschaftliche Vermittlerin.

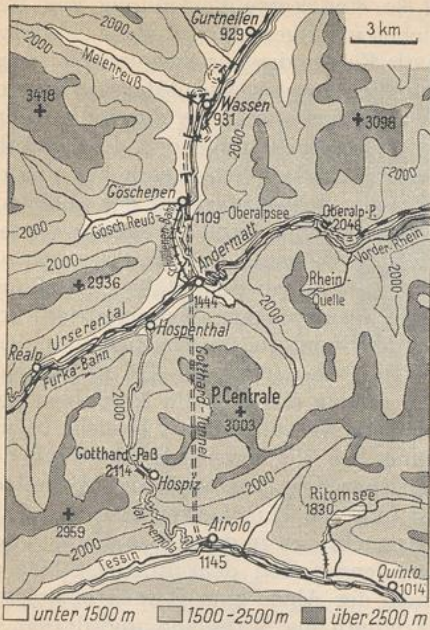
B. LANDFORMEN

Der Bodengestalt nach entfällt der Hauptteil der Schweiz (58 v. H.) auf die hier gigantisch sich erhebenden Alpen, während weniger dem Alpenvorland oder Mittelland zugehört (30 v. H.). Der kleinste Teil (12 v. H.) entfällt auf den Jura. Fassen wir diesen als „abgeirrten Zweig“ der Alpen auf, so ist die Eidgenossenschaft ein alpines Land. Die eigentlichen Alpen werden, wie bereits an anderer Stelle betont wurde, durch die große Längsfurche des Rhône- und Vorderrheintales gegliedert. Diese läuft im großen ganzen der viel breiteren Durchgangszone des Alpenvorlandes parallel und steht mit ihr durch die Quertalstrecke der Rhône und randlich durch das Rheinquertal und den Bodensee in bequemer Verbindung. So entstand als natürliche Grundlage des inneren Schweizer Verkehrsnetzes ein großes unregelmäßiges Viereck, dessen Eckpunkte wir etwa bei Martigny, Lausanne, Zürich und Sargans oder Chur ansetzen dürfen. Das Eisenbahnzeitalter hat es aber nicht voll zur Geltung gebracht, da die Schienenverbindung zwischen den Quellgebieten des Rheins und der Rhône nur durch eine wenig leistungsfähige Schmalspurbahn hergestellt wird, während die Verbindungen mit den außerhalb des Straßenvierecks liegenden Grenzgebieten um Genf, Basel u. a. und die Querstraßen durch Jura und Alpen, insbesondere die großen Tunnelbahnen, in einem Lande gewaltigen Durchgangsverkehrs überragende Bedeutung gewannen.

Da ist es nun von besonderer Wichtigkeit, daß durch die rückschreitende Erosion der Reuß die nördlichen Alpen durchbrochen, zugleich durch jene des Tessin die Wasserscheide nach N geschoben wurde, so daß man im St. Gotthardpaß (2114 m) die gesamten Alpen in einmaligem Anstieg überwinden kann. Hier war auch die gegebene Stelle für die erste große Querbahn, die in 1154 m Höhe in einem 15 km langen Tunnel das Gebirge durchbricht und über die äußerste Südausbuchtung der Schweiz (Chiasso) in das Lombardische Tiefland führt (Abb. 84).

In Graubünden, schon an der Grenze der Ostalpen, greift das Rheinquertal so weit nach S zurück, daß auch hier eine Anzahl von Pässen den Übergang über die Alpen in

¹ Die Grenze gegen Italien, die am meisten abgesperrte, ist vor dem Krieg 687, gegen Österreich 256, gegen Deutschland (die verkehrsreichste) 445, gegen Frankreich 495 km lang gewesen. Die Verschiebung zugunsten der beiden „Siegerstaaten“ ist nicht allzu groß, betrifft aber im Elsaß einen sehr wichtigen Grenzabschnitt.



84. Gotthardbahn und Gotthardtunnel.



85. Die Simplon- und Lötschbergbahn.

einmaligem Anstieg ermöglicht, ehe die Einschaltung des Engadin verwickeltere Verhältnisse auch für den Verkehr herbeiführt. Der wichtigste von ihnen ist der Splügen (2118 m) in der Fortsetzung des Hinterrheintales, dessen Richtung auf Mailand abzielt und der durch einen Tunnel Träger der kürzesten Verbindung vom Schweizer Rhein nach Italien werden könnte. Weiter östlich dagegen, ebenfalls auf Graubündner Boden, muß die Bahn vom Rhein nach der Po-Ebene zuerst unter dem Albulapaß (7 km langer Tunnel) den Inn und in neuerlichem Anstieg über den Berninapaß (2330 m) das Gebiet der Adda erreichen, stellt also einen erheblichen Umweg dar.

Die gewaltigen Erhebungen der Walliser- und Lepontischen Alpen spotten jedes Versuches einer Überschiebung, mit Ausnahme der obersten Talstrecke der Rhône, von welcher der Simplonpaß (2010 m) ausgeht. Unter ihm hat man in einem Tunnel von 19,8 km Länge den tiefstgelegenen Durchstich durch die Südalpen in nur 705 m Meereshöhe ausgeführt (Abb. 85). Alle die genannten Bahnen treffen in Mailand zusammen; so erklärt sich die große Bedeutung dieser Stadt für Handel und Verkehr der Schweiz. Da auch andere Paßstraßen sich dorthin wenden, stand Mailand auch vor dem Eisenbahnzeitalter in engster Beziehung mit der Eidgenossenschaft. Dagegen haben die Pässe der westlichen Südalpen, auch der St. Bernhard, stets geringere Bedeutung gehabt, während die Pforte von Genf zwischen Alpen und Jura den Verkehr aus Mittelland und Rhônetal bequem nach Frankreich leitet.

Gotthard und Splügen sind vom Mittellande aus erreichbar, ohne daß man die hohen Pässe der Nordalpen überschreitet. Deshalb sind diese bis vor kurzem nur von wenigen Straßen (z. B. Grimsel), aber von keiner Bahn benutzt worden. Auch der Simplon ist vom Alpenvorland unmittelbar erreichbar; die Bahn von Lausanne nach Brig mit ihren Zubringern vom Jura her vermittelt dank der Biegung der Alpen einen schrägen Durchgang. Vom Zentrum des Mittellandes aber erschien der Umweg durch das Unterwallis zu groß, und man hat daher die Bedeutung des Simplon gesteigert, indem

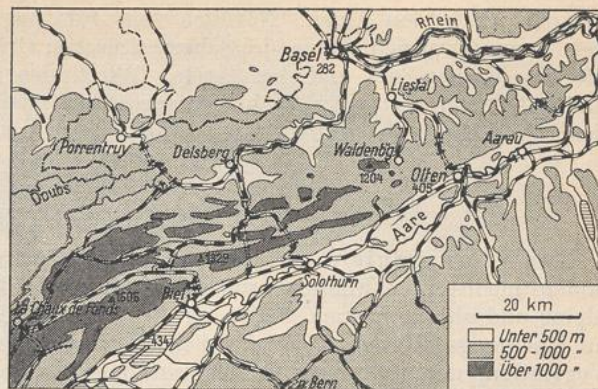
man nahe der Gemmi das Westende des Aaremassivs in dem 14,6 km langen sogenannten Lötschbergtunnel (1244 m) durchstach und so eine kurze Verbindung von Bern zum Simplon schuf (Abb. 85). In ihrem nordöstlichen niedrigeren Teil sind die Nordalpen leichter durchgängig; wichtig ist hier vor allem die Furche des Züricher und Walensees.

Der lebhaftere Fremdenverkehr und die Zugänglichkeit der Alpentäler hat zu einer starken Ausnützung ihrer Naturwege geführt. Erleichtert wurde das durch die Anordnung der Gewässer und der Täler in den Alpen. Zu den meist reißenden, der Schifffahrt feindlichen Flüssen kommen ausgedehnte Talseen mit starkem Schiffsverkehr. Von der hydrographischen Südabdachung der Alpen gehört der Schweiz fast nur das Gebiet des oberen Tessin mit einem Teil des Langen Sees (Lago Maggiore) und die meisten Gestade des zu diesem abfließenden Luganer Sees mit ihrem Einzugsgebiet an. Dagegen umschließt sie fast ganz das Quellgebiet des Inn mit seinen kurzen Seitentälern. Im Längstal der Rhône und des Vorderrheins sehen wir eine ausgesprochene Asymmetrie: kurze, steile Täler in den Nordalpen, längere, gestufte in den Südalpen, die den Zugang in deren vielbesuchte Bergwelt vermitteln, wie zum Beispiel das Zermatter Tal und das des Hinterrheins. Lange und reichverzweigte Täler senden dagegen die Nordalpen nach ihrer nördlichen Seite und werden daher auch zumeist von ihr aus besucht. Unter ihnen sind die Aare mit dem Briener und Thuner See, die Emme, die Reuß mit dem Vierwaldstätter See, die Limmat mit dem Züricher See, dem auch der Abfluß des von der Linth durchflossenen Walensees zugeht, und die Thur hervorzuheben.

Die Gewässer der alpinen Nordabdachung sammeln sich in der Achse des Mittellandes. Von diesem gehört nur ein verschwindender Teil dem Einzugsgebiet des Genfer Sees zu. Sein Großteil wird gleich jenem der Alpen zum Rhein entwässert. Zunächst tritt die Saane (Sarine) oberhalb Freiburg ins Mittelland und drängt die von O kommende Aare (Aar) nordwärts. Diese fließt dann am Jura entlang nach NO und bricht endlich zum Rhein durch. Sie sammelt und führt ihm die Alpen- und Mittellandsflüsse zu: von links die Abflüsse der westlichen Vorlandseen, besonders der Jurarandseen, Murten-, Neuenburger und Bieler See (man hat ihr selbst einen Umweg durch letzteren künstlich aufgenötigt) und mit ihnen auch Wasser aus dem an den Neuenburger und Bieler See herantretenden Jura, von rechts die Emme, die Abflüsse der östlichen Vorlandseen, die Reuß, der auch die Lorze, der Abfluß des Zuger Sees, zufließt, und endlich die Limmat. Nur die Thur ist ein unmittelbarer Nebenfluß des Rheins. Die leichte Durchgängigkeit des Mittellandes ermöglicht eine Fülle von Straßen und Bahnen und wichtigen Kreuzungen, wie vor allem in Olten. Von naturgegebenen Hauptlinien kann man kaum sprechen, zumal die Lage wichtiger Städte am Alpenrand, bei denen sich mehrere Täler treffen und von denen die Paßwege in die Nordalpen ausgehen, wie Zürich, der große Knoten des Ostens, Luzern, das zentral gelegene Bern u. a., auch die Durchgangswege von der Aarelinie ablenkt. Die kürzeste Verbindung vom Rhein (und auch von Zürich und der Ostschweiz) nach Genf aber hält sich ungefähr an die Aare, sie geht über Olten, Solothurn, Freiburg, Lausanne. Das Mittelland, der fruchtbarste und durchgängigste Teil der Schweiz mit seinen tertiären und quartären Ablagerungen und Anschwemmungsflächen, ist auch der am dichtesten bevölkerte, städte- und industriereichste Landesteil (Abb. 87/88, S. 77).

Arm und unfruchtbar und nur durch eine entwickelte Hausindustrie zur Ernährung größerer Menschenmengen geeignet ist dagegen der Jura. Seine öden Kalkflächen, seine vielen kurzen Ketten und engen Durchbruchstäler machen ihn auch verkehrsfeindlich. Trotzdem winden sich mehrere Bahnen durch ihn. Sie müssen vielfach Tunnels benützen, um kurze Verbindungen nach Frankreich, Biel und Basel zu erlangen und die Industrieorte mit ihren Märkten zu verbinden (Abb. 86). Die Linien des Westens kommen in Besançon in Frankreich, die des Ostens (von Biel bzw. Solothurn durch das Birstal, den Grenchenberg- und den Weißensteintunnel, von Olten durch den Hauenstein- und von Brugg durch den Bötztbergtunnel) aber in Basel zusammen. Dieser Sammel- und

Ausgangspunkt des Schweizer Verkehrs mit dem deutschen Oberrhein, dem Elsaß, der Burgundischen Pforte und Paris ist in seiner Vorpostenlage der wichtigste Ort dessen, was ich als Schweizer Rhein- und Bodenseeland bezeichnen möchte, des mehrfach über den Fluß greifenden handelsreichen Grenzstreifens, dem man auch das Thurtal zurechnen mag. Ihm folgt von St. Margarethen nahe der Einmündung des Rheins in den Bodensee bis Basel eine Längsbahn.



86. Die Jurabahnen und Juratunnel.

C. KLIMA

Der Wasserreichtum der Schweiz, der ihr auch gewaltige Kraftquellen liefert, erklärt sich großenteils aus ihrem Klima. Dieses ist im größten Teil der Schweiz alpin und daher in seinen Einzelzügen von der Höhenlage und der Massenerhebung der einzelnen Gebiete abhängig. Im Mittellande begegnen sich mitteleuropäische und atlantische Einflüsse. Das gibt ihm seine zumeist milde Witterung, aber auch die häufigen Wetterumschläge, die den Wechsel zwischen den west- und südwestlichen Winden (der „Wetterluft“) und den nördlichen und nordöstlichen (der „Bise“) begleiten. Am Genfer See und in den südlichen Alpentälern, vor allem also im Tessin, machen sich mediterrane Einflüsse so stark geltend, daß man die niedrigeren und offeneren Teile geradezu zum mittelmeeischen Übergangs- und Südfruchtlima rechnen darf. Der ozeanische Zug im Klima der Schweiz ist daran zu erkennen, daß sowohl an ihrem Nord-, wie an ihrem Südrande das Jahresmittel der Temperatur etwa um 4° C höher ist als in den gleichen Breiten im kontinentalen O des Erdteiles, und daß ihre Jahreschwankung sich nur an wenigen Stellen bis oder über 20° erhebt. Die mildernde Wirkung großer Seespiegel, aber auch die des Föhns auf das Klima kommt der Schweiz in hohem Maße zugute. Die inneren Täler zwischen den Gebirgsmassen der Nord- und der Südalpen haben die geringsten Niederschläge. Aber die Schweiz als Ganzes ist — sehr zum Vorteil ihrer Weidewirtschaft — reich an Niederschlägen, die sich über alle Jahreszeiten ziemlich gleichmäßig verteilen. Ihr Klima ist gesund und kräftig und vermag tatkräftige, widerstandsfähige Menschen zu erziehen.

Von hoher wirtschaftlicher Bedeutung sind die klimatischen Winterkurorte (Engadin, Arosa, Davos, Leysin), die aber nicht durch hohe Wintertemperaturen ausgezeichnet sind, sondern durch ruhige Luft, starke Besonnung, Nebelfreiheit und geringe Niederschläge. Auch im Jura ermöglicht der sonnige Winter klimatische Höhenkurorte. Oft ragen die Höhen beider Gebirge wochenlang über die dicke Wolkendecke hinaus, die das Mittelland mit Ausnahme seiner höchsten Aufragungen verhüllt. Das offene, niedrige Mittelland hat ein mildes Klima, das den Weinbau begünstigt. Wo es am wärmsten ist, in der Einengung bei Genf, ist aber auch die Gewalt der Bise am größten. Im Mittelland und Jura fallen die meisten Niederschläge im Frühsommer. Die starke winterliche Bewölkung vermindert die Ausstrahlung und damit die Jahresschwankung der Temperatur. Die Wasserarmut der rauhen Jurahöhen beruht auf dem Karstboden, nicht auf geringem Niederschlag. Die Abhänge sind daher auch gut bewaldet. In Bodensenken, wie dem Tal des oberirdisch abflußlosen Lac de Joux, sammeln sich im Winter kalte Luftmassen an, und wir beobachten Temperatur-