

De l'évolution territoriale de la ville de Berne

Objekttyp: **Abstract**

Zeitschrift: **Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie
= Swiss journal of geography = revue suisse de géographie =
rivista svizzera di geografia**

Band (Jahr): **11 (1956)**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Geblieden, und durch den Touristen-, Automobil- und Car-Verkehr in früher ungeahnter Weise neu belebt, ist die Zufahrt über Bern nach Thun, Meiringen, Brünig, Susten- und Grimsel-Paß; geblieben ist ferner der Straßenverkehr aus der Nord- und Ost-Schweiz nach Bern und seiner Umgebung. Zur besseren Verteilung dieses Verkehrs soll die alte Landstraße vom Grauholz her neu ausgebaut werden und damit eine Entlastung speziell der Tiefenau-Straße, die von Zollikofen in die Stadt führt, erreicht werden. Da auch die eben fertiggestellte Verbreiterung der Straße nach Thun den Verkehr nicht mehr bewältigen kann, soll der Aare entlang eine *Autobahn* nach Thun gebaut werden. Die Zufahrt wird an die Peripherie von Bern gelegt. Fig. 5 zeigt einen Ausschnitt aus dem Vorschlag für die künftige Verkehrs-Gestaltung nach dem offiziellen Projekt der Herren Walther und Leibbrand, unter Beibehaltung des Bahnhofs am heutigen Standort. Da eine genügende Vergrößerung des Platzes vor dem Bahnhof nicht möglich ist, geht die Planung dahin, den Platz durch Verkehrs-Umleitungen zu entlasten, da auch in den Stoßzeiten nur 10–12 % des Menschenstromes zum Bahnhof-Gebäude streben. Im Bahnhofplatz endet die Hauptstraße aus der Alt-Stadt und von ihm gehen radial die Straßen nach den umliegenden Vororten und Quartieren aus. Durch die Schaffung eines Tangenten-Dreiecks soll der Bahnhofplatz von den Fahrzeugen befreit werden, die ihn nur kreuzen, nicht aber zur Bahn fahren müssen. Eine neue Brücke nach dem unteren Kirchenfeld und eine wahrscheinliche Unter-Tunnellierung der Großen Schanze sind vorgesehen. Bei der stark umkämpften Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstraße, käme der Bahnhof 500 m westwärts an die bestehende Bahn-Achse zu liegen, wo heute noch Gelände frei zur Verfügung steht; damit wäre eine Lösung auf weite Sicht geschaffen.

DE L'ÉVOLUTION TERRITORIALE DE LA VILLE DE BERNE

Pendant près de 500 ans, la ville médiévale de Berne se cantonne sur la presqu'île de l'Aar. D'après les chroniques, le duc Berchtold V de Zähringen avait fondé cette ville dans une région boisée. Mais les découvertes préhistoriques démontrent que les environs de Berne étaient déjà colonisés par des paysans gallo-romains. Il existait même une colonie avec bain romain sur la presqu'île de l'Engewald, en face de Reichenbach, située aujourd'hui à la limite de Berne. Contrairement aux villes de Genève, Bâle, Zurich et Soleure, Berne n'a pas été bâtie sur des ruines romaines.

Notre carte des trouvailles préhistoriques démontre néanmoins qu'à la Nydegg passait un chemin menant à la région de Muri et Münsingen déjà colonisée aux temps gallo-romains. A la Nydegg, un fort gardait le passage de la rivière, forteresse bâtie bien avant 1191. A l'ouest et au pied de ce fort s'étendait une place de marché, caractéristique d'une petite ville burgonde. Nos cartes démontrent l'évolution de Berne dans les derniers 150 ans, lors de la construction des hauts ponts et des chemins de fer. Aujourd'hui la gare est trop petite et pose bien des problèmes à la ville.

L'ATLAS DE SALZBOURG

CYRIL AUBERT et ERNEST WINKLER

Cet ouvrage qui vient de paraître aux éditions Otto Müller à Salzburg comme premier atlas autrichien depuis la guerre, présente en 66 cartes le visage d'une province de notre voisine de l'est. « C'est un mérite du gouvernement de la province de Salzburg et particulièrement de son chef, D^r J. KLAUS, d'avoir incité à accomplir un tel travail et de l'avoir rendu possible grâce à un appui constant et substantiel. » Par ce mot d'introduction, le rédacteur, le géographe EGON LENDL, fait savoir que cet ouvrage doit le plus clair de son existence à la compréhension des autorités. Elles n'ont pas seulement incité à sa composition mais l'ont aussi financé en grande partie. Comme LENDL le dit plus loin, il put s'appuyer pour cet atlas sur une ancienne tradition cartographique qui se consacrait aux cartes topographiques et appliquées. Et cela lui a sans