

Vom räumlichen Wachstum Berns

Autor(en): **Staub, Walther / Studer, Rudolf**

Objektyp: **Article**

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: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-39621>

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.

VOM RÄUMLICHEN WACHSTUM BERNS

WALTHER STAUB und RUDOLF STUDER

In der Bundesstadt Bern künden sich durch eine neue Verkehrs-Gestaltung bemerkenswerte Wandlungen an. Die Volks-Initiative für Verlegung des Bahnhofs an die Laupenstraße ist stark überzeichnet worden. Wie in allen alten Städten Europas ist auch in Bern der Kraftwagen-Verkehr den Stadtbehörden über den Kopf gewachsen, obschon in unserer Kapitale erst auf 9–10 Einwohner ein Motor-Fahrzeug kommt, statt auf 5 wie in Genf. Der Bahnhofplatz erweist sich, besonders in den Stoß-Zeiten, als viel zu klein, und die Schaffung von neuen Park-Plätzen ist äußerst dringend geworden. Bei der Neu-Planung geht der Kampf vor allem einerseits um die Erhaltung der Alt-Stadt als lebendige Wohn- und Gewerbe-Stätte (im Gegensatz zur City), und ferner um die Schaffung eines Verkehrsnetzes außerhalb der Alt-Stadt, das den Ansprüchen von mindestens 30 Jahren standhält. Eine Einbeziehung der Alt-Stadt in ein neues Verkehrsnetz würde dieser sofort ihre Eigenart nehmen.

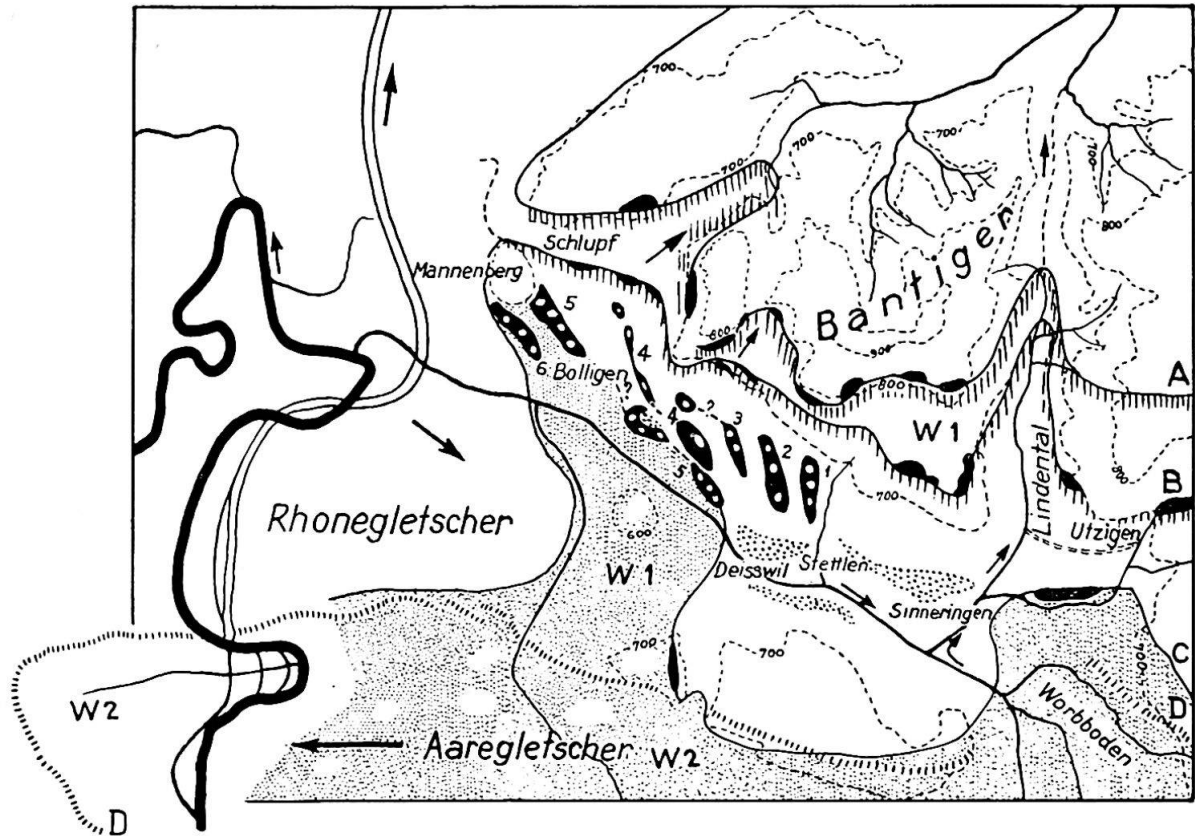
Diese Wandlungen Berns sind von geographischem Interesse und dürfen grundsätzliche Bedeutung beanspruchen. Die «Geographische Gesellschaft Bern» veranstaltete daher 1955 mehrere Stadt-Führungen. Diese zeitigten einige neue Ergebnisse, vor allem, weil die natürlichen Grundlagen und die Vorgeschichte eingehender berücksichtigt wurden. Es gab ja nördlich von Bern auf der Halb-Insel des Enge-Waldes ein gallo-römisches oppidum. Warum folgte dort nicht, auf römischen Ruinen, wie z. B. in Zürich, Basel, Genf und Solothurn, eine mittelalterliche Stadt? Eine Verkehrs-Verlagerung gibt die Antwort. Die Römerzeit und das frühe Mittelalter kannten vornehmlich einen E-W-Verkehr von Solothurn über Aventicum nach dem Großen St. Bernhard und Aosta. Die Grimsel war nur selten begangen. Die Gründung der Alt-Stadt Bern aber fällt in eine Zeit nach 1000 n. Ch., als die dörfliche Besiedelung im Aaretal zunahm und selbst eine Neu-Belebung des Fernverkehrs in nord-südlicher Richtung eingetreten war. Dabei hatte ab Mitte 12. Jahrhundert (Staufferpolitik), neben dem Gott-hard auch der Grimsel-Paß Bedeutung gewonnen.

Im Folgenden seien die Ergebnisse der im Zusammenhang mit den Führungen der Geographischen Gesellschaft gemachten Studien zusammenfassend wiedergegeben. Hierbei wird angeknüpft an die Landschaft um Bern vor dessen Gründung, da die Stadtentwicklung nur im Rahmen ihrer Umwelt richtig verstanden werden kann.

Die Landschaft um Bern

Das Aare-Tal ist in die marine Molasse eingeschnitten, welche den Kern des Gurten südlich der Stadt bildet, und welche früher am Aargauerstalden, später und heute am Ostermundigen-Berg und Gurten in großen Quadern gebrochen wurde und noch wird. Dieser Sandstein gibt Bern das einheitlich graue Aussehen, das im Sommer durch Geranien-Schmuck auf den Fenstergesimsen der Altstadt belebt wird. Der Sandstein zeigt arge Verwitterungs-Erscheinungen. Zur Wiederherstellung der Skulpturen, z. B. am Münster, wird daher der viel fester verkittete, etwas hellere Hils-Sandstein (Kreideformation) aus der Umgebung von Hannover hergeholt. Die alten Mauern sollen nicht verfallen. Im Weichbild der Stadt stehen auf stark zerschnittenem Sandstein die Burg Nydegg, Teile des Breitenrain-Quartiers, die Große Schanze. Die Unterführungen zu den Bahnsteigen im Bahnhof Bern sind in den Molasse-Sandstein eingehauen. Wo der Fels am Bantiger und Gurten zutage tritt, trägt er Wald.

Die Landschaft um Bern erhielt ihr heutiges Gepräge während der letzten, oder Würm-Eiszeit. Damals machten sich Aare- und Rhone-Gletscher den Platz streitig. Während der größten Ausdehnung der würmeiszeitlichen Gletscher ragte nur der Bantiger als Nunataker heraus und der Aare-Gletscher war ein Seitenarm des Rhone-Gletschers. Der Auffassung, daß die Seiten- und Endmoränen-Wälle um Bern Ablagerungen eines einfachen Rückzuges des Aare-Gletschers darstellen, trat P. BECK in Thun entgegen, indem er nach der größten Ausdehnung des Aare-Gletschers, W₁ (Gurten-Stadium) ein Rückschmelzen des Eises (bis Spiez) annahm, und nach einer Interstadial-Zeit ein Wieder-Vorrücken des Gletschers bis Bern, W₂. In einer jünger-

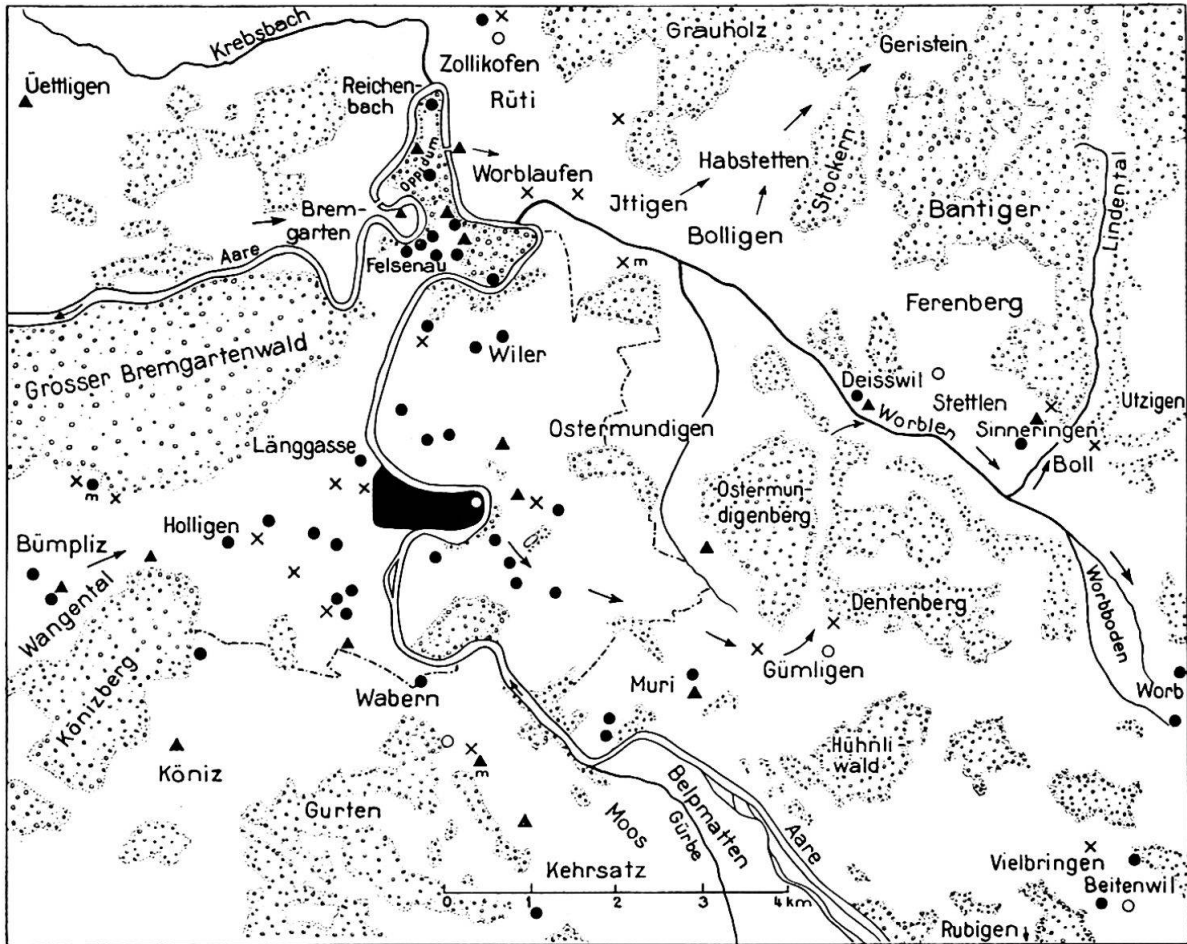


Glaziallandschaft östlich Bern am Ende der letzten Eiszeit mit vermutetem interglazialen Aarelauf. Rückschmelzende Eislappen des Aaregletschers W1 zu beiden Seiten des Bantigers mit Entwässerung nach NE. 1-6 Interstadiale Schutthaufen (nach Ed. GERBER). Eindringen eines Rhonegletscherlappens; Entwässerung über Deißwil—Sinneringen—Lindental. Raster: Aaregletscher-Schutt überdeckt vom wiedervorrückenden Aaregletscher W2.

sten Arbeit bekennt sich auch ED. GERBER¹ zur Annahme einer Interstadial-Zeit. Eine solche erklärt u. a. das Fehlen von Seiten-Moränen am östlichen Abhang des Denten-Berges, südlich Deißwil—Sinneringen. Die Interstadial-Zeit wird eingeleitet durch ein seitliches Eindringen eines Rhone-Gletscher-Lappens ins Aare-Gebiet. Ein erneutes Vordringen des Aare-Gletschers bis Bern schuf sodann das heutige Relief mit seinen Moränenhügeln und den ausgedehnten fluvioglazialen Aufschüttungsfeldern, der Niederterrasse, die hier 50–60 m über dem Fluß liegt.

Für den Gründungsplatz des alten Bern wurden vor allem die N-S-Läufe oder «Gräben» in der Alt-Stadt von Bedeutung. Den Graben außerhalb des Zeitglocken-Turms (später ausgebaut Theater-Platz, Kornhaus-Platz) hält GERBER für ein Teilstück eines interglazialen Aare-Tals (älter als die Würm-Eiszeit). Der Graben ist in Sandstein eingekerbt, ist am Boden mit Grundmoräne gefüllt, die von Schottern überlagert ist. Als nach endgültigem Rückzug des Gletschers die Aare den alten Lauf verpicht fand, bog sie hier ostwärts ab zur heutigen Aare-Schlinge. Das 50–60 m tiefe Einschneiden des Flusses in die Felder-Terrasse erfolgte in Etappen vom Unterlauf rückwärts unter Zurücklassen von 3 ineinander geschachtelten Terrassenresten. Dabei rutschte die Fluß-Schlinge auf der geneigten Fläche von Bern gegen den Prallhang zu, unter mehrfacher Verlagerung des Bettes. Die tiefste Zerschneidung des Felsens erfolgte bei der Nydegg. Auch nördlich Zollikofen fand durch glaziale Aufschüttung die Aare ihr altes Bett nicht mehr; sie pendelte erst süd-, dann westwärts. Der jetzige Aare-Lauf ist hauptsächlich in Sandstein eingeschnitten, ist also jungen

¹ GERBER, ED.: Ergebnisse glazialgeologischer Studien nordöstlich Bern. Mitteilg. Naturf. Ges. Bern 1955 und Geologische Karte von Bern und Umgebung, 1:25 000. Auf dem Bantiger steht heute ein Fernsehsender.



Die Altstadt Bern (schwarz) mit Burg Nydegge (weiss) inmitten der Waldreste und Forsten (1950) und der frühhistorischen Fundplätze. ○ Bronzezeit; ● Keltische und ▲ römische Funde (Siedelungen und Bauten); × Völkerwanderungszeit (5-8. Jahrh.); m = Massenfunde; → Frühe Verbindungswege. Die Landschaft, besonders auf den Schotterterrassen der Aare, war in gallorömischer Zeit offen. An der Nydegge gab es einen Flußübergang, vielleicht mit Oppidum wie auf der Engewald-Flußschlinge bei Reichenbach.

Datums. Eine Entstehung des Aare-Tals im Berner Seeland war erst möglich, als der Rhone-Gletscher das Gebiet frei gegeben hatte, und sein Gletscherlappen bei Wohlten geschmolzen war. Der Wechsel von Moräne, Schotter und Fels machte das alte Bern zu einer an Quellen und Brunnen reichen Stadt. Wahrscheinlich bot dieser Wasserreichtum auch einen Vorteil gegenüber dem Platz des gallorömischen oppidums auf der Engewald-Halbinsel, gegenüber Reichenbach.

Das Stadt-Gebiet in der Vorgeschichte (R. St.)

Nach der Legende war die Halb-Insel der heutigen Stadt ganz von Eichenwald bedeckt. Auf Lücken in diesem Wald weisen bereits neu-steinzeitliche Funde hin. In der Hallstatt-Zeit müssen einzelne Gebiete südlich, nördlich und westlich von Bern besiedelt gewesen sein. Weit ergiebiger sind Reste aus der Latène- (Kelten-), der römischen und der Völkerwanderungs-Zeit, besonders aus der Umgebung der Stadt, dem Worben- und dem Aaretal bis zum Thunersee unter Bevorzugung der Terrassen und Schotterfelder. Für Bümpliz und Köniz ist eine ziemlich kontinuierliche Besiedlung nachgewiesen. Bümpliz war fränkischer oder burgundischer Königshof. Reiche Grabfunde sind burgundischer Herkunft (500-700 n. Ch.). Seit 443 n. Ch. siedelten neben Kelten und Römern, Burgunden in der West-Schweiz; Alamannen wurden nach 500, und besonders nach endgültiger Zerstörung von Avenches, im Aare-Tal sesshaft. Das Gebiet zwischen Aare und Saane war Grenzland mit einer burgundisch-



Die heutige Stadt Bern mit den fünf Hochbrücken über die Aare; links im Bild Kirchenfeld, rechts Breitenrain, (Vordergrund überdem Prallhang) Schoßhalde, Hintergrund Murtenstraße.

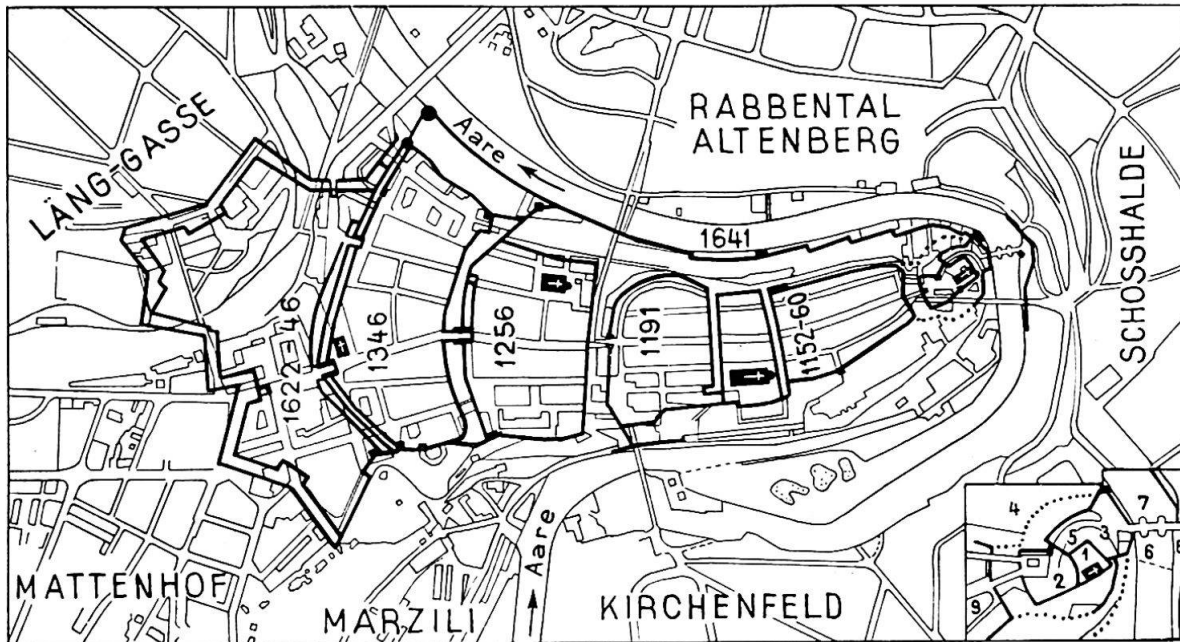
Flugaufnahme der Eidgen. Landestopographie

alamannischen Misch-Bevölkerung, während östlich, rechts der Aare vorwiegend Alamannen wohnten. Eine für das Gebiet von Bern wichtige Verkehrs-Verbindung bestand, besonders in römischer Zeit, zwischen Avenches, Laupen, Bümpliz und dem Aare-Tal. In Alemannien herrschte jedoch lange nur ein Nahverkehr von Ort zu Ort.

Eine Analogie mit der Engewald-Halbinsel drängt sich für die Alt-Stadt Bern auf unter Annahme eines wichtigen Aare-Übergangs an der Nydegg. Das Gelände war für ein Refugium äußerst günstig. Tiefliegende Backsteinreste unter der späteren Burg Nydegg verweisen auf römische (?) Bauwerke. Die Gründung der mittelalterlichen Burg Nydegg liegt im Dunkel. Die Burg wurde durch Herzog Berthold V. auf das Zweifache erweitert und mit gewaltigem Turm verstärkt. Vermutlich war sie Sitz eines Reichsvogtes (bis 1254). Sie erhielt eine savoyardische Besatzung 1255 bis 1256 und wurde in der kaiserlosen Zeit zwischen 1266–1270 durch Erhebung zerstört. Um 1270 wurde das Burg-Areal durch die Anlage des Staldens überbaut, samt der alten Burg-Siedelung ummauert und ein westlicher und östlicher Brückenkopf errichtet. Anstelle der Fähre trat 1256 die untere Nydegg-Brücke erst aus Holz, 1461 aus Stein. Diese Vorgänge deuten auf eine Zunahme des Verkehrs über die Aare nach Osten hin. Das Gebiet von Bolligen, Stettlen, Vechigen und Muri war auch das erste Expansionsgebiet Berns.

Gründung und Entwicklung der Stadt (R. St.)

Nach der Handfeste von 1218 gilt ein Herzog Berchtold, nach späteren Chroniken und Urkunden Berchtold V. (1186–1218) als der eigentliche Stadtgründer. Diese Doktrin, die sich einseitig auf schriftliche Dokumente stützt, blieb bis 1935 (!) unerschüttert. Bei Umbauten am Rathaus, ferner an der Rathaus- und Kreuzgasse,



Stadt und Festung Bern und ihr räumliches Wachstum von der Nydegg gegen Westen bis zu den Schanzen, nach der Rekonstruktion von FRITZ MAURER. Die Burgstadt: 1 Burg; 2 Erweiterung 1186—1218; 3 offene Burgsiedlung des 11./12. Jahrh.; 4 Weg zur Aare und Brücke über den Burggraben; 5 Staldenquartier, erbaut nach der Zerstörung der Reichsburg, nach 1266; 6 Fähre über die Aare bis 1255; 7 untere Nydeggbrücke, erst aus Holz, 1255/60; 8 Brückenkopf mit Turm, nach 1278; 9 Neustadt westlich des Burggrabens.

traten indes alte Mauerzüge zutage, die einen West-Abschluß der Stadt an dieser Stelle belegen. Nach P. HOFER² werden für den Bau dieser Mauern die Jahre 1152—1160 angenommen, also die Zeit unmittelbar nach dem Tode Konrads von Zähringen, der 1127 zum Rektor von Burgund bestimmt worden war. Somit wäre Berchtold der IV. (1152—1186) auch der Gründer von Bern (?), wie er Gründer von Freiburg i. Ue. ist (1157). Doch muß damals bereits eine noch ältere kleine Burgsiedelung bestanden haben. Ein Berno oder Berne wird z. B. auf der Straßen-Karte des Arabers Idrisi, 1154, erwähnt, neben Basel, Genf, Besançon. Nach H. STRAHM (1935)³ bedeutet «burgum» nicht einen festen Platz, sondern einen offenen Neumarkt außerhalb der Stadtmauern, eine breite Markt-gasse, wie sie bei allen alten burgundischen Städten auftrat.

Bern war somit nicht bloß Burg-, sondern auch Markt-Stadt an der alten Handelsstraße über den Großen St. Bernhard; vor allem war sie Grenzstadt an der Ost-Mark von Burgund. Sie bildete (seit Friedrich II.) nicht nur ein selbständiges Gemeinwesen, sondern hatte burgundisches Markt- und Kaufleuterecht. Für Bern als fränkisch-merowingische Stadtgründung spricht auch die selbständige Stadt-Kirche (später Münster) mit dem Heiligen Vinzenz als Schutzpatron. Bern war schon damals, beim Bau der ersten Münster-Kirche das größte Dekanat der Diözese Lausanne und gehörte als Grenzstadt an der Aare zum Erzbistum Besançon.

Alle zähringischen Städte weisen einen ähnlichen Bauplan auf: Eine breite Marktstraße mit Lauben, dreigeschossige Häuser mit Traufenstellung zur Straße, Aufteilung in Hofstätten von bestimmtem Ausmaß und einen Stadtbach. In Bern bestanden in der Zähringer-Stadt von 1191 (d. h. bis zum Zeitglockenturm) nach H. STRAHM ca. 115 Hofstätten, für die, weil Reichsboden, ein Reichszins erhoben wurde. Lauben und Straßen blieben Reichsgut. Der Bern-Fuß betrug 29,2 cm. Eine Hofstatt maß $29,9 \times 17,5 \text{ m} = 511 \text{ m}^2$; sie wurde parzelliert. Die Tiefe der Häuser mit

² Die Wehrbauten Berns, 1953

³ Studien zur Gründungsgeschichte der Stadt Bern 1935.

Hintergelände betrug von Gasse zu Gasse 2 mal 60 Fuß. Die offenen Höfe wurden besonders seit dem 17. Jahrhundert allmählig überbaut. Ihre Auskernung und die Sanierung der früher offenen Abwassergräben bildet heute noch ein Haupt-Postulat der Altstadt-Sanierung.

In Analogie zu den Städten Burgunds und der Champagne, die an wichtigen Flußübergängen liegen, hatte Bern auch eine künstliche Schwellen-Anlage (barrage), mit wichtigem Holzmarkt. Aus der Halbinsel-Lage ergab sich die Erweiterung der Stadt ausschließlich nach Westen. Zwischen der vergrößerten Burg Nydegg und der Alt-Stadt, sowie außerhalb des Zeitglockenturms (1191) wurden die kleinen Schluchten und der alte Aarelauf als West-Abschlüsse ausgenutzt. Die unter savoyischem Protektorat erbaute Neu-Stadt endigte mit dem Käfigturm-Gürtel (1256); die zweite Neu-Stadt mit der Christoffelturm-Befestigung (1345), mit Doppelmauer und Brücken entstand nach dem Siege bei Laupen. Bern bildete sich in den weiteren 200 Jahren zum mächtigsten Stadt-Staat nördlich der Alpen aus. Ursprünglich fast nur in Holz erbaut, wurden die Häuser, besonders nach dem verheerendsten der 12 Stadt-Brände (1405), immer mehr in Sandstein errichtet. Zu den spätgotischen Bauten des 15.-16. Jahrhunderts traten im 17. und besonders im 18. Jahrhundert viele Spätbarockbauten, die, als Ausdruck des herrschenden Patriziats, der Stadt ein neues Gesicht verliehen.

Nachdem der Verkehr über die Alpen sich nicht in der gewünschten Form ausbauen ließ, verbreitete sich der Stadt-Staat Bern im schweizerischen Mittelland. Im 15. Jahrhundert (1415) kam es zur Einbeziehung des Aargaus und 1536 zur Eroberung der Waadt.

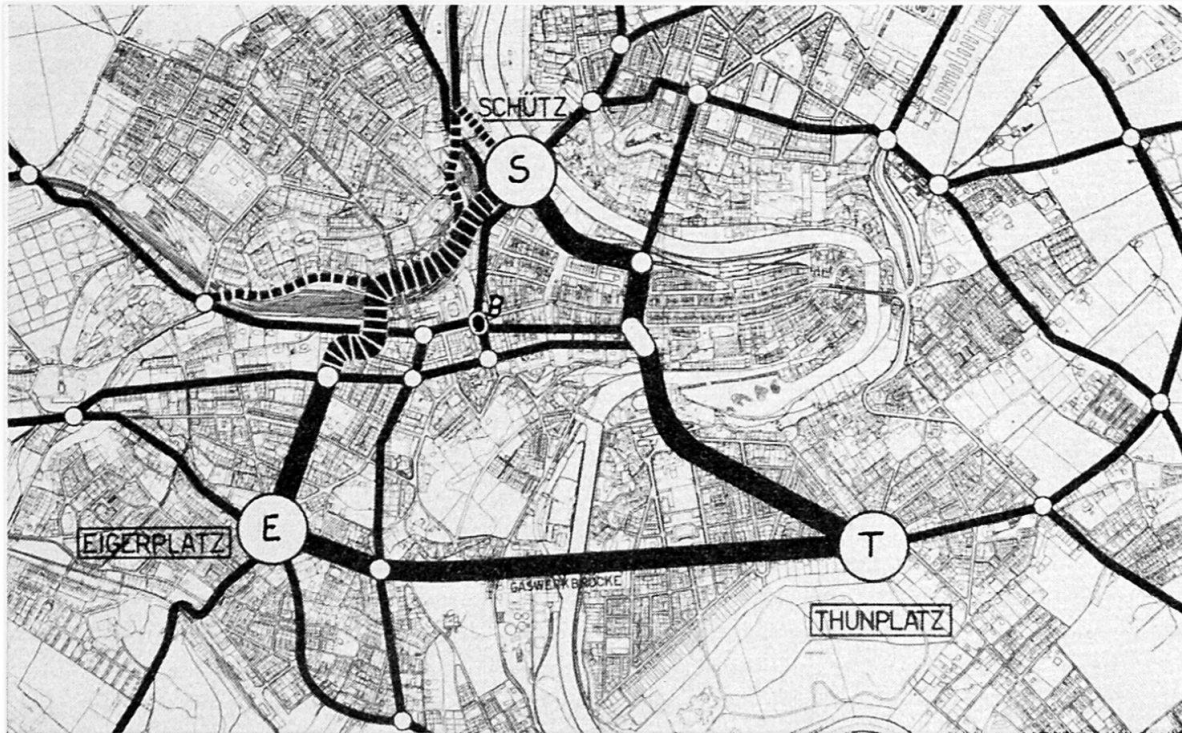
Die Stadt-Entwicklung seit 1800

Rund 500 Jahre blieb Bern in den Grenzen der heutigen Alt-Stadt, der sogenannten «Innern Stadt», die rund 82,3 ha Fläche hatte. Eine Schätzung der Einwohnerzahl ergab für 1800 etwa 16 000 Seelen. Die erste Zählung erfolgte 1830; sie ergab 20 137 Einwohner.

Bereits nach dem großen Brand von 1405 waren einige Gräben der Alt-Stadt durch den Schutt aufgefüllt worden, so an der Nydegg und vor dem Kornhaus; es entstand der Kornhausplatz. 1824–1865 fielen die Schanzen und Tore, zunächst die beiden Aarberger-Tore, als letzter der Christoffel-Turm, dessen Verschwinden heute sehr bedauert wird. 1840/44 entstand die obere Nydegg-Brücke; damit konnte sich die Stadt stärker in der Richtung der Schoßhalde und gegen Muri ausdehnen, wohin die zwei im 18. Jahrhundert gebauten Allee-Straßen, der Aargauer- und der Muri-Stalden, wiesen. Auch nach Westen vergrößerte sich Bern. Die Außen-Quartiere, wie die Länggasse, der Mattenhof, Sulgenbach und Weißenbühl wurden allmählig überbaut.

1858 erhielt Bern einen Bahnhof. Vor Fertigstellung der Eisenbahnbrücke über die Aare, der sogenannten Roten Brücke, lag die Endstation der Züge aus der Ost-Schweiz, ferner von Thun (1859) und Biel (1864) auf dem Wiler. Die Bahn von Freiburg (1860) hatte ihre Endstation an der Laupenstraße. Schon damals bestand der Plan, den endgültigen Bahnhof an der Laupenstraße zu errichten; aber das Lösungswort «möglichst in die Mitte» entschied für den beengten Standort des heutigen Bahnhofs. Sehr bald stellte sich die Notwendigkeit von Erweiterungen ein; aus dem Kopfbahnhof wurde ein durchgehender. Zur Vergrößerung der Geleise-Anlagen mußte zu wiederholten Malen der Felshügel der Großen Schanze angeschnitten werden, so auch heute.

Von entscheidender Bedeutung für Bern wurde der Bau der beiden Hochbrücken, 1882/83, der 35 m über der Aare sich wölbenden Kirchenfeld-Brücke und 1895/98 der 48 m hohen Kornhaus-Brücke. Das Kirchenfeld (mit 548 ha das heute größte



Ausschnitt aus dem Plan mit dem offiziellen Projekt der Herren Walther und Leibbrand. Das Verkehrsdreieck S—E—T soll der Entlastung des Bahnhofplatzes dienen.
B Bahnhofplatz; S Schützenmatte.

Außenquartier) war an eine englische Villen-Baugesellschaft verkauft worden; es durften weder eine Wirtschaft, noch Gewerbe-Anlagen errichtet werden. So blieb das Kirchenfeld das vornehme Quartier, heute auch das Quartier der Gesandtschaften und der Museen. Nach Fertigstellung der Kornhaus-Brücke wurden immer mehr der Breitenrain und der Wiler, auch mit einzelnen Fabrikanlagen, überbaut. Die untere Alt-Stadt (Zähringerstadt) wurde so vom Haupt-Stadtverkehr getrennt, was mithilft, ihren mittelalterlich-barocken Charakter zu erhalten.

Von den Außen-Orten ließ sich 1919 nur Bümpliz mit 2040 ha (überbaute Fläche 62,7 ha) eingemeinen. Köniz mit Wabern und dem Liebfeld hat sich bis heute seine Unabhängigkeit bewahrt.

Die Einwohner-Zählungen ergaben:

1850	27 558	1920	104 626
1870	35 452	1930	111 783
1888	46 009	1950	146 499
1900	64 227	1955	156 332
1910	85 651		

Bis 1918 maß das Gemeinde-Areal Berns (ohne Bümpliz) 3118,2 ha; überbaut waren 679,4 ha. Ende 1953 muß das Gemeinde-Areal von Bern (mit Bümpliz): 5 158,6 ha, hievon waren:

Wald	1 698,8 ha
Überbautes Gelände	1 124,9 ha
Äcker, Wiesen, Gärten	1,696 4 ha
Bahn, Gewässer, Straßen	624,0 ha
Unkultiviert	14,5 ha

Bei Annahme von 25 m² Wohnfläche pro Einwohner wird mit 280 000 Einw. das Gemeinde-Areal überbaut sein. Dies dürfte noch einige Jahrzehnte dauern. Bern bewahrt seinen ländlichen Charakter auch in den Flur- und Quartier-Namen. Es gibt 15 Namen auf -Feld, 10 auf -Acker, 20 auf -Hubel und -Bühl, 23 auf -Rain und 12 auf -Berg.

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