

Die Erbauung einer festen Strassenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homberg

Autor(en): **Bohny, F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 25

PDF erstellt am: **17.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-24737>

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.

rädern erhält. Das Rohr *b* dient als Rücklaufleitung und führt in das Saugreservoir der Pumpe. Durch die beiden Leitungen *e* und *f* ist das Steuerventil mit dem Servomotor-Zylinder *g* verbunden, der direkt über dem Regulierventil *k* montiert ist. Letzteres sitzt mit dem Kolben *b* auf gleicher Stange. Wenn nun die Tourenzahl der Maschine z. B. sich infolge einer Entlastung erhöht, so hebt sich der sehr empfindliche Regulator und öffnet mittelst des Hebels *n* das Ventilchen *m*. Dadurch wird die Kommunikation von *a* nach *f* frei und wird ausserdem eine Verbindung von *e* mit dem Rücklauf *b* hergestellt. Es tritt dann sofort die Druckflüssigkeit von *a* nach *f* über den Kolben *b* und senkt diesen. Hiedurch wird das Ventil *k* seiner Schlusslage genähert und damit die Dampfspannung entsprechend verringert. Dieser Niedergang des Kolbens *b* bzw. des Ventiles *k* dauert so lange, bis das Steuerventil *m* infolge dieser Abwärtsbewegung wieder in seine Mittellage zurückgekommen ist.

Diese Art der Regulierung, welche von Escher Wyss & Cie. seit langer Zeit bei den Wasserturbinen mit bestem Erfolge angewendet wird, hat sich auch für die Dampfturbinen vorzüglich bewährt. Die Tourenschwankungen erwiesen sich selbst bei den grössten Belastungsänderungen als sehr geringe. Es wurde diese Regulierung durch Drosselung des Dampfes gewählt, da sie in erster Linie am einfachsten zum Ziele führt. Ausserdem gewährt sie den grossen Vorteil, dass sie den Dampfkonsum der Turbine bei den verschiedenen Belastungen durchaus nicht ungünstig beeinflusst, was sehr deutlich aus dem flachen Verlaufe der Kurve, die den Dampfverbrauch pro P. S. darstellt, zu ersehen ist.

Das Volumen des Dampfes, der in der Zeiteinheit durch die Leitkanäle gehen wird, ist bei den Hochdruckstufen am kleinsten und wird sich entsprechend der Expansion in den einzelnen Stufen immer mehr vergrössern. Demzufolge erhalten auch die Leitkanäle in den ersten Stufen verhältnismässig geringe Querschnitte, sodass die Beaufschlagung der ersten Räder nur eine partielle wird. Mit der Vergrösserung des Dampfolumens wird dann auch die Beaufschlagung sich vergrössern, bis sie bei den Niederdruckrädern zu einer totalen geworden ist.

Um bei den Turbinen auch eine Ueberlastung d. h. eine grössere als die Vollenleistung zu ermöglichen, ist noch ein weiteres vom Regulator betätigtes Ventil vorgesehen, welches einen Teil des Eintrittsdampfes direkt in die zweite oder dritte Stufe einlassen kann.

Ausser dem Regulator, der den Dampfzutritt reguliert, ist bei der Zoelly-Turbine noch ein Sicherheitsregulator vorgesehen, der in Fällen, wo der Hauptregulator versagen sollte, bei Ueberschreitung einer gewissen Tourenzahl, z. B. 10 % der normalen, das Regulierventil auslöst, derart, dass es unter Einfluss einer Feder geschlossen, und so die Turbine abgestellt wird.

Betriebssicherheit. Wie bereits eingangs erwähnt, kann bei den Druckturbinen der Spielraum der Laufräder gegenüber den stillstehenden Gehäusen nach Belieben gross gewählt werden. Ebenso kann auch in achsialer Richtung der Spielraum zwischen Lauf- und Leitscheiben reichlich gross bemessen werden, ohne hiedurch im mindesten den Wirkungsgrad der Turbine zu beeinträchtigen. Es ist somit vollständig ausgeschlossen, dass infolge Wärmeausdehnung der Turbine oder Abnutzung der Lager jemals die Laufräder bzw. deren Schaufeln an den feststehenden Teilen der Turbine anstreifen können. Dabei mag noch erwähnt werden, dass zwecks Einhaltung dieser Spielräume in achsialer Richtung, bzw. um ein Verschieben der Welle und der Laufräder zu verhüten, noch ein Kammlager angebracht ist.

Nachdem nun in der Zoelly-Turbine, abgesehen von der Welle, keine andern bewegten Teile als die Laufräder, und diese nur in verhältnismässig geringer Zahl vorhanden sind, und da ferner diese Laufräder entsprechend der eigenartigen Zoellyschen Bauart die grösste Einfachheit und Solidität verbinden, kann die Betriebssicherheit in jeder Hinsicht als vollauf gewährleistet bezeichnet werden. (Schluss folgt.)

Die Erbauung einer festen Strassenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homberg.

Von Oberingenieur F. Bohmy in Mainz.

Durch die nun endgültig in Auftrag gegebene Strassenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homberg wird einem äusserst dringenden Bedürfnis am Niederrhein abgeholfen. Jahrzehnte lang waren schon zur Verwirklichung dieses Baues umfassende Vorbereitungen, Vorstudien und Vorarbeiten gemacht worden. Durch die Brücke wird Ruhrort, die Stadt mit dem grössten Binnenhafen und Binnenhafenverkehr Europas mit der Gemeinde Homberg, in deren Grenzen die einzige linksrheinische grosse Kohlenzeche (die Zeche Rheinpreussen) liegt, verbunden.

Der Rhein besitzt an der betreffenden Stelle eine Breite von rund 350 m (zwischen den Schifffahrtsgrenzen 150 m), während die Brücke zwischen den Endwiderlagern eine Länge von über 600 m erhalten wird. Der Verkehr auf dem Rhein ist daselbst, an der Mündung der Ruhr und im Mittelpunkt des ganzen niederrheinischen Kohlengebietes, ein ganz enormer. Hunderte von Schleppern und Kohenschiffen passieren Tag für Tag und schwenken in die Ruhrmündung und die grossen viel verzweigten Hafenbassins der Stadt Ruhrort ein. Es war daher sowohl bei der Wahl der Stützweiten als auch bei der Art des Ueberbaues und dessen Montage auf diesen ungeheuren Verkehr Rücksicht zu nehmen; Gerüste im Strom waren nur in ganz beschränktem Masse zugelassen.

Einige Tage vor Weihnachten vorigen Jahres schrieben die Stadt Ruhrort und die Gemeinde Homberg gemeinschaftlich einen engern Wettbewerb unter den fünf bedeutendsten deutschen Brückenbaufirmen aus, zur Erlangung von Entwürfen und verbindlichen Angeboten für die Erbauung der Brücke nebst allen zugehörigen Nebenanlagen, Rampen usw. Ein ausführliches Bedingnisheft lag den Submissionsunterlagen bei, ebenso genaue Lagepläne mit Vorschriften über die Stellung der Pfeiler, einzuhaltende Lichtweiten u. a. m.

Die fünf eingeladenen Firmen waren:

1. Gutehoffnungshütte, Aktienverein für Bergbau und Hüttenbetrieb in Oberhausen; 2. Aktiengesellschaft für Eisenindustrie und Brückenbau vormals J. C. Harkort in Duisburg; 3. Brückenbauanstalt Gustavsborg, Zweiganstalt der Vereinigten Maschinenfabriken Augsburg-Nürnberg; 4. Union, Aktiengesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie in Dortmund und 5. August Klönne in Dortmund.

Am 3. Mai dieses Jahres liefen von diesen fünf Firmen sechs durchwegs vorzüglich ausgearbeitete Projekte (von der Gutehoffnungshütte zwei Entwürfe) ein und wurden zunächst von einer besondern Begutachtungskommission geprüft. Die Kommission bestand aus den Herren: Geheimrat Professor Dr. Müller-Breslau in Berlin, Regierungs- und Baurat Nakonz in Pillau, Wasserbauinspektor Schnapp in Berlin, den beiden Bürgermeistern und Stadtbauräten von Ruhrort und Homberg und dem Bauleiter Bauinspektor Degener; sie trat am 17. Mai zusammen und fällte am 19. Mai ihr Urteil, welches dahin gipfelte, dass das Offert der Brückenbauanstalt Gustavsborg unter allen eingelaufenen Angeboten das empfehlenswerteste sei. Die Stadt- und Gemeindevertretungen von Ruhrort und Homberg traten am 20. Mai diesem Gutachten bei und schon am 21. Mai konnte die Brückenbaukommission der beiden Orte den Zuschlag an die Brückenbauanstalt aussprechen.

Das von der Brückenbauanstalt Gustavsborg in Gemeinschaft mit der Tiefbauunternehmung Grün und Bilfinger in Mannheim und dem Architekten Professor H. Billing in Karlsruhe ausgearbeitete Projekt überbrückt die fünf Stromöffnungen mittelst eines Kragträgersystems (Abb. 1 u. 2). Die zwei Seitenöffnungen von 119 m und 127,2 m Stützweite kragen in die Mittelöffnung um je 34,2 m hinein und tragen daselbst an Pendelgelenken ein eingehängtes Mittelstück von 135 m. Die Gesamtstützweite der Mittelöffnung beträgt somit 203,4 m. Ebenso kragen die Träger der Seitenöff-

Feste Strassenbrücke über den Rhein zwischen Ruhrort und Homberg.

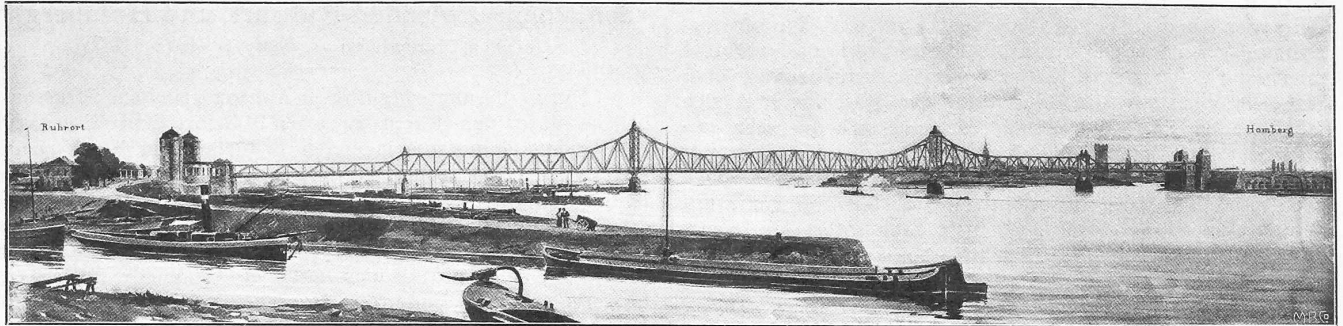


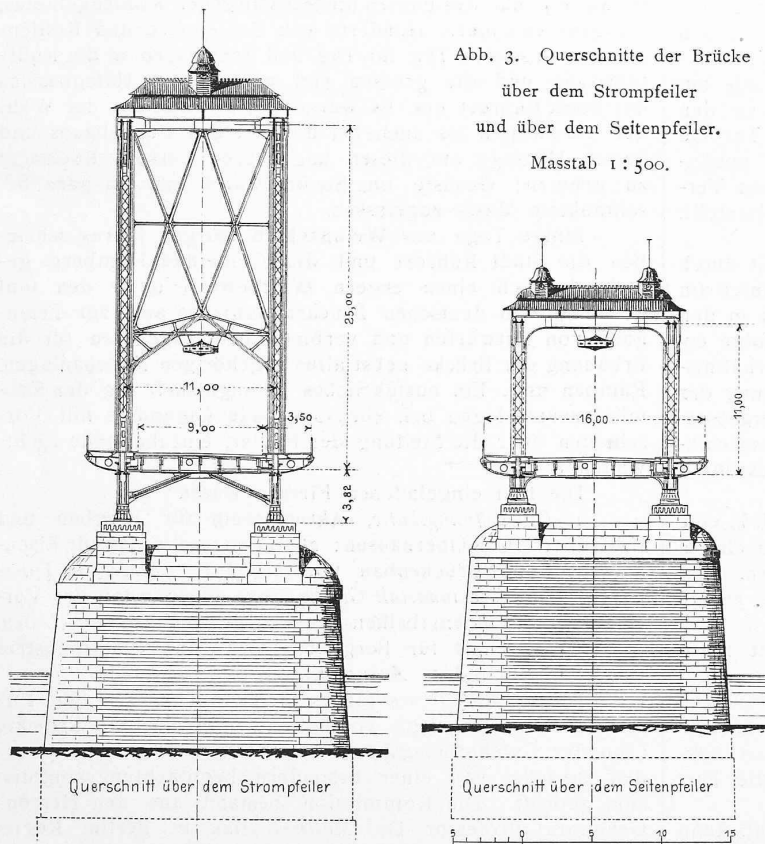
Abb. 5. Gesamtansicht der Brücke flussabwärts. Entwurf der Brückenbauanstalt Gustavsburg bei Mainz.

nungen nach den Endöffnungen um je 16,8 m vor und tragen die eingehängten Teile der Endöffnungen von je 66,4 m Stützweite. Die Gesamtlänge der Eisenkonstruktion

malmomente an und die Höhen des Trägers sind so gewählt, dass die Gurtquerschnitte in der Mitte der Mittelöffnung nahezu denjenigen über den Pylonen gleich sind.

Sämtliche Pfeiler und die Endwiderlager erhalten nur senkrechte Auflagerdrücke, wodurch die Pfeiler schmal und ökonomisch gehalten werden können. Irgend welche Senkungen von Pfeilern, welche in der Ruhrorter Bergwerkgegend wohl denkbar sind, (der linksseitige Seitenpfeiler steht über einer alten und unausgebauten Bergwerkgrube), sind ohne Einfluss auf den Verlauf der Kräfte. Der Träger hat in der Mitte 14,24 m, über den Pylonen 25,0 m, in den Aussenöffnungen 11,0 m und in den Endöffnungen 6,5 m Höhe. Die festen Auflager befinden sich auf den beiden mittlern Strompfeilern, während auf den Seitenpfeilern und den Endwiderlagern Stelzen bzw. Rollenlager angeordnet wurden. Ueber den Gelenken sind die Obergurte durch blinde Stäbe ersetzt, welche jedoch bei der Montage eine Rolle spielen. Die Brücke besitzt eine von Widerlager zu Widerlager laufende untere Horizontalverspannung, die statisch genau so wirkt, wie die Hauptträger. Die obere Verspannung läuft nur vom Seitenpfeiler links bis Seitenpfeiler rechts, sodass also die beiden Endöffnungen oben offene Brücken sind.

Der Querschnitt des Ueberbaues ist aus der Abb. 3 ersichtlich. Die Entfernung der beiden Hauptträger, die senkrecht zwischen Fahrbahn und Fusswegen stehen, beträgt 11 m. Die Fahrbahnbreite zwischen den Bordkanten (Randsteinen) ist 9,0 m, die Nutzbreite der Fusswege reichlich 2,0 m, die Gesamtbreite zwischen den Geländern 16,0 m. Die Fache der Hauptträger und damit die Fache der Fahrbahn sind sehr gross gehalten (von 7,5 bis 9,0 m) um den Durchblick nach dem Strom und den Querverkehr zwischen Fahrbahn und Fusswegen so wenig als möglich zu stören. An Konstruktionshöhe stand für die Fahrbahn 1,5 m zur Verfügung.



zwischen den Endauflagen beträgt 616 m. Das System ist ausserordentlich klar und einfach. Die Form des Obergurtes schmiegt sich ziemlich genau der Kurve der Maxi-

dem Strom und den Querverkehr zwischen Fahrbahn und Fusswegen so wenig als möglich zu stören. An Konstruktionshöhe stand für die Fahrbahn 1,5 m zur Verfügung.

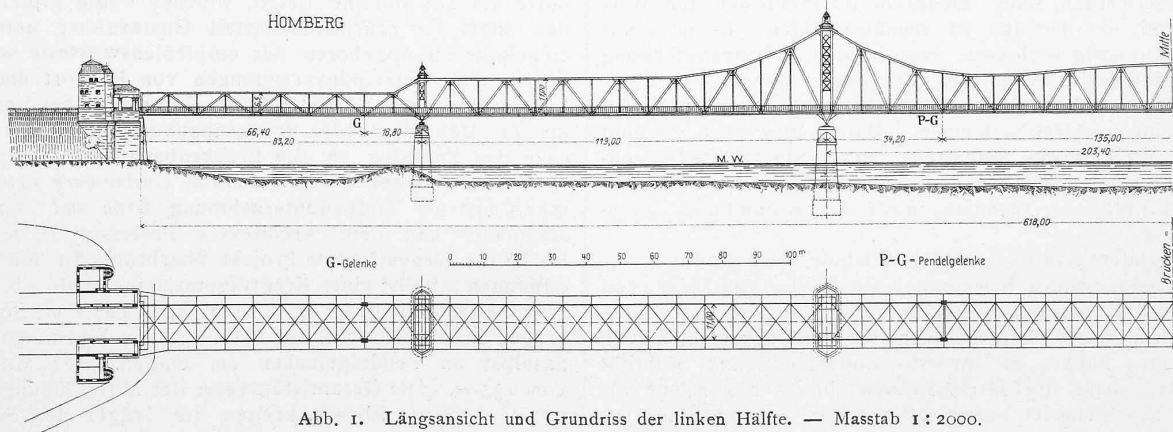


Abb. 1. Längsansicht und Grundriss der linken Hälfte. — Masstab 1:2000.

Als Abdeckung der Fahrbahn sind Hängebleche oder Zoresen vorgeschlagen; voraussichtlich werden die letztern zur Anwendung gelangen. Die Fahrbahndecke selbst besteht aus Holzpflaster auf Beton, die Fusswegdecke aus Gussasphalt auf Beton auf kleinen querliegenden Zoresen.

Die vier Pfeiler sollen alle in genügender Tiefe pneumatisch fundiert werden, während die Endwiderlager zwischen Spundwänden unter teilweiser Anwendung von Holz und Betoneisenpfählen ausgeführt werden sollen. Der Aufbau der Pfeiler und Widerlager besteht aus einem Kern von Beton mit Verkleidung aus Basaltlava, letztere mit Ruhrkohlsandstein hintermauert. Zu den Auflagerquadern wird Granit verwendet.

Vom linken Endwiderlager führt eine lange Rampe bis zum Mittelpunkt der Gemeinde Homberg. Auf Ruhrorter Seite wird die Fahrstrasse in einer in starkem Gefälle liegenden Rampe nach dem Bahnhof von Ruhrort geleitet, während eine zweite weniger steile Rampe die Verbindung zum Marktplatz herstellt. Beide Rampen treffen ziemlich symmetrisch zur Brückenachse vor dem Brückenkopfe zusammen, wodurch sich eine sehr glückliche Lösung für die Portalaufbauten ergibt.

Die von Professor Billing vorgeschlagenen Tortürme sind in geradezu meisterhafter Weise entworfen und detailliert. Die in Abbildung 2 in Aufriss und Grundriss dargestellte rechtsseitige Anlage in Ruhrort ist in Abb. 4 perspektivisch dargestellt. Zwischen zwei niedriger gehaltenen Brückenwärterhäusern und zwei hoch aufstrebenden Warttürmen sind Säulenhallen eingebaut, welche in harmonischer und reizvoller Weise den Eingang zur Brücke einleiten. Auf der linken, der Homberger Seite sind ebenfalls zwei Aufbauten

links und rechts des Brückeneinganges vorgesehen. Die aus Abb. 1 ersichtlichen hohen Brückentürme sind durch Säulengänge mit den beidseitigen Fusswegen der Brücke verbunden, auf diese Weise in eleganter Form den Eingang zur Brücke bedeckend. Die Torturbauten sind in grauem Ruhrkohlsandstein ausgeführt gedacht mit Eckquadern und Gesimsen aus rotem Mainsandstein.

Der eiserne Ueberbau selbst weist nur wenige architektonische Zutaten auf. Ueber den vier Pfeilern sind die Pfosten durch Doppelpfosten ersetzt und mit hübscher Vergitterung versehen, die unten ein Portal zum Austritt aufweist. Oben sind die Portale, die natürlich auch die Hauptwinddruckübertragungs-Rahmen bilden, mit niedrigen Aufsätzen mit Türmen versehen (auf den Seitenpylonen je zwei kleine Türme, auf den Mittelpylonen je ein grösserer Turm) und mit Kupfer in bester Weise eingedeckt (Abb. 3). Die Fusswege sollen ein hübsches Gelände in Schmiedeisen erhalten.

Besondere Massregeln sind zu treffen für die Montage des eisernen Ueberbaues. Vorgeschieden ist, dass die rechtsseitige Seitenöffnung von 127,2 m Stützweite, die den Eingang zu den Hafenanlagen von Ruhrort bildet, von jeglichem Gerüsteinbau frei bleiben soll. Die Mittelöffnung von 203,4 m Stützweite muss ferner stets eine Schiffsöffnungsweite von 100 m oder zwei Oeffnungen von je 50 m Lichtweite auf-

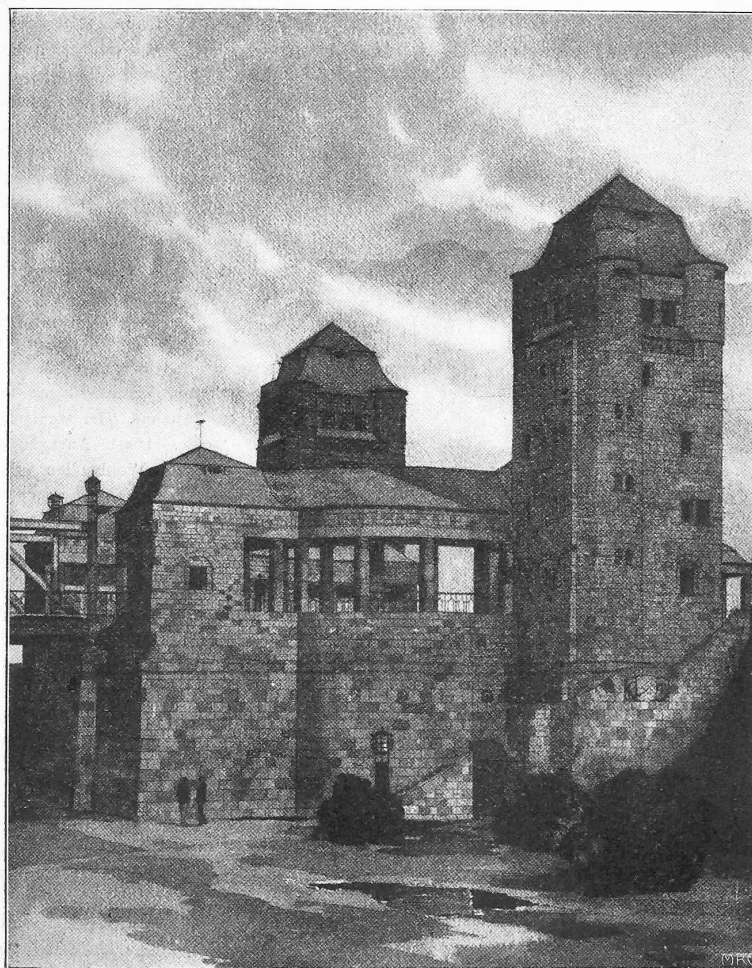


Abb. 4. Tortürme auf dem Ruhrorter Ufer.

Entwurf von Architekt Professor Hermann Billing in Karlsruhe.

weisen. Die Brückenbauanstalt Gustavsborg hat daher folgende Montierungsweise vorgeschlagen, die das von ihr gewählte Trägersystem in besonders vorteilhaftem Lichte erscheinen lässt: Die linksseitige Endöffnung und die linke Seitenöffnung werden auf festen Gerüsten in normaler Weise montiert. Hierauf beginnt der Vorbau der Mittelöffnung

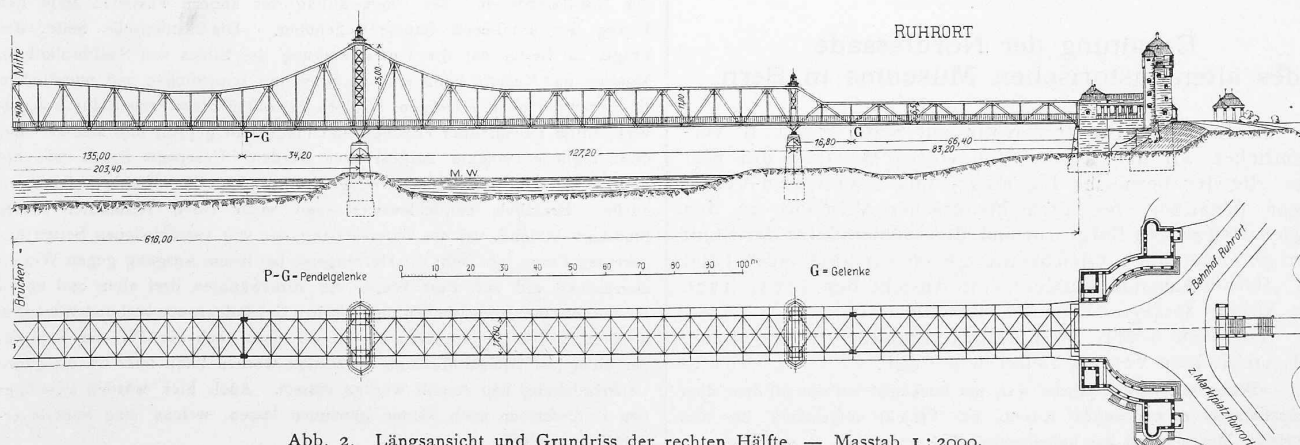


Abb. 2. Längsansicht und Grundriss der rechten Hälfte. — Masstab 1:2000.

frei vorkragend ohne jegliche Gerüste bis zur Mitte mit Hilfe von einem besondern Montagekrahnen. Das linksseitige Gelenk und der blinde Stab der Mittelöffnung werden während dieser Zeit fest gemacht. In der Mitte angekommen, wird der Ueberbau auf einem kräftigen Gerüstbocke, der mittels Eisenpfählen im Rhein erstellt ist, aufgesetzt, worauf der weitere freie Vorbau bis zum rechtsseitigen Strompfeiler erfolgt. Das linksseitige Gelenk wird während dieser Montierungsphase gelöst, das rechtsseitige fixiert. Vom rechtsseitigen Strompfeiler wird hierauf weiter frei vorgebaut über die ganze rechte Seitenöffnung hinweg bis zum rechten Seitenpfeiler. Die Montage der rechten Endöffnung erfolgt endlich wieder auf festen Gerüsten. Es wird also, wie vorgeschrieben, die rechte Seitenöffnung ganz von Gerüsten frei bleiben und die Mittelöffnung nur durch einen schmalen Gerüstbock während kurzer Zeit eingeengt sein. Die Montage dürfte sich rasch und ohne Anstand, auch in ungünstiger Jahreszeit und unabhängig vom Rheinwasserstande durchführen lassen.

Es ist fraglos, dass die Gesamtanlage der Brücke in den Rahmen der flachen Landschaft äusserst gut hineinpassen wird. Jegliches Brückensystem mit einer auf längere Strecke hoch ansteigenden geraden oder flach gekrümmten Linie, wie Bogen mit Zugband z. B., wäre hier unmöglich gewesen. Das Urteil der Begutachtungskommission spricht dies auch offen aus, indem es wörtlich sagt:

„Die ausserordentlich klare Ausbildung des Systems in Balkenform und die wirksam zum Ausdruck gebrachte senkrechte Belastung der schlanken Pfeiler, die Andeutung der nach der Mitte der Brücke hin wachsenden Biegemomente durch eine leichte Anschwellung des Trägers, geben ein eigenartiges, mit den Gesetzen der Aesthetik sich gut in Einklang setzendes Brückenbild, welches sich der verkehrsreichen Flachlandschaft wohl vorteilhafter anschliessen dürfte, als ein hohes Bogenbauwerk mit entsprechend starken Pfeiler- und Widerlagsformen.“

Wie sehr dieses Urteil Recht hat, zeigt Abbildung 5 welche nach einer Photographie der Gesamtperspektive des Gustavsburger Entwurfes hergestellt ist.

Die Kosten der gesamten Brücke einschliesslich der Rampen und der architektonischen Aufbauten sowie von 145 000 m³ durch Baggern zu entfernende Abgrabungen auf der linken Rheinseite, jedoch ohne den Grunderwerb, betragen rund 4 500 000 M. Hievon wird Ruhrort ³/₄, Homberg ¹/₄ auf sich nehmen. Das Gewicht der Eisenkonstruktion beträgt einschliesslich der vier Caissons, der Auflagertheile in Stahlguss und geschmiedetem Stahl, des Geländers und einer in Homberg auf einer Seitenrampe eingeschalteten Parallelträgerbrücke von 56 m Stützweite rund 6200 t. Als Bauzeit sind 2 1/2 Jahre in Aussicht genommen, sodass bei Beginn der Vorarbeiten am 1. August dieses Jahres der Bau im Frühjahr 1907 dem Verkehr übergeben werden kann.

Die Brücke wird mit ihrer Mittelöffnung von 203,4 m Spannweite alle bisherigen Spannweiten in Deutschland und am Rhein übertreffen und wohl für lange Zeit eines der grössten Brückenbauwerke Mitteleuropas bleiben.

Erhaltung der Nordfassade des alten historischen Museums in Bern.

In Ergänzung unserer Notiz auf Seite 275 d. B. veröffentlichten wir nachstehend den vollen Wortlaut der Eingabe, die der bernische Ingenieur- und Architekten-Verein wegen Erhaltung des alten historischen Museums an den Regierungsrat, den Burgerrat und den Gemeinderat der Stadt Bern gerichtet hat. Gleichzeitig geben wir nach einer Tafel aus „Berner Kunstdenkmäler“ eine Ansicht der 1772–1776 von *Niclaus Sprünglin* erbauten Fassade.

Die vom 8. Mai 1904 datierte Eingabe des Ingenieur- und Architekten-Vereins lautet wie folgt:

„Schon seit langen Jahren war, mit Rücksicht auf ein auf dem alten Hochschulareal zu erstellendes Kasino, das Projekt aufgetaucht, das alte historische Museum und das nabeliegende Polizeigebäude zu entfernen.

Dem letztern wird niemand eine Träne nachweinen. Anders verhält es sich mit dem alten historischen Museum.

Als im November 1899 die Delegierten des schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins in zahlreicher Versammlung in Bern tagten, wurde auch eine Besichtigung der alten Stadt vorgenommen, welche Kunstfreunde, auch wenn sie den Anblick schon oft genossen haben, stets von neuem in aufrichtige Bewunderung versetzt. Bei diesem Anlass haben bernische Mitglieder die Versammlung auch unter den Zeitlocken und vor das alte historische Museum geführt und hier von der Gefahr gesprochen, welche dem letztern Gebäude drohe. Mit dem grössten Erstaunen wurde diese Mitteilung von den versammelten Fachmännern entgegengenommen, und man konnte nicht begreifen und nicht entschuldigen, dass man ohne Not einen Bau entfernen und vernichten wolle, welcher als eines der schönsten Kunstdenkmäler des XVIII. Jahrhunderts, welche die Schweiz besitzt, von allen Sachverständigen anerkannt und geschätzt wird. Die bernischen Mitglieder des Vereins wurden denn auch ermahnt, alles aufwenden zu wollen, um diesen beabsichtigten Kunst-Vandalismus zu verhindern.

Es hat denn auch damals schon der bernische Ingenieur- und Architekten-Verein sich mit der Sache befasst und beschlossen, seinerseits alle Schritte zu tun, welche zur Erhaltung des Gebäudes beitragen könnten. Er hat Delegationen ernannt, welche die Aufgabe hatten, in mündlicher Erörterung die bernischen Behörden auf die grosse Wichtigkeit der Sache aufmerksam zu machen und dahin zu wirken, dass bei allen Studien über die dortigen baulichen Veränderungen und Neubauten die Erhaltung des alten historischen Museums, oder wenigstens des Haupttheiles desselben, ins Auge gefasst werde. Diese Anregungen des Vereins wurden damals von den Behörden mit Wohlwollen entgegengenommen, aber es wurde gleichzeitig betont, dass die Frage noch in zu weiter Ferne sei, um jetzt schon auf dieselbe näher eintreten zu können.

In den folgenden Jahren konzentrierte sich dann das Hauptinteresse auf das Zustandekommen des Kasinobaus, und mit Rücksicht auf den letztern, um die ohnehin schwierige Frage nicht noch verwickelter zu gestalten, wurde dann die Sorge um die Erhaltung des historischen Museums in den Hintergrund geschoben.

Nachdem nun das Zustandekommen des Kasinobaus infolge des höchst verdankenswerten Vorgehens der Bürgergemeinde und des einmütigen Zusammenwirkens aller bernischen Behörden endlich gesichert ist, möchten wir die eindringliche Bitte an Sie richten, genau untersuchen zu lassen, ob nicht das in der Uebereinkunft betreffend den Kasinobau geopferte Museumsgebäude doch erhalten werden könne. Die eidg. Kunstkommission hat sich darüber in einer Eingabe an das eidg. Departement des Innern zuhanden des Burgerrates in bejahendem Sinne ausgesprochen und die Erhaltung wärmstens empfohlen. Herr Architekt Trachsel hat sich im «Bund» vom 19./20. April dieses Jahres in ähnlicher Weise geäußert und einige höchst beachtenswerte positive Vorschläge gemacht. Unser Verein stellt sich auf den gleichen Boden. Es ist für uns zweifellos, dass die Entfernung dieses Baues im Interesse des Verkehrsdurchaus nicht notwendig und keineswegs empfehlenswert ist. Es ist diesbezüglich eine rationelle Verbesserung einzig durch Entfernung der Häuser auf der Südseite zu bewirken, eine Frage, die uns aber zur Stunde noch nicht absolut dringlich erscheint. Der Bau des Bibliothek-Gebäudes, dessen westlicher Flügel nun einige Meter nach Osten vorgeschoben wurde, wird infolge dieser Aenderung durch den Bestand des historischen Museums nicht mehr gehindert. Die Finanzfrage wird sich schwerlich so schwierig gestalten, wie mitunter befürchtet wird, denn den Kosten der Restauration der Nordfassade und der Umgestaltung der andern Fassaden steht der Ertrag der erhaltenen Räume gegenüber. Die ästhetische Seite der Frage, in Bezug auf die Gesamtwirkung des Bildes von Stadtbibliothek, Museum und Kasino, kann man natürlich mit schriftlichen und mündlichen Erörterungen nicht erledigen, sondern es sollten diese Fragen durch kunstverständige Fachmänner ernstlich und eingehend geprüft und studiert und diesbezügliche Projekte ausgearbeitet werden. Unserseits haben wir die Zuversicht, dass sich eine Lösung finden lässt, die allseitig befriedigen dürfte. Ernstlich empfehlenswert und auch einen Bestandteil dieses Studiums bildend, ist die Untersuchung der von verschiedenen Seiten angeregten Frage, ob nicht die Herrengasse bei ihrem Ausgang gegen Westen überbrückt und auf diese Weise die vorerwähnten drei alten und neuen Bauten zu einer einheitlichen, malerischen Gebäudegruppe verbunden werden könnten, wobei es nebensächlich ist, ob hiezu noch ein Teil des Rumpfes des alten historischen Museums verwendet werden kann oder ob die ganze Ueberbrückung neu erstellt werden müsste. Auch hier würden sich über den Durchfahrten noch Räume gewinnen lassen, welche eine Rendite ermöglichen würden.