

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 7/8 (1886)
Heft: 10

Artikel: Die VII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architecten- und Ingenieur-Vereine zu Frankfurt a./M. vom 15.-18. August
Autor: W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-13675>

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: 19.02.2026

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

ist glücklicherweise eine effective Sperrung ebenso leicht zu erzielen, wie in den schon genannten Thälern der Rhone und des Rheins, und hat die Natur auch dafür auf nicht minder deutliche Weise die geeignete Stelle bezeichnet; unsere Vorfahren hatten sie längst erkannt und darnach gehandelt; die alten Schlösser geben davon Zeugniss. Es ist dies Bellinzona im untern Tessin. Nicht nur die Gotthardbahn, sondern auch die Strassen des Lukmaniers und Bernhardins werden durch diese prachtvolle Stellung von Bellinzona beherrscht, und ermöglicht sie uns im Fernern die beste Entwicklung zur Offensive.

Naturgemäß sind solch' eigentlich prädestinirte Punkte vor Allem ins Auge zu fassen, wenn rationell das Land befestigt werden soll, und ist mit allen Hülfsmitteln der Technik ihre Widerstandsfähigkeit zu potenziren, es mag darum dort auch den Panzergeschützen ihre berechtigte Stelle zukommen, auf die wir übrigens ja zuerst hier hingewiesen haben. („Eisenbahn“ 1878.) Jedoch dafür eine Norm aufstellen zu wollen, ist im Gebirg am allerwenigsten zulässig, mit der Schablone kommt man da nirgends aus; die Terrainverhältnisse sind stets wieder andere, nie dieselben, und die Hauptsache bleibt das richtige, schneidige Erfassen der passenden Combination.

Mit den einfachsten Mitteln die grösste Leistung zu erzielen ist die Aufgabe; diese als Meister zu lösen ist aber Wenigen beschieden. Die Kenntnisse des Baumeisters, Ingenieurs und Artilleristen als selbstverständlich vorhanden vorausgesetzt, genügen diese für sich noch lange nicht; im Gebirge benötigt es vor allem noch des topographischen Scharfblicks, der die locale Situation richtig erfasst und beurtheilt, im Zusammenhang mit dem grössern Ganzen sowol, wie in ihren wechselnden vielseitigen Details.

Und da es sich darum handelt, ein Werk für Kriegszwecke zu schaffen, so bedarf es auch eines intensiven, kriegsmässig geschulten Denkvermögens, das im Stande ist die verschiedenen Eventualitäten des Angriffs und der Vertheidigung, deren materielle und psychologische Factoren gegen einander zu schätzen und abzuwählen. Das ist aber das Schwerste, dieses kriegsmässige Urtheil zu üben, nicht blos von Fall zu Fall, wie es dem niedern Truppenführer zukommt, sondern intensiv weit vorausschauend, wie es die Kunst des Staatsmannes und Feldherrn bedingt.

Wird unser kleines, des practisch ernsten Kriegsfalls so lange entwöhntes Land, das dem patriotischen Ehrgeiz nur wenig zu bieten hat, wird es die Männer zu finden vermögen, die der angestrebten Aufgabe sich gewachsen zeigen? Es bedeutet diese, wenn mit Geist entwickelt und durchgeführt, eine neue Epoche unseres militärischen Seins. Hoffen wir das Beste von unsren Officieren, Ingenieuren und Topographen, insbesondere von den jüngern, und möge ihre vereinte Anstrengung das alte Phlegma und die Routine überwinden!

H. Studer, Ingenieur,
Hauptmann b. d. Artillerie.

NB. Gar seltsame Dinge berichtet man von der ad hoc ernannten Festungscommission: Der Tunnel sei durch ein Thor bei Airolo zu schliessen! Eine erstaunliche Conception, veranlasst vielleicht durch die in vielen Köpfen spukende Furcht vor den flinken italienischen Alpenjägern, die ja, sagt man, so leicht über den nahen Giacomo-Pass klettern, und unversehens in den Tunnel hineinkriechen könnten. O Strategie!

Will man bei Airolo etwas festigen, so mag dies auf einfache Weise geschehen bei den obern Windungen der Gotthardstrasse, in der Höhe von Motto Bartola z. B. Ein theures Werk dort zu erstellen jedoch dürfte sich kaum genügend motiviren, und noch weniger in jener untern Commissionstellung, die ja leicht umgangen und viel zu sehr von oben eingesehen und beherrscht würde.

Die VII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Architecten- und Ingenieur-Vereine zu Frankfurt a./M. vom 15.—18. August.

(Schluss.)

Nach der unter Führung von Oberingenieur Schmick und den Architecten Ritter und von Hoven stattgefundenen Besichtigung der Aussenstadt begann um 9 1/2 Uhr die letzte Hauptsitzung mit dem Vortrag von Stadtbaumeister Stübgen: „Über die Freilegung des Doms zu Cöln.“ Aufgehängte Risse und Photographien dienten zur Erläuterung. Trotz der für die Freilegung bisher ausgeführten Arbeiten treten im Norden und Westen noch unansehnliche und vernachlässigte Gebäude bis auf 15, 12, ja sogar 8 m Entfernung an den Dom heran. Bekannt ist, dass vor 70 Jahren, als Schinkel für die Wiederherstellung des Domes eintrat und Göthe das deutsche Volk hiezu aufforderte, der Domtorso aus zwei getrennten Theilen bestand. Ihn umgaben nicht nur alle möglichen Handwerksstätten, sondern auch drei Kirchen, ein Lagerhaus, das ehemalige Priesterseminar, das hohe Gericht u. m. a. Gebäude. Die Beseitigung einiger dieser Gebäude war der erste Act der Freilegung. 1817 fiel die Kirche Maria ad Gradus an der südlichen Langseite, 1824 begannen die Ausbesserungsarbeiten durch Dombaumeister Ahlert. Erst nachdem 1840 und 1841 eine frische Begeisterung für die Sache wachgerufen wurde, als sich überall Cölner Dombauvereine bildeten und am 4. September 1842 der neue Grundstein gelegt wurde, brach eine bessere Zeit an, die auch reichlichere Geldmittel brachte. Jetzt fielen die anderen Kirchen und Anbauten. Ausser Dombaumeister Zwirner, welcher 1833 auf Ahlert folgte, waren es besonders zwei Cölner Bürger, Hch. von Wittgenstein und Dr. August Reichensperger, die sich sehr thätig erwiesen. Freilich waren es auch Verkehrsinteressen, welche die Befreiung von der fremden Kruste bewirkten. 1863 folgte auf Zwirner Dombaumeister Voigtl., unter dessen Leitung der weitere Ausbau vor sich ging, bis am 15. October 1880 die Einfügung des Schlusssteins in die Kreuzblume des südlichen Thurms feierlich erfolgte. Noch Jahre dauerte es, bis der ca. 160 m hohe Thurm ganz vollendet war. Um den Dom nach allen Seiten hin freilegen zu können, wurde dem Verein die Ausgabe von Loosen gestattet. Jetzt steht man am dritten Abschnitt der Freilegung. Es gilt zugleich den Centralbahnhof unter Rücksicht auf den Dom umzubauen, was sich der Staat angelegen sein lässt, dann regte der im März plötzlich erfolgte Einsturz des Domhotels den Wunsch an, die Südseite des Doms nun nicht mehr zu verdecken. Zu weit gehen in der Freilegung hält Redner jedoch nicht empfehlenswerth, dies zeigte Notre-Dame in Paris, das kleine Rathaus zu Löwen, vielleicht selbst der Dom zu Mailand. Um die Grösse des Cölner Doms würdigen zu können, müsse man sich 10 bis 15 km von der Stadt entfernen. Bis vom Kaiser am 21. September v. J. die Bewilligung von vier ferneren Lotterien, welche 2160000 Mark eintragen sollen, an den Centraldombauverein gelangte, war das Domhotel wieder aufgebaut, womit der ursprünglich beabsichtigte Freilegungsplan durchkreuzt war. Nun wurden andere Pläne zu Tage gefördert; Redner ging speciell auf dieselben ein und sprach sich implicite für das, nach seinem hauptsächlichen Förderer genannte Kaaf-Project aus. Dasselbe bezweckt die Durchlegung einer 330 m langen und 20 m breiten Strasse vom Appellhofplatz geradeswegs auf das Westportal zu. Eine Förderung dieses Vorschlages bildet der Umstand, dass das Domcapitel, als Besitzer der abzubrechenden Häuser, denselben am meisten zugethan ist. Dass diese neue Strasse eine grosse Bedeutung als Verkehrsader erlangen wird, kann für den Dom selbst nur von Nutzen sein. Zum Schluss gab der Vortragende dem Vertrauen Ausdruck, es möchte der Staatsregierung gelingen, die trefflichste Lösung zu finden. Die Umgestaltung der Umgebung des Domes sei nicht eine Sache von bloss örtlicher Wichtigkeit, sondern sie müsse als ein wesentlicher Theil des Dombaues selbst betrachtet werden.

Mit grosser Aufmerksamkeit folgte die zahlreiche Versammlung dem nächsten Vortrag des Herrn Regierungsrathes Sarrazin aus Berlin: „Ueber die Verdeutschungsbestrebungen der Gegenwart“. Der Redner gedachte zuerst der Verdeutschungsbemühungen früherer Jahrhunderte, die meistens, indem sie zu weit gingen, ihr Ziel verfehlten und der Lächerlichkeit anheim fielen; dann ging er auf die Bestrebungen der Gegenwart über, die vor 12 Jahren unter Generalpostmeister Dr. Stephan ihren Anfang nahmen, welcher die fremdsprachigen Ausdrücke im Postdienst durch deutsche Bezeichnungen ersetzte. Obgleich die gegebenen Verdeutschungen allen Anforderungen an sprachliche Richtigkeit und Geschmack entsprochen haben, seien sie damals doch von gewisser Seite zum Gegenstand fader, geistloser Witze gemacht worden. Heute seien indess die Ansichten andere. In allen Schichten des deutschen Volkes sei die Einsicht durchgedrungen, dass einerseits die Schönheit der Sprache und der Wohlklang der Rede gewinne, wenn sie rein deutsch sei und dass andererseits die dadurch zum Ausdruck zu bringenden Gedanken schärfer und klarer ausgeprägt erscheinen. Die Vieldeutigkeit der Fremdwörter und ihre Verschwommenheit habe schon Jacob Grimm treffend gekennzeichnet, der in einer Vorlesung seinen Hörern zugrufen habe: „Halten Sie sich die allgemeinen, unbestimmten, um den Gedanken schlötternden Redensarten vom Leib!“ Was die jetzige Bewegung kennzeichne sei das, dass dieselbe von der gebildeten Classe des deutschen Volkes ausgehe. Zeugniß hiefür lege die Mässigung und Besonnenheit ab, mit welcher dieselbe erfolge; denn der gereifte Sinn des Gebildeten wisse wol, dass auch auf sprachlichem Gebiete sich nichts plötzlich vollziehe, sondern dass der Uebergang in einen besseren Zustand nur ganz allmählich und in ruhiger Entwicklung vor sich gehen könne, so dass das jetzt lebende, erwachsene Geschlecht sich kaum ganz frei machen werde von den Fremdwortschlacken. Wenn nun auch anerkannt werden müsse, dass alle Stände und Berufsklassen sich an der Sprachreinigung betheiligen, so dürfe mit Genugthuung darauf hingewiesen werden, dass das Baufach in erster Linie auf dem Boden dieser Bewegung stehe, indem die obersten Behörden der Bau- und Eisenbahn-Verwaltung mit gutem Beispiele vorangehen. Durch eine Reihe von Veröffentlichungen seien beispielsweise folgende Fremdwörter durch deutsche Ausdrücke ersetzt worden:

Details der Baustile	durch Einzelformen dieser oder jener Bauweise,
Aspirant des Baufachs	Baubeflissener,
Nivellement- u. Situationspläne	Höhen- und Lagepläne,
Nivellementsmanual	Feldbuch,
Centralheizung	Sammelheizung,
Akroterien	Giebelbekrönungen,
Sima	Kranz- oder Ringleite,
Palmette	Blattfächer,
Patina	Edelrost,
interessante Silhouette	reizvolles Umrissbild,
Fundament	Grundmauer,
Normalspur	Vollspur,
Normalstellung der Weichen	Grundstellung der Weichen,
Secundärbahn	Nebenbahn,
Curvenschiene	Krummschiene,
Transcontinentalbahn	Ueberlandbahn,
Central-Weichenstellung	Weichenstellerei,
Centralapparat	Stellwerk,
Apparategebäude	Stellbude,
Blockapparat	Blockwerk,
Signal	Zeichen, Meldezeichen, Haltzeichen, Wink,
Tangente	Berührungs linie,
Secante	Schnittlinie,
Abscisse	Grundabstand,
Ordinate	Höbenabstand,
Abscissenaxe	Grundachse,
Coordinaten	Achsenabstände,
Hypotenuse	Gegenseite,
Kathete	Anseite,
Prisma	Kant,
Pyramide	Spitzkant.

Der Redner wendet sich nun vor Allem an die Schriftsteller, die Lehrer der technischen Hochschulen, die Erfinder, welche am ehesten berufen seien, bahnbrechend vorzugehen. Vornehmlich aber sei es die Schule, welche, während Andere hier und dort einen Baustein oder eine Stütze, hier einen Nothanker, dort ein Schmuckstück zum Werke zusammentragen, dafür zu sorgen habe, dass die Grundmauern sicher und fest gefügt werden, auf denen ein schönes, von keinem verunzierenden fremden Flitterwerk mehr entstelltes Gebäude standfest und sturmgeschützt für alle Zeiten sich erheben möge.

Als letzter Redner erhielt Oberbaurath Friedrich Freiherr von Schmidt aus Wien das Wort zu seinem Vortrag über den Dom zu Mailand. In formvollendetem, freier Rede schilderte der Vortragende die unsren Lesern bekannte künstlerische und geschichtliche Entwicklung des Dombauers, den Kampf zwischen den Campionesi und den vom Ausland herberufenen fremden Meistern, wobei er sich gegen die Behauptung verwahrte, es seien dieselben wegen ihrer Unfähigkeit entlassen worden. Sie gingen, weil sie die Ueberzeugung ihrer Kunst hatten und dafür eintraten, weil ihre Rathschläge nicht gehört wurden. Denjenigen, welche sich an der Preisbewerbung für die Umgestaltung der Façade betheiligen wollen, räth der Vortragende sich an die Kunstformen, wie sie zum Theil die Chorseiten des Domes zeigen, anzulehnen und die Entwicklung von grossen Thürmen an der Vorderseite zu vermeiden. Wird ein Campanile gewünscht, so stehe er getrennt von dem Dom und zwar zwischen demselben und dem Palazzo Reale an einer gut gewählten Stelle.

Nachmittags fand das Festessen in den schön geschmückten Räumen des Palmengartens und später die Festaufführung der Weber'schen Oper *Silvana* in dem von Lucae erbauten Opernhause*) statt.

Der letzte Festtag (Donnerstag) war dem Ausfluge nach Heidelberg gewidmet. Der um 8 Uhr abgehende „Sonderzug“ führte mehr als 600 Theilnehmer, worunter eine beträchtliche Zahl von Damen, nach der ehrwürdigen Musenstadt. In der von Oberbaurath J. Durm erbauten Festhalle, welche noch im Schmucke der Jubiläumsfeier prangte, wurden die Gäste von Oberbürgermeister Dr. Wilckens empfangen; darauf folgte ein Vortrag von Architect Seitz über die Baugeschichte des Schlosses. Von höchstem Interesse war der Besuch der Heiliggeistkirche, in welcher die von Bauinspector Koch und Architect Seitz in den letzten zwei Jahren vorgenommenen, über 400 Blatt enthaltenden Aufnahmen des Schlosses ausgestellt waren. Es ist in diesen Zeichnungen eine ungeheure, nicht genug zu würdigende Arbeit enthalten. In freien Gruppen wurden sodann, unter fachkundiger Führung, die architectonischen Sehenswürdigkeiten der Stadt, von welchen das Schloss selbstverständlich in erster Linie zu nennen ist, in Augenschein genommen. Der Raum des Bandhauses im sogenannten Rupprechtsbau war nicht gross genug, um die über Erwarten zahlreich herbeigeströmten Gäste alle zum Festmahl zu vereinigen, so dass ein Theil derselben unten in der Stadt tafeln musste. Der Bandhaus-Saal trug auch noch den Schmuck der Jubiläumsfeier: prachtvolle ächte Gobelins-Tapeten. Nach dem Festmahl ging's durch die Waldungen des Schlossberges nach dem Neckardörfchen Ziegelhausen, wo Neckarkähne bereit standen um die Gäste nach Heidelberg zurückzuführen. Die Nacht war schon hereingebrochen, als man sich Heidelberg näherte. Plötzlich, wie mit einem Zaubererschlag, erhellt sich das Dunkel der Nacht und die ausgedehnte Ruine des Schlosses stand in wundervoller bengalischer Beleuchtung vor aller Augen; Raketen und Feuerräder begrüssten die zurückkehrende Gesellschaft und bildeten den würdigen Schluss zu dem glanzvoll verlaufenen Feste. *W.*

*) In Bd. XIV der „Eisenbahn“ abgebildet und beschrieben.