Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 21/22 (1893)

Heft: 7

Artikel: Die XXXIV. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Barmen-Elberfeld und Remscheid vom 14.-16. August

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-18163

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: 15.07.2025

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

II. Aesthetische Grundsätze.

Die schöne *Ausbildung der Strassen* erfordert die Beschränkung der Strassenlänge, den Wechsel gerader und gekrümmter Strassenlinien, die Vermeidung konvexer und die Bevorzugung konkaver Gefällswechsel, die Vermeidung allzu breiter leerer Strassenflächen, die Ausstattung der Strassen mit gärtnerischem und künstlerischem Schmuck, ferner aber die nicht schablonenmässige, sondern individuelle Behandlung der einzelnen Strassen.

Zur schönen *Ausbildung der Plätze* sind dieselben Gesichtspunkte zu berücksichtigen; besonders ist konvexe Bodengestaltung und übertriebene Grösse der leeren Fläche zu vermeiden, individuelle Ausstattung anzustreben, sowie, wo der Zweck es erlaubt, geschlossene Umrahmung herbeizuführen und die Platzfläche von der Kreuzung durch Fahrwege frei zu halten.

Zur Erzielung eines schönen *Verhältnisses zwischen den Strassen und Plätzen* einerseits und den Bauwerken andererseits dienen folgende Regeln: Wahl der Strassenbreite nicht geringer als die Gebäudehöhe, Anordnung von Vorplätzen vor wichtigen Bauwerken, Bevorzugung der konkaven Strassenseite, Stellung hervorragender Gebäude auf einen erhöhten Standort und in den Zielpunkt einer oder mehrerer Strassen, letzteres jedoch unter Vermeidung von Verkehrerschwerungen und von übertriebenen Sehabständen. Ferner: Stellung eines Bauwerkes auf einem freien Platze so, dass ein Vorplatz oder mehrere Platzteile von passender Umrahmung und angemessener Grösse zur Betrachtung des Bauwerkes frei gehalten werden; Stellung eines oder mehrerer monumentaler Gebäude an oder um einen freien Platz so, dass angemessene Sehabstände gewahrt werden, ein künstlerisches Gleichgewicht erzeugt, die Umrahmung geschlossen, die Zerteilung des Bildes vermieden wird.

Denkmäler figürlicher Art sind nicht in den Platzmittelpunkt zu setzen; dies ist nur für ringsum gleichwertige Werke architektonischer Art zulässig. Reihenanordnung in der Längsachse ist seltener, Randstellung häufiger zweckmässig. Die Herbeiführung richtiger Betrachtungsabstände ist notwendig. Für unregelmässige Anordnungen malerischer Art ist allein das künstlerische Gefühl massgebend.

Die XXXIV. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure in Barmen-Elberfeld und Remscheid vom 14.—16. August.

(Korrespondenz aus Barmen vom 14. August.)

Nachdem schon am gestrigen Abend die Teilnehmer an der 34. Hauptversammlung, in denen das Interesse an den Städten Barmen und Elberfeld, sowie deren Umgebung bereits durch eine ihnen zugestellte umfangreiche und anregende Festschrift erweckt worden war, sich im Saale des Barmer Centralhotels begrüsst und dabei manche alte Beziehung erneuert hatten, fand heute die erste Hauptsitzung in den Räumen der Konkordia statt. Sie wurde um $9^1/_4$ Uhr durch den Vorsitzenden des Vereins, Herrn Hofrat Dr. Caro (Mannheim) eröffnet, der zunächst die Ehrengäste begrüsste.

Herr Oberbürgermeister Wegener, welcher darauf das Wort ergriff, um die Festteilnehmer namens der Stadt Barmen willkommen zu heissen, hob hervor, dass die Schwesterstädte Elberfeld und Barmen aus eigener Kraft entstanden und gross geworden seien und dass von aussen nichts hineingetragen sei. Das Blühen der Städte könne nur dem hohen Streben der Einwohnerschaft zugeschrieben werden, der jedoch dabei der Sinn für heitere Lebenslust nicht abhanden gekommen sei. Er hoffe, dass die folgenden Festtage den Beweis dafür bringen würden und dass jeder befriedigt scheiden möge. Im Anschluss hieran sprach Herr Kommerzienrat Barthels den Willkommgruss der Barmen-Elberfelder Industrie aus.

Hierauf ergriff der Vereinsdirektor Ingenieur Th. Peters das Wort zur Verlesung des Geschäftsberichtes über das verflossene Jahr. Das Ergebnis desselben kann als ein nach allen Richtungen befriedigendes bezeichnet werden. Daran schloss sich ein Vortrag:

Ueber die Weltausstellung in Chicago

von Professor Dr. *Dürre* in Aachen.

Der Redner gab in seinem in den mannigfaltigsten Beziehungen anregenden Vortrage weniger eine Beschreibung der Ausstellung an sich, als eine Schilderung der amerikanischen Verhältnisse im allgemeinen, die sich ja naturgemäss im Bilde der Ausstellung wie der Stadt Chicago selbst wiederspiegeln. Chicago illustriert die Entwickelung des amerikanischen Ansiedlungswesens, welches zum Ausgang fast immer das ausnutzungsfähige Vorkommen eines Naturproduktes hat und mit der Schaffung von Verkehrsgelegenheiten beginnt, der dann erst die mehr oder weniger regelmässige Besiedelung folgt. Der Vortragende gab an der Hand von Plänen interessante Aufschlüsse unter anderen über die Ausdehnung Chicagos, welches, wenn man seine City, den Verkehrsmittelpunkt, z. B. bei Köln gelegen annimmt, sich von Bonn südlich bis Worringen nördlich erstrecken würde. Der Ausstellungspark würde dabei auf halbem Wege zwischen Köln und Bonn liegen.

Die Zukunft Chicagos, welches ursprünglich nur Stapelplatz war, ist eine bedeutende infolge seiner Entwickelung zu einer der grössten Industriestädte der Vereinigten Staaten. Hier spielt insbesondere die neuerliche Entdeckung gewaltiger Erzlagerstätten an den Seen eine Rolle, welche aller Wahrscheinlichkeit nach die Stadt zum Mittelpunkt einer grossen Eisenindustrie machen wird.

Welche Wichtigkeit schon heute die Vereinigten Staaten in bezug auf die beiden wichtigsten Kulturträger, die Kohle und das Eisen, haben, mag daraus hervorgehen, dass sie England in der Produktion des Eisens bereits überflügelt haben und es in der Produktion von Kohle nahezu erreichen.

Nachdem der Vortragende eine kurze Uebersicht und Beschreibung der die Ingenieure besonders angehenden Gruppen der Ausstellung gegeben, spricht er zum Schluss den Wunsch und die Hoffnung aus, dass, wennschon man das Gelingen der Ausstellung in manchen Punkten in Frage stellen könne, doch durch sie zu Vergleichen Anlass gegeben sei, welche auf beide hauptsächlich Beteiligten, Amerika und Europa, anregend und fördernd wirken möchten.

In der sich an den mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrag knüpfenden Erörterung gab insbesondere Herr Professor Bach (Stuttgart) einige sehr schätzenswerte Mitteilungen über amerikanische Industrie-Verhältnisse, wie sie ihm bei seinem dortigen Aufenthalt vor Augen gekommen sind.

(Schluss folgt.)

Miscellanea.

Hinrichtung durch den elektrischen Strom. In diesen Tagen, in welchen die schweizerischen Tagesblätter die Frage eifrig erörtern, auf welche „humanste" Weise das liebe Vieh vom Leben zum Tod zu bringen sei, berührt es eigentümlich, wenn man Kenntnis erhält von den unerhörten Grausamkeiten, unter welchen, dank eines unbedacht erlassenen Gesetzes, im Staate New-York Menschen hingerichtet werden. Wir hatten schon früher Gelegenheit, eine solche Hinrichtung zu beschreiben und beschränken uns daher diesmal lediglich auf die Erwähnung nachfolgender Thatsachen: Am 6. Juni wurde im Clinton-Gefängnis zu Donnemora (N.-Y.) der Mörder Sapione Martella mittels Elektricität hingerichtet. Ein Strom von 1660 Volt wurde *zweimal* durch den Körper hindurchgeschickt und die beiden Kontakte dauerten zusammen nicht weniger als *zwei Minuten*. Nach dem ersten Kontakt von $1^m\ 7^s$ Dauer holte der Mann noch tief Atem und man musste den Strom noch ein zweites Mal 55^s lang wirken lassen. Die Spannung wurde dann allmählich vom Maximum bis auf 150 Volt ermässigt. — Am 27. Juli sollte ein Mann namens William Taylor im Staatsgefängnis zu Auburn durch Elektricität hingerichtet werden; allein der erste Kontakt war nicht tödlich und als ein zweiter angesetzt werden sollte, versagte der Apparat. Taylor stöhnte und atmete schwer; die Aerzte gaben ihm Morphium und erst *nach einer Stunde* Wartens konnte ein zweiter Strom hergestellt werden, welcher den Tod des Verurteilten herbeiführte.

Elektrische Trambahnen und Seilbahn in Genua. Ueber die von den HH. Bucher und Durrer erbaute, im Juni dem Verkehr übergebene elektrische Bahn mit oberirdischer Stromzuleitung in der Assarotti-Strasse zu Genua wird der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen mitgeteilt, dass die Bahn eingeleisig, mit kurzer Ausweichstelle in der Mitte angelegt ist. Der Betrieb erfolgt vermittelst zweier gleichzeitig von den Enden der Strecke abgehenden und in entgegengesetzter Richtung fahrender Wagen. Die Neigungsverhältnisse gestatten nur Wagen mit einer beschränkten Anzahl von Personen (je 24) und machen ausser der Vorrichtung zum Umstellen des elektrischen Stromes bezw. Motors die Verwendung zweier Bremsen notwendig, von denen die eine auf die Räder, die andere auf die Schienen wirkt, wodurch ein fast augenblickliches Anhalten ermöglicht wird. Vier weitere Linien haben kürzlich die Konzession erhalten.