

Fig. 271.

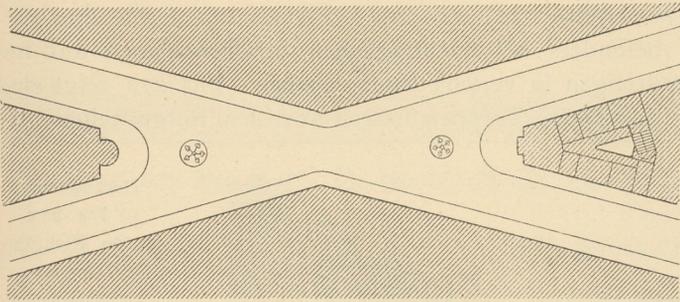
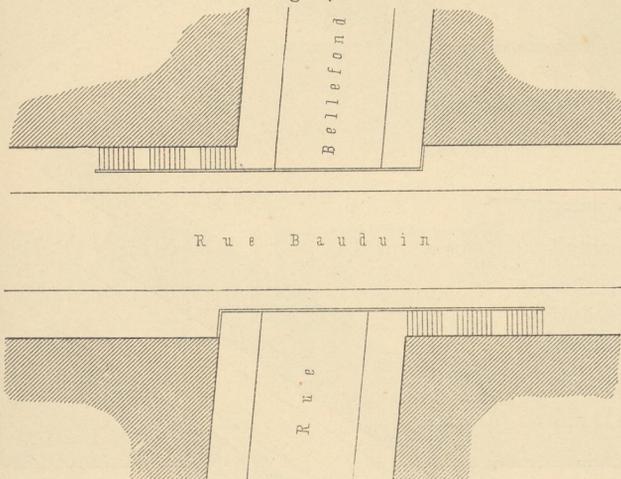
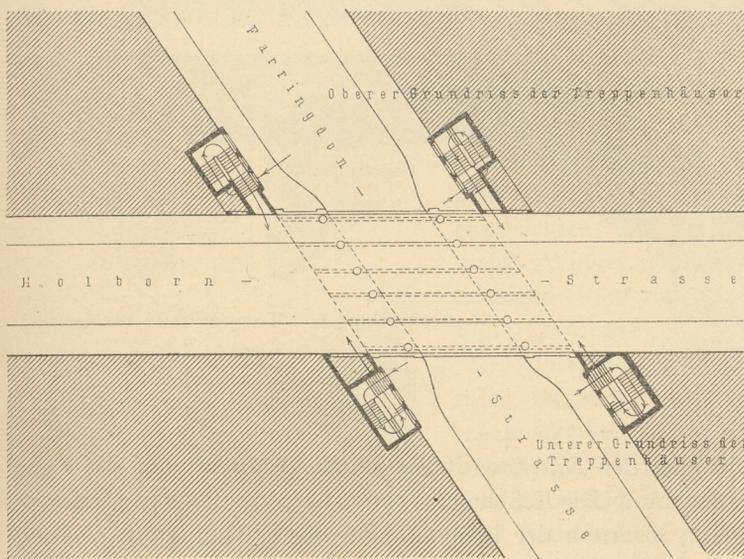


Fig. 272.



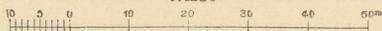
Aus Paris.

Fig. 273.



Holborn-Viaduct zu London.

1:1250



auch eine entsprechend weite Abkantung oder besser die Abrundung der Bürgersteigecken nach möglichst großem Krümmungshalbmesser. Die Nothwendigkeit, die rechtwinkligen Gebäudeecken zu brechen, tritt indess in breiten Straßen nur bei lebhaftem Verkehre hervor; alle Ecken absträgen zu wollen, würde einförmig und deshalb unschön sein. In Fig. 270 ist z. B. die Absträgung der Ecken der Nebenstraße entbehrlich. Dasselbe gilt für Fig. 269, welche zugleich zeigt, wie eine Seitenstraße in eine breite Hauptstraße auf sehr zweckmäßige Art gabelförmig eingeführt werden kann.

Die schiefwinklige Kreuzung ist indess in einem naturgemäßen entwickelten Stadtplane fast ebenso häufig wie die rechtwinklige; es entstehen dann spitze Blockwinkel, welche sowohl des Verkehres, als der Bebauung wegen stets eine kräftige Abschneidung mit oder ohne Ausbau verlangen (Fig. 271), und stumpfe Blockwinkel, deren Abkantung meistens entbehrlich und oft sogar unschön sein würde. In manchen Städten, z. B. in London, wird mit Vor-