Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 20

Artikel: Moderne Pariser Bauten
Autor: Streiff, R.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-25528

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: 28.01.2026

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

triebenen Dicke der auf ihnen lastenden Bogen zu vermählen, die ich weder ändern noch fortnehmen konnte. Dennoch zögerte ich anfangs, die Eisenkonstruktionen zu umkleiden und überlegte, ob ich sie nicht alle sichtbar lassen könnte; aber aus verschiedenen Gründen musste ich auf diese Idee, die mich begeistert hätte, wenn es sich um einen wirklich organischen Bau gehandelt hätte, verzichten. Was die Verwirklichung meiner Absicht hauptsächlich vereitelte, waren die polizeilichen Verordnungen. Diese fordern die Umkleidung des Eisens, das sich in Feuersgefahr ohne Schutzmantel wirklich schlecht bewährt. Wenn ich einen Augenblick bei dieser Verordnung, die ich nur billigen kann, verharre, so geschieht dies deshalb, weil in ihr die Ursache einer neuen Ornamentik liegen kann; einer solchen, die auf der Eisenkonstruktion *angebracht wird*. Diejenigen, welche jetzt schon und in Zukunft diese Ornamente entwerfen, werden sicher aufgeklärt genug sein, um ihnen das Charakteristikum des Materials zu erhalten, aus dem sie in Wirklichkeit bestehen; sie werden nicht mehr zu leugnen suchen, was in ihnen ist und was ihre Ursache war. Es ist kein zwingender Grund vorhanden, dass der Stoff, welcher auf diese Weise das Eisen bedecken soll, Gips oder Zement sein muss. Man wird neues, wertvolleres, dauerhafteres Material entdekken; Steingut und Porzellan sind zum Beispiel sehr dafür geeignet. — Ich erkannte das gestellte Problem sogleich, und ich widmete mich ihm mit um so grösserer Entschlossenheit, als ich fühlte, dass dieser Teil meiner Arbeit *nicht* relativ und *nicht* ohne Tragweite sein würde. Solche Probleme werden sich in der modernen Konstruktion noch ferner darbieten, die vielleicht einen andern Charakter als den weihevoller Monumentalität tragen wird. Die Säule kann nicht anders mehr gedacht werden, als mit einer oder mehrern eisernen Vertikalen in ihrer Mitte; die Plafonds und Fussböden denkt man sich gleichfalls von Eisenbalken getragen. Es ist also kein Grund zur Klage da, dass nur *mir* die Gelegenheit geboten wurde, zweckentsprechende, ornamentale Lösungen zu suchen; man muss sich nur wundern, dass niemand eher an diese Lösungen gedacht hat. (Schluss folgt.)

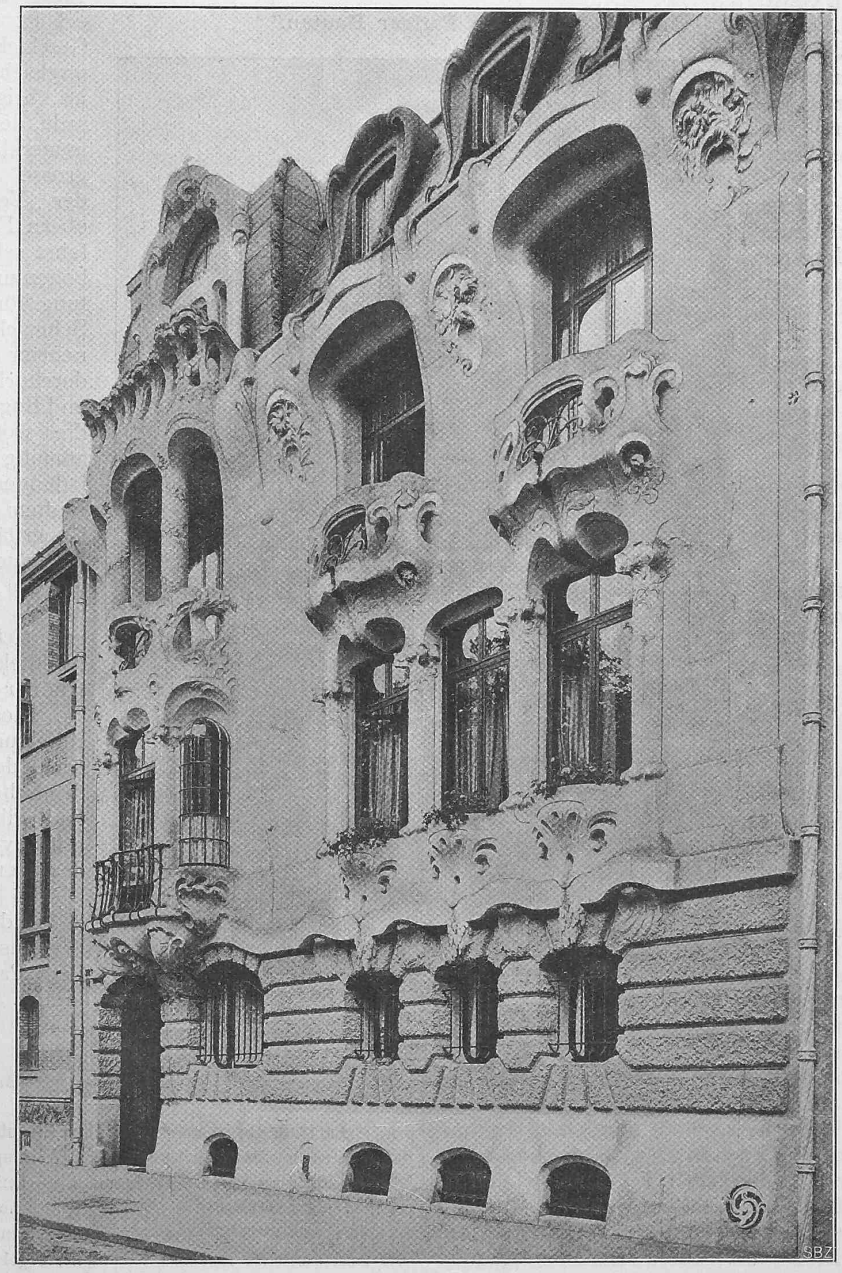

Abb. 2. Haus der Yvette Guilbert. Von Architekt *Xavier Schoelkopf*.
(Nach „Architektur der neuen freien Schule" von *W. Rehme*.)

Moderne Pariser Bauten.

Von Architekt *R. Streiff* in Zürich.

I.

Bei der bewunderungswürdigen Strassenanlage von Paris, die so herrlich nach grossen Gesichtspunkten gerichtet ist, achtet man im Hinblick auf die erhabenen Monumente zunächst kaum auf das Gewirr der Miethäuser, welche die Strassenzüge zu beiden Seiten einschliessen. Die meisten sind als Spekulationsbauten Massenproduktion eines trockenen Schemas mit aufdringlichen Fassadenmasken, die durch fortwährende geistlose Nachahmung die feinen Züge des Louis XVI und Empire zu einem Zerrbild machen. Von der vornehmen Zurückhaltung der alten Bauten haben sie wenig gelernt. Alle schreien miteinander ihre prahlerischen Redensarten in die Strassen hinaus, sodass ein einzelnes erträgliches Haus eines Architekten kaum zur Geltung kommt. Und so geht man achtlos vorbei, den grossen Zielen zu. Nach langer Wanderung steht man doch einmal überrascht vor einer merkwürdig ruhigen Fassade von moderner Empfindung und, wenn man nun weitere sucht, merkt man erst, wie selten in diesem grossen Paris eigenartige neuere Privatbauten sind. Es mögen daher hier einige Momentaufnahmen von solchen folgen, wie wir sie gerade begegnet haben. Manchem, an deutsche Experimente gewöhnten Modernen mögen sie vielleicht nicht interessant genug sein und vieles wird zunächst fremd und kalt anmuten. Es liegt uns auch fern, etwa die neue Pariser-mode für unsere heimischen Bedürfnisse als vorbildlich einzuführen. Aber wir können eine unserem Empfinden fern liegende Kunstäusserung doch zu verstehen suchen. Hat man sich erst an die ungewohnte Art der Formgebung gewöhnt, so erscheint einem manches bemerkenswert, was man zuerst skeptisch zu betrachten geneigt war und man wird schliesslich manche individuelle Auffassung als Bereicherung empfinden.

Ein paar freie Künstler haben im Einklang mit der neuen Zeit endlich die höfische Pose abgelegt und bauen

nun mehr den innern Bedürfnissen entsprechend. Sie verzichten auf die traditionelle Symmetrie und zeigen eine Vorliebe für Loggien und Erker, welche früher in der französischen Architektur nur selten vorkamen. Dabei werden diese aber nicht als selbständige Ausbauten behandelt, sondern organisch aus der Fassade entwickelt. Eine schmiegsam abgerundete Formgebung vermeidet alle harten Ecken. Nach der strengen Geschlossenheit der Königstile ist hier vieles wieder in mittelalterlich malerischem Sinne behandelt, aber ganz in modernem Geist, durchaus nicht altertümelnd und ohne eine Spur von Romantik. Gemeinsam mit den alten Bauten von Paris zeugen auch diese neuern von der sichern Eleganz des Franzosen.

Diese zeigt sich schon beim anspruchslosen Nutzbau eines Geschäftshauses an der *rue Réaumur* (Abb. 1, S. 244), dem wohl die Eisenbauten Hortas in Brüssel zum Vorbild gedient haben. Ohne deren feines Detail haben wir hier eine mit nüchterner Sachlichkeit aus den konstruktiven Bedingungen aufgebaute Fassade, welche blos durch elegante Linienführung jene eckige Starrheit überwunden hat, die ähnliche Bauten mit ein paar historischen Ornamenten vergeblich zu verdecken suchen. Das straffe System von vertikal aufstrebenden Eisenträgern, die durch die horizontalen Blechbrüstungen zusammengehalten erscheinen, ist durch unzählige Nieten leicht belebt und durch einen graugrünen Anstrich zu ruhiger Wirkung gebracht. Die Schatten der drei vortretenden Erker geben einen kräftigen Abschluss.

Ein phantasievolleres Werk ist das merkwürdige Haus der berühmten Vortragskünstlerin Yvette Guilbert von *Xavier Schoelkopf*. Eine ungemein lebensvolle Fassade, in der alle Linien ineinanderfliessen, mehr eine plastische Schöpfung als Architektur (Abb. 2, S. 245). Alles scheint wie aus einem einzigen Block herausmodelliert, die Balkone und Erker quellen weich und doch kräftig aus der Fassadenfläche und gehen wieder unmerklich in dieselbe zurück. Auch das originelle Gitter am Erker ist nicht bloss aufgestellt, sondern klammert sich lebendig an den Stein an. (Abb. 3). Aus den Ecken der obern Balkone schauen kleine, bissige Tierwesen aus dunkeln Höhlungen, gleich den unangenehmen Wahrheiten, welche die Guilbert in ihren drastischen Lebensschilderungen dem Publikum vorhält. Das Haupt unten am Erker trägt die Züge der Künstlerin. Ganz ungewohnt ist die Art, wie das Dach auf einer Anschwellung der obern Mauerfläche aufruht. (Abb. 2.) Im Innern ist ein prächtiges Treppengeländer aus Marmor wie aus einem Monolith gearbeitet, eine Neuschöpfung, die der königlichen Treppe des Trianon kaum nachsteht. Es ist im „Journal de la marbrerie" abgebildet, aus dem auch unsere Abbildung eines Gitters (Abb. 4, S. 244) entnommen ist. Auch an diesem Werk *Schoelkopfs* ist alles schmiegsam, lebendig entwickelt.

Leider haben solche augenfällige Motive das Schicksal, von Nachahmern verdorben auf den Markt gebracht zu werden, und bei den Laien geht dann das Gute wie das Schlechte als die neue Richtung unter dem abgedroschenen Namen „Jugendstil".

Wenn Schoelkopfs überschäumender Phantasie manches Schöne ins Abenteuerliche gerät, schafft *Charles Plumet* mit der Ueberlegung des fein abwägenden Architekten. An seiner gediegenen Fassade in der Avenue Victor Hugo (Abb. 5) ist kein Ornament zu viel, dieses aber mit liebevoller Sorgfalt eigenartig durchgebildet. Noch die Plaquette der elektrischen Klingel ist besonders gezeichnet. Geschickt fügen sich die zwei ungleichen Portale in die im übrigen symmetrische Fassade, der kleine Ladeneingang unmerklich verschoben, das grosse Durchgangsportal in der Verbindung von zwei obern Fenstern. Die Durchfahrt selbst, mit glatten Steinbogen und bronzenen Beleuchtungskörpern als einzigem Schmuck, ist von sehr vornehmer Wirkung. Eigenartig durchdringen sich die Säulen und Bogen der Loggia, welche die wohlgegliederte Fassade anmutig abschliesst. Die Ausladungen sind auch hier in sanftem Ansteigen aus der Mauerfläche entwickelt, und der Bildhauer hat sich dem Willen des Architekten verständnisvoll gefügt. So vereinigen sich im Portal (Abb. 6) Architektur und Plastik zu schöner Einheit.

Diese einfach edle Architektur wirkt als Erlösung nach den überladenen, akademischen Miethausfassaden und gibt einen höhern Begriff von dem Kunstsinn des neuen Paris, als selbst Werke der offiziellen Kunst, die in den süsslichen, von der Weltausstellung hinterlassenen Petit Palais und Grand Palais gipfelt.

(Schluss folgt.)

Moderne Pariser Bauten.

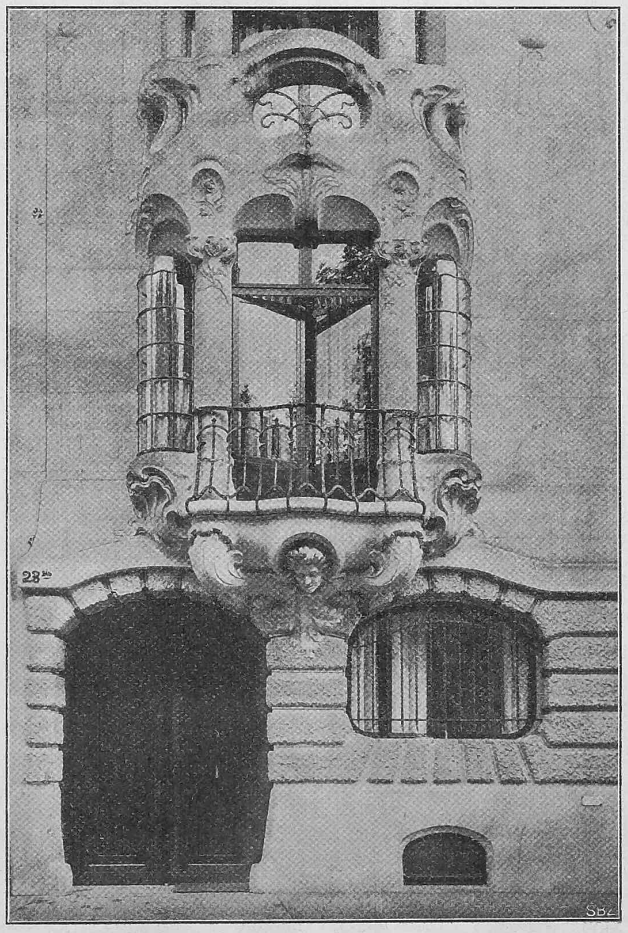

Abb. 3. Erkerdetail vom Hause der Yvette Guilbert.
(Nach „Architektur der neuen freien Schule".)

Miscellanea.

Fortschritte im amerikanischen Eisenbahnwesen. Auf dem letzten internationalen Eisenbahnkongress zu Washington berichtete S. Whinery über die Fortschritte, welche die amerikanischen Eisenbahnen in den letzten 25 Jahren aufzuweisen haben. Der Redner hob zunächst hervor, dass die 25 Jahre von 1878 bis 1903 keine Umwälzung auf irgend einem Gebiet des amerikanischen Eisenbahnwesens hervorgebracht, sondern nur die Ausbreitung des Eisenbahnverkehrs und die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen gefördert haben. Die Länge der im Betrieb befindlichen Eisenbahnlinien hat von rund 131 000 *km* im Jahre 1878 auf 333 000 *km* im Jahre 1903 zugenommen. Das darin angelegte Kapital ist von 24 200 Mill. Fr. auf rund 68 750 Mill. Fr. gestiegen.

Die grösste Tätigkeit haben die Eisenbahnverwaltungen auf dem Gebiete der Linienführung, in der Beseitigung zu grosser Steigungen und Krümmungen, entfaltet. Man hatte erkannt, dass der Schnelligkeit der Beförderung durch starke Steigungen sehr enge Grenzen gesetzt werden, sowie dass eine Lokomotive unter sonst gleichen Verhältnissen auf einer Steigung von 6 ‰ um die Hälfte mehr ziehen kann, als auf einer Steigung von 10 ‰. Mit dem Anwachsen des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, haben deshalb die Eisenbahnen grosse Summen auf den Umbau ihrer Linien verwendet, in einzelnen Fällen ganz neue Strecken angelegt und die frühern aufgelassen.

Moderne Pariser Bauten.

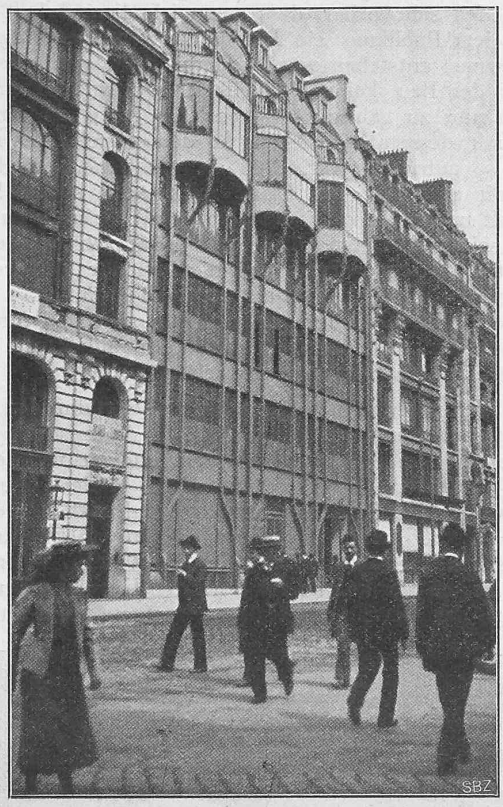

Abb. 1. Geschäftshaus in der rue Réaumur No. 124.

Alle schrieen nach meinen Zeichnungen, wie die Vögel nach Nahrung. Der monumentale Teil der Innenarchitektur stellte mich beinahe unlösbaren Problemen gegenüber. Er erheischte umsomehr meine Leidenschaft, als mir hier zum erstenmal Gelegenheit geboten wurde, mich ganz zu entfalten und meine Prinzipien der Ornamentik, *meine* Formen und *meinen* Stil an einem Werke von grosser Bedeutung zu versuchen. Ein Versuch war allerdings schon bei dem *Denkmal von Mérode* gemacht, welches ich in Gemeinschaft mit dem belgischen Bildhauer *Paul du Bois* auf einem öffentlichen Platze in Brüssel errichtete. Meine Arbeit war dabei auf den Sockel der Bronzestatue beschränkt. Doch gewann ich durch sie Sinn und Neigung für das Monumentale.

In den Villen, die ich ausführte, hatte ich sorgfältig jedes Streben nach monumentaler Dekoration verbannt; dort musste ich ganz natürlich versuchen, einen einfachen Schmuck zu schaffen, der zu dem täglichen Leben in Beziehung stehe, einen Schmuck, der wenig feierlich sei, vielmehr von einfachem Ernste, der jedoch Luxus und Freude nicht ausschliesst. In solchen Bauten kann die Monumentalität leicht an Lächerlichkeit streifen, denn die Gefahr, in unnützen Konsolen, in überflüssigen Gewölben und zwecklosen Säulen zu schwelgen, liegt nahe. Und es schien mir immer höchst lächerlich, wenn moderne, elegante Menschen, deren Reiz in allem, nur nicht in deklamatorischer Feierlichkeit beruht, sich in prunkenden Hallen bewegen, in denen Karyatiden ihre Glieder korkzieherartig um hohe Türen schlingen, oder auf breiten Treppen dahinschreiten, zwischen schweren Marmorgeländern, in denen sich zwerghaft kleine Säulen wie Kegel aneinanderreihen.

Aber gehen wir darüber hinweg! Es handelt sich hier darum, über einige der zu lösenden Probleme zu sprechen — sie alle zu erwähnen, würde zu weit führen — und mittels Abbildungen und einigen erläuternden Worten zu zeigen, wie ich sie gelöst habe. Dass das Museum in Hagen, so wie es sich heute darbietet, nicht mein Ideal eines Museums ist, habe ich bereits gesagt. Dies wird jetzt bei Erwähnung aller zu überwindenden Schwierigkeiten umso klarer erscheinen, denn bei einem von Anfang an vernunftgemäss entworfenen Bau können sich keine unbesieglichen Schwierigkeiten einstellen. Alles hält sich, kettet sich aneinander, eine Sache entwickelt sich aus der andern, sobald die Glieder der Konzeption gesund sind. Ich weiss, dass die Schwierigkeiten, mit denen ich zu kämpfen hatte, von dem Architekten, der den Bau entworfen, mit Leichtigkeit überwunden worden wären. Die Hindernisse, an denen ich mich stiess, würde er mittels der allvermögenden Kataloge übersprungen haben, die das ganze dekorative Material ordnen und numerieren, die Säulenkapitäle und -Füsse, Treppengeländer und Motive für Glasfenster liefern, in welche man hineinschneiden kann wie in Stoff, den man beliebig nach der Elle verkauft. Dieser Architekt hätte nicht vergebens an jenes so ausserordentlich wirksame Verfahren appelliert, das für alles ein Hilfsmittel weiss: die Viertel- oder Achtelsäulen, die man an die Wände klebt, die in zwei Teile gesägten Kapitäle, die sich darum nicht übler befinden, dass man ihnen ein süssliches Frauengesicht, den Kopf eines Wildschweins, ein Selleriebüschel oder Akanthusblätter zu verdauen gibt. Mein Gott, man findet in einem Museum so oft dergleichen; und um richtig beurteilen zu können, was der Bau zu Hagen jetzt bedeutet, ist es empfehlenswert, sich vorzustellen, was aus ihm geworden wäre, wenn man ihn nach den ursprünglichen Plänen vollendet hätte. Trotz allem: die ersten Keime liegen nun einmal darin und nichts kann sie ausrotten.

Alle skulpturalen Ornamente, die ich entworfen habe, können nur als relativ angesehen werden. Ich war weder frei sie zu schaffen, noch zu entscheiden, ob es wirklich nötig war, dort ein Ornament anzubringen. Ihr Dasein wurde nicht vorher überlegt, und es sind Bestandteile (wie Eisen und Backsteine) in ihnen, welche ich entweder nicht so verteilt oder überhaupt vermieden hätte. Ich nähere mich hier den *Problemen* und möchte gern, dass jene Schöpfungen nur als solche beurteilt würden. Das erste bestand in der Umkleidung einer leichten, vertikalen Eisensäule, auf welcher der Kämpfer eines Backsteinbogens ruhte. Das Schönheitsverhältnis zwischen dem massiven Mauerwerk und der leichten Säule war ebenso gering wie die Berechtigung zu einer derartigen Materialverbindung. Ich meine, dass diese Berechtigung nicht für mich, wohl

Abb. 4. Gitter von *Xavier Schoelkopf*.
(Nach „Journal de la Marbrerie".)

aber für den Architekten vorhanden war, der den eisernen Träger mit Stuck umklebt und ihm ein Kapitäl und einen Fuss: Deutsche Renaissance Nr. X des Katalogs Y gegeben hätte. Durch ihn wäre das Dasein der eisernen Säule nie offenbart worden; ich hingegen musste anders verfahren: Ich war gezwungen, zuerst die Träger zu umkleiden, ohne sie zu verbergen, und sodann ihre Magerkeit mit der über-

Moderne Pariser Bauten.

Abb. 5. Haus von Arch. *Ch. Plumet*, Avenue Victor Hugo Nr. 50.

Ein weiteres Merkmal des Fortschrittes bildet die Zunahme der Verwendung von Eisenbahnschienen aus Flusstahl, begünstigt durch den Aufschwung der amerikanischen Bessemer- und Siemens-Martin-Flusseisenerzeugung und das Sinken der Eisenpreise. Im Jahre 1878 war nur ein ganz kleiner Teil des Eisenbahnnetzes mit Flusseisenschienen ausgerüstet, deren Marktpreis 223 Fr. für die Tonne betrug. Heute sind die Flusseisenschienen fast überall im Gebrauch und ihr Preis beträgt nicht mehr als Fr. 147,50 für die Tonne. Weitere Verbesserungen des Eisenbahnoberbaues in diesem Zeitabschnitt sind: die Verminderung der Schwellenabstände, die Verbesserung der Weichen und Herzstücke und der Ersatz der alten hölzernen durch eiserne Eisenbahnbrücken.

Bemerkenswert ist ferner die Zunahme der Abmessungen und der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven. Vor 25 Jahren waren eine Personenzuglokomotive von 35 *t* und eine Güterzuglokomotive von 45 *t* noch bedeutende Ausführungen. Heute sind Maschinen, die 60 und 85 *t* wiegen, keine Seltenheit mehr. Daneben hat man aber auch ihre Wirtschaftlichkeit erhöht durch Verbesserungen in der Konstruktion der Feuerbüchsen und der Steuerungen, insbesondere aber durch die Einführung des Verbundbetriebes usw.

Bei den Güterwagen lassen sich ähnliche Fortschritte feststellen. Im Jahre 1872 wog ein Güterwagen etwa 9,5 *t* bei einer Ladefähigkeit von 10 bis 11 *t*; der heutige Güterwagen dagegen wiegt 15 bis 18 *t* und trägt 30 *t* und mehr; der eiserne Güterwagen für Kohle oder Erz wiegt 16 bis 19 *t* bei 50 *t* Ladegewicht. Im Vergleich zur Ladefähigkeit ist also das tote Gewicht beträchtlich vermindert worden. Im Jahre 1903 waren mehr als 80% aller amerikanischen Güterwagen mit Luftdruckbremsen und etwa 98,5% mit selbsttätigen Kupplungen ausgerüstet. Die Verbesserung des rollenden Gutes drückt sich besonders deutlich in dem Aufwand für Lokomotivausbesserungen aus, der auf einer Hauptlinie von 30 cts./*km* im Jahre 1870 auf 22,75 cts./*km* im Jahre 1902 abgenommen hat. Wenn trotzdem die Verzinsung des insgesamt in den Eisenbahnen angelegten Kapitales im Mittel kaum 3% erreicht, so liegt das vornehmlich daran, dass mit der Steigerung des Verkehrs auch die Tarife erheblich vermindert worden sind. Im Jahre 1878 hat z. B. die Eisenbahnfracht 4,1 cts. für eine *t/km* betragen; bis zum Jahre 1903 ist sie auf 2,56 cts. heruntergegangen. Aehnlich verhält es sich mit den Fahrpreisen für Personen. Die aus der Verbesserung der Eisenbahnen erzielten wirtschaftlichen Vorteile sind daher in grossem Masse der Allgemeinheit zugute gekommen.

Die Eisenbahn vom Nil nach dem Roten Meere. Die Bahn, deren Bau von der englischen Verwaltung in aller Stille eingeleitet worden war, beginnt an der Mündung des Atbara in den Nil und zieht sich in ostnordöstlicher Richtung nach dem 50 *km* nördlich vom alten Hafen von Suakim gelegenen Mirsa Scheich-Barud am Roten Meer, wo gegenwärtig ein Hafen gebaut wird. Der Endpunkt der Bahn am Roten Meer ist durch seine natürliche Lage vor dem alten Nachbarhafen erheblich bevorzugt. Nach vollendetem Ausbau wird der neue Hafen den Namen Port Soudan tragen. Von hier aus landeinwärts bot der Bahnbau die grössten Schwierigkeiten, da auf kurzen Strecken sehr bedeutende Geländesteigungen zu überwinden und ausserdem zahlreiche Brücken zu bauen waren. Auf dem ersten Drittel der insgesamt gegen 500 *km* langen Strecke erreicht die Bahn die grösste Höhe. Weiterhin wird das Gelände wesentlich einfacher, doch blieb auch hier eine grössere Zahl von Brücken zu bauen. Die Arbeiten haben im Herbst 1904 von beiden Endpunkten aus gleichzeitig begonnen. Anfangs hatte man hinsichtlich der Arbeiterfrage mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen; gleichwohl ist es gelungen, bis heute rund 300 *km* Schienen zu verlegen. Man hofft die ganze Linie im nächsten Frühjahr fertigzustellen.

Eidg. Polytechnikum. Die Professoren unserer technischen Hochschule haben an ihren erkrankten Kollegen, Herrn Prof. Dr. *Ritter*, eine elegant ausgestattete Adresse gerichtet, die am 8. d. Mts. durch die Herren Direktor J. Franel und Prof. J. Früh der Familie des Erkrankten persönlich überreicht wurde. Die Zuschrift lautet:

Herrn Prof. Dr. W. Ritter in Zürich.

Hochgeehrter Herr Kollege!

Mit lebhaftem Bedauern hat die Lehrerschaft des eidgenössischen Polytechnikums erfahren, dass Sie wegen Krankheit sich veranlasst sahen, auf Beginn des Wintersemesters aus dem Lehrkörper zu scheiden, dem Sie seit mehr als 20 Jahren angehört haben.[1])

Wir können nicht umhin, bei dieser Gelegenheit den Gefühlen, welche uns bewegen, mit einigen Worten Ausdruck zu geben.

Wir bedauern tief den Weggang des um die Ausbildung der graphischen Statik nach Culmanns Grundsätzen hochverdienten Forschers und Förderers des modernen Brückenbaues, des durch seinen klaren Vortrag und sein Wohlwollen beliebten Lehrers, des verdienten Direktors der Schule (1889—1891) und nicht zuletzt des durch Gewissenhaftigkeit und Treue allezeit vorbildlichen Kollegen. Die Geschichte unserer Anstalt wird den Namen Ritter stets zu einem ihrer besten zählen.

Indem wir Ihnen von Herzen baldige Genesung wünschen, versichern wir Sie unserer vollkommenen Hochachtung.

Zürich, den 27. Oktober 1905.

Im Namen und Auftrag
der Lehrerschaft des eidg. Polytechnikums,

Der Direktor: *J. Franel.* Der Aktuar: *J. Früh.*

[1]) Vergl. unsere Nummer vom 15. Juli d. J.

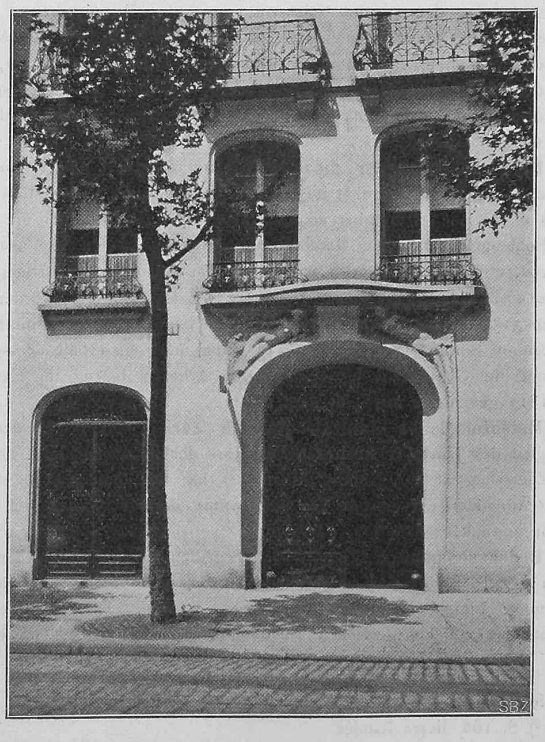

Abb. 6. Portal des Hauses Nr. 50 in der Avenue Victor Hugo.