

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 18

Artikel: Die Innenausstattung zweier neuer Salonboote, II. Die künstlerische Ausstattung des neuen Bodensee-Dampfers "Rhein"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26708>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

INHALT: Die Innenausstattung zweier neuer Salonboote. — Schweiz, Bundesgesetzgebung über Ausnützung der Wasserkräfte. — Ideenbewerb für ein Krematorium auf dem ehemaligen Friedhofe Neumünster in Zürich. III. — Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1906. — Miscellanea: „Kurvensammler“ von V. de Pay. Vom Schlosse Herrenchiessee. Versuche über Verwendbarkeit von Teerölen zum Betrieb des Dieselmotors. Vollendung der Hauptsammelkanal-Anlage in Wien. Statistik der Elektrizitätswerke in Deutschland. Elektrizitätswerk der Stadt Rom. Schweizer Bundesbahnen. Umbau des

Stuttgarter Hauptbahnhof. Sterilisieren des Trinkwassers durch Ozon. Eisenbahnwissenschaftliche Vorlesungen in Preussen. Fortführung der Neubauten der Hofburg in Wien. Panamakanal. Eidg. Polytechnikum. Hussdenkmal in Prag. — Nekrologie: † Eugen Dinichert. — Konkurrenzen: Bezirksschulgebäude in Aarau. — Literatur: Landhaus und Garten. „Lichtstrahlung und Beleuchtung“, Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein. Tessinischer Ing.- und Arch.-Verein. Bernischer Ing.- und Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

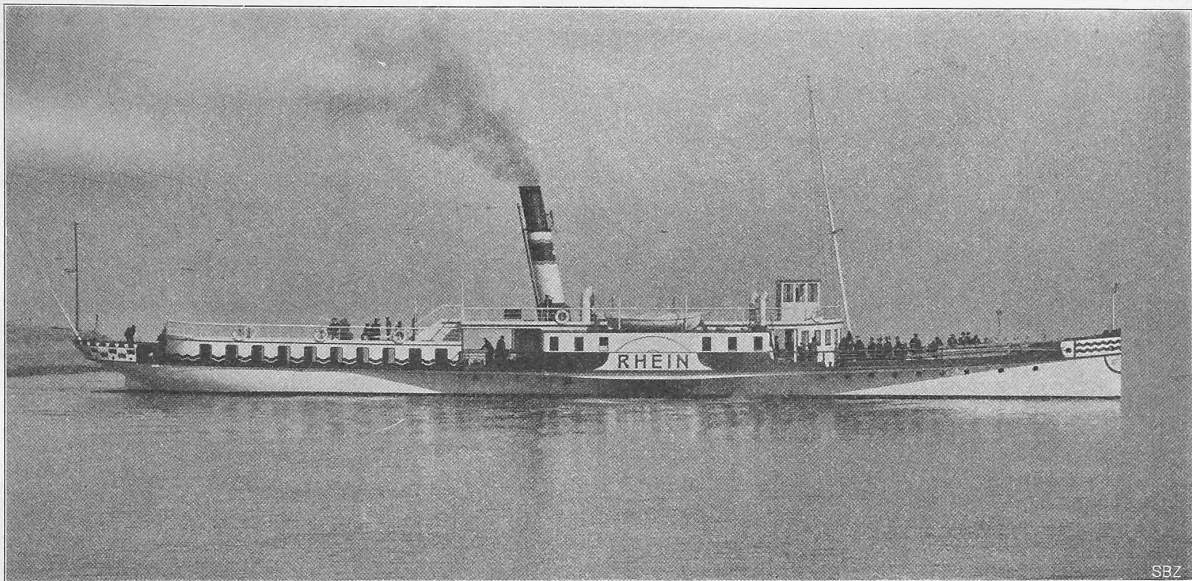


Abb. 1. Seitenansicht des Bodensee-Dampfers «Rhein». — Erbaut von Escher Wyss & Cie. in Zürich.

Die Innenausstattung zweier neuerer Salonboote.

II. Die künstlerische Ausstattung des neuen Bodensee-Dampfers „Rhein“.

Von Architekt Berlepsch-Valendas B. D. A. in München.

Die Rückfahrt von einer skandinavischen Reise führte mich in die drei grossen norddeutschen Handelsemporien Hamburg, Bremen, Lübeck. In allen drei Städten, zumal in den beiden letzten mischen sich die architektonischen Erscheinungen alter und neuer Zeit in einer Weise, die nicht gerade zu gunsten der letztern spricht. Man hat vielfach versucht, im Charakter des Stadtbildes zu bleiben, indem man die alten Formen auch bei jenen Gebäuden in Anwendung brachte, die aus den Forderungen der Neuzeit heraus entstanden sind. Dabei setzte es denn zahlreiche „Schiffbrüche“ und zwar gründliche ab. Man hielt sich ans Kopieren der gegebenen Form, schuf aber nicht mit jener Sachlichkeit, die überall das Charakteristikum der alten Bauten bildet. An diesen ist Gliederung und Schmuck eine Folge von Zweck und Material. Deswegen wirken

sie künstlerisch überzeugend. Gleiches trifft nur bei sehr wenigen modernen Bauten zu. Beim Anblick des räumlich gewiss imponierenden Hamburger Rathauses fielen mir unwillkürlich Berlages Worte ein: „Alles vergibt man, nur das eine nicht: Den Schein, einen andern nachgeahmt zu haben.“ Ja, freilich, wenn man die Amsterdammer Börse

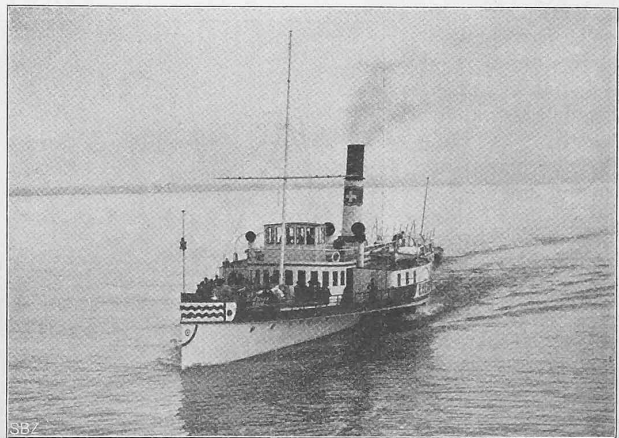


Abb. 2. Vorderansicht des «Rhein».

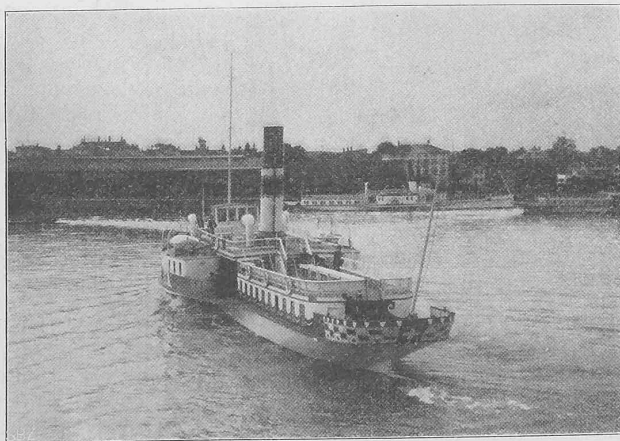


Abb. 3. Heckansicht des «Rhein».

vergleicht mit dem Hamburger Rathause und andern! — — Berlage weiss, was unter „Urkonventionen“ zu verstehen ist, die grössere Menge der Bauenden weiss es nicht; daher der Mangel jener Geschlossenheit, der frühern Kunstepochen den Stempel aufdrückte. Kausalitäts-Ideen — wo sind sie bei der Mehrzahl der neuern Prunkbauten zum Ausdruck gekommen? Freilich, woher sollten sie in die Anschauung Einzug halten, solange es Schulprinzip, besonders an Gymnasien, an Bau-Akademien ist, das Mass des zu erfüllenden Lehrprogrammes stetig zu erweitern, aber nur das Mass, nicht die Qualität. In einseitiger Prinzipienreiterei wird der Begriff für den Ausdruck von Kausalitäts-Ideen wahrlich nicht geweckt, geschweige denn grossgezogen, der Sinn für den Ausdruck der unserer Zeit

angehörnden Schöpfungen aber immer wieder auf das verwiesen, was andere Zeiten aus der Vollkraft *ihres* Wesens geboren. Anatole France hat Recht, wenn er die Architektur unserer Tage als die *am meisten* stehen gebliebene Kunst bezeichnet. Ja — Tore, wie sie sich an einer Gralsburg gut ausnehmen, vor eine mächtige eiserne Rheinbrücke setzen — das Beispiel ist in nächster Nähe

Künstlerische Ausstattung des Bodensee-Dampfers „Rhein“.

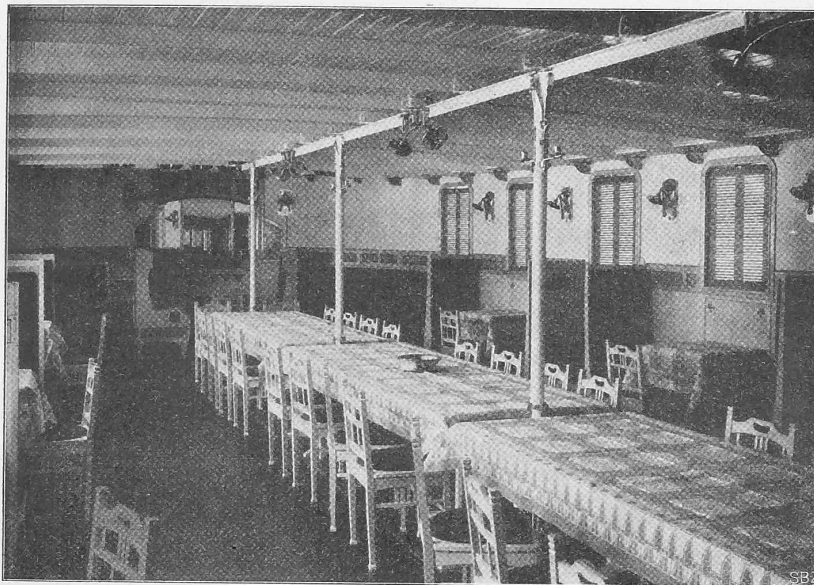


Abb. 4. Der Salon I. Klasse.

von Mainz zu sehen —, je nach Bedürfnis gotische oder barocke Ummantelungen für die Riesenhallen modernen Eisenbahnverkehrs bauen, der weder mit dem Zeitalter des Spitzbogens noch mit dem des Roi Soleil auch nur die geringsten Beziehungen hat — — je nun, das Schema wird eben etwas geändert, der Grösse des Objektes entsprechend die nötigen Streckungen oder Beschneidungen am disponiblen Formenschatz ausgeführt — was braucht's mehr! In Christiania sah ich ein neues Gerichtsgebäude, ganz in Bossen-Quadern ausgeführt, ohne jeglichen Zierat der gewöhnlichen Art — es war nicht gotisch, nicht barock, ohne Zusammenhang mit hellenistischen Formen und dennoch wirkte es so ernst, wie man das nur von einem Justizpalast verlangen kann; es war sachlich. Aachen hat einen neuen Bahnhof, dessen schlichte Gestalt zeigt, wie

solch eine Aufgabe zu lösen sei ohne ein Aufgebot an unsachlichen Zierformen. Das sachliche Behandeln einer architektonischen Erscheinung schliesst freilich mehr oder weniger den Stempel des Individuellen aus. Architekturen sollten nicht sein wie Bilder, denen man nach einiger Übung im Erkennen der Technik, der „Manier“ die Provenienz ansieht. Zweckformen und Pinselarbeit ist zweierlei.

Ich bekam damals in Hamburg u. a. auch einen der in kolossalen Dimensionen gehaltenen Ozean-Dampfer zu sehen. Die Kunst des Ingenieurs bewunderte ich. Was würde die Welt dazu sagen, dächte er nicht logisch, schliesse er nicht jede Form, jede Einrichtung den Bedingungen des Ganzen an. Nach ihm kommt der Architekt und „schmückt“ die Gesellschaftsräume, d. h. er schüttet das ganze Füllhorn seines Motiven-Gedächtnisses gepaart mit reichlichen Anleihen aus, wirtschaftet mit Hölzern köstlichster Art, mit Stucco, Marmor, Metallen nach freiem Ermessen, er lässt sich „passende“ Bilder auf die leeren Wand- und Deckenpanneaux malen, kurzum das mixtum compositum, das da geboten wird, ist reich wie die ellenlangen Speisekarten mancher Restaurants: Speisesäle in Renaissance, Rauchkabinen orientalisches, Damen-Salons Roccoco oder Louis XVI., Privat-Salons üppiger Barocco; anderswo gibts Empire-Möbel, ja bei einer Gelegenheit fand ich sogar ein pompejanisches Interieur. Es fehlten nur noch die prähistorischen und nicht entdeckten Stile. All das zusammengekommen nennt man, genau so wie den stilistischen Kraut- und Rübensalat mancher hochmodernen Hôtels, „Wunderwerke moderner Technik“, ob schon gerade die Schiffsbau-Technik mit diesem Wirrwarr nichts, gar nichts zu tun hat. Aber — den leitenden Persönlichkeiten gefällt's, ergo muss es gut sein nach dem Sprichwort: „Wem Gott ein Amt gab, dem gab er auch Verstand“. Vom „Geschmack“ ist freilich bei diesem der Wahrheit meist recht wenig nahekommenden

Sprichwort nicht die Rede. Der Herr, der mich führte, frug zum Schlusse unserer Wanderung: „Nicht wahr, hier hat man gar nicht mehr das Gefühl auf einem Schiffe zu sein, so „grossartig künstlerisch“ ist alles gehalten.“ Er war nicht wenig erstaunt, als ich mit „Ja, leider“ antwortete. „Aber es gefällt doch selbst den reichsten Amerika-

nern, die sehr verwöhnt sind“ sprach er beinahe entrüstet. „Well, sagte ich, wenn der Reichtum den Menschen ausmachte, dann wärs traurig um die Kunst bestellt. Menschen ohne Begriffe von Kultur gibts hüben und drüben. Für die ist so etwas ja ganz gut. Adieu.“ Am besten hatten mir die Kabinen gefallen, in denen Zierkunst — gewisse Geschirre ausgenommen — nirgends eine Rolle spielte. Die knappe Sachlichkeit war wohlthuend, genau so wie die Erscheinung der riesigen Maschinen, mit-

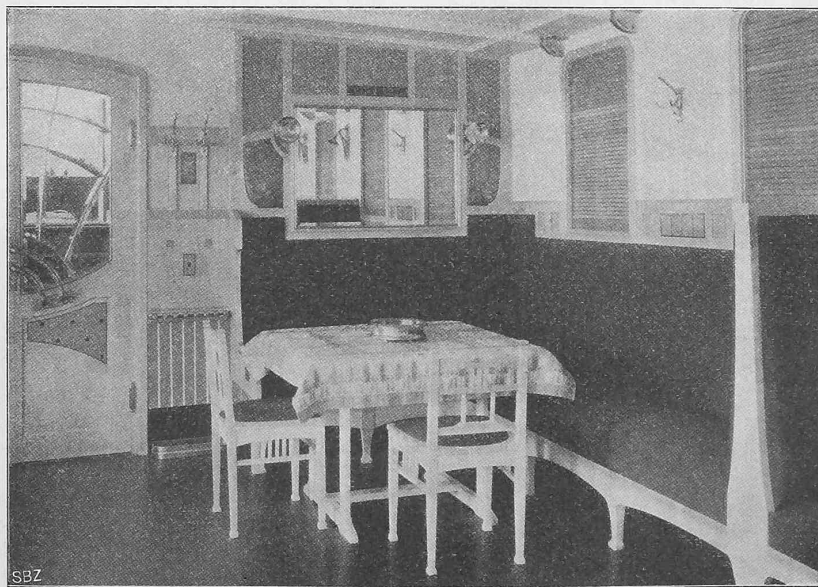


Abb. 5. Spiegelwand in der Kajüte I. Klasse.

telst deren der Koloss in Bewegung gesetzt wird.

Kurze Zeit darauf bekam ich von der Bayerischen Regierung den Auftrag, für einen neu zu erbauenden Bodenseedampfer Entwürfe zur Ausstattung der Kajüte I. Klasse zu machen. Es sollte also etwas geschaffen werden, was etwa der „guten Stube“ bei Leuten gleicht, die neben dieser keine gleichmässig anständige Wohnungs-

ausstattung, sondern auch „schlechte“ Stuben haben. So ist es ja bei den meisten Menschen der Fall. Sie legen lieber auf ein Gemach, das die Welt bewundern darf, das Hauptgewicht, statt mit der gleichen Ausgabe eine durchgehend anständige, wenn auch etwas bescheidenere allgemeine Ausstaffierung anzustreben. Das ziemt Kulturmenschen nicht, ebensowenig wie die Ansicht, dass alles, was man gern aus den Wohnzimmern entfernt, noch immer gut genug fürs Kinderzimmer sei. So war's bis jetzt auch auf den Dampfern, auch auf denen des Bodensees: Kajüte I. Klasse, d. h. Aufenthaltsraum für Reisende, die es bezahlen können: Relativ anständige Ausstattung; Kajüte II. Klasse dagegen — pah, da braucht's nicht viel, alles ist gut genug! Und dabei tönt's wieder auf allen Seiten „Volkserziehung, Hebung aller immateriellen Interessen usw.“ Ja, warum spielt dabei die geschmackliche Erziehung immer die Rolle des Aschenbrödel's? Eisenbahnwagen III. Klasse sind z. B. oft wahrhaft abschreckende Beispiele von staatlich geduldetem Schmutz — als Beispiel bester Art die Vortortzüge, die von der bayerischen Residenz zu den ländlichen Ansiedlungen der Umgegend führen. In der zweiten Klasse ist den hygienischen und ästhetischen Forderungen (zu diesen zählt auch die Sauberkeit) etwas mehr Rechnung getragen. Wer aber erster Klasse reist, hat Plüschbezüge, von Zeit zu Zeit ausgestaubte Vorhänge, relativ reinen Boden, zuweilen auch einen Spucknapf, da das Spucken auf den Boden ein Zeichen von Unbildung ist, die bekanntermassen nie erster Klasse fährt. — Ich drückte es damals dennoch durch, dass auch, was sonst noch in Betracht kam, der Rücksichtnahme für wert befunden werden solle, ja sogar die Kajüte II. Klasse konnte zu einem ganz menschenwürdig aussehenden Raume gemacht werden. Beim Schiffsanstrich wurde abgesehen von den seltsamen Mischönen, die früher gebräuchlich waren und beinahe an die Farbe erinnerten, die man zu Zeiten grösster Unterwürfigkeit selbst gegen Säuglinge herrschender Dynastien mit der Bezeichnung: „Caca du Dauphin“ belegte. Der Anstrich wurde in der Hauptsache weiss, denn Bodensee-Dampfer sind keine Kriegsfahrzeuge, deren Aeusseres nur möglichst wenig von der Wasserfläche abstechen darf. Im Innern aber fiel all jenes wider sinnige Schmuckwerk weg, das bisher an Wänden und Decken ein völlig unberechtigtes Dasein führte: Wandpilaster aller möglichen Ordnungen, schwerwirkende Deckrippen - Verkleidungen, die den ohnehin nicht sehr hohen Raum noch niedriger erscheinen lassen, Ummantelung der Mittelstützen in Form von Holzsäulen, Konsolen, wo es nichts zu tragen gibt, sondern wo allenfalls Verbindungs-glieder der Unverrückbarkeit des Ineinander-greifens von Deckrippen und Spanten Ausdruck geben können! Warum sollten die konstruktiven Teile, soweit es zugänglich, und soferne sie gut, präzise gearbeitet und einer verdeckenden Hülle nicht bedürfen, nicht sichtbar sein? Wir sind ja zum Glück über die Zeit hinaus, wo man es versucht hat, Renaissance-Eisenbahnwagen zu bauen, moderne Geschütze mit Dürer'scher oder Aldegrevscher Ornamentik in vollständiger Verkennung des Zwecks



Abb. 7. Treppe zur Kajüte I. Klasse.

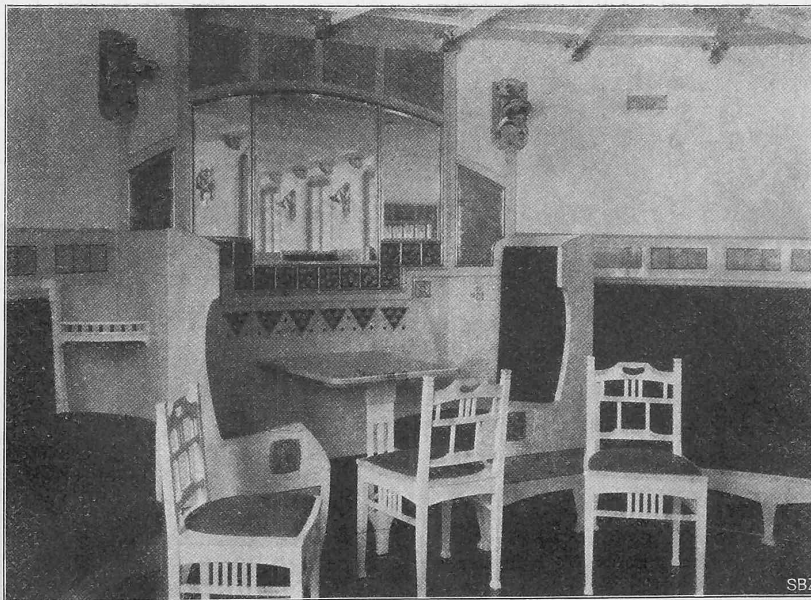


Abb. 6. Hecknische in der Kajüte I. Klasse.

der Sache zu versehen oder auf gusseisernen Fülllöfen den Trompeter von Säckingen und seine Angebetete in Relief zu zeigen! Also wozu Renaissance-Räume in einem modernen Dampfer? Wozu auf windschiefen Flächen Gliederungen, die für rechtwinklig sich schneidende Ebenen passen, wozu an Bug und Heck geschnitzte Holzornamente, die für hölzerne Schiffe ganz wohl angängig waren, auf eine Eisenblech-Verkleidung aufgeschraubt aber völlig widersinnig wirken!

Das Schiff wurde im Sommer 1905 in Dienst gestellt. Kurze Zeit darauf wurde ich durch die Schweizer Bundesbahnen mit den Entwürfen zur Ausstattung des neuesten Bodensee-Dampfers „Rhein“ beauftragt. Die Herstellung der konstruktiven Teile lag in den Händen von *Escher Wyss & Cie.* in Zürich. Die gleichen Prinzipien, deren Anwendung die „Lindau“ von den bisher gebauten Bodensee-Dampfern hinsichtlich ihrer künstlerischen Ausstattung unterscheidet, traten auch hier in Wirksamkeit, in höherem Masse freilich, als bei dem bayerischen Schiffe, wofür bereits mancherlei fix und fertig vorlag, als mir dieser Teil der Arbeit übertragen wurde. Ich kann nicht umhin, an dieser Stelle sowohl den Beamten der S. B. B.,

besonders Herrn Obermaschineningenieur A. Keller sowie der ausführenden Firma meinen Dank für das Entgegenkommen auszusprechen, das meinen Vorschlägen zuteil wurde. Die zur Verfügung stehende Summe, 28 000 Fr., gestattete selbstverständlich nicht, bezüglich der Einrichtung allzugrosse Sprünge zu machen, handelte es sich doch um vier Räume: Speisesaal I. Klasse, alles inbegriffen, Damen- und Rauchsalon sowie Treppenhaus, weiter auch noch um die, wenn auch ganz einfache Durchbildung der Kajüte II. Klasse. Dennoch gelangten, bei den erstgenannten Räumen wenigstens, nur vorzügliche Materialien zur Verwendung. An Stelle der bisher angewandten plastischen Wandgliederungen die schon wegen des darauf sich niedersetzenden Staubes nicht recht praktisch sind, trat eine durchweg glatte Behandlung, zu deren Belebung Intarsien, farbige Fliesen und getriebene Metalleinlagen dienen. Die farbige Behandlung erfuhr eine weitaus stärkere Betonung als früher. An Stelle des dunkeln, bisher gebräuchlichen Nussbaumholzes trat bei der Kajüte I. Klasse sehr heller Ahorn, an Stelle der frühern grünen, staubfangenden Plüschbezüge ein feurig wirkendes, gut dekatiertes, äusserst dauerhaftes Tuch. Der Boden bekam an Stelle des sonst verwendeten, als Farberscheinung stumpfen Eichenholz-Parketts einen Belag in stärkstem, tiefrotem Linoleum, Wände und Decke weissen Lackanstrich. Die Verbindungsstellen der Deckenkonstruktionsteile wurden nicht mehr maskiert, sondern durch bronzene Ueberfangglieder markiert, ebenso die Einlaufstellen der Deckrippen in die Schiffswand, weiter die Verbindungsstellen der eisernen Stützen mit der durchlaufenden Längsschiene, alles in glatten, ornamentlosen Flächen gehalten, wie dies auch bei den Beleuchtungskörpern der Fall ist. Materialechtheit und technisch tadellose Ausführung sind geringwertiger ornamentaler Behandlung, die gerade bei fabrikmässig hergestellten Gussobjekten nur allzuoft versteckte Gussfehler bemänteln muss, unbedingt vorzuziehen. Eine reichere Behandlung der einzelnen Teile aber, die nur Wert hat, wenn sie auf das sorgfältigste durchgebildet ist, war mit Rücksicht auf das Budget untunlich. Das ging bei den weit kleinern Räumen, dem Damen- und dem Rauchsalon an. Ersterer bekam eine von amerikanischer Birke umrahmte Wandverkleidung aus quadratischen, diagonal geteilten Tafeln in dem wie Moirée glänzenden amerikanischen Birkenholz hergestellt, mit sparsam verwendeten Intarsien aus Eschen, Ahorn und Ebenholz, Bezüge in einem feingestimmten, blaugrauem Stoff und grünen Bodenbelag; der Anstrich der freibleibenden Wand- und Deckenteile ist in einem leicht grünlich spielenden Weiss, die Beleuchtungskörper in poliertem Messing. Das Rauchkabinett dagegen wurde mit Rücksicht auf den Niederschlag, der überall durch den Tabakrauch entsteht, in schön gezeichnetem, tiefbraunem Platanenholz vertäfelt, mit einfassendem Rahmenwerk in blauschwarzer Wassereiche; der Boden wurde mit dunkelblau gezeichnetem Linoleum belegt; der Bezug der Sitze ist ein tiefes, sattes Grüngrau, die Beleuchtungskörper: matt Messing. In beiden Salons wurde die unschöne, kasten-

artige Schrägung, welche durch die Verschalung der Treppen vom Maschinendeck zum Verdeck I. Klasse entsteht, durch einen kleinen schrankartigen Vorbau, in dem sich Kleiderstücke, Trinkgeschirre usw. unterbringen lassen, verdeckt. Das Treppenhaus bekam als Wandgliederung eine einfache Teilung in steigenden Feldern, hellgrau gestrichen mit dunkelblaugrauer Umrahmung, in den Feldern Ornamente in schwarz, grün und gold. Der Plafond ist dementsprechend gehalten, leicht ornamentiert. Der Kajüte

II. Klasse, die bisher einen „Eichenholz-Anstrich“, also sozusagen eine Vorspiegelung falscher Tatsachen aufwies —

Wandverkleidung, Tische, Sitzgelegenheiten usw. sind aus Tannenholz hergestellt, dem man durch das durchaus zu verwerfende Nachahmen einer andern Holzmaser auf die Beine helfen wollte — ist durch eine Felderteilung in weiss, rot, grün und schwarz eine von der frühern wesentlich verschiedene Physiognomie verliehen worden.

Am auffälligsten tritt der nämliche Umstand wohl im

äussern Anstrich des Schiffes auf. Während früher die Schweizerschiffe der Bodensee-Flottille einen schlichten, vielleicht allzuernsten Farbcharakter trugen, vorwiegend graublau und ziemlich tonlos, bekam der „Rhein“ einen in der Hauptsache weissen Anstrich mit roten Zwischengliedern. An Heck und Bug fielen die früher üblichen, auf die eiserne Unterlage applizierten, holzgeschnitzten Ornamente weg. An ihre Stelle traten Beläge in kräftigem, durch starke Nieten befestigtem Eisenblech: Vorn wellige Streifen, wie sie auf den alten Schweizerbannern zu sehen sind, rückwärts eine durch senkrechte Stäbe bewirkte Teilung, in deren einzelnen Feldern nochmals das Wellenlinien-Motiv wiederkehrt. Gerade diese Neuerung hat mancherlei Widerspruch wachgerufen, wie das ja immer zu sein pflegt Dingen gegenüber, die aus den gewohnten Geleisen heraus-treten. Ich tröstete mich darüber — sprach doch bei der Schiffseinweihung ein Mann, der nicht überall den Normal-Masstab anzulegen gewohnt ist, das Wort aus: „Was tuts! Heute lachen sie darüber und übers Jahr machen sie's nach!“

Künstlerische Ausstattung des Bodensee-Dampfers „Rhein“.

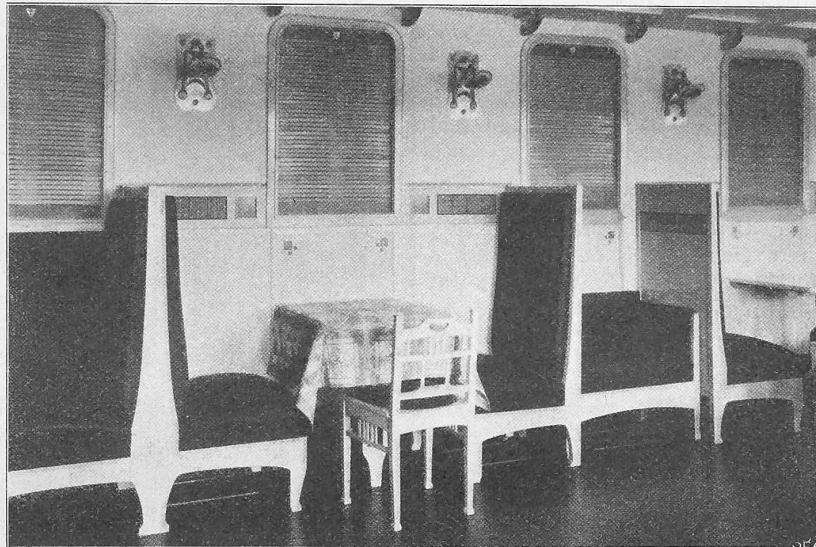


Abb. 8. Wandpartie im Salon I. Klasse.

Schweiz. Bundesgesetzgebung über Ausnützung der Wasserkräfte.

Mit Botschaft vom 30. März 1907 legt der Schweiz. Bundesrat den eidg. Räten den Wortlaut des Entwurfes zu einem Bundesbeschluss vor betr. Aufnahme eines neuen Art. 23^{bis} in die Bundesverfassung, mit welchem dem Bunde die Kompetenz zur Gesetzgebung über die Ausnützung der Wasserkräfte erteilt wird. Die vom Bundesrat beantragte Fassung des Artikels entspricht mit einigen redaktionellen Aenderungen dem von der Expertenkommission am 9./11. Januar d. J. aufgestellten Text.¹⁾ Sie lautet:

«Art. 24^{bis}. Die Nutzbarmachung der Wasserkräfte steht unter der Oberaufsicht des Bundes.

Durch die Bundesgesetzgebung sind über die Erteilung und den Inhalt der Wasserrechtskonzessionen, sowie über die Fortleitung und Abgabe

¹⁾ Siehe Seite 40 dieses Bandes.

In beiden Salons wurde die unschöne, kasten-

elektrischer Energie, die zur Wahrung der öffentlichen Interessen und zur Sicherung der zweckmässigen Nutzbarmachung erforderlichen Vorschriften aufzustellen.

Soweit nicht die Bundesgesetzgebung den Inhalt der Wasserrechtskonzessionen regelt, ist deren Erteilung sowie die Festsetzung und der Bezug der für die Benützung der Wasserkräfte zu entrichtenden Gebühren und Abgaben, Sache der Kantone. Diese Auflagen der Kantone dürfen die Nutzbarmachung der Wasserkräfte nicht wesentlich erschweren.

Für die Gewinnung von Wasserkräften an Gewässerstrecken, welche die Gebiete mehrerer Kantone oder die Landesgrenze berühren, ist die Konzessionserteilung, sowie die Festsetzung der den Kantonen zu entrichtenden Gebühren und Abgaben, nach Anhörung der beteiligten Kantone, Sache des Bundes.

Die Abgabe der durch Wasserkraft erzeugten Energie ins Ausland darf nur mit Bewilligung des Bundesrates erfolgen.

Die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung finden auch auf die jetzt bestehenden Wasserrechtskonzessionen Anwendung, soweit sie nicht selber ausdrücklich Ausnahmen festsetzt. »

Soferne das Initiativkomitee nicht zugunsten dieses Artikels von seiner Formulierung des Initiativbegehrens¹⁾ zurücktritt, soll dieser Wortlaut als Gegenantrag der Bundesversammlung gleichzeitig mit dem Wortlaut des Initiativbegehrens der Abstimmung des Volkes und der Stände unterbreitet werden.

Zum Schlusse der erwähnten Botschaft wiederholt der Bundesrat die von dem Departementschef des Innern in der Expertenkommission gegebene Zusage und erklärt, dass „das Departement des Innern die Angelegenheit der Bundesgesetzgebung über die Wasserkräfte ohne Verzug weiter verfolgen und mit Unterstützung der schon erwähnten, vorberatenden Expertenkommission einen Vorentwurf für ein eidg. Wasserrechtsgesetz ausarbeiten wird. Er hoffe, dass diese Arbeiten in der Weise gefördert werden können, dass schon zurzeit der Volksabstimmung über den Verfassungsartikel die Grundzüge und Hauptpunkte der spätern Ausführungsgesetzgebung bekannt sein und als Grundlage für die öffentliche Diskussion des neuen Verfassungsartikels dienen werden“.

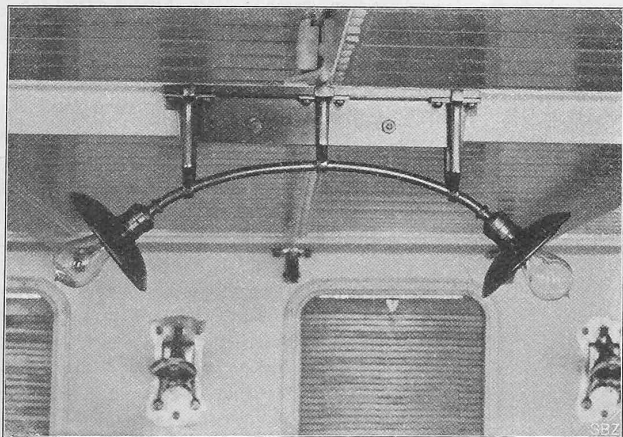


Abb. 9. Deckenbeleuchtung in der Kajüte I. Klasse des Dampfboots «Rhein».

So hofft die „Botschaft“ des Schweiz. Bundesrates. Wir gestehen, dieser Hoffnung nur schwachen Glauben entgegen bringen zu können. Müssen wir doch feststellen, dass ungeachtet des klaren und ausdrücklichen Auftrages, den die eidg. Räte dafür schon im März 1895 erteilt haben²⁾, bisher von Seite der Bundesverwaltung in Sachen der Regelung der Wasserrechtsverhältnisse noch nichts geschehen ist — mit alleiniger Ausnahme der im Zivilgesetzentwurf diese Materie tangierenden Paragraphen, die selbstredend auch erst mit jenem in Kraft erwachsen können.

Wir wünschen nichts sehnlicher, als dass sich unsere Zweifel als unbegründet erweisen mögen! A. J.

¹⁾ Bd. XLVII, S. 110.

²⁾ Bd. XXV, Seite 95.

Ideenwettbewerb für ein Krematorium auf dem ehemaligen Friedhofe Neumünster in Zürich.

III.

Der Darstellung des an erster Stelle prämierten Entwurfs lassen wir die hauptsächlichsten Ansichten, Grundrisse und Schnitte des Projektes Nr. 47 mit dem Motto: »Urnenhof« von Architekt *Albert Gysler* aus Basel in Hannover-Linden folgen, das einen II. Preis erhielt. Die

Künstlerische Ausstattung des Bodensee-Dampfers „Rhein“.

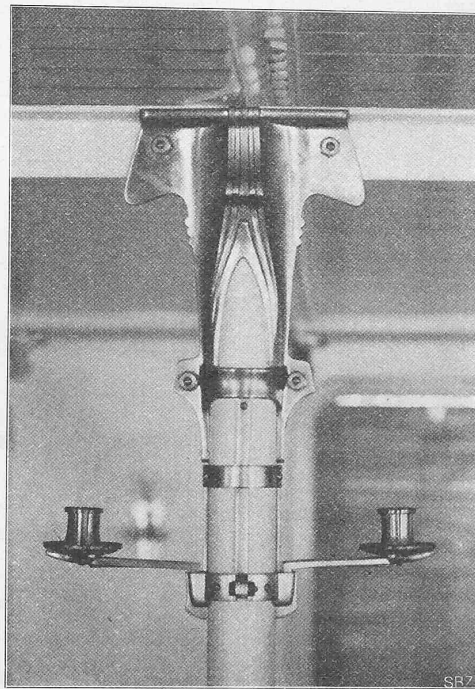


Abb. 10. Verbindungsteile in Bronzeguss zwischen Träger und Längsrippe in der Kajüte I. Klasse. Damit in Verbindung: Notbeleuchtung.

Veröffentlichung des mit einem III. Preis bedachten Projektes sowie der durch eine Ehrenmeldung ausgezeichneten und zum Ankauf empfohlenen Arbeit in einer unserer nächsten Nummern, soll unsere Darstellung der prämierten Entwürfe dieses Wettbewerbes beschliessen.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1906.

Aus dem uns soeben zugekommenen „Bericht des eidg. Eisenbahndepartements über seine Geschäftsführung im Jahre 1906“ bringen wir im Folgenden in gewohnter Weise einen Auszug über die unsere Leser besonders interessierenden Angaben. Bezüglich der ausführlichen statistischen Angaben verweisen wir auf den im Schweiz. Bundesblatt No. 16 vom 17. April 1907 enthaltenen Bericht.

Organisation und Personal. Im Berichtsjahre wurden anlässlich der Neuwahl der Beamten unterm 10. März 1906 sämtliche Beamte für eine neue Amtsdauer bestätigt. Herr Dr. Muggli, der dem Eisenbahndepartement während 10 Jahren zunächst als Sekretär-Adjunkt und sodann als Departementssekretär treue und wertvolle Dienste geleistet hatte, starb am 25. Mai 1906 infolge eines Unfalles und wurde durch den Sekretär-Adjunkten, Herrn Dr. K. Biedermann, ersetzt.

Gesetze und Verordnungen. Durch Bundesratsbeschluss vom 10. März 1906 wurde die Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen erlassen, die am 1. Mai 1906 in Kraft getreten ist.

Die Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen ist auf den 1. Oktober 1906 in Kraft getreten.