Schweiz. Bundesgesetzgebung über Ausnützung der Wasserkräfte

Autor(en): **A.J.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-26709

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

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 selbstverständlicherweise 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 Ueberfanglieder 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, kastenartige 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.

Künstlerische Ausstattung des Bodensee-Dampfers „Rhein".

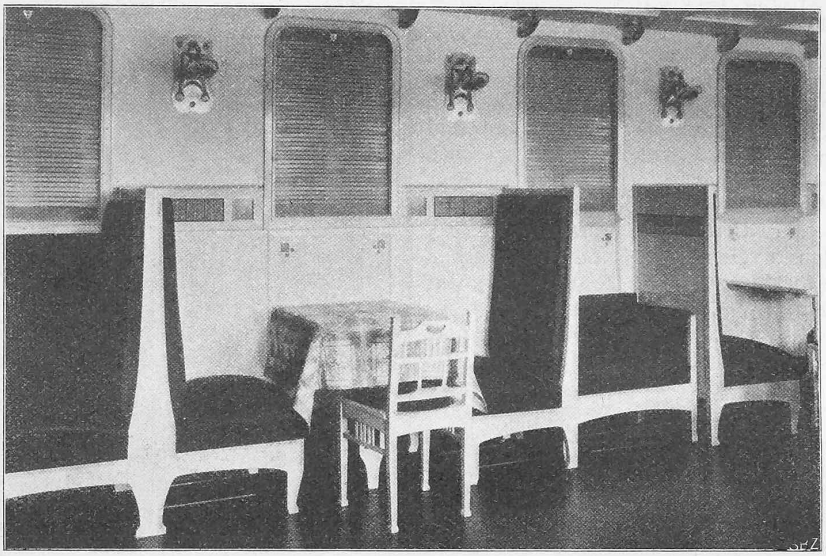

Abb. 8. Wandpartie im Salon I. Klasse.

Am auffälligsten tritt der nämliche Umstand wohl im äussern Anstrich des Schiffes auf. Während früher die Schweizerschiffe der Bodensee-Flottille einen schlichten, vielleicht allzuernsten Farbencharakter 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 heraustreten. 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!"

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. 23bis in die Bundesverfassung, mit welchem dem Bunde die Kompetenz zur Gesetzgebung über die Ausnützung der Wasserkräfte erteilt wird. Die vom Bundesrate 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. 24bis. 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.

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 Abbgaben, 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 Initiativbegehrens [1]) 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".

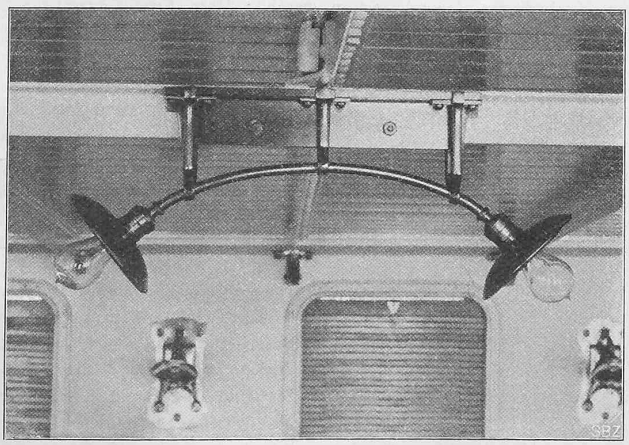

Abb. 9. Deckenbeleuchtung in der Kajüte I. Klasse des Dampfboots «Rhein».

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 haben [2]), 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".

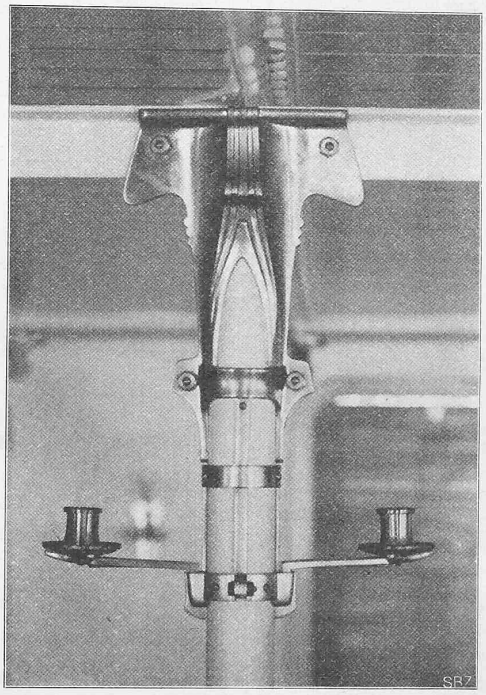

Abb. 10. Verbindungsteile in Bronzeguss zwischen Träger und Längsrippe in der Kajüte I. Klasse. Damit in Verbindung: Notbeleuchtung.

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 prämiierten 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.