

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 15

Artikel: "Denkmäler"
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26698>

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: 23.02.2026

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

INHALT: «Denkmäler». — Die europäische Stadt. — Die Innenausstattung zweier neuer Salonboote. — Miscellanea: Der Neubau des Hoftheaters in Stuttgart. Kongress für Heizung und Lüftung in Wien. Monatsausweis über die Arbeiten am Ricketunnel. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Elektrischer Betrieb der schweizerischen Staatsbahnen. Die äussere Wiederherstellung des Rathauses zu Luzern. Neues Aufnahme-

gebäude des Bahnhofs der S. B. B. in Basel. — Nekrologie: R. Schneebeli. — Literatur: Studien zur Ostalpenbahnfrage. Literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Société suisse des ingénieurs et architectes. Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Tessinischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

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

„Denkmäler.“

Das zu allen Zeiten und bei allen Kulturstölkern so ungemein wichtige Gebiet der Denkmalkunst hat in einem im Erscheinen begriffenen Werke von Architekt Albert Hofmann, dem Redakteur der Deutschen Bauzeitung in Berlin, zum ersten Mal eine übersichtliche und umfassende Darstellung erfahren. Von den geplanten drei Bänden, welche die Geschichte des Denkmals, Denkmäler mit architektonischen Grundgedanken und Denkmäler mit figürlichen Grundgedanken behandeln, sind die beiden ersten erschienen und überraschen durch die mit Bienenfleiss gesammelte Fülle des Materials und ihre klare, systematische Sichtung und Gruppierung.

Wenn auch der Verfasser im Vorwort betont, seine Arbeit könne nur „ein erster Versuch, ein Abriss“ sein, das Material zu einer späteren umfassenderen Darstellung der Kunst des Denkmals, muss dem doch entgegengehalten werden, dass solch grundlegenden Arbeiten, wie sie Hofmann hier auf einem noch völlig unbauten Gebiete geleistet hat, gerade wegen ihrer Schwierigkeit und Unscheinbarkeit das grösste Verdienst gebührt. Und in der Tat füllt das Werk „Denkmäler“ eine Lücke in der Fachliteratur aus. Denn wenn auch zerstreut überall Material über dieses Thema vorhanden sei, dürfte und auch schon Bode, Perrot, Chipiez u. a. mehr oder weniger einlässlich dergestaltige Fragen behandelt haben, bestand doch bisher kein Werk, das systematisch und vor allem reich und gut illustriert, namentlich dem Künstler, Architekten wie Bildhauer, das weite Gebiet zugänglich gemacht hätte. Und dass der Verfasser bei seinen Schilderungen nicht nur eine unpersonliche objektive Darstellung kritische Bemerkungen, durch Stoff interessanter und lebendiger zu gestalten versucht, das muss ihm doppelt hoch angerechnet werden.

Von den beiden bereits erschienenen Bänden beschäf-

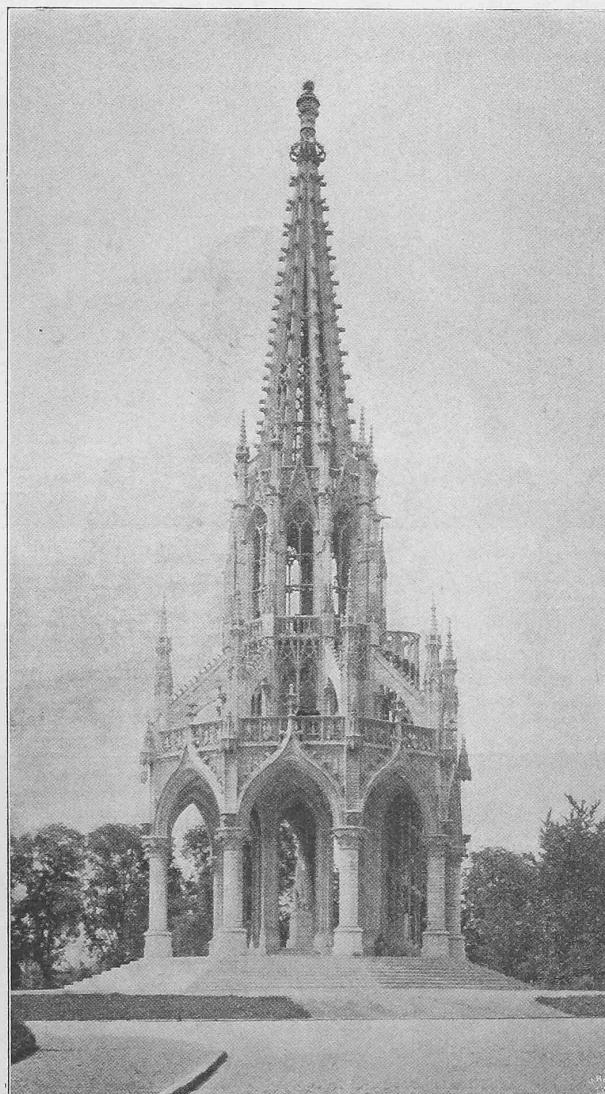


Abb. 1. Denkmal Leopold I. von Belgien im Park von Laeken.
(1880) Architekt: Louis de Courte. — Bildhauer: W. Geefs.

gibt, sondern durch eigene sein subjektives Urteil den Stoff interessanter und lebendiger zu gestalten versucht, das muss ihm doppelt hoch angerechnet werden.

Von den beiden bereits erschienenen Bänden beschäf-

¹⁾ Die Abbildungen zu diesem Artikel konnten mit gütiger Erlaubnis des Verlags von Alfred Kröner in Stuttgart, dem Werke «Denkmäler» von Architekt Albert Hofmann in Berlin («Handbuch der Architektur», vierter Teil, VIII. Halbband, Heft 2a und Heft 2b), entnommen werden. Vergl. Literatur Seite 191.

tigt sich der erste mit der Geschichte des Denkmals, der einige Kapitel allgemeinen Inhalts (Parerga und Psychologie des Denkmals) vorausgeschickt sind. Die Denkmalkunst Aegyptens und Kleinasiens, ebenso wie die Indiens und Ostindiens wird ihrer hohen Bedeutung entsprechend zunächst in Betracht gezogen; dann werden dem griechischen Altertum, Etrurien und dem römischen Reiche ausführlichere Abhandlungen gewidmet und nach einem

Kapitel über die altchristliche Kunst mit einem Rundblick in muhammedanischen Ländern die Uebersicht über alle hier in Betracht kommenden Kulturstaten des frühen Mittelalters geschlossen. Das so ungemein reiche Gebiet der Denkmalkunst in Italien, wo durch kunstverständige Maecenaten und hervorragende Meister Werke unerreichter Schönheit geschaffen wurden, folgt zunächst mit Spanien und Portugal, während in späterer Zeit Frankreich die Führerrolle übernimmt. Die Denkmalsgeschichte Deutschlands, Oesterreichs, Dänemarks, Schwedens und Norwegens, Belgiens und Hollands und schliesslich noch jene von England und Nordamerika füllt die letzten Kapitel des ersten Bandes.

Mit gleicher Gründlichkeit behandelt der zweite Band die Formen und die Entwicklung der Denkmäler mit architektonischem oder doch vorwiegend architektonischen Grundgedanken. Mit der Darstellung der Erdhügel und der aus unbearbeiteten Felsblöcken geschichteten Male beginnend, folgt in fast endloser Reihe die Schilderung all der Formen, in der Denkmäler auftreten, der Gedenksteine, der Obelisken, der Denksäulen und Pestsäulen, der Pyramiden, der Grabdenkmäler (Stelen, Epitaphien, Sarkophage, Hochgräber oder Tumben, Wanddenkmäler, Ossarien und Mausoleen), der Baldachindenkmäler und Rolande, der Turmbauten, Ehren- und Triumphbögen, der Denkmale und Denkmalplätze. Dabei ist äusserst interessant, zu beobachten, wie alte Formen von späteren Zeiten wieder aufgegriffen wurden und wie manche besonders ausgeprägte Gestaltung nur ganz bestimmten Völkerschaften eigentümlich war.

Aufs deutlichste wird durch die ganze Darstellung aufs neue die hohe Kultur des Altertums vor Augen geführt, ebenso klar aber auch dargetan, dass die moderne Denkmalkunst zwar mit aller Anstrengung Versuche macht, den vergangenen Epochen gleichwertiges zu leisten, jedoch nur in den seltensten Fällen in der Selbständigkeit der

Aus Albert Hofmanns Werk „Denkmäler“, Verlag von Alfred Kröner in Stuttgart.



Abb. 2. Denkmal für Alphand in der Avenue du Bois de Boulogne zu Paris. — Architekt: Formigé; Bildhauer: Jules Dalou (geb. 1840). Am Sockel Alphands Mitarbeiter: Maler Roll, Baumeister Bouvard, Ingenieur Huet und Bildhauer Dalou.

Idee und in den zu ihrer Verwirklichung dienenden Mitteln die Vorbilder erreicht. Und gegenüber all diesen überladenen, unruhsvoll silhouettierten Monumenten ist ein Rückenschlag eingetreten ins Schlichte, das durch wehervolle Feierlichkeit Eindruck zu machen und in ruhigen, grossen Formen und Umrissen die Wirklichkeit ins Künstlerische zu übertragen versucht.

Mit Spannung wird man dem dritten, abschliessenden Bande entgegensehen dürfen, der neben den Denkmälern mit figürlichem Grundgedanken, auch Brunnendenkmäler und Einzelfragen der Denkmalkunst, wie Aufstellungsplatz, Umgebung, Grössenverhältnisse, Stil, Haupt- und Nebenfiguren usw. behandeln wird. Jedenfalls aber berechtigen die bereits erschienenen Teile zu dem Urteil, dass wir in Hofmanns Buch ein mit ungemeinem Fleiss und seltenem Verständnis geschriebenes Werk erhalten haben, eine unerschöpfliche Fundgrube für eden ernstlich arbeitenden Architekten und Bildhauer.

Die europäische Stadt.

Es ist nicht gut möglich, von einer europäischen Stadt im genauen Sinne des Wortes zu sprechen. Es gibt ja auch keine europäische Sprache, und selbst von europäischen Sprachen kann in ganz genauem Sinne nur ebenso die Rede sein, wie von asiatischen oder afrikanischen Völkern.

Am schwersten wird es, von Gegensätzen gegen eine europäische Stadt zu sprechen, also von nichteuropäischen oder auch nur von afrikanischen oder asiatischen Städten im allgemeinen. Zahlreiche, ganz wesentlich voneinander verschiedene Typen von Städten sind es, die wir meinen, wenn wir hier vom Auslande sprechen. Dazu kommt noch folgender Umstand. Fernerliegende Städte sind

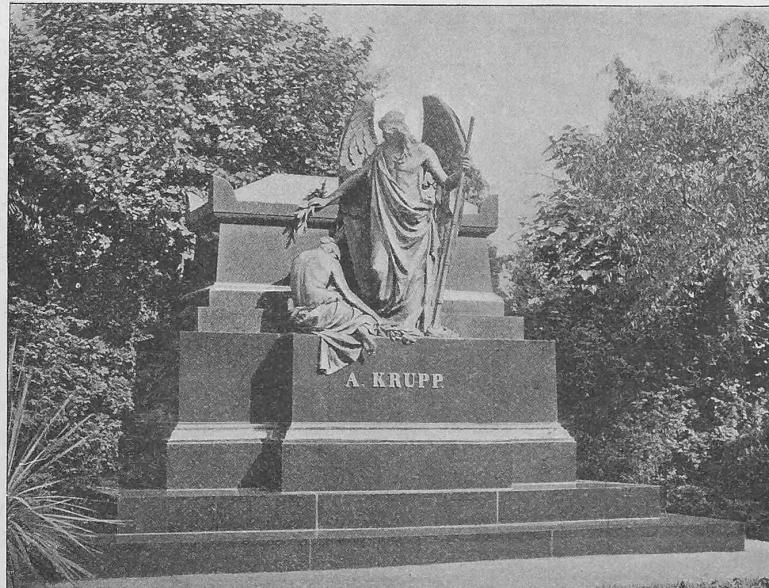


Abb. 3. Denkmal für Alfred Krupp zu Essen a. d. Rh. — Bildhauer Lang.

uns überhaupt sehr wenig bekannt und näherliegende glauben wir zwar zu kennen, kennen sie aber recht wenig in der Hinsicht, um die es sich hier handelt. Wir meinen

Aus Albert Hofmanns Werk „Denkmäler“, Verlag von Alfred Kröner in Stuttgart.



Abb. 4. Denkmal für Kaiser Wilhelm I. von Deutschland am «Deutschen Eck» bei Koblenz a. Rh.
Architekt: Bruno Schmitz; Bildhauer: E. Hundrieser und A. Vogel.

diesmal nicht eigentlich die historischen, politischen und rechtlichen Verhältnisse der Städte, sondern vielmehr ihren architektonischen Leib und hier wieder ganz besonders die eigentliche Bebauungsweise ihres Grundes. Das Interesse für eine Erkenntnis dieser Verhältnisse ist aber in weitem Masse erst seit kurzer Zeit erwacht.

Die europäische Stadt birgt nun ersichtlich mehr Mannigfaltigkeiten in sich, als uns solche bisher in den aussereuropäischen Städten begegnen. Fast möchte man gerade schon diesen Umstand als das Charakteristische der Städte bezeichnen, die man etwa unter dem zusammenfassenden Namen der europäischen begreifen kann: die Mannigfaltigkeit, Fülle und Reichhaltigkeit ihrer Gestaltungen. Tatsächlich lässt sich der Reichtum an Typen, der uns hier entgegentritt, am allerwenigsten in unserem

Rahmen überschauen. Von der altitalienischen Hügelstadt mit ihrem Gedränge kleiner Häuser und Gassen bis hinauf zum fernen Nordosten Deutschlands mit seinem rostförmigen Bebauungsplane der Städte; von den aus Pracht und Oede zusammengesetzten Weltstädten, namentlich des nordwestlichen Europas bis hinab in den Südosten, wo wir uns mit Adrianopel, noch mehr mit Philippopol und nun schon beinahe ganz mit Konstantinopel dem uns nächst gelegenen Typus orientalischer Städte annähern: auf diesem weiten Boden stehen nicht nur zahlreiche Typen von Städten nebeneinander, sondern sie kreuzen sich auch, sie vereinigen sich auf die mannig-

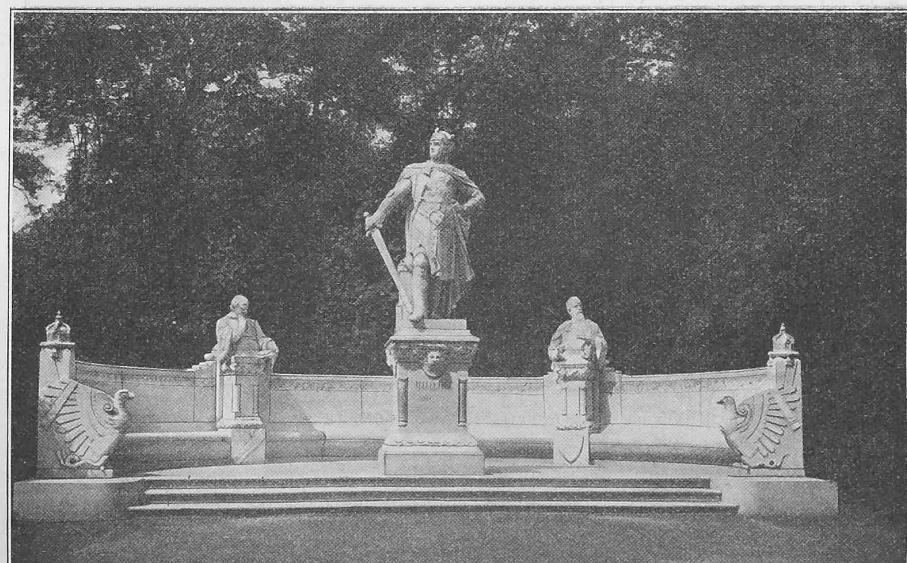


Abb. 5. Markgraf Albrecht der Bär. — Denkmal in der Siegesallee zu Berlin.
Nebenfiguren: Die Bischöfe Wiger von Brandenburg und Otto von Bamberg. — Bildhauer: Wilhelm Schott.

fältigste Weise in ein und demselben Individuum. Wenn wir die orientalischen Städte, deren Formen sich jene Städte in Europas Südosten nähern, auf ge-

eigneten Städtekarten betrachten, so sehen wir gleichsam eine Rinde, in welcher Borkenkäfer gehaust haben könnten; so krümm streichen die engen Strassenlinien durch die Baumasse hindurch. Denken wir uns andererseits einen Sprung in die germanische Kolonisationsstadt Nordamerikas und Südafrikas, so sehen wir schachbrettähnliche und besonders häufig gleichsam aus mehrern Schachbrettern zusammengesetzte Gruppen von Baublöcken, zwischen denen sich die Strassen mit der unerbittlichen Regelmässigkeit einer geometrischen Zeichnung erstrecken. Kehren wir dann zu den gewöhnlichen Beispielen der europäischen Stadt zurück, so finden wir zwar ähnliche Erscheinungen, namentlich die letztnannte, sehr häufig wieder. Allein wir erblicken ausserdem ein mannigfältigeres, gegliedertes und dominierendes Hauptsystem von Strassen und Plätzen, als in all' jenen andern Städten. Dort hatten wir den Eindruck von Baumassen, in welche entweder Käfer sich eingebohrt oder Geometer mit Instrumenten regelrecht hineingeschnitten haben, kurz: vor allem sind die Bauten da, und mit den Strassen und sonstigen Oeffnungen begnügt man sich auf die möglichst einfache Weise. Der europäischen Stadt merken wir an, dass sie die offenen Teile ihres Geländes mit Bewusstsein, zum Teil mit Geschmacklosigkeit, bald sehr reichhaltig und bald in traurigster Dürftigkeit ausgestaltet, jedenfalls aber, dass ihr diese offenen Teile der Stadt nicht lediglich ein Hilfsmittel für die Existenzmöglichkeit der Baumasse sind. So besitzen wir in Europa Städte oder Stadtteile, in welchen die Häuser eigentlich nur der Strassen und Plätze halber da zu sein scheinen und in welchen man anscheinend wohnt, um irgend einer Laune eines Bauherrn die Freude zu machen, dass man mit seinen Wohnstätten und Verkehrswegen ein Dreieck oder ein Rechteck oder einen Kreis oder einen Stern oder sonst eine geometrische Figur bildet. Daher denn auch die grosse Mannigfaltigkeit der europäischen Städte; daher ferner die prächtigen Kun-

eindrücke, die in ihnen nicht nur durch die einzelnen Gebäude, sondern auch durch deren Gruppierung geboten werden; daher aber auch häufig jene Nüchternheit und Gezwungenheit, die man sich in einer orientalischen Stadt so wenig denken kann, wie etwa einen steifen europäischen Hut auf dem Kopf eines turbangewöhnten Arabers. Eine der allerschönsten Städte der Welt, auch der Bebauungsweise nach, scheint Konstantinopel zu sein, eine Stadt, die unseres Wissens keine behördliche Bauordnung hat. Die europäischen, namentlich die mittteleuropäischen Städte stehen vorwiegend unter dem teils heilsamen, teils schädlichen Druck einer Bauordnung. Durch eine solche Ordnung und überhaupt durch das bewusste Behandeln des Strassen- und Platzgeländes können ästhetische und praktische Vorteile entstehen, wie sie in jenen ausländischen Städten vielleicht niemals möglich sind. Allein es ist hier wie bei allem Künstlichen: nur wenn es sich zur höchsten Kunst erhebt, ersetzt es in befriedigender Weise die Natur; sonst flüchten wir um alles lieber in die Natur zurück.

Wenn man anfängt, die Strassen und Plätze europäischer Städte nach ihren typischen Namen, Formen, Gebrauchsweisen usw. zu unterscheiden, so steht man bald vor ähnlich inhaltsvollen Aufgaben, wie sie der Naturhistoriker vor einer in sich mannigfaltig unterschiedenen Klasse von lebenden Wesen findet.

Verkehrsplätze, Nutzplätze, Schmuckplätze, architektonische Plätze, breite Oeffnungen des Strassengeländes, dann Haupt- und Nebenstrassen, Längs- und Querstrassen, Ring- und Schrägstrassen, Verkehrs-, Geschäfts-, Wohn- und Spazierstrassen; endlich Dutzende von Namens-Arten für die verschiedensten Strassen nach ihrem historischen Ursprunge, nach ihrer Nachbarschaft, selbst nach der beruflichen und gesellschaftlichen Bedeutung ihrer Anwohner oder der Vorübergehenden; das sind Beziehungen, wie sie uns einigermassen die Mannigfaltigkeit europäischen Städtebaues vorführen. Sie sind zum grossen Teil echt, zu einem andern grossen Teil

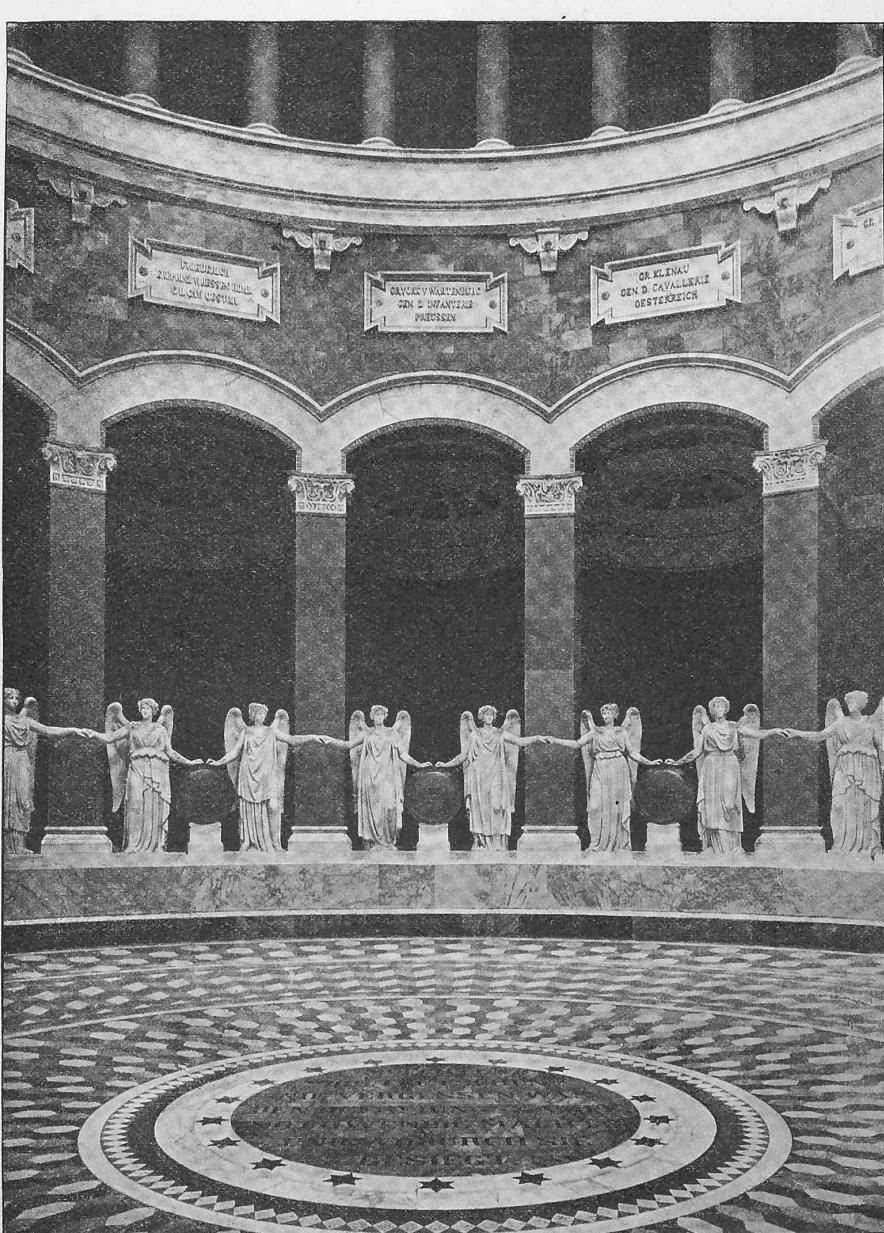


Abb. 6. Innenansicht der Befreiungshalle bei Kelheim. — Von Friedr. v. Gärtner 1842 begonnen; nach Gärtners Tode 1847 weitergeführt und vollendet von Leo von Klenze.

aber, dass ihr diese offenen Teile der Stadt nicht lediglich ein Hilfsmittel für die Existenzmöglichkeit der Baumasse sind. So besitzen wir in Europa Städte oder Stadtteile, in welchen die Häuser eigentlich nur der Strassen und Plätze halber da zu sein scheinen und in welchen man anscheinend wohnt, um irgend einer Laune eines Bauherrn die Freude zu machen, dass man mit seinen Wohnstätten und Verkehrswegen ein Dreieck oder ein Rechteck oder einen Kreis oder einen Stern oder sonst eine geometrische Figur bildet. Daher denn auch die grosse Mannigfaltigkeit der europäischen Städte; daher ferner die prächtigen Kun-

stätte, Schmuckplätze, architektonische Plätze, breite Oeffnungen des Strassengeländes, dann Haupt- und Nebenstrassen, Längs- und Querstrassen, Ring- und Schrägstrassen, Verkehrs-, Geschäfts-, Wohn- und Spazierstrassen; endlich Dutzende von Namens-Arten für die verschiedensten Strassen nach ihrem historischen Ursprunge, nach ihrer Nachbarschaft, selbst nach der beruflichen und gesellschaftlichen Bedeutung ihrer Anwohner oder der Vorübergehenden; das sind Beziehungen, wie sie uns einigermassen die Mannigfaltigkeit europäischen Städtebaues vorführen. Sie sind zum grossen Teil echt, zu einem andern grossen Teil

allerdings unecht. Wir haben oft sorgfältig geometrisch ausgezirkelte Strassenanlagen, die sehr gut dazu dienen, für monumentale Schöpfungen den richtigen Umkreis zu geben, die aber schlimmer als alles andere werden, wenn sie nicht als Mittel zu einem solchen Zweck, sondern als Selbstzweck da sind, oder wenn sie etwas erwarten lassen, was wir nie und nimmer finden.

Die europäische Stadt muss vor allem geschickt verstanden werden, und zwar ganz besonders mit Rücksicht darauf, dass verschiedene historische Mächte zum Teil in raschem Wechsel sich ihrer und ihrer Gestalten bemächtigt haben. Vor allem tritt uns der Umstand entgegen, dass unsere Städte, ja vielleicht die meisten Städte überhaupt, ursprünglich Schutzstellen, besonders militärische Anlagen waren. Die meisten modernen Städte Europas tragen noch die Spuren eines längeren Kampfes der bürgerlichen Bedürfnisse unserer Zeit gegen jene militärische Vergangenheit. Je mehr eine Stadt das ist, was wir Schutzstadt nennen, desto mehr ist sie zur Engräumigkeit aller ihrer Bestandteile gezwungen; je weniger sie jenes ist, desto mehr ist es ihr möglich, sich in Weitläufigkeiten zu ergehen. Das könnten unsere heutigen Städte in der besten Weise tun. Sie tun es aber nicht; sie bilden sich Engen auf, die nicht im geringsten nötig sein würden; ja sie binden sich überhaupt mehr als nötig. Es kommt auch hin und wieder ein besonderer Lieblingszug unseres Städtebauwesens zum Vorschein: erst für das Gelände Pläne festzulegen und dann das danach bebaute Gelände zum Maßstab des Verkehrs zu machen, statt umgekehrt. Dadurch werden auf lange hinaus die späteren Gestaltungen festgelegt, sodass die nachher auftretenden Bedürfnisse das ihrige nicht mehr in genügender Weise finden. Es ist schwer, sich eine orientalische Stadt in einem solchen Zwange zu denken. Am liebsten legen wir zuerst die Straßen und Plätze und zuletzt die Bauten an.

Soviel über die leiblichen Formen der europäischen Städte. Es ist nicht mehr möglich, hier auf einen der entscheidendsten Punkte einzugehen: auf den Zusammenhang dieser Dinge mit politischen, rechtlichen und sozialen Verhältnissen. Im allgemeinen lässt sich sagen: je selbständiger und individueller eine Stadt ist, desto eigenartiger und schöner wird sich ihr Charakter auch in ihrem architektonischen Leib ausprägen. Gerade in dieser Beziehung gehen wir in jüngster Zeit zurück oder schreiten zu wenig vorwärts. Kämpfe gegen staatliche Eingriffe, z. B. in das Schulwesen, gegen politische Uebermacht des platten Landes usw. können auch die Baukräfte einer Stadt lähmen. Und zu den Eigentümlichkeiten europäischer Städte scheint uns schliesslich noch eine zu scharfe Abgrenzung gegen das sie umgebende Land zu gehören. Vielleicht wird aber die nächste Aufgabe in der Geschichte der europäischen Städte gerade darin bestehen, wiederum einen Übergang und eine Art Rückkehr zu der Ländlichkeit zu finden, aus der ja alle Städte einmal ihren Ursprung genommen haben. Der Zug unserer Stadtvölker in die Vororte der Städte ist vorläufig eines der hervorstechendsten Zeichen in der gegenwärtigen Baugeschichte europäischer Großstädte.

Dr. Hans Schmidkunz in Berlin-Halensee.¹⁾

Die Innenausstattung zweier neuerer Salonboote.

I. Das Salonboot „Blüm lisalp“ auf dem Thunersee.

Das von der D. S. G. des Thuner- und Brienzsees in Interlaken 1905 bei der A.-G. der Maschinenfabriken von Escher Wyss & Cie. in Zürich bestellte Salonboot „Blüm lisalp“ wurde am 31. Juli 1906 in Betrieb gestellt. Dieses neue Boot, dessen äussere Ansicht die Abbildungen 1 und 2 (S. 186 u. 187) zeigen und dessen innere Einteilung und Massverhältnisse aus der Abbildung 3 (S. 188) er-

¹⁾ Wir entnehmen diesen Artikel mit gütiger Erlaubnis des Verlegers und Verfassers der Zeitschrift «Der Städtebau», Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin.

„Denkmäler“.



Abb. 7. Bismarckdenkmal in Bayenthal bei Köln (1903). Architekt: Arnold Hartmann. — Aus Basaltlava und Grauwacke, 30 m hoch, oben mit einer schmiedeeisernen, zur Entzündung von Petroleum bestimmten Schale.

sichtlich sind, übertrifft an Grösse, Leistungsfähigkeit und Komfort den Grossteil der auf dem Thuner- und Brienzsee und auch auf andern Schweizerseen vorhandenen Schiffe.

Die Hauptabmessungen des ganz in Stahl gebauten Schiffes sind die folgenden:

Länge über Deck	60	m,
Länge zwischen den Perpendikeln	58	m,
Breite über den Mittelpant	6,80	m,
Höhe an den Seiten	2,75	m,
Wasserverdrängung des leeren Schiffes	283	t.

Fünf eiserne Schottwände teilen den Schiffskörper in sechs wasserdichte Räume, die wiederum durch verschiedene Holzquerwände in weitere Nebengeschosse unterteilt sind. Unter dem Hauptdeck sind untergebracht, von vorn beginnend: ein Requisitenraum, die Kajüte II. Klasse mit einem Treppeneingang von oben und Buffet- sowie Magazinräumen; dann in der Mitte des Schiffes der durch zwei eiserne Treppen zugängliche Maschinen- und Kesselraum, hierauf ein Vorratsraum, die Küche mit Treppe und Speiseaufzug nach dem Buffet I. Klasse, Kabinen für den Koch, für den Maschinisten und Steuermann und schliesslich der