

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Schweizerische Bauzeitung   |
| <b>Herausgeber:</b> | Verlags-AG der akademischen technischen Vereine                                       |
| <b>Band:</b>        | 29/30 (1897)  |
| <b>Heft:</b>        | 17  |
| <b>Artikel:</b>     | Elektrische Strassenbahn mit seitlichem Stromabnehmer (Side-trolley)                  |
| <b>Autor:</b>       | [s.n.]  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-82518">https://doi.org/10.5169/seals-82518</a> |

### 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:** 12.02.2026

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

Alb. Müller, gest. den 18. Dez. 1896 (vide Bd. XXIX S. 8).  
 R. v. Albertini, gest. den 19. Dez. 1896 (vide Bd. XXIX S. 7).  
 Ferd. Herzog, gest. den 4. Juli 1897 (vide Bd. XXX S. 16).  
 Paul Segesser, gest. den 9. August 1897 (vide Bd. XXX S. 54).  
 Eichholzer, Ingenieur in Bern.  
 Herm. Vontobel, Ing. d. eidg. Amtes f. geist. Eigentum in Bern.  
 Beguelin, Bezirk ingenieur in Delémont.  
 E. Steiner, Ing., Adj. des Bahning. der S. C. B., in Bern.  
 Lampart, Maschinenmeister d. D. G. V. in Luzern.

Von den Ehrenmitgliedern sind zur ewigen Ruhe eingegangen:

Ernst Gladbach, Professor, gest. den 26. Dezember 1896 (vide Bd. XXIX S. 8, 15, 27).  
 G. H. Legler, Linth-Ing., gest. den 4. März 1897 (vide Bd. XXIX S. 70, 78).

Das Andenken dieser verstorbenen Vereinsmitglieder ehrt die Versammlung durch Aufstehen von ihren Sitzen.

Auf Antrag des Centralpräsidenten wird noch beschlossen, den Herren Oberst Näßf in St. Gallen und Ing. Waldner in Zürich, von denen ersterer wegen hohen Alters letzterer wegen Krankheit leider verhindert war, der Versammlung beizuwohnen, per Telegramm einen herzlichen Gruss zu schicken, begleitet mit dem Wunsche zur baldigen Genesung.

Unter Verdankung des zahlreichen Besuches, namentlich auch der auswärtigen Kollegen von Deutschland, Frankreich, Elsass-Lothringen und Baden, erklärt der Vorsitzende um 12<sup>1/2</sup> Uhr die 37. Generalversammlung für geschlossen.

Der Protokollführer: Leonb. Friedrich.

### Elektrische Strassenbahn mit seitlichem Stromabnehmer.

(Side-trolley.)

Bei den elektrischen Strassenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung, welche gegenwärtig, und wohl noch auf längere Zeit überwiegend zur Anwendung gelangt, bildet die Anordnung des Stromabnehmers in Verbindung mit der Führung des Zuleitungsdrähtes noch immer einen Gegenstand des Studiums und der Kontroverse. So bestehen das Bügel-System und jenes mit dem über der Geleiseachse angeordneten Trolley, letzteres mit einem Zuleitungsdräht und Weichen oder in neuerer Zeit mit zwei ganz unabhängigen Drähten, wodurch die Weichen und das dabei häufige Herauspringen des Trolley vermieden sind.

Nach der auf dem Kontinent vorherrschenden Anordnung werden die Leitungsdrähte an Querdrähten aufgehängt, welche zwischen Gebäuden oder besonders aufgestellten Pfosten gespannt sind. Nur auf der durchgehenden eingleisigen Bahn pflegt der Draht auch an einfachen Konsolen, die bis über die Geleiseachse hinübergreifen, angebracht zu werden. Jene Spannträhte und die weit in das Strassenprofil hineinragenden Konsolen geben in den meist engen Strassen unserer Städte und ebenso auf grösseren freien Strecken der Anlage ein wenig gefälliges Aussehen und haben der oberirdischen Zuleitung von Anbeginn viele Feinde geworben.

Ausser dem Nachteil des unschönen Aussehens bringt es die auf dem Kontinent übliche Anordnung des Stromabnehmers auf der Decke des Wagens mit sich, dass die sonst bei Omnibussen und bei Pferdebahnwagen übliche Einrichtung einer Imperiale nicht mehr möglich ist. Diese Imperiale hat bei dichtem Verkehr den Vorteil, mit der gleichen Beanspruchung des Strassenareals die doppelte Personenzahl befördern zu können und den Sitzplatz für die betriebsführende Unternehmung in Anlage- und Traktionskosten billiger zu gestalten.<sup>1</sup> Ausserdem bietet besonders für Linien, welche dem Touristen- und Spaziergängerparkt dienen, die Imperiale die grosse Annehmlichkeit, den Fahrgästen eine freie Aussicht von erhöhtem Standpunkt aus zu gewähren. Die Anordnung des seitlichen Stromabnehmers (side trolley), wie sie nach den beigegebenen zwei Abbildungen (s. Fig. 1 u. 2 S. 127 u. 128) u. a. von der „Bristol Tramways and Carriage Company“ auf der Bristol mit den Vororten

St. George und Kingswood verbindenden elektrischen Trambahn eingeführt worden ist, ermöglicht es, die Decke des Wagens für die Imperiale verfügbar und den Luftraum über den Strassen und Plätzen von allen Spannträhten u. dgl. frei zu halten. Hierdurch wird ferner die Gefahr, welche das Reissen der Spannträhte für die Strassenfahrbahn mit sich bringt, vermieden. Das System verdient namentlich für solche Verhältnisse, wie sie in der Schweiz meist vorhanden sind, besondere Beachtung.

### Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen.

#### I.

In Nachfolgendem veröffentlichen wir das von den eidgenössischen Räten am 15. Oktober d. J. beschlossene Bundesgesetz über den Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen nach seinem vollen Wortlaut.

#### Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen.

(Vom 15. Oktober 1897.)

#### Die Bundesversammlung der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 25. März 1897; in Anwendung von Art. 23 und 26 der Bundesverfassung, beschliesst:

#### I. Erwerbung und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes.

Art. 1. Der Bund wird diejenigen schweizerischen Eisenbahnen, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen und deren Erwerbung ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist, für sich erwerben und unter dem Namen «Schweizerische Bundesbahnen» für seine Rechnung betreiben.

Mit einer Eisenbahn können auch deren Beteiligungen bei Nebenbahnen, sowie Nebengeschäfte (Dampfschiffunternehmungen u. s. w.), die mit dem Bahnbetriebe in engem Zusammenhange stehen, erworben werden.

Art. 2. Die Erwerbung von Eisenbahnen findet auf dem Wege des Rückkaufes gemäss den Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen statt.

Der Bundesrat hat auf dieser Grundlage den Rückkauf auf den nächsten Rückkaufstermin anzukündigen gegenüber den im Zeitpunkte des Inkrafttretens dieses Gesetzes im Betriebe stehenden Bahnlinien:

1. der Jura-Simplon-Bahn;
2. der schweizerischen Centralbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
3. der schweizerischen Nordostbahn mit Inbegriff ihrer Anteile an Gemeinschaftsbahnen;
4. der Bahnunternehmung Wohlen-Bremgarten bezüglich des Anteiles der Einwohnergemeinde Bremgarten an derselben;
5. der Vereinigten Schweizerbahnen;
6. der Gotthardbahn.

Sofern ein einheitlicher Rückkauf der gesamten Nordostbahn auf Grund der für deren Stammnetz gültigen Bestimmungen nicht erreichbar ist, kann der Bundesrat diejenigen unter besondern Konzessionen stehenden Linien von der Rückkaufserklärung ausnehmen, deren Erwerbung nur mit unverhältnismässigen Opfern möglich und deren Besitz nicht zu einem rationalen Betrieb der Bundesbahnen unentbehrlich ist.

Der Bundesrat ist ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung die Erwerbung der genannten Bahnen auch auf dem Wege des frei-händigen Kaufes vorzunehmen, wobei immerhin für die Festsetzung des Rückkaufspreises die Bestimmungen der Bundesgesetzgebung und der Konzessionen massgebend sind.

Art. 3. Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere dermalen bestehende Bahnen, welche den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, zu erwerben.

Art. 4. Wenn in der Folge andere Bahnlinien als die in Art. 2 und 3 bezeichneten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.

spreche unsere Freude aus, dass Sie der Einladung nach der Grenzstadt so zahlreich Folge geleistet haben.

Sechzehn Jahre sind verflossen, seitdem der Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein zum letzten Mal in Basel sich versammelt hat. Unsre Sektion hatte daher einiges Bedenken, ob sie Ihnen nach einem so beschränkten Zeitraum Neues und Interessantes in dem Masse werde bieten können, wie *wir* es wünschen und viele von Ihnen erwarten.

Werfen wir aber einen Rückblick auf die Versammlung vom Jahre 1881, so werden wir zu unserer eigenen Ueberraschung gewahr, welch bedeutende Veränderungen in den Personen und Verhältnissen sich seitdem vollzogen haben.

Wenn ich zunächst nur die Namen überblinke, die an der Spitze des Protokolls jener Versammlung verzeichnet sind, so muss ich mit einem Gefühle des Schmerzes konstatieren, dass von den Männern, die damals dem schweizerischen Vereine und unserer Sektion vorstanden, die Mehrzahl nicht mehr bei uns weilt. Und unter ihnen standen einzelne in voller Kraft und Frische, so dass nach menschlichem Ermessen nicht zu erwarten war, dass sie heute fehlen sollten.

An ihrer Stelle sind Andere getreten, und ebenso dürfen wir unter den Mitgliedern der Sektionen neben alten Kollegen, die wir mit Freuden hier wiedersehen, noch zahlreiche neuere Gäste begrüssen.

Aber auch die *Verhältnisse und Anschauungen*, die ja in den Leistungen auf den künstlerischen und technischen Gebieten ihren Ausdruck finden, haben sich bei uns, seitdem wir den schweizerischen Verein zum letzten Mal empfangen, in manchen Beziehungen geändert. Die Aufgabe, Ihnen dies in den Einzelheiten zu schildern, die ja übungsgemäss an unseren Jahresversammlungen dem Präsidenten des Lokalkomitees obliegt, ist mir in zuvorkommender Weise abgenommen worden, und wird Ihnen das reichhaltige Material, wie vor 16 Jahren, von besonders berufener Seite am Schlusse unserer Traktanden in übersichtlicher Weise vorgetragen werden.

Ich beschränke mich daher darauf, in allgemeinen Zügen auf die Entwicklung unserer Stadt in diesem Zeitraum hinzuweisen. Es sind im Grunde dieselben Erscheinungen bei uns zu Tage getreten, wie wir sie in den meisten Städten von der gleichen Bedeutung wahrnehmen können. Die zunehmende Steigerung von Handel und Industrie hat in deren Mittelpunkten ein Zusammenströmen der Bewohner der Umgebung zur Folge, welche hier leichten und sicheren Erwerb finden oder zu finden glauben. Ebenso üben die Annehmlichkeiten des städtischen Lebens, die Einrichtungen für Pflege der Wissenschaft und Kunst und die Gelegenheit zu Unterhaltung und Genuss eine erhöhte Anziehungskraft aus.

Die Bevölkerung in allen diesen Städten nimmt daher in einem Umfange zu, wie dies früher nicht entfernt der Fall war. Die neuen und teilweise fremdartigen Elemente dem Gemeindewesen einzufügen und dasselbe zu deren Aufnahme richtig auszugestalten, schafft für Behörden und Private eine Reihe von Aufgaben, unter welchen diejenigen baulicher Natur zu den wichtigsten gehören.

In einer solchen Periode des Wachstums befinden wir uns gegenwärtig auch in Basel. Die Bevölkerung hat sich in den 16 Jahren um die Hälfte vermehrt, und wir sind in eine Bewegung geraten, von der Sie sich durch einen Blick auf die ausgestellten Pläne, sowie bei einem Gang durch unsere Strassen am besten Rechenschaft geben können. Ueberschauen wir nun rasch, in welcher Weise dieselbe sich bis heute vollzogen hat.

In erster Linie war unsere Behörde bestrebt, dem Drange nach Ausdehnung und Vergrösserung durch ein sorgfältiges Studium des Stadtplanes und der damit verbundenen gesetzlichen Vorschriften die richtige Grundlage zu sichern. Im Innern wurden die Hauptverkehrsader erweitert und vervollständigt, die äusseren, neueren Stadtteile möglichst zweckmässig an die Altstadt angeschlossen.

Unter den Schwierigkeiten technischer und finanzieller Natur, die dabei zu überwinden sind, treten bei uns besonders zwei hervor.

Die eine, mit der unsere Schwesterstädte des In- und Auslandes fast ohne Ausnahme zu kämpfen hatten, oder noch kämpfen, ist die Frage der Bahnhöfe, der eiserne Gürtel, welcher die Stadtentwicklung so vielfach

hemmt. Den richtigen Ausgleich zu finden zwischen den oft sehr kontroversen Interessen des Bahnbetriebes und des städtischen Verkehrs bildet bei uns seit Jahren den Stoff langwieriger Verhandlungen. Wir wollen aber nicht verzweifeln, dass eine auch für die Zukunft befriedigende Lösung doch noch gelingen werde.

Eine zweite Schwierigkeit, und diese ist eine Specialität unserer Stadt, bereiten uns die beschränkten Abmessungen unseres Gebietes, das zwischen fremden und kantonalen Grenzen eingeklemmt, für die wachsenden Bedürfnisse jetzt schon kaum mehr Raum bietet. Auch nach dieser Richtung hin Rat zu schaffen, wird bei uns Behörden und Volk in nächster Zeit ernstlich beschäftigen.

Innerhalb des durch den Stadtplan festgestellten Rahmens wurden sodann, den Verhältnissen entsprechend, die bestehenden baulichen Einrichtungen ausgestaltet und erweitert, sowie neue geschaffen. Fast auf allen Gebieten haben wir in diesen Jahren eine ganze Reihe von Arbeiten der verschiedensten Art zu verzeichnen. Behörden und Private waren an ihrem Orte bestrebt, den zunehmenden Bedürfnissen nachzukommen.

Ganze Strassen sind im Innern der Stadt niedergelegt worden, «das Alte stürzt und neues Leben blüht aus den Ruinen», neue Quartiere umgeben das Basel von 1881, Kirchen, Schulen, Spitäler, Verwaltungsgebäude aller Art, Wohnhäuser und Fabriken entstanden in Menge. Die entfernten Stadtteile sind durch elektrische Trams

mit dem Centrum verbunden. Und nicht nur auf der Oberfläche wird Neues geschaffen, auch unter dem Boden herrscht ein anhaltendes Wühlen für Leitungen aller Art.

Diese umfassende Thätigkeit zeugt aufs deutlichste von der Aenderung der Anschauungen. Wenn die Verhältnisse bedingen, *was* gebaut werden soll, so bewirken die herrschenden Anschauungen, *wie* dies geschieht. Sehen wir zunächst nur, welche Anforderungen an die Behörden nach allen Richtungen gestellt werden, so wird es uns klar, dass sich diese nicht nur im Verhältnis der Bevölkerungszunahme gesteigert haben. Es ist ganz interessant auf dem kleinen Gebiete unseres Kantons zu beobachten, wie viele Unternehmungen, welche früher der Privatinitiative überlassen wurden, jetzt dem Staate sind zugewiesen worden, und wie die Ansprüche in allen Einzelheiten gestiegen sind.

Nicht weniger hat sich die Art, wie diesen Anforderungen von Seite der Behörden ist nachgekommen worden, geändert. Das früher übliche, bedächtige Vorgehen hat dem Zuge der Zeit entsprechend, einem weitern Blick und rascheren Tempo weichen müssen. Immerhin wurde insofern an den alten Traditionen festgehalten, als unsere Behörden rechtzeitig dafür gesorgt haben, dass den vermehrten Ausgaben entsprechende Mehreinnahmen gegenüber standen, und dass, was gemacht wurde, auch bezahlt werden konnte.

Die zahlreichen neuen Privatbauten deuten sodann daraufhin, dass ebenso bei den Einwohnern der Unternehmungsgeist sich bedeutend gehoben hat; wir wollen hoffen, es werden auch hier die guten Traditionen nicht ausser Acht gelassen.

Dass ferner in der Lösung und Ausführung der Bauaufgaben nach der künstlerischen und technischen Seite hin manches anders geworden, davon werden Sie sich bei der Besichtigung der Stadt und dem Besuche der öffentlichen und privaten Bauten und Einrichtungen am besten überzeugen können.

*Werte Kollegen!* Ich habe Ihnen in kurzen Worten eine Übersicht zu geben versucht, wie sich die Verhältnisse unserer Stadt auf den baulichen Gebieten in den verflossenen 16 Jahren gestaltet haben. Einen ähnlichen Entwicklungsgang werden unsere werten Gäste in ihren Heimatorten ebenfalls zu verzeichnen haben, und können wir daher alle daraus entnehmen, welch umfangreiche und schwierige Aufgaben die gegenwärtige, rasch fortschreitende Zeit unserem Berufe stellt. Angesichts derselben gilt es unsrerseits alle Kräfte aufzubieten, um den Anforderungen, die wir erfüllen sollen, bestmöglichst zu genügen. Wir dürfen daher keine Gelegenheit versäumen, um unser Wissen und Können nach den verschiedensten Richtungen zu erweitern.

### Elektrische Strassenbahn mit seitlichem Stromabnehmer. (Side-trolley.)



Fig. 1. Kreuzung auf der Linie Bristol-St. George-Kingswood.

Als eine solche Gelegenheit betrachte ich auch unsere Jahresversammlungen, welche uns Anlass bieten, Anregung und Belehrung zu gewinnen durch den Verkehr der Kollegen aus allen Teilen unseres Vaterlandes, die in verschiedenen Verhältnissen arbeiten, aber nach gleichen Zielen streben.

Wir werden trachten, den werten Gästen, von denen vielleicht manche zum ersten Mal unsere Stadt besuchen, das was für sie von Interesse sein kann, zugänglich zu machen und Ihnen ein möglichst lebendiges Bild vor Augen zu führen von Basel und seinen Eigentümlichkeiten, wie sie sich seit alten Zeiten entwickelt haben.

Als Erinnerung hieran soll die kleine Festschrift dienen, in welcher wir eine Periode der Bauthätigkeit unserer Stadt darzustellen versucht haben, die, wenn sie auch ein Jahrhundert hinter uns liegt, besonders geeignet schien, den Charakter der Bewohner und dessen Ausdruck in ihrer Bauweise in prägnanter Art zu zeigen.

Wir haben diese Blätter dem Andenken Prof. Jakob Burckhardts gewidmet, durch dessen Tod vor kurzem Basel in Trauer versetzt worden ist und sind überzeugt, dass die Huldigung, welche wir den Verdiensten unseres grossen Bürgers um die Hebung des Verständnisses von Kunst und Kunstsprache bringen, im Sinne aller unserer Kollegen ist.

Lassen Sie uns hoffen, dass das, was wir Ihnen hier bieten können, Stoff geben werde zu regem Gedankenaustausch, und dass die kurzen Tage des Zusammenseins gegenseitige Förderung in reichem Masse bringen mögen.

Hiermit erkläre ich die heutige Verhandlung als eröffnet.

2. Der Vorsitzende ersucht die Herren Largiadèr, Ingenieur von Basel und Trzinski, Ingenieur von Bern als Stimmenzähler zu funktionieren.

Das Protokoll der XXXVI. Jahresversammlung in Bern wird auf Antrag des Vorsitzenden nur teilweise verlesen, soweit dasselbe Beschlüsse enthält, welche auf die diesjährigen Traktanden Bezug hatten. Es betraf dies hauptsächlich das Traktandum „Das Bauernhaus in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz“.

3. Mit Bezug auf die Verhandlungen, Trakt. 4 der Delegiertenversammlung vom 25. Sept. 1897, in welcher die Anträge des Central-Komitees gutgeheissen wurden, wurde in der Generalversammlung vom Centralpräsidenten, Herrn Stadtbaumeister Geiser, Bericht erstattet, und war man allgemein mit dem Vorgehen in dieser Angelegenheit einverstanden.

4. Der Vorsitzende erteilt das Wort dem Präsidenten des Central-Komitees, Herrn Stadtbaumeister Geiser von Zürich, zur Berichterstattung über die Geschäftsführung seit 1895.

#### Geschäftsbericht des Central-Komitees pro 1895 und 1896.

1. *Landesausstellung in Genf.* Bekanntlich hat die Delegiertenversammlung vom 11. März 1894 die Beteiligung des Vereines als solchen an der Landesausstellung abgelehnt. Das Central-Komitee hat dann in der Person unseres Kollegen, des Herrn Ing. Autran in Genf, einen Vertreter unseres Vereins bestellt, der sich bereit erklärte, den Ausstellern aus der Mitgliedschaft unseres Vereins mit Rat und That an die Hand zu gehen. Vielfach wurde von diesem Anerbieten nicht Gebrauch gemacht, aber da, wo es gewünscht wurde, hat Herr Autran mit grossem Eifer sich der Sache gewidmet, wofür ihm auch hier noch der besondere Dank gezollt wird. Was die Subvention der Gruppe 32 «Baumaterialien» an der Landesausstellung anbelangt, über welchen Gegenstand an der letzten Generalversammlung einlässlich berichtet wurde, so konnte sich jeder, der die Ausstellung besuchte, überzeugen, dass die hier aufgewendeten Mittel gut verwendet wurden. Die Untersuchungen über die Baumaterialien, die schon für die Ausstellung in Zürich in weitgehendem Sinne gemacht worden sind, wurden namhaft erweitert und es machte überhaupt die diesfalls gebotene Ausstellung einen guten Eindruck. Die bei diesem Anlass veröffentlichte

Publikation über die Entwicklung der Festigkeitsanstalt ist als interessante Fundgrube über die Entstehungsgeschichte dieser für die Technik so bedeutungsvollen Anstalt mit deren Einrichtung jedem Vereinsmitglied zugestellt worden.

2. *Herausgabe des Werkes Bauwerke der Schweiz.* Das erste Heft dieses vom Verein an die Hand genommenen Unternehmens ist erschienen und hat, so viel bekannt, bei allen Vereinsmitgliedern anerkennende Aufnahme gefunden. Der Kommission, welche sich der Aufgabe der Durchführung der schwierigen Arbeit unterzog, ist man zu Dank verpflichtet. Ueber den Verlag des Werkes trat das Central-Komitee mit einigen Verlagsfirmen in Unterhandlung und es gelang, mit der Firma Alb. Raustein Meyer & Zellers Nachfolger einen Vertrag zu vereinbaren, wonach die genannte Firma einen Teil der Auflage fest, einen Teil in Kommission übernahm. Ueber die dem Verein erwachsenen Netto-Ausgaben ist so viel zu sagen, dass sie sich so ziemlich im Rahmen des hiefür erteilten Kredites bewegten. Dieser Versuch mit der Herausgabe des ersten Heftes der Bauwerke der Schweiz, welcher auch in weiteren Kreisen eine günstige Beurteilung fand, hat das Central-Komitee veranlasst, der Delegierten-Versammlung zu beantragen, ein II. Heft herauszugeben und es wurde die förmliche Vollmacht nebst dem gewünschten Kredit in der Delegierten-Versammlung vom 15. November 1896 erteilt.\*)

Das Central-Komitee erhob zur Durchführung des Beschlusses bei den verschiedenen Sektionen eine Enquête behufs Namhaftmachung derjenigen Objekte, welche sich etwa für die Publikation eignen und für welche auch die Beschaffung der zeichnerischen Vorlagen, Clichés etc. mit nicht zu viel Zeit und Kosten verbunden sind. Nach längerer Zeit und mehrfachen Korrespondenzen ging eine erfreuliche Zahl von Anmeldungen ein. Aus den offerierten Objekten wählte das Central-Komitee folgende aus: 1. Postgebäude in Genf. 2. Wasserwerk in Chêvres bei Genf. 3. Rathaus in Luzern. 4. Brücke mit Viadukt in Eglisau, vielleicht auch die alte Rheinbrücke und eventuell 5. Heiliggeistkirche in Bern. Es wird sich zeigen, ob alle Objekte im II. Heft Aufnahme finden, oder ob noch eine engere Wahl getroffen werden muss. Vorerst ist nun das Material zu sammeln, um einen klaren Einblick in den Umfang der vorhandenen Zeichnungen und deren Ergänzungen zu erhalten.

3. *Das Bauernhaus in Deutschland, Oesterreich und der Schweiz.* In der Delegiertenversammlung bei Anlass der Generalversammlung in Bern wurde diese Angelegenheit bekanntlich einer einlässlichen Beratung unterzogen, wir verwiesen auf das bezügliche Protokoll im XXVI. Band, Seite 84 der Schweiz. Bauztg. Gestützt auf jene Beschlüsse wurde seitens des Central-Komitees an den Centralverband in Berlin eine Eingabe gerichtet, in welcher der Standpunkt der Delegiertenversammlung die erwünschte Vertretung fand. Die diesfalls uns zugekommene Antwort war eine in jeder Richtung befriedigende. Der Titel wurde, wie von uns vorgeschlagen, angenommen, ebenso wurde festgestellt, dass man sich hinsichtlich Format und Ausstattung gerne an unsere Publikation, «die Bauwerke der Schweiz» anschliessen werde. Gestützt auf diese günstige Wendung der Dinge und das uns bewiesene Entgegenkommen glaubte nun das Central-Komitee die Angelegenheit in das Stadium der Ausführung leiten zu dürfen. Mit Herrn Prof. Dr. Hunziker in Aarau wurde hinsichtlich der Lieferung des Textes und die weitere Mitwirkung ein Vertrag vereinbart, der uns auch in den Besitz eines genauen detaillierten Verzeichnisses brachte, über diejenigen Objekte, welche sich zur Aufnahme in besonderer Weise eignen. In diesem Verzeichnis sind alle charakteristischen Typen des Bauernhauses in den besten Exemplaren vertreten. Auf Grund dieses Verzeichnisses wurden nun die einzelnen Sektionen ersucht, sich zu erklären, welche Objekte von ihnen zur Aufnahme und zeichnerischen Darstellung gelangen können. In einer Delegiertenversammlung, die von Architekten beschickt wurde, konnte die Angelegenheit um ein erhebliches Stück weitergeführt werden. Die grössere Zahl der in Frage kommenden Sektionen erklärte sich bereit, einzelne Objekte aufzunehmen und zeichnerisch darzustellen; nur einzelne Sektionen beschränkten sich auf die Zusicherung der Aufnahme, in der

\*) Schweiz. Bauztg. Bd. XXVIII S. 159 u. 160.

Elektrische Strassenbahn mit seitlichem Stromabnehmer.  
(Side-trolley.)

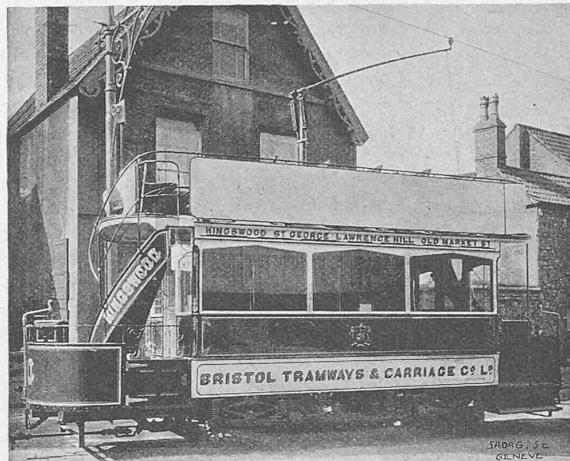


Fig. 2. Endstation der Strassenbahn Bristol-St. George-Kingswood.