

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 25

Artikel: Landhaus und Garten
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28819>

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>

Stromabnehmer, Voltmeter und Ampèremeter, sowie die elektrische Beleuchtung und Heizung der Wagen.

Die beiden zweiachsigen Personenanhängewagen weisen eine Länge von 8,1 bzw. 10,45 m über Puffer auf; der kleinere Wagen mit 32 Sitzplätzen enthält nur ein Abteil III. Klasse, der grössere Wagen mit insgesamt 40 Sitzplätzen Abteile II. und III. Klasse. Die Achsen dieser Wagen sind freie Lenkachsen. Die Bremsen sind ausgeglichen und achtklötzig und können mittels Handspindel, sowie mittels Vakuum bedient werden. Die für eine Tragkraft von 6 t bemessenen zwei Güteranhängewagen sind über Puffer 6,3 m lang, besitzen ebenfalls freie Lenkachsen und ausgeglichene achtklötzige Bremsen.

Die Kupplungsvorrichtungen der sämtlichen Wagen bestehen aus je einem zentralen festen Puffer mit zwei seitlichen Schraubenspindeln, die an einem gemeinschaftlichen Balancier angreifen. Zug- und Stossorgane wirken auf die gleiche Feder. Die Kommunikation zwischen allen Wagen erfolgt durch Stirntüren und klappbare Uebergangsbrücken.

Auf Grund der endgültigen Abrechnung seitens der Bauleitung weisen die Baukosten die folgenden wichtigen Posten auf:

Verwaltung, Finanzierung, Expropriation	Fr. 200 661,86
Unterbauarbeiten	„ 485 220,23
Oberbau	„ 164 130,04
Elektrische Einrichtungen	„ 188 840,37
Rollmaterial	„ 183 500,—
Hochbauten und Verschiedenes	„ 87 647,50
Insgesamt also Fr. 1 310 000,—	

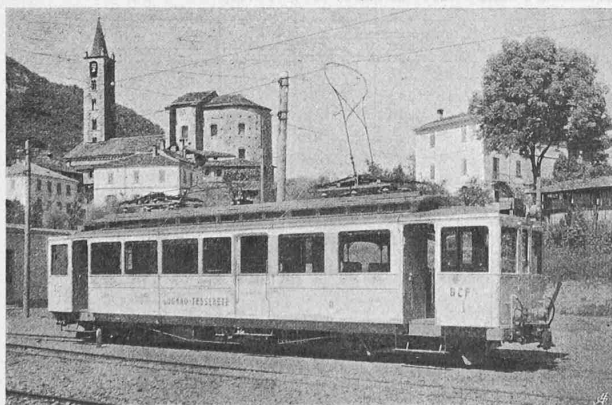


Abb. 10. Motorwagen auf der Endstation Tesserete.

Seit der vor etwas mehr als einem Jahr erfolgten Eröffnung des Betriebes, mit dem als Nebengeschäft die Abgabe von elektrischer Energie für Licht- und Kraftversorgung für Tesserete und die umliegenden Ortschaften verbunden ist, hat sich die Bahn günstig eingeführt. Der

Sommerfahrplan sieht nach beiden Richtungen täglich 22 regelmässige Züge vor, die mit einer Zugskomposition „en navette“ ausgeführt werden. An Sonn- und Festtagen, wo sich gewöhnlich ein starker Ausflügler-Andrang geltend macht, werden mit einer zweiten und eventuell dritten

Die elektrische Bahn Lugano-Tesserete.

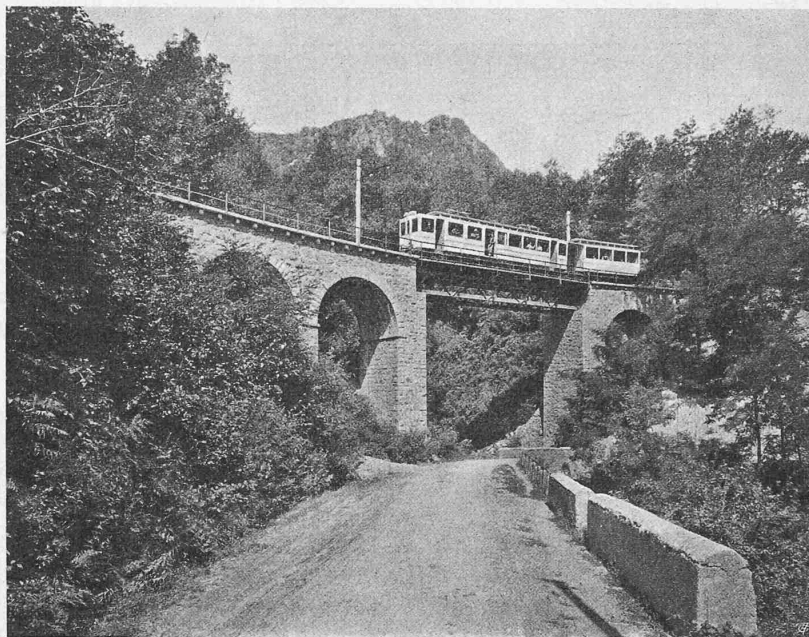


Abb. 13. Brücke bei Canobbio mit normaler Zugskomposition.

Talfahrt von Tesserete nach Lugano wird bei Anwendung einer Maximalgeschwindigkeit von 35 km/std in 26 Minuten durchgeführt. Der Stromverbrauch eines bergwärts fahrenden Zuges variiert zwischen 60 und 150 kw; der durchschnittliche Tagesverbrauch beträgt beim Sommerfahrplan etwa 450 kwstd und beim Winterfahrplan unter Berücksichtigung der Heizung etwa 400 kwstd.

Im allgemeinen darf die Wahl des Systems für diese Bahnanlage als eine glückliche und ihre gesamte Ausführung als eine in jeder Hinsicht den Verhältnissen vollkommen entsprechende bezeichnet werden.

Landhaus und Garten.

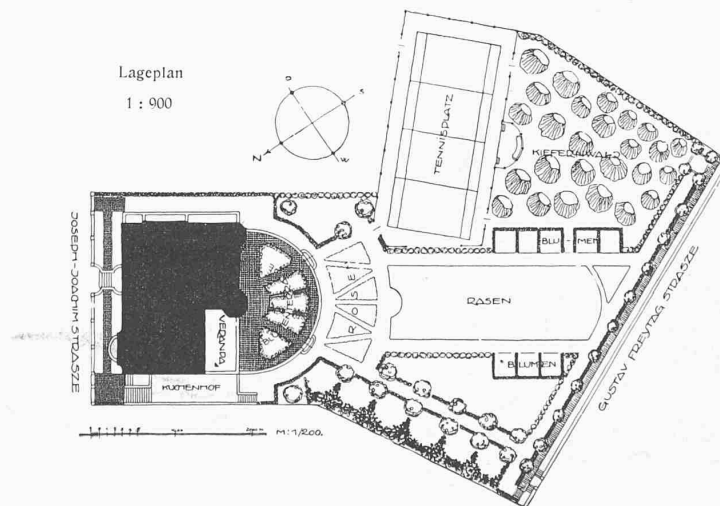
(Mit Tafeln 69 bis 72).

Das Buch, das Hermann Muthesius im Jahre 1907 unter diesem Titel herausgegeben hat¹⁾, liegt nun in zweiter wesentlich vermehrter und zum Teil erneuerter Auflage vor²⁾. Muthesius wendet sich darin an Fachleute wie an Laien und schickt daher den Bildern einen vorzüglich geschriebenen Text voraus, der den Baulustigen über die Bedingungen, Anlage und Ausstattung des modernen Landhauses aufklärt. Diese Einleitung lässt genau die Aufgaben des Architekten und des Bauenden erkennen und weist dem gebildeten Bauherrn und solchen, die sich belehren lassen, Wege, wie sie sich zum gewählten Architekten zu stellen haben. Sehr wichtig ist der Anspruch des Verfassers, dass eine gewisse Uebereinstimmung des Bildungsniveau des Architekten und des Bauherrn vorhanden sein müsse, denn „ein gegenseitiges Handinhandarbeiten ist die erste und unerlässlichste Bedingung, wenn ein gutes Wohnhaus unter Beihilfe des Architekten zustandekommen soll“. Sehr wertvoll und aufklärend sind auch die Ausführungen in dem Kapitel über die Baukosten des Landhauses, in dem überzeugend dargetan wird, wie verfehlt es ist, aus Sparsamkeitsgründen auf die Mithilfe des Architekten verzichten zu wollen. Gerade diesen Abschnitt sollte jeder

¹⁾ Bd. II., S. 226. ²⁾ Vergl. «Literatur» in diesem Heft, Seite 345.



Gartenseite des Hauses Breul im Grunewald bei Berlin



Architekt HERMANN MUTHESIUS, Berlin-Nikolassee



Arch. LUDWIG MIES, Neubabelsberg

Landhaus Dr. RIEHL in Neubabelsberg



Landhaus „Hvitträsk“ bei Helsingfors

Architekten GESELLIUS, LINDGREN & SAARINEN, Helsingfors



Landhaus in Vedbök

Architekt VIGGO DAHL, Kopenhagen

