

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 9

Artikel: Selbstfahrender benzin-elektrischer Beleuchtungswagen der S.B.B.
Autor: Messer, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28670>

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: 16.05.2025

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

Macht man daher nach Abbildung 11

$$\overline{LE}_H = \overline{ES}, \text{ so ist } \overline{CE}_H = \overline{CS} + \overline{ES}$$

Fällt man jetzt von E_H das Lot $E_H L_H$ auf CT , so ergibt sich das zu CST ähnliche Dreieck $CL_H E_H$ und man hat daher

$$\overline{CL}_H = \overline{CE}_H \frac{\overline{CS}}{\overline{CT}} = (\overline{CS} + \overline{ES}) \frac{\overline{CS}}{r}$$

Hiermit schreibt sich Gleichung (17)

$$i_H^2 = \frac{1}{2} r (r - \overline{CL}_H) = \frac{1}{2} r \overline{TL}_H \quad (17a)$$

Das Lot $E_H L_H$ schneidet den Kreisbogen im Punkte K_H und es ist daher

$$\overline{TK}_H^2 = 2r \overline{TL}_H \text{ d. h. } = 4i_H^2, \quad \text{somit} \\ i_H = \frac{1}{2} \overline{TK}_H = \overline{TM}_H = \overline{M}_H \overline{K}_H \quad (18)$$

Es wird also i_H analog i_i erhalten, nur tritt an Stelle von S der Punkt E_H und an Stelle des Bogenendpunktes A der Endpunkt T der Schwerpunktschne.

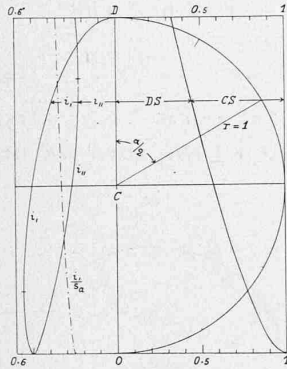


Abbildung 12.

5. In Abbildung 12 sind die Längen $\overline{DS}$ (bezw. $\overline{CS}$), i_i und i_H für alle Winkel α (von 0 bis 360 Grad) auf der zugehörigen Bogensehne aufgetragen. Danach nehmen $\overline{DS}$ und i_H mit α kontinuierlich zu, während i_i für $\alpha \sim 257^\circ$ einen Grössenwert $= 0,780 r$ erreicht; für $\alpha = 360^\circ$, also für den vollen Kreis, wird $i_i = i_H = \frac{r}{\sqrt{2}} \sim 0,707r$.

Will man den Schwerpunktastand und die Hauptträgheitshalbmesser i_i und i_H durch Verhältniszahlen ausdrücken, sodass für alle Winkel α diese Zahlen > 0 und $< \infty$ sind, so muss man die Längen $\overline{DS}$ (bezw. $\overline{ES}$) und i_H auf die Bogenhöhe f , i_i auf die Länge s der Schwerpunktschne als Einheit beziehen. Damit ergeben sich die — Kurven in Abbildung 12. Man erkennt, dass $\frac{\overline{DS}}{f}$, $\frac{i_i}{s}$ und $\frac{i_H}{f}$ sich mit zunehmendem Winkel α zuerst nur langsam ändern, sodass in manchen Fällen die Konstruktion den vorgeschriebenen Genauigkeitsgrad auch noch erreicht, wenn man statt der wahren Werte $\frac{\overline{DS}}{f}$, $\frac{i_i}{s}$ und $\frac{i_H}{f}$ ihre Grenzwerte für $\alpha = 0$ benützt. Diese Grenzwerte ergeben sich aus den allgemeinen Formeln für die betreffenden Grössen. Zunächst erhält man aus Abbildung 2 und Gleichung (3)

$$\overline{CS} = r \frac{\sin \frac{\alpha}{2}}{\frac{\alpha}{2}} \quad (19)$$

$$\text{somit} \quad \overline{DS} = r - \overline{CS} = r \left(1 - \frac{\sin \frac{\alpha}{2}}{\frac{\alpha}{2}} \right) \quad (20)$$

Aus Abbildung 10 und Gleichung (11) bzw. Gleichung (12) und (13) folgt sodann

$$i_i^2 = \frac{1}{2} r \left(r - \overline{CS} \cos \frac{\alpha}{2} \right) = \frac{1}{2} r^2 \left(1 - \frac{\sin \frac{\alpha}{2}}{\frac{\alpha}{2}} \right) \quad (21)$$

$$i_H^2 = \frac{1}{2} r \left(r + \overline{CS} \cos \frac{\alpha}{2} - \frac{2 \overline{CS}^2}{r} \right) = \\ = \frac{1}{2} r^2 \left[1 + \frac{\sin \frac{\alpha}{2}}{\frac{\alpha}{2}} - 2 \left(\frac{\sin \frac{\alpha}{2}}{\frac{\alpha}{2}} \right)^2 \right] \quad (22)$$

Ausserdem ist

$$f = r \left(1 - \cos \frac{\alpha}{2} \right) \quad (23)$$

$$s = 2 \sqrt{r^2 - \overline{CS}^2} = 2r \sqrt{1 - \left(\frac{\sin \frac{\alpha}{2}}{\frac{\alpha}{2}} \right)^2} \quad (24)$$

Entwickelt man die goniometrischen Funktionen nach Potenzen von α , so erhält man die Grenzwerte

$$\overline{DS}_{\alpha=0} = \frac{1}{3} f \quad (25)$$

$$i_i_{\alpha=0} = \frac{1}{2} s \quad (26)$$

$$i_H_{\alpha=0} = \sqrt{\frac{4}{45}} f \sim 0,298 f \quad (27)$$

(Schluss folgt.)

Selbstfahrender benzin-elektrischer Beleuchtungswagen der S. B. B.

Von M. Messer, Elektroingenieur der S. B. B., Zürich.

Im Laufe des verflossenen Jahres ist von der *Werkstätte Zürich der Schweizerischen Bundesbahnen* ein Beleuchtungswagen gebaut und dem Betrieb übergeben worden, der von andern, ähnlichen Zwecken dienenden Wagen in verschiedenen Beziehungen abweicht. Es mag daher auch für weitere Kreise von Interesse sein, über die Bauart und Ausrüstung dieses Wagens etwas zu vernehmen.

Dieser Beleuchtungswagen ist eingerichtet zur Erzeugung von elektrischem Strom, der sowohl für die Beleuchtung bei Tunneluntersuchungen, Oberbau- und Brückenbauarbeiten und bei Betriebsunfällen, als auch zur Fortbewegung des Wagens selbst Verwendung findet. Zu diesem Zwecke ist er mit einer von einem Benzinmotor angetriebenen Dynamo ausgerüstet. Es sei hier gleich erwähnt, dass der zu seiner Fortbewegung mit einem Tram-

bahn-Vorgelegemotor ausgerüstete Beleuchtungswagen im allgemeinen grössere Strecken nicht durch eigene Kraft zurücklegen soll, sondern dass er mit irgend einem Zuge auf die dem Verwendungsorte am nächsten gelegene Station befördert wird, um erst von dort aus mit Hilfe seines eigenen Motors nach der Arbeitsstelle zu fahren. Damit das Wagengewicht bzw. die Achsenbelastung nicht zu gross ausfalle und damit er in seiner Benützungsdauer

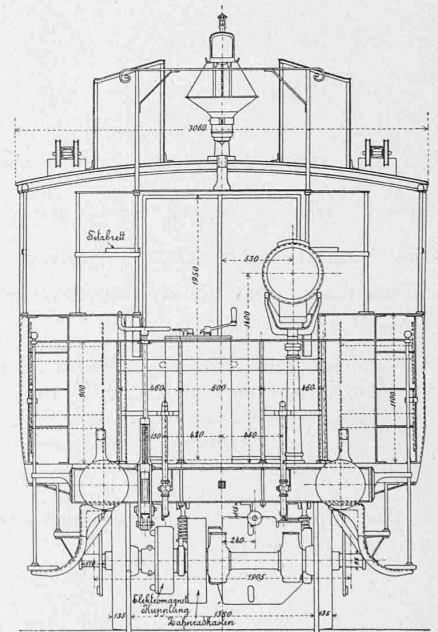


Abb. 2. Stirnansicht. — 1:50.

unbeschränkt und von einer Ladestation unabhängig sei, ist von der Verwendung einer Akkumulatorenbatterie als Stromquelle abgesehen worden. Der Wagen ist aus einem ausgerichteten, zweiachsigen Personenwagen entstanden durch Umbau des Kastens zu einem Maschinen- und einem Gerätschaftsraum (Abbildung 1 und 2). Durch einseitige Verkürzung des alten Wagenkastens ergab sich auf der Vorderseite eine geräumige Plattform, von der zwei Aufstiege auf das durch einen Lattenrost geschützte und mit Schutzgeländern versehene Wagendach führen. Das Untergestell ist der aufzunehmenden Last entsprechend verstärkt und die alten Tragfedern sind durch stärkere ersetzt worden. Der Maschinenraum (Abb. 3 u. 4, S. 116 u. 117) enthält die aus Benzinmotor und Dynamo bestehende Maschinengruppe, sowie einen Spannungsregler, zwei Schalttafeln, einen Fahrshalter, Handbremse, Werkzeugkästchen u. s. f.

Als *Motor* (Abb. 3 und 5, S. 116) kam ein normaler, vierzylinderiger Lastautomobilmotor von ungefähr 22 PS bei 800 Uml./min zur Verwendung, der sowohl mit Benzin als

auch mit Benzol oder mit Alkohol betrieben werden kann. Die Kühlung der doppelwandigen Zylinder geschieht in üblicher Weise durch einen Wasserstrom, der seine Bewegung von einer Zentrifugalpumpe erhält und dessen Rück-

kühlung in einem dem Motor vorgebauten Bienenkorbkühler geschieht. Eine leicht wegnehmbare Blechverschalung umschliesst den Motor vollständig. Im Innern dieser Verschalung befindet sich der vom Motor direkt angetriebene Windflügel; die von ihm durch den Kühler angesaugte Luft bestreicht den ganzen Motor und entweicht durch eine in der Grundplatte und im Wagenboden ausgesparte Oeffnung ins Freie. Auf einem der Dynamo zugekehrten Brett sind die zum Anlassen, Regulieren und Abstellen erforderlichen Hebel, ein Zündstromunterbrecher und eine vierfach wirkende, ventillose Ölpumpe angebracht (Abbildung 4, S. 117). Ausserdem fand auf diesem Brett noch eine kleine Handpumpe, sowie ein Manometer Aufnahme; mit ersterer wird vor der Inbetriebsetzung des Motors Druckluft erzeugt, die das Benzin in den Vergaser treibt. Der 90 l fassende Benzinbehälter ist nämlich unter dem Wagenfussboden aufgehängt. Bei einem Benzinverbrauch von 300 g für die eff. Pferdekraftstunde und einer durchschnittlichen Belastung des Motors von 15 PS reicht somit eine Füllung des Behälters für ungefähr 13 Betriebsstunden aus. Während des Laufes wird der im Benzinbehälter

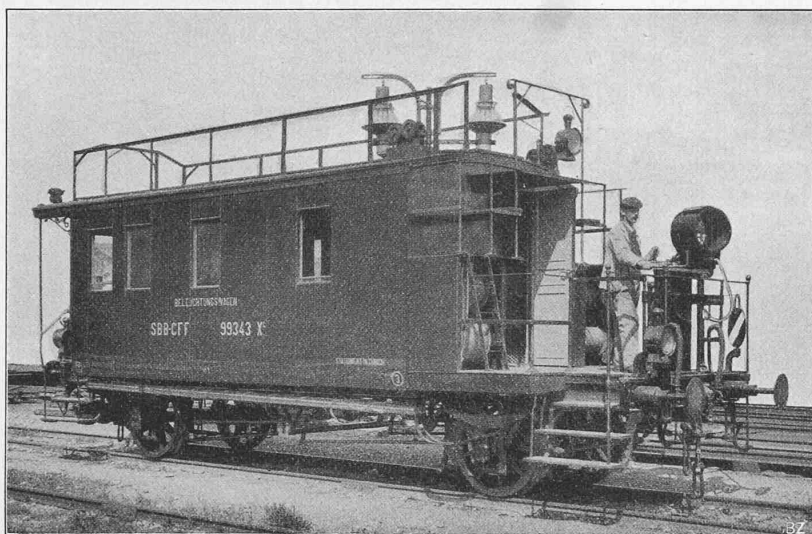


Abb. 10. Ansicht des Beleuchtungswagens des Kreises III der S. B. B.

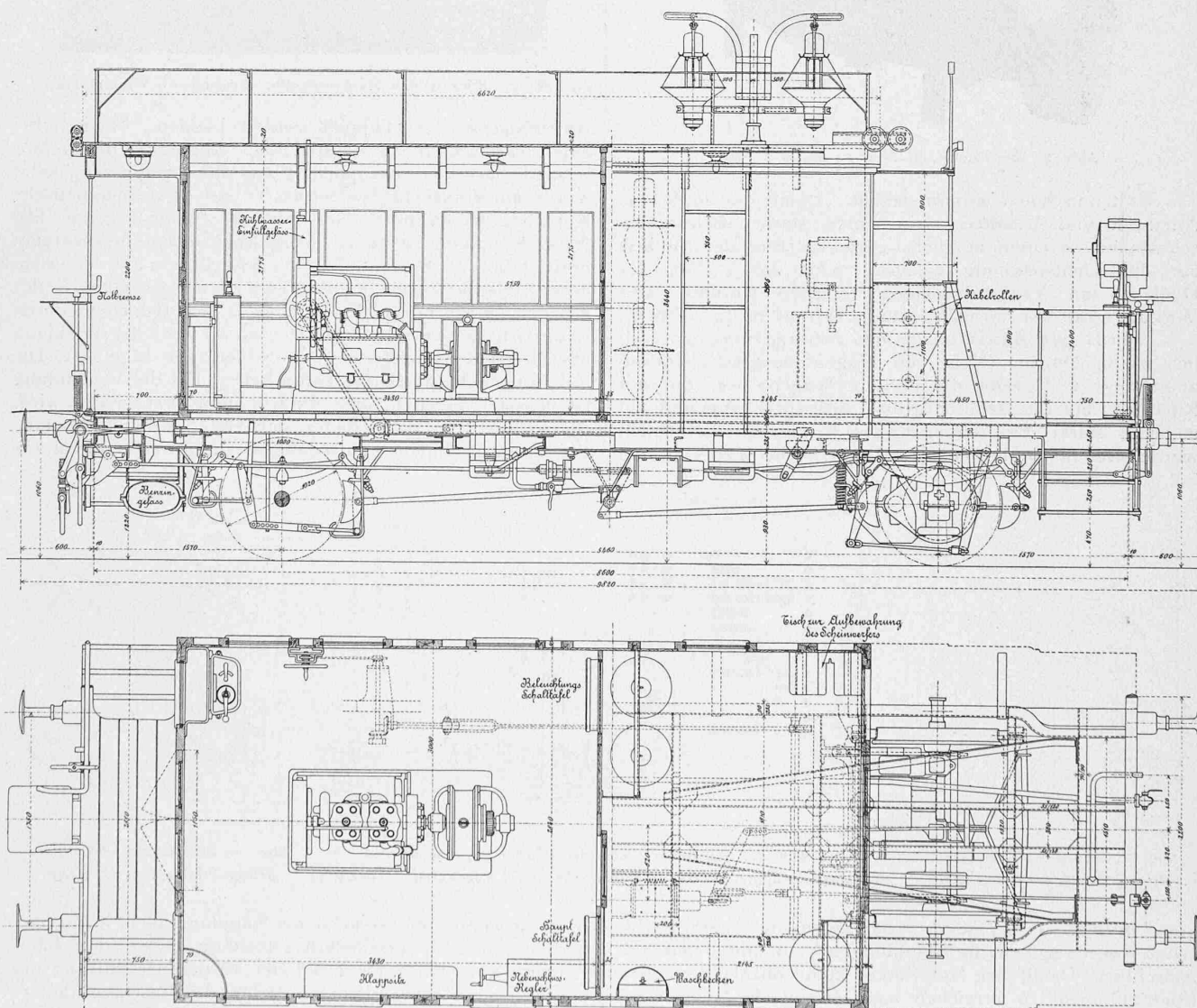


Abb. 1. Selbstfahrender benzin-elektrischer Beleuchtungswagen der S. B. B. — Vertikal- und Horizontalschnitt. — Masstab 1:50.

notwendige Druck von den Auspuffgasen erzeugt und von dem genannten Manometer angezeigt. Der Gang des Motors ist ein äusserst gleichförmiger, weshalb auch bei Änderungen der Belastung keine störenden Schwankungen der Dynamo-Spannung vorkommen. Gegen die Anwendung eines schnell laufenden Automotors hegte man anfänglich einige Bedenken; es war daher ursprünglich auch ein Motor von liegender Bauart mit ungefähr 470 Uml/min vorgesehen. Da bei dieser geringen Umlaufzahl sowohl Motor als auch Dynamo ziemlich schwer ausgefallen wären, gab man schliesslich dem stehenden Vierzylindermotor den Vorzug. Die bisherige Erfahrung hat gelehrt, dass die Betriebssicherheit des Automotors jener eines langsam laufenden Motors in keiner Weise nachsteht.

Die *Dynamo* wird vom Motor vermittelt einer Lederkupplung direkt angetrieben und steht mit ihm auf einer Grundplatte. Sie ist für eine Leistung von 13 kw bei

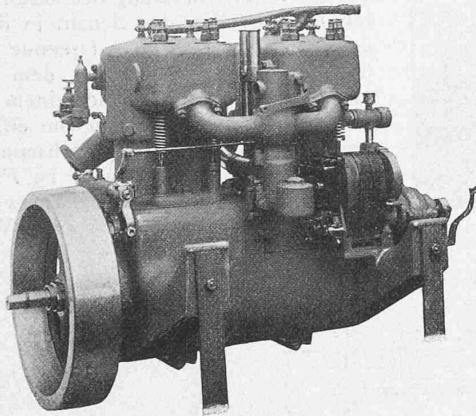


Abb. 5. Benzinmotor für $N = 22 \text{ PS}$, $n = 800$.

120 Volt und 800 Uml/min gebaut. Damit die durch das Anfahren und Anhalten verursachten starken Belastungsschwankungen einen möglichst geringen störenden Einfluss auf die Lichtspannung ausüben, sind die 4 Pole der Dynamo mit Verbundwicklung versehen worden. Der Wirkungsgrad bei Normalbelastung beträgt 89% (Abb. 6).

Der *Wagen-Antriebsmotor* mit Zahnradvorgelege endlich ist in üblicher Weise am Wagenuntergestell federnd aufgehängt und treibt die vordere Wagenachse, die mit Rücksicht auf die ziemlich grosse Beanspruchung und auf mehrere starke Eindreihungen aus Nickelstahl hergestellt wurde. Der Motor leistet normal 12 PS bei 120 Volt und

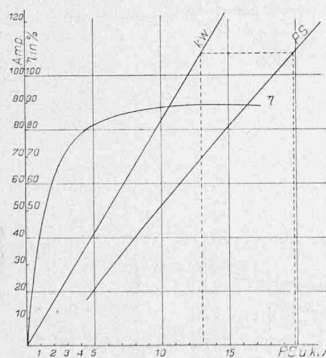


Abb. 6. Kurven des Gleichstrom-Generators für Licht und Kraft.

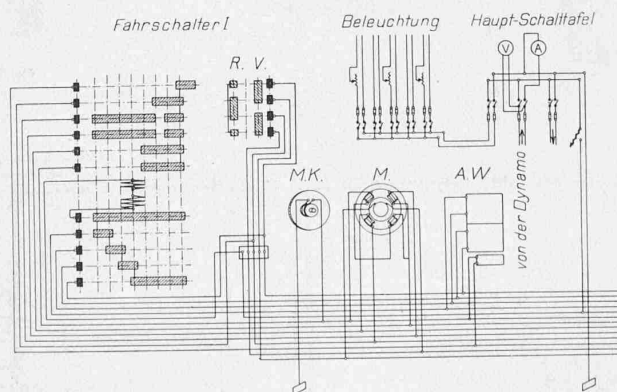


Abb. 7. Schaltungsschema des Beleuchtungswagens. MK Magnet-Kupplung, AW Anfahrwiderstände, R Rückwärts, V Vorwärts.

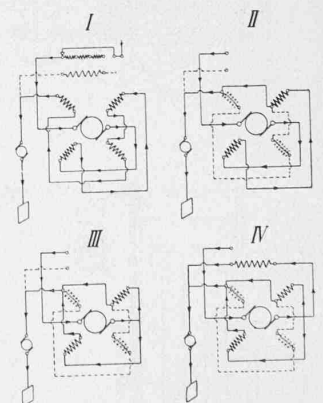


Abb. 8. Schaltungen I bis IV des Achsen-Triebmotors M in Abb. 7.

400 Uml/min . Ueber seine Schaltungen und charakteristischen Kurven geben die Abbildungen 7, 8 und 9 näheren Aufschluss. Damit der Motoranker keine unzulässig hohen Umdrehungszahlen erreichen kann, wenn der Wagen gelegentlich einem Schnellzuge beigegeben wird, muss das Vorgelege auf einfache und zuverlässige Weise von der

Selbstfahrender benzin-elektrischer Beleuchtungswagen der S. B. B.

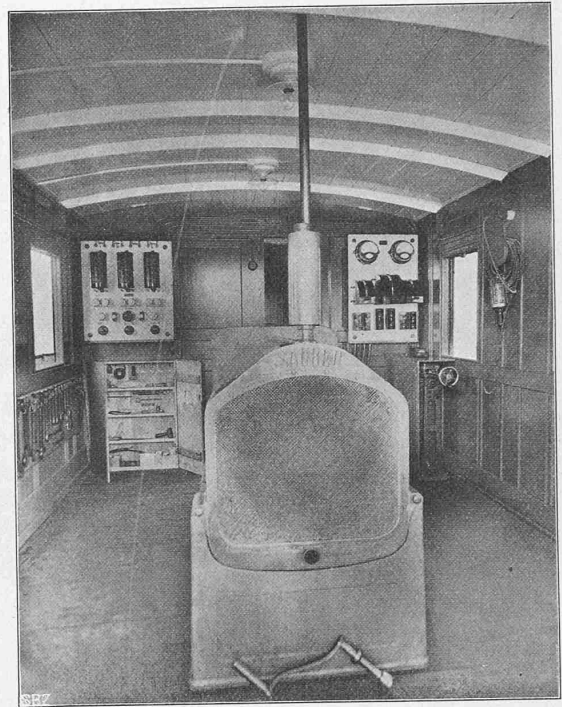


Abb. 3. Blick in den Maschinenraum (Benzinmotor-Wasserkühler).

Antriebsachse losgekuppelt werden können. Da nun bei einer mechanisch zu betätigenden Kupplung die Gefahr besteht, dass das Loskuppeln gelegentlich vergessen bleibt, wurde auf Vorschlag des Verfassers eine elektromagnetische Kupplung angewendet. Der eine, die Spule tragende Teil dieser Kupplung ist an das Vorgelegezahnrad angeschraubt und ist mit diesem mittels eines Kugellagers auf der Triebachse gelagert. Der andere Teil ist mittels eines Keiles mit der Triebachse verbunden, kann sich jedoch in deren Längsrichtung verschieben. Der Strom wird der Wicklung über feststehende Bürsten und Schleifringe zugeführt. Die Zuleitung geht durch die Fahrshalter und die Verbindung ist derart hergestellt, dass die Kupplung erst betätigt wird, wenn einer der Fahrshalter den ersten Kontakt berührt. Bei ausgeschalteten Fahrshaltern, d. h. wenn der Motor

nicht arbeiten soll, ist auch die Kupplung nicht erregt und wird durch acht Spiralfedern selbsttätig gelöst. Die Fahrshalter, von denen einer auf der vorderen Plattform, der andere beim Stirnwindfenster (rechts) des Maschinenraumes aufgestellt ist, weichen nicht wesentlich von bekannten Konstruktionen ab.

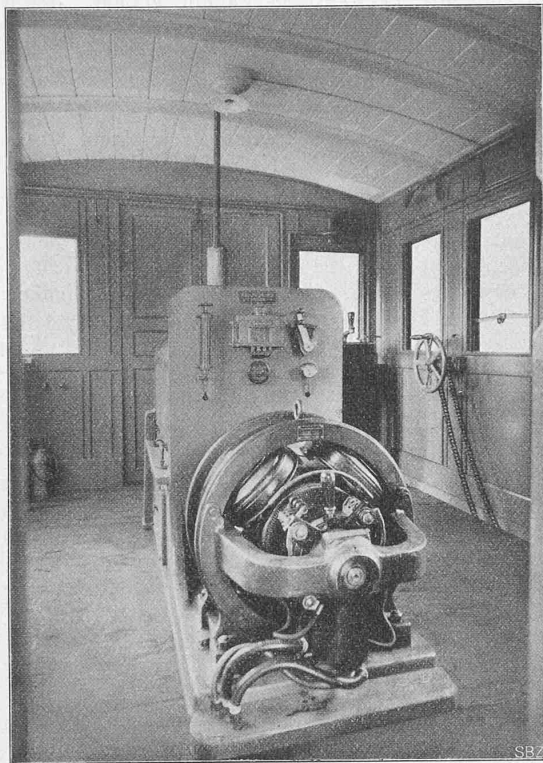


Abb. 4. Maschinenraum (Gleichstrom-Generator).

Zu der eigentlichen *Beleuchtungseinrichtung* gehört nun in erster Linie ein Scheinwerfer von 20 Amp. Stromstärke mit einem Metallparabolspiegel von 350 mm Durchmesser und 155 mm Brennweite. Er kann an einem auf der grossen Wagenplattform stehenden festen Ständer oder aber an einem beweglichen Stativ befestigt werden und ist nach verschiedenen Richtungen drehbar. Das Stativ wird mit der Stromquelle durch ein 15 m langes Kabel verbunden. Zur Beleuchtung im Tunnel wird der Scheinwerfer auf einer der Wagenplattformen aufgestellt, während er für Arbeitsplatzbeleuchtung neben dem Wagen oder auch auf dessen Dach aufstellung findet. Für die Beleuchtung von Tunnelgewölben dienen zwei Bogenlampen von 10 Amp. Stromstärke mit nach oben wirkenden Reflektoren. Sie werden an einem auf dem Wagendache angebrachten, drehbaren Ständer aufgehängt. Abbil-

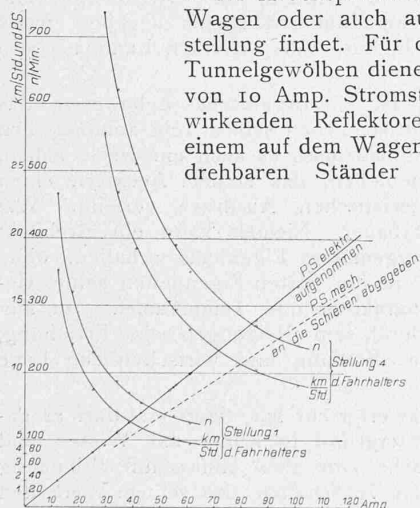


Abb. 9. Kurven des Achsen-Triebmotors.

dung 10 stellt den Wagen mit der Ausrüstung für Tunnelbeleuchtung dar. Schliesslich sind noch vier weitere Bogenlampen vorhanden, die für die Beleuchtung von Arbeitsplätzen und Unfallstellen Verwendung finden (Abbildung 11); die zugehörigen Holzmasten werden mit je

drei Ankerseilen an geeigneten Objekten (Schienen, Ankerpfählen u. s. w.) befestigt. Aufzugvorrichtungen sind nicht notwendig, da die Masten mit angehängten Lampen unter Zuhilfenahme einer mit Gabel versehenen Stange aufgestellt werden können. Mit diesen Lampen, denen der Strom mittels beweglichen Kabeln zugeführt wird, kann eine Arbeitsstelle von ungefähr 300 m Länge hinreichend beleuchtet werden. Zur Aufnahme der Kabel sind auf der vordern Plattform vier mit Schleifringen für die Stromzuführung versehene Trommeln vorhanden. Für die Beleuch-

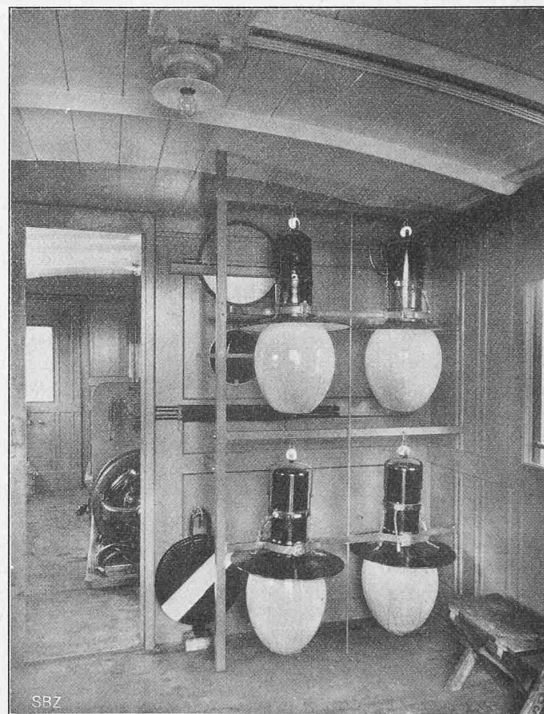


Abb. 12. Gerätschaftsraum des Beleuchtungswagens.

tung der Tunnelwiderlager dienen noch zwei Beleuchtungskörper, die aus je einer Reihe auf einem schmalen, ungefähr 2 m langen Brett befestigter Glühlampen mit einem halbzyllindrischen Blechreflektor bestehen. Diese werden zu beiden Seiten der grossen Plattform am Schutzgeländer aufgehängt und bei Nichtgebrauch im Gerätschaftsraum (Abbildung 12) untergebracht. In dem gleichen Raume werden auch die Bogenlampen und der Scheinwerfer, sowie alle für die Signalgebung nötigen Gerätschaften aufbewahrt.

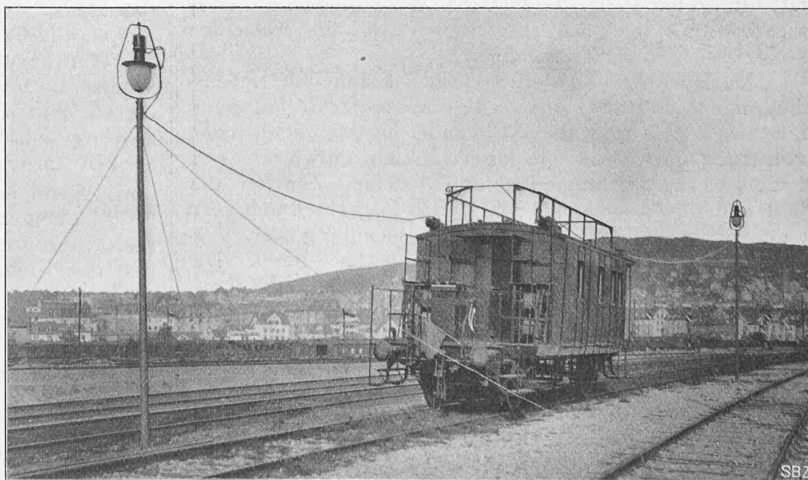


Abb. 11. Beleuchtungsinstallation einer Arbeitsstelle.

Von der übrigen Ausrüstung mögen noch die zwei Handbremsen, sowie eine von diesen unabhängige Not-Handbremse und die unter jedem Führerstande angebrachten Signalglocken für Fussbetätigung Erwähnung finden. Damit der Wagen in jedem beliebigen Zuge fahren darf, ist er überdies mit der Druckluftbremse und einer Dampfleitung ausgerüstet. Sein Gewicht beträgt bei vollständiger Ausrüstung ungefähr 16 t. Selbstfahrend erreicht er in der Ebene eine höchste Fahrgeschwindigkeit von 18 km/std, auf 12‰ Steigung noch etwa 5 km/std. Zu seiner Bedienung ist nur ein Mann erforderlich; es empfiehlt sich aber, bei Tunnelarbeiten dem eigentlichen Wagenführer noch einen Maschinenwärter beizugeben.

Die ganze Einrichtung des Beleuchtungswagens hat sich bei mehrmaligem Gebrauch bis jetzt bestens bewährt. Anlässlich von Probefahrten ist überdies nachgewiesen worden, dass auch grössere Steigungen befahren werden können. So wurde z. B. eine 5 km lange Bergrampe von durchwegs 20‰ Steigung trotz einer zusätzlichen Belastung des Wagens durch elf Personen anstandslos erklommen; es konnte auch auf dieser Steigung ohne Schwierigkeit angefahren werden. Eine schädliche Erwärmung des Vorgelegemotors ist hiebei nicht beobachtet worden.

Es bleibt noch zu erwähnen, dass der Benzinmotor von der Automobilfabrik von *Adolf Saurer* in Arbon stammt, während die ganze elektrische Ausrüstung von der *Maschinenfabrik Oerlikon* geliefert wurde.

Villen und Landhäuser in der Schweiz.

Von dem Buche, das zu Ende des vorigen Jahres mit französischem Text erschienen ist, hat Architekt *Henry Baudin* in Genf nun auch eine deutsche Ausgabe veranstaltet.¹⁾ Der Band bringt auf 251 Tafeln in sorgfältiger und reicher Auswahl ungefähr 150 Villen, Landhäuser usw. von den einfachsten bis zu den reichsten zur Darstellung, die in allen Gauen der Schweiz in den letzten Jahren erstellt worden sind. Den nach photographischen Aufnahmen gebotenen schönen Abbildungen sind jeweils die zugehörigen Grundrisse beigelegt, sodass das ganze Werk eine reiche Sammlung von Motiven und Ausführungen zu solchen Bauten darbietet.

Unsere Tafeln 34 bis 37 in dieser Nummer, denen in nächster Woche ebenso viele weitere Tafeln folgen werden, sollen in möglichst mannigfach zusammengestellter Auswahl einen Begriff von der Natur des Buches geben.

Dem Abbildungsmaterial schickt *Henry Baudin* «*Gedanken und Betrachtungen über moderne Villen und Landhäuser in der Schweiz*», eine vortreffliche Abhandlung über dieses viel besprochene Thema, voraus. Sein französischer Originaltext ist für die deutsche Ausgabe von Dr. Alb. Baur in verständnisvoller Weise verdeutscht. Wir entnehmen diesem auszugsweise einige markante Stellen, die die Ansichten des Verfassers illustrieren mögen.

„Als Rückwirkung der modernen Ideen und Lebensbedingungen vollzieht sich seit etwa fünfzehn Jahren in der Schweiz eine gewisse Auswanderung der städtischen Bevölkerung aufs Land. Je länger je mehr entwickeln sich die Städte zu geschlossenen und belebten Zentren der Arbeit und des Geschäftslebens, denen man rasch und gern mit der Sehnsucht entflieht, in einer Wohnung der Vorstadt oder auf dem Lande labende Ruhe zu finden. Darum verlässt man auch die Mietkaserne immer häufiger, um sich im Eigenhaus, der bedeutsamsten Erscheinung moderner Wohnkultur, einzunisten.“

Im Gegensatz zum seelenlosen Miethaus, das nur der nüchternsten Nützlichkeit und der Geldspekulation dient, das man fast nie für sein ganzes Leben bewohnt und daher nie seinem eigenen Geschmack anpasst, verdient das Eigenhaus unsere wärmste Aufmerksamkeit. Ist es doch

eigens für eine Person oder Familie geplant, deren Gedankenleben und Geschmack, deren praktische und ästhetische Bedürfnisse es bis in jede Einzelheit widerspiegelt; ist es doch, mit einem Worte gesagt, der greifbare Ausdruck persönlichen Lebens und Wesens.

Daher gestattet es auch dem Architekten, lebensvolle Werke zu schaffen, deren äussere Erscheinung und deren innere Einrichtung mit der ganzen Umgebung rein zusammenstimmen. Das Streben und Forschen nach dem Heim hat auch gleichzeitig das Kunstgewerbe, die Möbel- und Kleinkunst und die Raumausschmückung zu neuem Leben erstehen lassen. Alles was die Bequemlichkeit und Schönheit des Hauses ausmacht, das Kamin, der Ofen, die Schmiedearbeiten und Kunstverglasungen, die Teppiche und Wandbespannungen, ist durch den Aufschwung der angewandten und Gewerbekunst mächtig gefördert worden.

Ein ganzes Buch müsste man schreiben, wenn man die Gedankenwelt darstellen wollte, aus der das moderne Eigenhaus, das Heim entstanden ist. Diese Studie erhebt nicht Anspruch darauf, einen so bedeutenden Stoff gründlich und methodisch auf ihren wenigen Seiten zu behandeln. Sie stellt nur eine kurze und zusammenfassende Monographie dar, die diesem fesselnden Problem einige allgemeine Betrachtungen, einige grundlegende Prinzipien und wesentliche Züge abgewinnen will, ohne sich dabei stark auf Einzelheiten einzulassen.“

„In früheren Zeiten war das Eigenhaus, sei es nun Palast, Schloss oder Burg das ausschliessliche Vorrecht begüterter und wohlhabender Familien. Heute hat der Ausgleich ökonomischer und kultureller Verhältnisse eine gewisse Verallgemeinerung des Wohlstands und der Bildung durch alle Gesellschaftsschichten gebracht. Daher sehen wir denn auch bei allen produktiven Menschen, beim Künstler, Handwerker und einfachen Arbeiter das Verlangen nach einer ihrem Wesen angepassten Wohnung, in der sie sich wirklich zu Hause fühlen können.“

Wir dürfen annehmen, dass diese Bewegung in keiner Zeit so mächtig und so allgemein war. Das Bürgerhaus hat in den letzten Jahren einen bedeutenden Aufschwung genommen, dessen Weiterentwicklung und grösste Entfaltung auf das zwanzigste Jahrhundert fallen wird.“

„Hier ist eine kleine Abschweifung am Platz, um einigen Gedanken über die Aufgabe des Architekten und seine Beziehungen zum Bauherrn Raum zu geben, wenn es sich darum handelt, eine Villa oder ein Landhaus auszuführen.“

Das Einzelhaus ist ein organisches Lebewesen, das von einer Idee belebt ist; neben seinem rein anatomischen und konstruktiven Aufbau muss es auch eine Seele haben, ein persönliches Innenleben, das seinem Aeussern einen eigenartigen, charakteristischen Ausdruck verleiht. Wie das Haus, so der Erbauer. Niemals kann ein Architekt ein vernünftiges, sinngemässes Eigenhaus schaffen, ohne den Auftraggeber bis in die letzten Eigenheiten seines Geschmacks, seines Charakters und Temperaments zu studieren, ohne seinen Beruf, seine Neigungen seine Erziehung, seine gesellschaftliche Stellung und wirtschaftliche Lage zu kennen.

Wenn er all das erforscht hat, dann erst darf er daran denken, als Hintergrund in seiner mit Wissen und Poesie erfüllten Sprache eine alles umfassende Stimmung und ein belebtes Milieu zu schaffen, das seinem Werk den persönlichen Stempel der künftigen Wohnung aufdrückt.

Ein Architekt, der diese Erforschung des Bauherrn unterlässt, ist niemals im Falle, ein schönes Werk zu schaffen, und er muss seinen Auftraggeber an die Worte erinnern, die Ibsen seinem Baumeister Solness in den Mund legt, als ein beliebiger Unbekannter bei ihm ein Haus bestellt: „Wie wollt ihr, dass ich diesem Menschen ein Haus baue; ich kenne ihn ja gar nicht!“

Bei der Anlage des Grundrisses eines Eigenhauses kann man von keiner feststehenden Regel ausgehen; die

¹⁾ «Villen und Landhäuser in der Schweiz» von *Henry Baudin*, Architekt B. S. A., Verlag für Kunst und Architektur 6, rue St-Ours, Genf.