

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 20

Artikel: Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1906
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26713>

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: 22.02.2026

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

C von H. Rüetschi in Aarau hat ein Gesamtgewicht von 2413 kg. Die Turmuhr mit vier Zifferblättern aus schwarz bemaltem Eisenblech mit vergoldeten Messingzahlen schlägt ganze Stunden auf der Glocke Es und Viertelstunden auf den Glocken As und C.

Die allgemeinen Baukosten betragen für das Pfarrhaus Fr. 33 039,81, für die Kirche Fr. 62 146,85; der innere Ausbau (Geläute und Orgel, die gestiftet wurden, mit inbegriffen) beanspruchte Fr. 22 198,35 und die Erdarbeiten, Umgebungsarbeiten, Pläne, Bauleitung, Reisespesen usw. Fr. 13 024,51, sodass sich die Gesamtkosten von Kirche und Pfarrhaus auf Fr. 130 409,52 belaufen.



Abb. 3. Ansicht der Nordfassaden von Kirche und Pfarrhaus zu Balsthal. — Masstab 1:500.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1906.

(Fortsetzung.¹⁾

Neue Bahlinien. Während des Besichtjahres befanden sich 35 Bahlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 29). Davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen: Zuger Berg- und Strassenbahn; Strassenbahn Zug-Schönegg und Seilbahn Schönegg-Zugerberg; Tram-

bahnen: Basel-Riehen; Tramway Lugano: Piazza giardino-Bahnhof G.B.; Montreux-Glion; Göschenen-Andermatt (Schöllenbahn); Biasca-Acquarossa; Locarno-Minusio; Carouge-Croix de Rozon (Landesgrenze) und Basel-Aesch.

Die im Bau begriffenen Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass:

Simplondurchstich. Bau. In den ersten Wochen des Jahres wurden zunächst die im letztjährigen Bericht als rückständig bezeichneten Arbeiten derart gefördert, dass am 25. Januar 1906 der erste Normalbahnhug durch den Tunnel fahren konnte. Am 20. bis 22. Februar erfolgte die Uebergabe des Tunnels von der Baugesellschaft Brandt, Brandau & Cie. an die schweizerischen Bundesbahnen. Das bezügliche Protokoll wurde am 23. Februar 1906 unterzeichnet. Es enthielt das Verzeichnis der der Bauunternehmung zur Last fallenden Nacharbeiten, über die am 11. März eine Schlussinspektion stattfand. Vom 19. bis 24. März waren alle Arbeiten im Tunnel eingestellt behufs Vornahme einer Präzisionslängenmessung unter der Leitung der eidgenössischen geodätischen Kommission. Vom 24. bis 31. März wurde vom eidgenössischen topographischen Bureau ein Nivellement durch den Tunnel ausgeführt. Am 22. und 23. Mai fand die amtliche Kollaudation des Tunnels statt. Es ergaben sich nur einige wenige Rückstände, sodass die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf den 1. Juni gestattet werden konnte.



Kreiselpumpen von Brig her geliefert. Die Pumpen machen 600 bis 800 Umdrehungen in der Minute und liefern 10 bis 20 Liter Wasser in der Sekunde mit einem Druck von 15 Atmosphären.

Die vorschriftsmässige, kontradiktoriache Längenmessung wurde vom 10. bis 12. Oktober im Anschluss an die Basismessung der geodätischen Kommission vorgenommen. Es ergaben sich dabei u. a. folgende endgültige Zahlen:

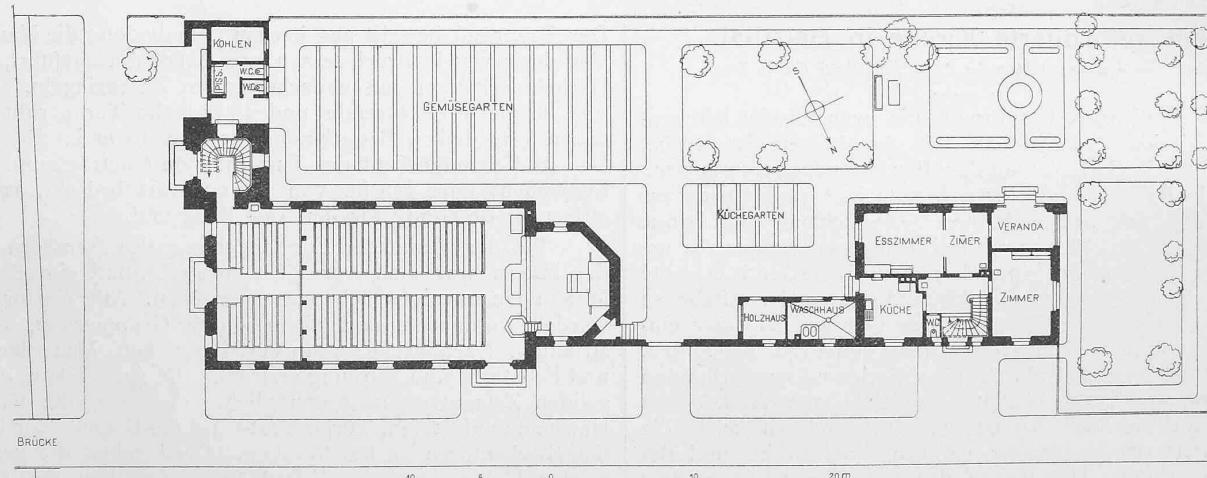


Abb. 2. Grundrisse vom Erdgeschoss der neuen reformierten Kirche und des Pfarrhauses zu Balsthal. — Masstab 1:500.

ways lausannois: Strecke Bahnhof S. B. B.-Chauderon und Linie Lausanne (Place du tunnel)-Cugy-Montherond; St. Moritz-Campocologno (Berninabahn); Altdorf-Flüelen; Ramsei-Sumiswald-Huttwil; Monthevy-Champéry; Elektrische Strassenbahnen Basel: Strecke Burgfelderstrasse; Städtische Strassenbahn Zürich: Strecke Leonhardsplatz-Universitätsstrasse; Villars-Chesières; Niesenbahn; Rhätische Bahn: Samaden-Pontresina und Davos-Filisur; Langenthal-Oensingen (Langenthal-Jura-Bahn) und Frutigen-Brig (Lötschbergbahn).

Im Stadium der Projektprüfung befanden sich am Ende des Berichtsjahrs folgende Linien und Bahnstrecken: Lugano-Tesserete; Gornergratbahn; Verlängerung der Linie mit Verlegung der obern Endstation; Basler Strassen-

¹⁾ Aus dem Geschäftsbericht des Eidgen. Eisenbahndepartements für 1906.

1. Entfernung von der Mitte des alten bis zur Mitte des neuen Aufnahmegeräudes Brig 374,42 m
2. Mitte des neuen Aufnahmegeräudes Brig bis Landesgrenze 10 706,90 »
3. Landesgrenze bis Einfahrtsweiche Iselle 10 966,04 »
4. Landesgrenze bis Mitte Station Iselle 11 222,91 »
5. Brig-Iselle transit (2. und 3.) 21 672,94 »
6. Brig-Iselle (Station) (2. und 4.) 21 929,81 »
7. Baulänge von Abzweigung von der alten Strecke Visp-Brig bis Einfahrtsweiche Iselle 23 049,63 »
8. Länge des Tunnels zwischen den Portalen 19 803,00 »

Die Gesamtausgaben für die Strecke Brig-Iselle belaufen sich auf Ende 1906 auf Fr. 68 280 072,10.

Die reformierte Kirche in Balsthal. — Erbaut von den Architekten *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel.



Abb. 4. Schaubild von Kirche und Pfarrhaus von Süden.

Auf der *Rickenbahn* wurde der Bau des 8604 m langen Ricketunnels eifrig fortgesetzt und dank den andauernd günstigen Verhältnissen wesentlich gefördert. Der Stollenvortrieb erfolgte, wie bisher, auf beiden Seiten ausschliesslich von Hand. (Wir verweisen auf die regelmässig von uns veröffentlichten Monatsausweise über den Stand der Arbeiten.)

Ausserhalb des Tunnels wurden die Unterbauarbeiten auf den Strecken von Km. 2,9 bis zum Südportal und vom Nordportal bis in die Nähe der Station Wattwil in der Hauptsache vollendet. Die Anschlussstrecke in Uznach ist noch nicht in Angriff genommen. Für die Stationen Uznach und Wattwil, die im Hinblick auf die Einführung der Rickenbahn bedeutend erweitert werden müssen, wurden Projekte genehmigt, deren Ausführung demnächst beginnen wird.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (Lötschbergbahn) ist das Hauptobjekt, der zwischen Kandersteg und Goppenstein gelegene Lötschbergtunnel, an beiden Portalen am 29. Oktober und 1. November in Angriff genommen worden. Der Lötschbergtunnel wird mit 13 735 m der dritt längste der Schweiz sein.¹⁾

Auf der *Solothurn-Münster-Bahn* (Weissensteinbahn) erfolgte am 23. September der Durchschlag des 3698 m langen Weissensteintunnels.

Die beidseitigen Zufahrtsrampen sind auf grosse Strecken fertig erstellt, sodass die Vollendung der ganzen Linie auf den Herbst 1907 zu erwarten ist. Die von den Bundesbahnen mehrmals reklamierte Vorlage für die Einführung der Linie in den Bahnhof Alt-Solothurn ist indessen immer noch ausstehend.

Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten auf der normalspurigen Nebenbahn *Bern-Schwarzenburg* wird die Eröffnung dieser Linie voraussichtlich im Sommer dieses Jahres stattfinden können.

Die normalspurige Nebenbahn *Reinach-Münster* wurde vollendet und programmgemäss am 1. Oktober in Betrieb gesetzt.

Auf der normalspurigen Nebenbahn *St. Gallen-Wattwil*, beziehungsweise *Lichtensteig* (2. Sektion der Bodensee-Toggenburgbahn) war im Berichtsjahre nur der Stollen des 3549 m langen Wasserfluhstunnels zwischen Brunnadern und Lichtensteig im Bau. Die Länge dieses Stollens betrug am 31. Dezember:

auf der Westseite	472 m
(Lichtensteig)	399 m
auf der Ostseite	871 m
im ganzen . . .	<u>871 m</u>



Abb. 5. Blick in den Kirchenraum gegen das Chor.

Das durchfahrene Gestein wechselt zwischen Nagelfluh, die vorherrscht, und Mergelsandstein.

Für die übrigen noch nicht genehmigten Strecken der Linie wurden nach und nach die allgemeinen Bauvorlagen eingereicht und in Behandlung

¹⁾ Auch hier verweisen wir auf unsere Monats- und Vierteljahrsberichte.

genommen. Am Ende des Jahres waren diese Vorlagen, mit Einschluss derjenigen für die Anschlüsse in St. Gallen und Lichtensteig, nahezu spruchreif. Das allgemeine Bauprojekt der I. Sektion St. Gallen-Romanshorn der Bodensee-Toggenburgbahn steht dagegen noch aus.

Die Bauarbeiten der normalspurigen Nebenbahn *Ramsei-Sumiswald-Huttwil* sind nach Genehmigung des allgemeinen Bauprojekts im Herbst in Angriff genommen worden und schreiten rüstig vorwärts. Auf der Abzweigung von Grünen-Sumiswald nach Wasen wird zurzeit noch nicht gearbeitet.

Auf den im Jahre 1905 in Ausführung genommenen elektrischen Schmalspurbahnen *Locarno-Pontebrolla-Bignasco* und *Bellinzona-Mesocco* wurden die Bauarbeiten derart gefördert, dass deren Vollendung nahe bevorsteht.

Die Strecke Lostallo-Mesocco der letztern Bahn dürfte immerhin erst gegen Ende Juli betriebsbereit werden.

Schwierigkeiten und lange Verhandlungen verursachten die Berührung und Durchquerung der zwischen Bellinzona und Molinazzo gelegenen Hochwasserdämme des Tessin (sog. Ripari tondi) durch die Bellinzona-Mesocco-Bahn.

Die schon im letzjährigen Bericht erwähnte elektrische Schmalspurbahn *Aigle-Ollon-Monthey* wurde beinahe fertig erstellt.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *St. Moritz-Campocologno* (Berninabahn), deren allgemeines Bauprojekt am 2. März genehmigt worden ist, haben die Bauarbeiten im Juli auf verschiedenen Strecken begonnen. Auf der Nordseite ist der Unterbau der Strecke von Sanssouci oberhalb Pontresina bis Morteratsch bereits erstellt. Auf der Südseite wird an der Station Poschiavo gearbeitet und zwischen Le Prese und Meschino, wo die Strasse am Ufer des Poschiavosees verbreitert werden muss, sind die Erdarbeiten grösstenteils vollendet. Zwischen Meschino und Piazza (Km. 49,7 bis 52,0) und in Campocologno sind die Arbeiten ebenfalls im Gange.

Die beiden neuen Linien der Rhätischen Bahn: *Samaden-Pontresina* und *Davos-Filisur* sollen nach den Normalien der Albula-Bahn erstellt und mit Dampf betrieben werden. Die Genehmigung der allgemeinen Baupläne hat im September und Oktober stattgefunden und die Unterbauarbeiten sind auf beiden Linien in Ausführung begriffen.

Auf der elektrischen Schmalspurbahn *Langenthal-Oensingen* (Langenthal-Jura-Bahn) haben die Bauarbeiten im Oktober auf drei Strecken, mit Einschluss der neuen Aarebrücke bei Aarwangen, begonnen.

Die im Berichtsjahr ausgeführten *Strassenbahnlinien* sind ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Die im Jahre 1902 begonnene elektrische Schmalspurbahn *Martigny-Châtelard* mit Zahnrangenstrecke zwischen Vernayaz und Salvan konnte am 20. August eröffnet werden.

Von der neu hinzugekommenen elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Zahnradbahn) *Monthey-Champéry-Morgins* soll einstweilen nur die I. Sektion: Monthey-Champéry mit drei Zahnrangentrecken von 3710 m Gesamtlänge gebaut werden. Nach der am 15. Mai erfolgten Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes wurden die Unterbauarbeiten auf dieser Strecke in Angriff genommen und wesentlich gefördert.

Von den fünf vor dem Jahre 1906 begonnenen Seilbahnen konnten nur zwei eröffnet werden: Die Seilbahnen *Locarno-Madonna del Sasso* und *Interlaken-Heimwehfluh*. Die drei andern: *Muottas-Muraigl* bei Samaden, *Linthal-Braunwald* und *Interlaken-Harder* dürften im Sommer des laufenden Jahres betriebsbereit werden.

Nein in Angriff genommen wurden die Seilbahn *Schönenegg-Zugerberg* (Zuger Berg- und Strassenbahn) und die *Niesenbahn*, beide als einspurige Linien mit Spurweite von 1 m, automatischer Ausweichung und elektrischem Antrieb projektiert. Die Niesenbahn wird in zwei Einzelstrecken zerlegt, von denen jede am oberen Ende eine Motoreneinrichtung erhält, wie bei der *Stanserhornbahn*.

Bahnhöfe und Stationen. Bahnhof Zürich.

Das von der Generaldirektion der Bundesbahnen am 4. Juli 1905 eingereichte neue Projekt für eine Werkstattanlage zwischen Zürich und Altstetten¹⁾ wurde am 31. März genehmigt und hierauf in Ausführung genommen. Die neuen verlegten Aarauer Gleise (Km. 2,2 bis 4,0) konnten am 29. September dem Betrieb übergeben werden, und die neue Güterdoppelspur war am Ende des Berichtsjahrs bis an den Anschluss in Altstetten fertig erstellt. Von den Hochbauten sind die Montierungswerkstätte, die Bandagerie und die Verwaltungs- und Magazingebäude im Bau begriffen.

In der Frage des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet

Zürich sind die zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden direkt geführten Unterhandlungen zwar wesentlich gefördert worden, jedoch immer noch nicht zum Abschluss gelangt.

Bahnhof Basel S. B. B. Das neue Aufnahmegebäude und das Dienstgebäude wurden ausgebaut, das Eilgutgebäude der Elsass-Lothringen-Bahn ist vollendet und dasjenige der Bundesbahnen noch im Bau begriffen. Die Verbindungsbahn und die Haupt einfahrt von Pratteln her sind tiefer gelegt, und die letzte der Straßenüberführungen ist zur Hälfte vollendet. Voraussichtlich wird der neue Personenbahnhof im Frühling eröffnet werden können.

Badischer Bahnhof Basel. Nach der am 18. Dezember 1905 erfolgten

Eröffnung des neuen Güterbahnhofes begannen die Vorbereitungen für die Ausführung des neuen Personenbahnhofes, der gemäss dem generellen am 15. September 1900 genehmigten Gesamtbauprojekt um etwa 650 m stadtauswärts in die Verlängerung der Achse der Rhein-

brücke der Verbindungsbahn verlegt und als hochliegender Durchgangsbahnhof erstellt werden soll. Den im Sommer vorgelegten Plänen für die Verlegung der südlichen Zufahrtslinien zum Personenbahnhof, sowie für die Straßenunterführungen, die im Bereich dieser Zufahrtslinien und des Personenbahnhofes auszuführen sind, wurde die Genehmigung erteilt, während das am 17. August vorgelegte allgemeine Bauprojekt für den Personenbahnhof am Ende des Berichtsjahrs noch nicht erledigt war.

Bahnhof Bern. Die Vernehmlassung der Kantsregierung über das im letzjährigen Bericht skizzierte Umbau- und Erweiterungsprojekt²⁾ vom 19. Januar 1906 ist erst am 29. November eingetroffen und die hierüber

¹⁾ Band XLVI, Seite 163.

²⁾ Band XLVI, Seite 9.

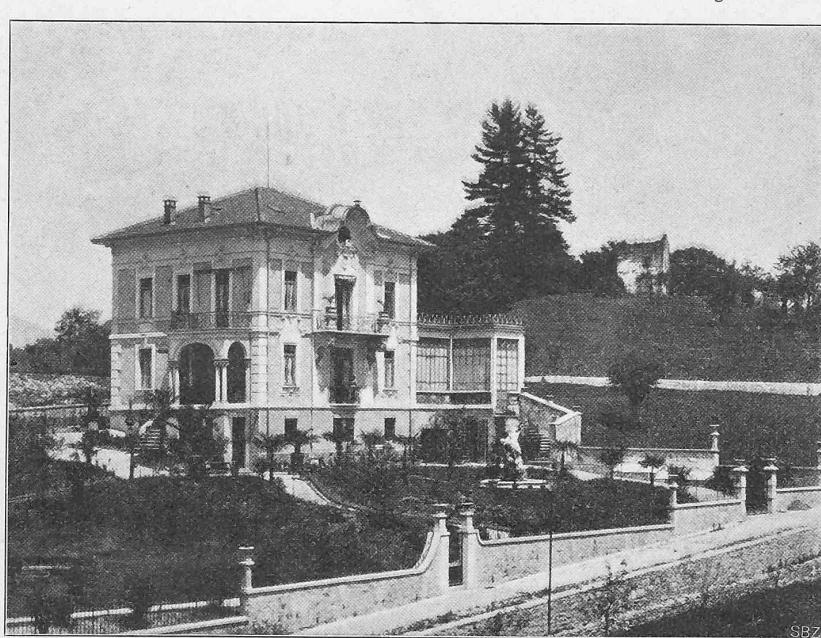


Abb. 1. Villa Soldati in Neggio bei Lugano.

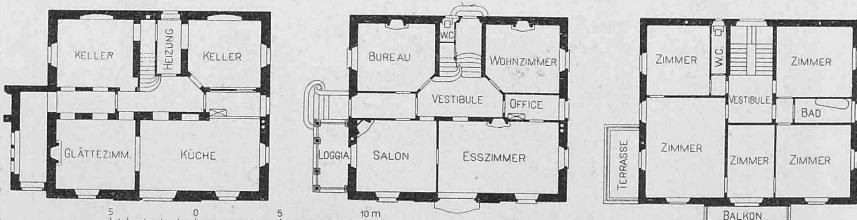


Abb. 2. Grundrisse vom Keller-, Erd- und Obergeschoß der Villa Soldati in Neggio. — 1 : 400.

eingeholte Rückäusserung der Generaldirektion der Bundesbahnen ist zurzeit noch ausstehend.

Bahnhof Thun. Am Ende des Vorjahres waren die Verhandlungen über den Umbau des Bahnhofs Thun dahin gediehen, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen auf ihrem Projekt vom 31. Juli 1903 für eine Erweiterung auf dem jetzigen Platze beharrte, während die kantonalen Behörden und die in Thun und Scherzliigen anschliessenden Verkehrsanstalten (Thunerseebahn, Gürbetalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn und Dampfschiffgesellschaft) für die Projektvariante Auer (Zentralbahnhof mit Schiffahrtskanal) eintraten und eine angemessene Subventionierung derselben in Aussicht stellten. Um die Frage der Projektwahl zu erörtern und über die Höhe der Subventionen bestimmte Erklärungen zu erhalten, wurden dann sämtliche Interessenten zu einer Konferenz einberufen, die am 15. März unter dem Vorsitz des Eisenbahndepartements in Bern stattfand. Das Ergebnis dieser Konferenz war, dass die Bundesbahnen eingeladen wurden, über die von ihren Vertretern gegen die Anlage eines Zentralbahnhofes vorgebrachten Einwendungen kommerzieller und betriebstechnischer Natur schriftliche Erklärungen einzureichen, was seither geschehen ist, während die Kantonsregierung ersucht wurde, die Subventionsfrage mit den beteiligten Interessenten klarzustellen, in der Meinung, dass die Gesamtsubvention mindestens zwei Millionen Franken betragen solle. Diese als Grundlage für weitere Unterhandlungen geforderte Subvention ist zurzeit noch nicht vollständig gesichert. Die Kostenvoranschläge belaufen sich auf 1845 000 Fr. für das Umbauprojekt der Bundesbahnen vom 31. Juli 1903 und auf 6200 000 Fr. für das Zentralbahnhofprojekt Auer.

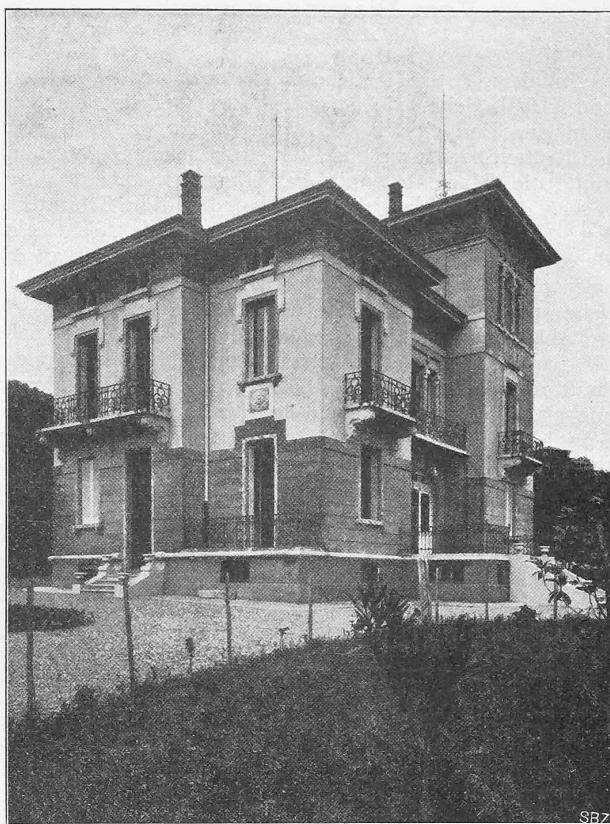
Bahnhof Biel. Am 13. Dezember 1905 wurde die Generaldirektion der Bundesbahnen eingeladen, ihre Vorprojekte für einen Niveaubahnhof mit Ueberführung der Nidau- und der Madretschstrasse und für einen Hochbahnhof mit Unterführung der genannten Strassen im Sinne der Vereinfachung, bezw. Verminderung der Kosten umzuarbeiten und für beide Lösungen neue, auf gleicher Grundlage ausgearbeitete Skizzen samt Kostenvoranschlägen einzureichen. Die Generaldirektion entledigte sich dieses Auftrages am 17. Juli, indem sie vier Projektskizzen nebst Kostenvoranschlägen einsandte und dabei für die billigste Variante (Projekt Nr. 4 a mit Personenbahnhof in jetziger Höhe und Solothurnerlinie südlich vom Güterbahnhof) Stellung nahm (Kostenvoranschlag 13 800 000 Fr., einschl. Neuanlage des Güter- und des Rangierbahnhofs, sowie der Depotanlagen und Verlegung der Zufahrtslinien). Einen weiten Beitrag zur Lösung der Umbaufrage lieferte sodann der Gemeinderat von Biel durch Einreichung eines eigenen generellen Projekts für eine Drehung des Personenbahnhofes mit Hebung des Planums. Nachdem die Generaldirektion auf Verlangen des Eisenbahndepartements auch diesen Vorschlag geprüft und eine bezügliche Projektskizze mit Kostenvoranschlag vorgelegt hatte, wurden alle fünf Vorlagen am 14. November der Kantonsregierung zur Vernehmlassung übermittelt mit der Einladung, der Aufsichtsbehörde gleichzeitig mitzuteilen, ob der Staat Bern oder die beteiligten Gemeinden eventuell geneigt wären, die Ausführung der von ihnen bevorzugten Projektvariante durch Leistung einer angemessenen Subvention zu erleichtern.

Bahnhof Locle. Nach jahrelangen Studien wurde ein im wesentlichen den Vorschlägen des Organs des Eisenbahndep. entsprechendes Umbauprojekt eingereicht und am 27. Dezember genehmigt. Der Grundgedanke dieses Projekts ist die räumliche Trennung der Personen- und der Güteranlagen. Demzufolge wird der jetzige Bahnhof als Personenbahnhof beibehalten und entsprechend umgebaut, während für den Güterverkehr ein neuer Bahnhof erstellt wird. Dieser Bahnhof liegt im Talgrund in der Nähe der jetzigen Station Col-des-Roches, die ebenfalls dorthin verlegt wird. Die Kosten des Gesamtumbaprojekts sind auf 1586 000 Fr. veranschlagt. (Forts. folgt.)

Zwei Tessiner Villen.

Von Architekt *Gius. Bordonzotti* in Lugano.

In seinem Geburtsort Neggio, einem ruhigen Tessiner Dörfchen auf lieblicher Anhöhe oberhalb des Lusaner Sees, hat sich Kantonsrat Dr. Silvio Soldati als Sommeraufenthalt für sich und seine Familie von Architekt *Gius. Bordonzotti* in Lugano eine Villa bauen lassen, die, in einem



SBZ

Abb. 3. Villa Manzoni von Architekt *Gius. Bordonzotti* in Lugano.

prächtigen Park gelegen, zwischen südländischem Baum- und Blumenschmuck zum See hernieder grüßt. Die äussere Formengebung des mit Balkonen, Loggien und Terrassen ausgestatteten Hauses ist in „lombardisch-romanischem Stil“ gehalten; das Innere wurde mit allem modernen Komfort ausgestattet und enthält in einem Untergeschoss Keller, Küche und Glättezimmer, im Erdgeschoss die Wohn- und Gesellschaftsräume und darüber im ersten Obergeschoss weitere Wohnzimmer sowie die Schlafräume. Der Bau selbst wurde unter Leitung des Architekten von Bauunternehmer *Giov. Maspoli* in Caslano ausgeführt (Abb. 1 und 2).

Im Gegensatz zu diesem sonnig heitern Sommersitz ist die gleichfalls von Arch. *Gius. Bordonzotti* erbaute Villa des Nationalrats Dr. *R. Manzoni* in Lugano auf einem Hügel in der Nähe des Bahnhofs gelegen, in ernstern, aber gleichwohl gefälligen Barockformen ausgeführt. Auch hier ist die Anordnung der Wirtschafts- und Wohnräume gleich wie bei der Villa in Neggio derart getroffen,

dass die Küche mit

den zugehörigen Gelassen im Untergeschoss, die Arbeits- und Gesellschaftsräume im hochgelegenen Erdgeschoss und die Wohn- und Schlafzimmer im Obergeschoss untergebracht sind; ein Unterschied in der Grundrisslösung besteht jedoch darin, dass sich hier alle Säle und Zimmer um einen zentralen, zur Halle ausgebildeten Mittelraum gruppieren, der sich im Erdgeschoss nach einer geräumigen Terrasse, im Obergeschoss nach einer Loggia mit vorgelegtem Balkon öffnet. Auch bei diesem Hause, bei dessen Erbauung der Architekt durch den Bauunternehmer *P. Bosia* und Bildhauer *F. Piffaretti* bestens unterstützt wurde, ist auf die Innenausstattung der reich dekorierten Säle und des eleganten Bureaus die grösste Sorgfalt verwendet worden.

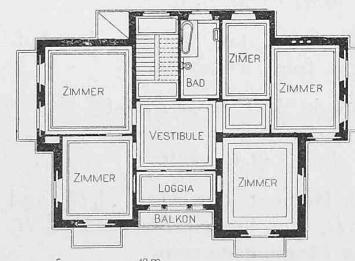
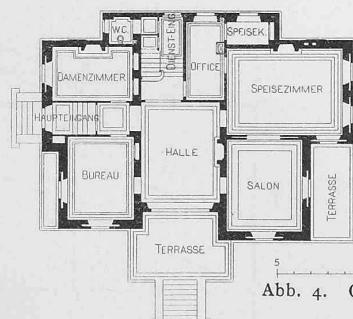


Abb. 4. Grundrisse der Villa Manzoni in Lugano.
Masstab 1 : 400.