Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 49/50 (1907)

Heft: 20

Artikel: Zwei Tessiner Villen

Autor: Bordonzotti, Gius.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26714

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: 13.12.2025

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

eingeholte Rückäusserung der Generaldirektion der Bundesbahnen ist zurzeit noch ausstehend.

Bahnhof Thun. Am Ende des Vorjahres waren die Verhandlungen über den Umbau des Bahnhofes 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 Scherzligen 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 6200000 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 Personenbahnho fin jetziger Höhe und Solothurnerlinie südlich vom Güterbahnhof) Stellung nahm (Kostenvoranschlag 13800000 Fr., einschl. Neuanlage des Güter- und des Rangierbahnhofs, sowie der Depotanlagen und Verlegung der Zusahrtslinien). Einen weitern 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 Gesamtumbauprojekts sind auf 1 586 000 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 Luganer Sees, hat sich Kantonsrat Dr. Silvio Soldati als Sommeraufenthalt für sich und seine Familie von Architekt *Gius. Bor*donzotti in Lugano eine Villa bauen lassen, die, in einem



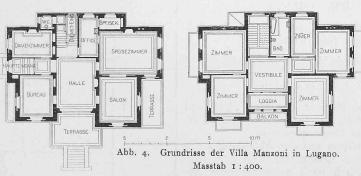
Abb. 3. Villa Manzoni von Architekt Gius. Bordonzotti in Lugano.

prächtigen Park gelegen, zwischen südländischem Baumund 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. Gins. 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 Arbeitsund 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.



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 1. 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 MesoccoBahn.

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

Auf der elektrischen Schmalspurbahn St. Moritz-Campocologno (Bernina-

bahn), 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 Albulabahn 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 Berichtsjahre ausgeführten Strassenbahnlinien sind ausschliesslich meterspurige elektrische Bahnen mit oberirdischer Stromzuführung.

Die im Jahre 1902 begonnene elektrische Schmalspurbahn Martigny-Châtelard mit Zahnstangenstrecke 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 Zahnstangenstrecken 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.

Neu in Angriff genommen wurden die Seilbahn Schönegg-Zugerberg (Zuger Berg- und Strassenbahn) und die Niesenbahn, beide als einspurige Linien mit Spurweite von I m, automatischer Ausweichung und elektrischem Antrieb projektiert. Die Niesenbahn wird in zwei Einzelstrecken zerlegt, von denen jede am obern 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 Werkstättenanlage zwischen Zürich und Altstetten1) wurde am 31. März genehmigt und hierauf in Ausführung genommen. Die neuen verlegten Aarauergeleise (Km. 2,2 bis 4,0) konnten am 29. September dem Betrieb übergeben werden, und die neue Güterdoppelspur war am Ende des Berichtsjahres 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 Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn im Stadtgebiet

Zwei Tessiner Villen. — Von Architekt Gius. Bordonzotti in Lugano.

Abb. 1. Villa Soldati in Neggio bei Lugano.

VESTIBILI F

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

Zürich sind die zwischen den Bundesbahnen und den Zürcher Behörden direkt geführten Unterhandlungen zwar wescntlich 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 Haupteinfahrten von Pratteln her sind tiefer gelegt, und die letzte der Strassenüberführungen ist zur Hälfte vollendet. Vorraussichtlich wird der neue Personenbahnhof im Frühling eröffnet werden können.

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

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 Gesamtumbauprojekt 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 Bereiche 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 Berichtsjahres noch nicht erledigt war.

Bahnhof Bern. Die Vernehmlassung der Kantonsregierung über das im letztjährigen Bericht skizzierte Umbau- und Erweiterungsprojekt ²) vom 19. Januar 1906 ist erst am 29. November eingetroffen und die hierüber

¹⁾ Band XLVI, Seite 163.

²⁾ Band XLVI, Seite 9.