

Zwei Tessiner Villen

Autor(en): **Bordonzotti, Gius.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 20

PDF erstellt am: **24.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-26714>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

eingeholte Rückversicherung 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 Scherzigen anschliessenden Verkehrsanstalten (Thunerseebahn, Gürbetalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn und Dampfschiffgesellschaft) für die Projektvariante Auer (Zentralbahnhof mit Schifffahrtskanal) 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 1 845 000 Fr. für das Umbauprojekt der Bundesbahnen vom 31. Juli 1903 und auf 6 200 000 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 Personenbahnhofsfin 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 weiteren Beitrag zur Lösung der Umbaufrage lieferte sodann der Gemeinderat von Biel durch Einreichung eines eigenen generellen Projekts für eine Drehung des Personenbahnhofs 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 übermittleit 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 Gesamtumbauwerks 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. Bordonzotti* in Lugano eine Villa bauen lassen, die, in einem

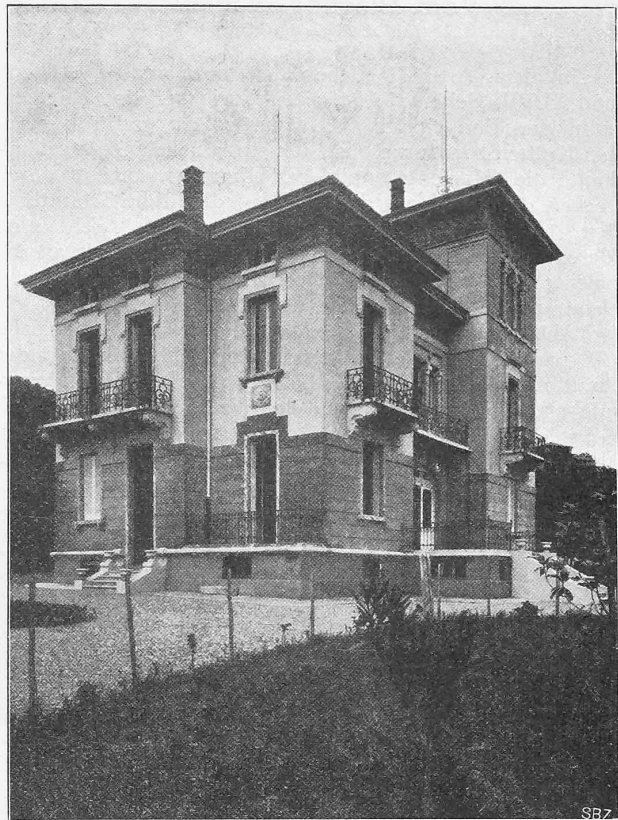


Abb. 3. Villa Manzoni von Architekt *Gius. Bordonzotti* in Lugano.

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 ernstem, 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. Bossa* und Bildhauer *F. Piffaretti* bestens unterstützt wurde, ist auf die Innenausstattung der reich dekorierten Säle und des eleganten Bureaus die grösste Sorgfalt verwendet worden.

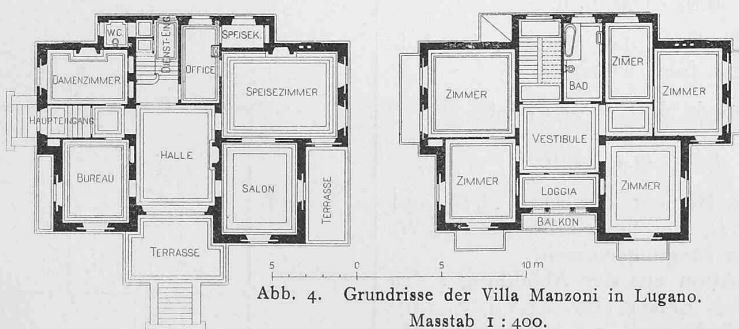


Abb. 4. Grundrisse der Villa Manzoni in Lugano.
Masstab 1 : 400.

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 Lotallo-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 letztjährigen 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 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-Châtellard* 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 Bauprojekts 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 *Schöneegg-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 Motoreinrichtung 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 Umbaus der linksufrigen Zürcherseebahn 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 Haupteinfahrten 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 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 Zufahrtlinien zum Personenbahnhof, sowie für die Strassenunterführungen, die im Bereiche dieser Zufahrtlinien 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 Erweiterungsprojekt²⁾ vom 19. Januar 1906 ist erst am 29. November eingetroffen und die hierüber

¹⁾ Band XLVI, Seite 163.

²⁾ Band XLVI, Seite 9.

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

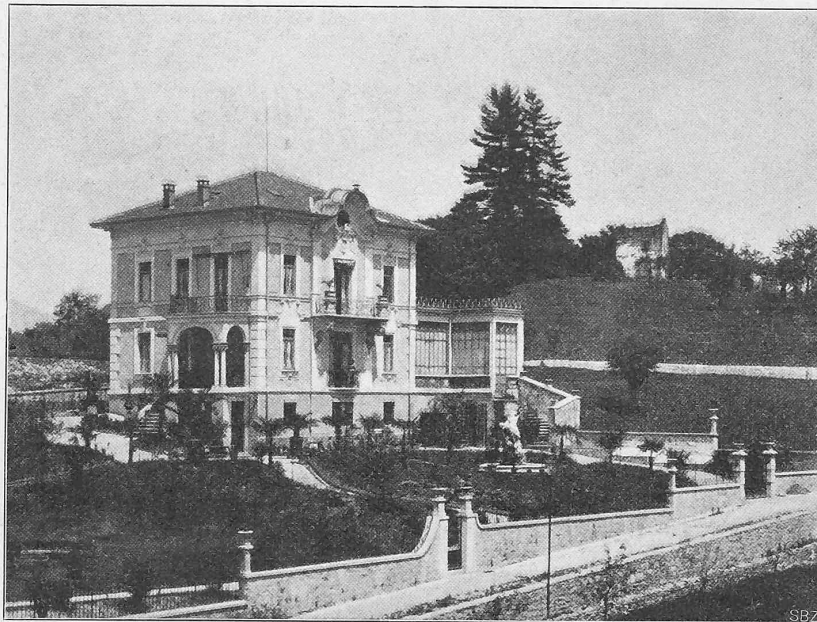


Abb. 1. Villa Soldati in Neggio bei Lugano.

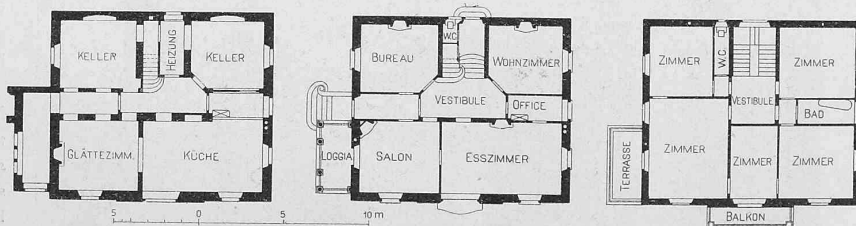


Abb. 2. Grundrisse vom Keller-, Erd- und Obergeschoss der Villa Soldati in Neggio. — 1:400.