

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **11/12 (1888)**

Heft 26

PDF erstellt am: **20.05.2024**

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.

65 000 Fr. per km veranschlagt. Die Rentabilitätsrechnung sieht eine Brutto-Einnahme von 180 000 Fr. vor, die nach Abzug von 112 000 Fr. Betriebskosten, 12 000 Fr. Einlage in die Erneuerungs- und Reservefonds sowie in die Pensions- und Unterstützungscasse und von 6000 Fr. Verwaltungskosten einen Netto-Ueberschuss von 50 000 Fr. erzielt, woraus das Anlagecapital zu etwa 4 1/2% verzinst werden könnte.

Neue Rigibahn-Projekte. Unter den Concessionsbegehren, die den eidgenössischen Räten in der diesmonatlichen Session vorgelegt worden sind, verursachten drei Projecte, welche nichts Geringeres bezweckten als die Rigi mit neuen Eisenbahnen zu versehen, etwelches Erstaunen. Das erste derselben wollte den Aussichtspunkt Rigi-Känzeli durch eine Seilbahn mit Weggis verbinden. Die Anlage war einleisig gedacht, ohne Ausweichstelle, aber in zwei Abtheilungen mit festem Motor in der Mitte, ähnlich wie bei der Salvatorebahn. Das zweite Project betraf eine Zahnradbahn mit Locomotivbetrieb von Weggis nach Staffelhöhe, wo dieselbe in die Geleise der Arth-Rigibahn einmünden sollte. Das dritte Gesuch endlich war nur eventuell gestellt, d. h. für den Fall, dass die anderen Projecte die Concession erhalten sollten, und es bezog sich auf die Herstellung eines weiteren Geleises von Staffelhöhe nach Rigikulm. Während die beiden ersten Concessionsbegehren von Weggiser Bürgern gestellt waren und zugestandener Maassen den Zweck hatten, der bestehenden Rigibahn-Gesellschaft einen Theil ihres Verkehrs zu entreissen und denselben von Vitznau nach Weggis hinüberzuleiten, war das dritte Gesuch von der Vitznau-Rigibahn-Gesellschaft eingegeben worden, um der ihr drohenden Concurrenz zu begegnen und sich von der Arth-Rigibahn-Gesellschaft unabhängig zu machen. Von dieser letzteren hat sie nämlich das etwa 1,8 km lange Theilstück Staffelhöhe-Kulm in Pacht und zwar, wie sie angiebt, zu einem im Verhältniss hohen Pachtzins. Durch die Herstellung eines eigenen Geleises auf dieser Strecke würde ihr die hohe Pachtsumme wegfallen und sie hätte hinsichtlich der Tarife freiere Hand, um sich einer entstehenden Concurrenz zu erwehren.

Die Regierung von Luzern, der die beiden ersten Concessionsbegehren nach gesetzlicher Vorschrift zur Vernehmlassung mitgetheilt wurden, trug auf Abweisung derselben an; ebenfalls in ablehnendem Sinne, immerhin mit wesentlich anderer Motivirung, sprach sich die bundesrätliche Botschaft vom 3. Dec. aus. Sie sagt:

Mit Gewährung der Concession an die neuen Projecte würde man also die naheliegende Möglichkeit eröffnen, dass bestehende, bisher prosperirende Unternehmungen dem Ruin verfallen oder nahe gebracht werden, ohne dass damit den Concurrenzprojecten Lebensfähigkeit gesichert wäre. Was bei einem solchen Verhältniss der Rigiverkehr im Allgemeinen und die zunächst beteiligten Gemeinden wie Weggis im Besondern gewinnen würden, braucht nicht näher erörtert zu werden. Es sei nur auf die Thatsache hingewiesen, dass bei an und für sich precären Unternehmungen, oder solchen, die sich infolge der Concurrenz gegenseitig zu ruinösen Taxen zwingen, bei dem Unterhalt und Betrieb der Bahnen auf's Aeusserste gespart zu werden pflegt, worunter nicht blos die Annehmlichkeit der Reisenden, sondern ganz besonders die Sicherheit des Betriebes leidet. Wir halten dafür, es sei Pflicht des Bundes, einer solchen entschieden ungesunden Concurrenz, welche geeignet ist, die Verkehrsverhältnisse zu verschlechtern statt zu verbessern, und dem Credite des Landes zu schaden, entgegenzutreten, und zwar ganz abgesehen davon, ob von Seite der beteiligten Cantonsregierung eine Einsprache vorliegt oder nicht und wie sich die nächstbeteiligte Gemeinde dazu stellt. Den Art. 3 des Eisenbahngesetzes, welcher übrigens, wie schon an anderer Stelle betont wurde, zunächst nicht Seilbahnen nach Aussichtspunkten im Auge hat, verstehen wir nicht dahin, dass der Bund bei Erfüllung der formellen Requisite in allen Fällen die nachgesuchte Concession ertheilen *müsste*, wenn nur keine Gefährdung der militärischen Interessen der Eidgenossenschaft zu besorgen ist, noch auch könnten wir der Ansicht beistimmen, dass in Folge der Aufhebung von Ausschluss- und Vorzugsrechten der Bund nun auch der tollsten Concurrenz Thür und Thor zu öffnen hätte. Der Bund hat sich der Freiheit in der Ausübung seines Hoheitsrechtes mit Bezug auf Ertheilung von Eisenbahnconcessions durch Art. 3 des Eisenbahngesetzes keineswegs begeben, sondern lediglich ausgesprochen, dass er davon in liberaler Weise Gebrauch machen werde. Es versteht sich aber, dass unter allen Umständen die Rücksicht auf das allgemeine Wohl vorbehalten bleibt, und soweit es die Interessen des letzteren erfordern, der Grundsatz der freien Concurrenz in Eisenbahnsachen, die übrigens in unserem Lande schon so bedenkliche Früchte gezeitigt hat, eine Beschränkung im einzelnen Fall erleiden muss.

Einstimmig in der Abweisung der erwähnten Concessionsbegehren waren auch die bezüglichen Commissionen der eidg. Räte, deren Anträge vom Ständerath am 11. und vom Nationalrath am 18. December genehmigt worden sind.

Scheuss-Correction. In der Dezembersession haben die eidgen. Räte, der Ständerath am 5., der Nationalrath am 7. dies, beschlossen, dem Canton Bern einen Bundesbeitrag von 40 % der auf 274 000 Fr. veranschlagten Kosten für die Correction der Scheuss auf der Strecke von Bötzingen bis zum Bielersee unter den für solche Werke üblichen Bedingungen zuzusichern.

Necrologie.

† **Alexander Kuoni.** Den vielen Freunden und zahlreichen Bekannten des Baumeisters Alex. Kuoni in Chur wird dessen plötzlich erfolgter Tod wohl sehr nahe gegangen sein, denn der Verstorbene war ein allgemein beliebter, herzensguter Mann, wie es deren nur wenige gibt, und deshalb musste Jeder, der auch nur vorübergehend mit ihm in Berührung kam, ihn lieb gewinnen. Am 24. dies wurde er unter aussergewöhnlich grosser Betheiligung in Chur zu Grabe getragen. — Baumeister Alex. Kuoni war der Sohn des Rathsherrn Kuoni in Chur, der dort als Bauunternehmer schon verschiedene Bauten ausgeführt hat. Der Sohn genoss seine Erziehung im Wiget'schen Institut in Wattwil und in St. Gallen. Seine berufliche Ausbildung fand er in Lausanne auf dem Bureau eines dortigen bedeutenden Architekten und an der technischen Hochschule zu Carlsruhe. Nach seiner Vaterstadt Chur zurückgekehrt gelang es ihm, sein Anfangs kleines Baugeschäft durch Intelligenz, seltene Energie und rastlose Unternehmungslust auf so bedeutende Weise zu erweitern, dass dasselbe weit über die Grenzen seines Heimatcantons hinaus bekannt wurde. Sein Erstlingswerk war das Cafe Calanda in Chur, dann kamen in rascher Folge nachstehende Bauten, die er meist *als Unternehmer* ausführte: Die Fabriken in Landquart, die Villen Lorez, Zambail, Bavier, Planta (Arch. Ludwig), der Anbau der Bank für Graubünden, das Schneller'sche Haus, das grossartige Hotel Cursaal in Maloja, die Osteria vecchia, die Kirche, das Schloss Belvedere und die Villen Rosée, Rau und Kuoni daselbst, ferner das Casino und die Villa Kuoni in St. Moritz, das Zollgebäude in Campo-Cogno, das Bad Rothenbrunnen und die Hochbauten der in Ausführung begriffenen Schmalspurbahn Landquart-Davos. Nebenbei war die fabrikmässige Herstellung von Châlets und von Erdclosets eine Specialität des Kuoni'schen Baugeschäftes. Die Ausführung einer Eisenbahn von Maloja nach Samaden, die Kuoni geplant hatte, musste aufgegeben werden, weil die Firma Zschokke & Co. die Concession hiefür erlangt hatte. Diese rastlose Thätigkeit und die damit verbundene Ueberanstrengung waren die Ursache, dass sich der allerdings noch im kräftigsten Mannesalter stehende College Kuoni ein Herzleiden zuzog, für das er im Süden Heilung suchte und wie es schien auch fand, denn gesund und arbeitskräftig kam er von dort zu seiner Familie und begann bald wieder seine frühere Thätigkeit. Am 21. dies kehrte er, von Maloja kommend, in seinem Einspanner nach Chur zurück. In Parpan nahm er noch einen Bekannten in seinen Wagen auf. Wiederholt fühlte er Beklemmung, so dass er sagte, wenn das noch einmal so komme, sei es mit ihm zu Ende. Bald darauf wiederholte sich der Anfall und ein Herzschlag nahm ihn hinweg aus seinem Schaffen und Streben im Alter von blos 47 Jahren.

Concurrenzen.

Versorgungsanstalt in Brünn. (S. 21 d. B.) Bei der Preisvertheilung wurden ausgezeichnet mit dem 1. Preis: Arch. und Prof. Germano *Wanderley* in Brünn, mit dem 2. Preis: Arch. August *Weber* aus Wien, z. Z. in Moskau und mit dem 3. Preis: Arch. Joseph *Benisek* in Prag.

Redaction: A. WALDNER
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studirender
der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht: Ein tüchtiger selbstständiger Constructeur, speziell im Dampfmaschinenbau bewandert. (593)
Auskunft ertheilt Der Secretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.