

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 25/26 (1895)
Heft: 9

Sonstiges

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: 19.11.2024

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

aber saftig grünen, von Steinblöcken übersäten Thalboden, eine verschwundene Kulturepoche. Hier wurde seit frühester Zeit bis zum Anfang dieses Jahrhunderts Bergbau betrieben. Noch stehen die Ruinen der Bleiglanzhoehöfen der alten Bergwerke Gnadensonne und gute Hoffnung im Ammertengrund, altersschwarze leere Knappenhütten und hochaufgeschüttete moosüberwachsene Erzhaufen sind im Hintergrund des Lauterbrunnenthal zu sehen. Die Trümmer des Hoehofens für Eisenerze links der ersten Zahnstangeneinfahrt präsentieren sich als niedergestürzte Felsblöcke. Heute, vielleicht für immer, feiert der Bergbau im Lauterbrunnenthal. Die Erzeugnisse der Bergwerke bringt ja der Tourist schon geprägt in der Tasche. (Fortsetzung folgt.)

Die neue Kirche in Enge-Zürich.

Architekt: Prof. *Friedrich Bluntschli* in Zürich.

(Mit einer Tafel.)

VI.

Wegen Raummangels müssen wir die Fortsetzung unserer Mitteilungen über die Kirche in Enge verschieben, wir legen dafür der heutigen Nummer eine Tafel mit der Ansicht der Nordfassade bei.

Miscellanea.

Die Eisenbahnen Griechenlands befinden sich nach einer Schilderung des Herrn Regierungs- und Baurat *Schwering* im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin, in sehr prekären Verhältnissen. Der Vortragende, der infolge eingehender örtlicher Studien, ein genauer Kenner der griechischen Eisenbahnverhältnisse ist, führt naturgemäss den Stillstand des Bahnbaues in Griechenland auf die traurigen finanziellen Verhältnisse des Staates, seine geringen Hilfsquellen, den Niedergang des Preises des wichtigsten Bodenerzeugnisses, der Korinthen, zurück; eine Aenderung dieser trostlosen Zustände ist nach seiner Meinung in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Der Rückschlag ist um so schwerer, als Bahnlinien konzessioniert und in Bau genommen waren, welche wegen der Bodengestaltung des Landes an sich sehr teuer werden mussten. Es kommen dabei bedeutende Bodenerhebungen vor und die die Halbinsel durchquerenden Bahnen führen durch Gebiete von geringer Produktionsfähigkeit, so dass bei manchen Linien kaum die Betriebskosten gedeckt werden. Die ältesten Bahnstrecken laufen vom Hafen Piräus aus und die Linie Piräus-Athen bezw. die im Verkehrsgebiet der Hauptstadt Athen liegenden Bahnen haben naturgemäss die grösste Bedeutung. Grosse Hoffnungen hatte man auf die projektierte Linie Piräus-Larissa gesetzt, die den Weg nach Indien abkürzen und Piräus mit Bezug auf die grosse indische Post die Bedeutung Brindisis verschaffen sollte. Für die Dampfer des indischen Verkehrs waren Port-Said und Piräus als Ausgangs- bezw. Endpunkte in Aussicht genommen. Zählt auch die durch Abkürzung des Seeweges erhoffte Zeitersparnis nur wenige Stunden, so genügt dieses Ergebnis doch, um grosse Erwartungen an die Zukunft dieses Bahnprojektes zu knüpfen. Die Bahn wurde normalspurig angelegt, während die Spurweite der andern griechischen Bahnen bekanntlich 1 m beträgt. Dies erwies sich als notwendig, um den direkten Bahnverkehr von den grossen europäischen Verkehrszentren erhalten zu können, aber — und das ist charakteristisch für das Vorgehen — der Anschluss an das türkische Bahnnetz wurde nicht gesichert. Einstweilen ist das Unternehmen ein Torso.

Elektrische Strassenbahn in Bilbao. Der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin ist die Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der Strassenbahn in Bilbao und den Vorortbahnen übertragen worden, die den Verkehr mit den Seebädern Portugalete und Las Arenas — an der Mündung des Nervion in den Golf von Biscaya — vermitteln. Die Bahnen besitzen eine Länge von 31 km, die Ausrüstung für den elektrischen Betrieb erfolgt nach dem bekannten oberirdischen Zuleitungs-System der A. E. Gesellschaft. Das Leitungskabel für die Strecke des am linken Ufer gelegenen Stadtteils wird, um den Verkehr der hochmastigen Seeschiffe nicht zu beeinträchtigen, auf Türmen von mehr als 50 m Höhe über den Fluss gespannt.

Simplon-Durchstich. Die in Nr. 2 d. B. erwähnte technische Konferenz für die Beratung des Simplon-Durchstiches wurde am 25. Febr. unter dem Vorsitz von Professor G. Colombo eröffnet. An derselben nahmen teil für die italienische Regierung: die HH. Kommandeure Ferrucci und Nassa, für die J.-S.-B.: die HH. Direktoren Dumur und Ruchonnet und für die Unternehmung: die HH. Oberst Locher und Sulzer. Am 28. Februar wurde das Schlussprotokoll der Konferenz unterzeichnet.

Der VI. internationale Geographen-Kongress wird vom 26. Juli bis 3. August d. J. in London unter dem Protektorat der Königin von England und des Prinzen von Wales stattfinden. Geschäftssprache des Kongresses ist die englische, deutsche, französische und italienische Sprache.

Nekrologie.

† **Karl Schnorr von Carolsfeld.** Mit dem von uns bereits gemeldeten Hinschied des Generaldirektors der bayerischen Staatsbahnen, Karl Schnorr von Carolsfeld, ist einer der hervorragendsten deutschen Fachmänner des Eisenbahnwesens seinem Tätigkeitsgebiet entrissen worden. Schnorr, ein 1830 geborener Sohn des berühmten Geschichtsmalers und Direktors der Dresdener Gemäldegalerie, Julius Schnorr von Carolsfeld, begann nach Absolvierung des Gymnasiums, einer technischen Anstalt zu Dresden und des Ingenieurkurses der polytechnischen Schule in München, seine praktische Tätigkeit im Jahre 1851 als Ingenieur beim Bau der Bamberg-Aschaffenburg Eisenbahn in Würzburg. 1856 unterbrach er seine Tätigkeit im bayerischen Staatsdienst, um zur Erweiterung seiner technischen Kenntnisse mit längerem Urlaub auf eine Studienreise ins Ausland zu gehen. Nachdem er in der Stellung eines Ingenieurs der österreichischen Staatseisenbahngesellschaft in Prag Gelegenheit gehabt hatte, auch im Betriebswesen Erfahrungen zu sammeln und 1858 als Bauführer der Linie Rosenheim-Salzburg in den bayerischen Staatsdienst zurückgekehrt war, rückte er 1860 zur Funktion eines Bahnhofsverwalters in München vor, eine Stellung, die ihn in unmittelbare Verbindung mit dem Eisenbahnbetrieb brachte und in dessen Wesen und Bedürfnisse näheren Einblick gewinnen liess. Seine bedeutende Begabung, verbunden mit einem ausgedehnten technischen Wissen und seltener Arbeitskraft führten ihn in unverhältnismässig kurzer Zeit auf der Stufenleiter des Eisenbahndienstes empor; die geschickte Lösung schwieriger ihm übertragener Aufgaben, wie z. B. der Bau der Linie München-Braunau, die unterirdischen Bahnsteig-Verbindungen der bayerischen Wechselbahnhöfe, die grosse Inbrücke bei Königswart, fand Anerkennung durch seine rasche Beförderung, die mit der Ernennung zum Generaldirektor der bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1886 abschloss. Um die Neuorganisation und Ausgestaltung der bayerischen Verkehrsanstalten, die zu dieser Zeit in Angriff genommen wurde, hat Schnorr sich ein dauerndes Verdienst erworben. Schon in der Stellung eines Vorstandes der Bauabteilung der Generaldirektion hatte er sein grosses Verwaltungstalent bei der Ausarbeitung der die Schaffung von Lokalbahnen betreffenden Gesetzentwürfe betätigt, wie denn überhaupt die Förderung des Lokalbahnwesens in Bayern auf seine Initiative zurückzuführen ist. Ausgestattet mit einer ebenso energischen als ruhigen und vornehmen Natur, gelang es ihm, die während seiner neunjährigen Leitung des Staatsbahnwesens auftretenden wichtigen Fragen des Betriebs, des Verkehrs, der Tarifierung und insbesondere der Personalverhältnisse trotz der oft entgegenstehenden Meinungen und Interessen einer erspriesslichen Lösung entgegenzuführen. Erhebliche Stationsumbauten, hierunter in erster Linie jene des Central- und Rangierbahnhofs München und eine Vermehrung der Betriebslänge um etwa 700 km, und die der zweigeleisigen Strecken um 945 m fallen in die Zeit seines Wirkens an der Spitze der bayerischen Staatsbahnen. Aeusserliche Ehren und zahlreiche Orden sind Schnorr, dessen Name mit der Entwicklung der bayerischen Eisenbahnen aufs engste verbunden bleiben wird, in reichem Masse zu teil geworden.

† **Rudolf Eickemeyer**, der Inhaber der bekannten Maschinenfabrik, früher Osterheld & Eickemeyer in Yonkers, N.-Y., der sich auf elektrotechnischem Gebiet durch wertvolle, den Bau von Dynamos und Elektromotoren betreffende Erfindungen ausgezeichnet hat, ist am 23. Januar in Washington gestorben.

† **Martin Koch.** Nach kurzer Krankheit ist am 22. Februar in seinem 78. Lebensjahre gestorben: Baumeister Martin Koch-Schweitzer in Zürich, eines der ältesten Mitglieder des zürcherischen und schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Konkurrenzen.

Konzertsaal in Solingen. Oeffentlicher Wettbewerb. Termin: 15. April d. J. Drei Preise im Gesamtbetrage von 1900 M. Programm u. s. w. durch die Brauerei Karl Beckmann in Solingen.

Museumsgebäude und Konzertsaal in Solothurn Die Ausstellung wird nächsten Mittwoch geschlossen.

Redaktion: A. WALDNER
32 Brändchenkestrasse (Selnau) Zürich.