

Nordostbahn

Autor(en): **P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **6/7 (1877)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5707>

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.

sodass keine gleichfarbigen Façaden mehr aus diesem Material hergestellt werden können.

Der Ostermundiger-Sandstein hat seit den letzten Jahrzehnten schon durch seine grössere Festigkeit und durch die grössere entwickelte Ausbeutung nach und nach bedeutend vermehrte Anwendung und Anerkennung sowohl in der Stadt Bern als auch in grossem Maasse im Export auf allen Bauplätzen der Schweiz und den angrenzenden Ländern gefunden. Für Weiterstehende kann das Urtheil der Bautechniker der Stadt Bern selbst am besten massgebend sein, welche, wenn immer möglich, nur von diesem zu den grössern Bauten verwenden.

Wenn auch bei dem vorhandenen Felsen die obere Parthie gelb in der Farbe und etwas weicher ist, die mittlere mehr grau-gelb und härter und die unterste ganz blau und hart sich erzeugt, so kann bei einiger Sorgfalt immer für einen und denselben Bau eine gleichartige Farbe herausgebracht werden. Die Verwendung der beiden Hauptfarben, der gelben und der blauen, am gleichen Bau, findet indessen ebenfalls Anklang. Siehe so z. B. das Rathhaus in Winterthur und das neue Kunstmuseum in Bern und andere mehr.

Der Ostermundiger-Sandstein ist daher auch absolut das allein empfehlenswerthe Baumaterial, welches unter dem Namen „Berner-Sandstein“ zur Verwendung kommen soll, worauf sowohl Bautechniker als Bauherren ganz besonders aufmerksam gemacht werden. Kleine Preisdifferenzen sollen keinen Grund für Verwendung von schlechtem Material sein.

Hier ist auch zu bemerken, dass in der Ostschweiz und besonders in Zürich mit dem Berner-Sandstein nicht immer auf richtige Weise verfahren wird, weil die Arbeitsleute mehr an die härteren Bollinger- und Rorschachersteine gewöhnt sind. Der Berner-Sandstein, welcher in grubenfeuchtem Zustande verhältnissmässig ziemlich weich ist, sollte am Bau ähnlich zur Verwendung kommen, wie gegenwärtig der in Zürich so sehr in die Mode kommende weisse französische Stein; dass nämlich der Stein im vordern Haupt nur glatt geflächt und Gesimse in Fasen gestellt, sowie die Lager- und Stossfugen fertig gemacht werden, worauf erst später die Ausarbeitung im Détail am Bau selbst stattfindet. Sowohl in Genf als in Lausanne wird der Berner-Sandstein schon seit vielen Jahren in dieser Weise verwendet, so dass die fertig gehauene Façade eine solche Vollkommenheit in den Details zeigt, wie dieses sonst auf keine andere Weise erreicht werden kann. Zu diesem gesellt sich ein weiterer Vortheil, dass nämlich eine verhältnissmässig nur geringe Anzahl von Steinbauern während dem Aufführen des Baues nöthig sind und diese alsdann auch, wenn das Gebäude unter Dach ist, eine Herbst- oder Winterarbeit durch das Nach- und Ueberarbeiten der Hausteine erhalten.

* * *

Mangelhafte Luftheizungen.

(Frühere Artikel Bd. V, Nr. 19, S. 156; Bd. VI, Nr. 1 S. 7; Nr. 2, S. 15; Nr. 4, S. 29; Nr. 5, S. 38; Nr. 7, S. 55.)

Nach Allem, was bis jetzt über das Resultat der Untersuchungen von Dr. Kaiser in Nürnberg geschrieben und ausinandergesetzt ist, geht hervor, dass nur eine eingehende Prüfung der aus dem Heizapparate entströmenden Luft Beruhigung und Garantie geben kann über die sachgemässe und richtige Anlage irgend einer Luftheizung. Es ist eine solche Untersuchung gewissermassen der endgültige Prüfstein für eine derartige Heizeinrichtung und es dürfte sich als zweckmässig erweisen, jeweilen bei der Vergebung von Luftheizungen an Unternehmer diese zu behaften, durch einen Chemiker von Ruf und Gewissenhaftigkeit die Reinheit der erwärmten Luft constatiren und beweisen zu lassen.

Weiter ist die Thatsache eingestanden worden, dass viele bestehende Luftheizungen, insbesondere in Deutschland, leider mangelhaft angelegt und ausgeführt sind. Diese Heizungen, welche gesundheitsgefährliche, verdorbene Luft erzeugen, sind nun unbedingt als gefährlich zu bezeichnen und man kann sich nicht genug beeilen, selbe in den Heizapparaten vollständig zu reconstruiren. Nicht jeder Pfuscher und Gewinnjäger soll aber

dem Publicum für gutes Geld schlechte Waare liefern können, desshalb ist das Verlangen nach oben genannten Garantien bei der Anlage von Luftheizungen gerechtfertigt. H. H.

Nordostbahn.

Wir haben in der letzten Nummer das Programm der Direction für die Reduction der Bauten der Nordostbahn gebracht und es bleibt noch des Berichtes der vom Verwaltungsrathe bestellten Reorganisationscommission (siehe deren Mitglieder Seite 23, Nr. 3) Erwähnung zu thun. Diese Commission hatte sich in Sectionen getheilt, um ihre Untersuchungen anzustellen, es ist aber nur über die Betriebsverhältnisse ein Bericht veröffentlicht, während über alles Andere wenig bekannt gegeben wurde. Wir heben diesen Umstand desswegen hervor, damit man wegen der Ausführlichkeit des Berichtes nicht etwa den Schluss ziehe, als ob die Abtheilung des Betriebes mehr als andere verschuldet hätte, während eher das Gegentheil der Fall ist. Der Bericht ist von Herrn Stoll unterzeichnet und verfasst und indem wir uns vorbehalten auf denselben und speciell auf die darin enthaltenen Zahlen zurückzukommen, beschränken wir uns heute darauf, aus dem Berichte zwei Sätze heraus zu heben, deren richtige Auffassung für die Gesundung der Unternehmung viel beitragen könnte. Hr. Stoll sagt nämlich:

„Nach unserer Ansicht muss angestrebt werden, die Wiedergesundung der Unternehmung von innen heraus zu bewerkstelligen. Zum Behufe der Erreichung dieses Zieles ist jedoch eine durchgreifende Reform der Betriebsverwaltung unerlässlich. Dieser Reform müsste selbstverständlich eine gründliche, auch die bei andern grössern, gut und öconomisch verwalteten Eisenbahnunternehmungen bestehenden Verhältnisse und Einrichtungen mit berücksichtigende, Prüfung vorangehen.“

„Bei der grossen Ausdehnung, welche die Nordostbahnunternehmung erlangt hat, betrachten wir es als einen entschiedenen Uebelstand, dass in der Direction nicht auch ein wissenschaftlich gebildeter und in Eisenbahnbau und Betrieb practisch erfahrener Techniker höhern Ranges Sitz und Stimme hat.“ (Dieses könnte sich die Gotthard-Direction auch hinter die Ohren schreiben.)

„Wir möchten darum eine Aenderung der Organisation in dem Sinne empfehlen, dass der Direction ein tüchtiger und bewährter Techniker, wenn nicht als volles Mitglied, so doch wenigstens als technischer Beirath (Anm. d. Red.: Soll die Sanirung wo immer möglich nur eine halbe sein?) beigegeben werde.“

Diese Anschauungen und die darin enthaltenen Vorschläge sind gewiss sehr zu begrüßen, wir machen aber darauf aufmerksam, dass im Sinne dieser Vorschläge viel eingreifender vorgegangen werden muss, wenn nicht der zweite Betrug grösser werden soll, als der erste und wenn das Vertrauen, welche die Nordostbahn nicht nur für sich, sondern auch für die Schweiz in weitesten Kreisen ruinirt hat, wieder hergestellt werden soll.

Diejenige Eisenbahngesellschaft, welche zuerst zur einfachen Wahrheit zurückkehrt und anstatt einseitige und gefärbte Geschäftsberichte zu produciren, die Sachen darstellt wie sie sind, wird den Ruhm haben, den ersten Schritt zur Wiedergewinnung des schweiz. Credits gethan zu haben. P.

* * *

Zunahme des Verkehrs der Bern-Luzern-Bahn.

Zusatz.

Auf Seite 69 der letzten Nummer ist vor dem III. noch folgender Satz einzuschalten:

Eine in angedeuteter Weise logisch durchgeführte Rechnung ergibt uns nun eine relative Zunahme der Verkehrsentwicklung auf 1876 in Procenten der entsprechenden Verkehrsgrössen:

Verkehrsgrößen.		Summe pro 1875.	
für die 16 0/0	localen Güterverkehr	11,5 0/0	} 16,1 0/0
" " 30 0/0	directen "	19,8 0/0	
" " 39 0/0	localen Personenverkehr	6 0/0	} 5 0/0
" " 15 0/0	Touristenverkehr	2 0/0	
für die 100 0/0 Totalverkehr		von 10,42 0/0	
gegenüber dem Verkehr 1875.			