

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 8/9 (1878)  
**Heft:** 14

## **Sonstiges**

### **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:** 17.01.2026

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

Am 15. Juni 1877 wurde nach dem „Engineer“, 1877, Bd. 43, S. 433 in dem Hofe der West-India-Docks in London ein Versuch mit vier je 13,7  $\text{m}^2$  in der einen und 6,1  $\text{m}^2$  in der andern Richtung von einander entfernten Kerzen gemacht; benützt wurde dabei eine Maschine der Alliance-Compagnie in Paris, welche 32 Magnete mit je 6 Lamellen besitzt und von einer kleinen tragbaren Dampfmaschine getrieben wurde. Jener Hof ist 46  $\text{m}^2$  lang und 15  $\text{m}^2$  breit, auf 3 Seiten mit Häusern umgeben, und mit einer Decke überspannt; unter dieser war Pellschrift überall zu lesen. Nach  $\frac{1}{4}$  Stunde wurden anstatt der electrischen Kerzen 4 Gaslampen angebrannt, jede mit 4 Bray'schen Brennern Nr. 6 und 4 kräftigen Reflectoren. Der Unterschied war sehr merklich; das Gas brannte mit dunkelgelbem Lichte. Auf dem 36,6  $\text{m}^2$  langen und 20  $\text{m}^2$  breiten Boden des einen Lagerhauses brannten dann 3 Kerzen sehr entfernt von einander und gaben gutes Licht. Aehnlich eine tragbare Kerze in dem Kielraume eines grossen Schiffes.

Jeder Stab brennt etwa eine Stunde. Jablchkoff bringt an jeder Lampe vier Kerzen an, von denen durch einen Umschalter die nächste angezündet wird, wenn die eine abgebrannt ist. Die vier Kerzen erforderten zwei Pferdekräfte, welche in London etwa 4 Pence in der Stunde kosten; sie verbrauchten stündlich 457  $\text{m}^2$  Kerzen, die zu 1 Schilling gerechnet werden können; die gleichwerthigen 400 Gasbrenner verbrauchen in London für 5 Schilling Gas.

Durch Versuche in einem Saale der Magazine im Louvre haben (nach den Comptes rendus 1877, Bd. 84, Seite 750) Denayrouze und Jablchkoff dargethan, dass die Kerze den Regulator der Lampe ersetze, und dass man bei ihrer Verwendung mit derselben Electricitätsquelle mehrere Lampen speisen könne. Sie konnten bis acht zugleich brennende Kerzen in den Stromkreis einer einzigen gewöhnlichen Maschine mit Wechselströmen einschalten. — Bei Einschaltung einer Reihe von inducierenden Spulen in den Stromkreis dieser Maschine und Schliessung der secundären Stromkreise durch je eine Kaolinplatte wurde diese durch die sehr kräftigen Inductionsströme weissglühend und gab ein schönes Licht; dabei verflüchtigt sich das Kaolin auf der ganzen glühenden Stelle etwa 1  $\text{m}^2$  in der Stunde. Anfänglich wurde der Strom durch einen gewissermassen als Lockmittel dienenden, auf dem Rande der Kaolinplatte befestigten besseren Leiter geführt. Das Licht ist mild und beständiger als irgend ein bekanntes. Seine Kraft hängt nur von der Zahl der Windungen und der Drahtstärke der Spulen ab. Auf diese Weise liessen sich leicht 50 Lichtquellen von verschiedener Lichtstärke (1 oder 2 bis 50 Gasflammen) nebeneinander und unabhängig von einander erhalten.

Dass man mit demselben Strome mehrere Kerzen gleichzeitig erhalten kann, erklärt sich nach den Sitzungsberichten der Société d'Encouragement 1877, Seite 116 daraus, dass der Strom, indem er die isolirende Schicht der Kerze schmilzt, sich im Isolator zwischen den Kohlen einen Weg herstellt, der viel besser ist, als während der Isolator im festen Zustande war. Wenn man daher dem Strome genügende Stärke gibt, so wird der Raum, den er zu überspringen vermag, gross genug, dass er eine gewisse Anzahl von Lichtquellen bilden kann, deren jede eine geringere Lichtstärke zeigt, wie jene einer gewöhnlichen electrischen Lampe, welche die ganze Kraft des Stromes an einer Stelle verzehrt.

(Aus „Dingler“.)

\* \* \*

### Nouveau procédé de gravure sur verre.

Les travaux très-remarquables que Mr. Planté poursuit depuis quelque temps sur les effets des courants de haute tension qu'il obtient avec ses batteries secondaires, l'ont déjà conduit à des résultats fort intéressants, et viennent de lui fournir, pour la gravure sur verre, un nouveau moyen qui semble pouvoir entrer dès maintenant dans la pratique industrielle. Voici, d'après la récente communication à l'Académie des sciences, comment il faut opérer.

„On recouvre la surface d'une lame de verre ou d'une plaque de cristal, avec une solution concentrée de nitrate de

potasse, en versant simplement le liquide sur la plaque posée horizontalement sur une table ou dans une cuvette peu profonde. D'autre part, on fait plonger dans la couche liquide qui recouvre le verre et le long des bords de la lame, un fil de platine horizontal communiquant avec l'un des pôles d'une batterie secondaire de 50 à 60 éléments; puis, tenant à la main l'autre électrode formée d'un fil de platine entouré, sauf à son extrémité d'un étui isolant, on touche le verre, recouvert de la couche mince de solution saline, aux points où l'on veut graver des caractères ou un dessin.

„Un sillon lumineux se produit partout où touche l'électrode, et quelle que soit la rapidité avec laquelle on écrive ou l'on dessine, les traits que l'on fait se trouvent nettement gravés sur le verre. Si l'on écrit ou si l'on dessine lentement les traits sont gravés profondément; quant à leur largeur, elle dépend du diamètre du fil servant d'électrode; s'il est taillé en pointe, ces traits peuvent être extrêmement déliés.“

Bien que ces essais aient été faits avec une pile secondaire, toute autre source donnant de l'électricité de tension et en quantité suffisante pourrait produire le même résultat. On pourrait employer par exemple soit une machine Gramme, soit même une machine magnéto-électrique à courants alternativement positifs et négatifs.

A. J.

\* \* \*

### Kleine Mittheilungen.

**Suppression des tramways à vapeur.** La traction par chevaux a remplacé la traction à vapeur, depuis le 22 février, sur la ligne de Bastille-Charenton et depuis le 1 mars, sur la ligne de Bastille-Montparnasse (réseau sud de Paris). L'expérience sur la ligne de Montparnasse durait depuis juillet 1876; inaugurée avec la traction à vapeur, jamais cette ligne n'avait eu d'interruption de service; les recettes s'étaient maintenues à francs 140 par journée de voiture. Le trajet, qui s'effectuait en 30 minutes, en exige 35.

S. d. C.

**Tramways.** De nombreux ouvriers sont en ce moment occupés à poser les rails sur le quai d'Orsay en vue de prolonger jusqu'au pont de l'Alma, à l'entrée de l'Exposition agricole, la ligne de tramways qui, en suivant le boulevard Henri IV et le boulevard Saint-Germain jusqu'au Corps législatif, doit établir la communication la plus directe entre la Bastille et l'Exposition.

G. d. A.

**Démolition du Palais des Tuileries.** La semaine passée, la question des Tuileries a de nouveau été portée devant le Sénat; Monsieur le ministre des travaux publics a exprimé les intentions définitives du gouvernement.

Voici, en résumé, le sens de ses paroles:

„Le gouvernement a étudié la question. Nous sommes tombés d'accord qu'il était nécessaire qu'une construction centrale existât entre le pavillon de Flore et le pavillon de Marsan. Or, comme il y a encore une portion centrale qui peut être restaurée, nous procéderons à ce travail. C'est le parti le plus économique. On n'a pas encore pris de décision sur l'affectation à donner à ce bâtiment. Par ses dimensions restreintes, il est insuffisant pour servir d'habitation au président de la République, ou d'établissement à un ministère. On a songé à une bibliothèque, à un musée ethnographique. Monsieur Viollet-le-Duc a proposé d'établir un promenoir pour l'hiver. Dès que le gouvernement sera fixé sur le meilleur projet d'exécution, il présentera un projet de loi.“

Une vive et générale approbation a été manifestée.

S. d. C.

(Pag. 84, Nr. 10, Vol. VIII.)

**Rupture de l'ascenseur au Grand-Hôtel à Paris.** Voici quelques détails sur ce grave accident:

Les trois personnes ayant pris place dans la cage de l'ascenseur, le conducteur poussa le bouton pour la descente, mais alors, au lieu de s'abaisser, l'ascenseur se mit à monter avec une effrayante rapidité.

La pièce qui relie le piston à plate-forme s'était rompue. Dans l'ascension, cette rupture ne s'était pas fait sentir, le piston était monté comme de coutume, chassé par la colonne d'eau et poussant sa charge. Mais, aussitôt que le robinet d'échappement fut ouvert, le piston, rendu libre, descendit seul, tandis que les contrepoids, beaucoup plus lourds que la cage, la firent remonter avec une grande vitesse dès que le bouton d'arrêt eut été poussé.

Arrivée au cinquième étage, c'est-à-dire à une hauteur de plus de 20 m, la cage se heurta, le choc fit rompre les chaînes, les deux poids tombèrent avec un bruit formidable, et la cage, n'ayant plus rien pour la retenir, glissa dans ses rainures avec une rapidité vertigineuse jusqu'au rez-de-chaussée, où elle s'effondra sur le sol.

**Eisen oder Stahl.** Wie notwendig eine einheitliche Classification von Eisen und Stahl ist, zeigt folgende, von der „Deutschen Industrie-Zeitung“ mitgetheilte Thatsache:

In den letzten Jahren sind grosse Mengen rheinischer Drahtwaaren nach Frankreich exportirt worden; diese Waare wurde neuerdings, namentlich wenn der Draht gewalzt war, von den französischen Zollbeamten wiederholt für Stahldraht erklärt und damit nicht nur der Eingangszoll für jeden Waggon (gleich 10 000 Kilogr.) von 600 auf 900 Fr. erhöht, sondern der Fabrikant ausserdem wegen unrichtiger Declaration mit einer Strafe gleich dem vierfachen Zollbetrage, also 3600 Fr. pro Waggon, bedroht. Reclamationen deutscher Fabrikanten gegen die unrichtige Ansicht der französischen Zollbehörden haben bisher wenig gefruchtet; diese entscheidet entweder nach eigener Ansicht oder auf Grund einer einseitigen Expertise darüber, ob eine Waare als Eisen oder Stahl zu betrachten sei. Die betreffende Instruction lautet: „Ist ein französischer Zollbeamter darüber im Zweifel, ob er einen Draht als Eisen- oder Stahldraht ansehen soll, so ist er angewiesen, ein Stück des verdächtigen Drahtes stark rothglühend zu machen und sodann durch Eintauchen in kaltes Wasser abzukühlen. Bricht nach dieser Procedur das Drahtstück unter dem Hammer, so hat es der Zollbeamte als Stahl, biegt es sich nur, so hat er es als Eisen zu behandeln.“ Diese Prüfungsmethode ist offenbar unzuverlässig und trügerisch, da sich auch manche Schmiedeeisensorten etwas härten lassen.

### Eidgenössisches Polytechnikum.

#### Diplomertheilung.

Gestützt auf die Ergebnisse der Prüfungen wurden an nachstehende Schüler der Ingenieur-, land- und forstwirtschaftlichen Schule Diplome ertheilt.

#### 1) Diplome für den Antritt des Berufes als Ingenieur:

Bosset, Ernst, von Avenches (Waadt).  
v. Brodowski, Alexander, von Krakau (Polen).  
Cantoni, Victor, von Mailand (Italien).  
Demarchi, Alfred, von Buenos-Ayres (Süd-America).  
Dinkelmann, Hans, von Hellsau (Bern).  
Egloff, J. Jakob, von Riedt (Thurgau).  
Hondl, Victor, von India (Slavonien).  
Hotz, Max, von Thalweil (Zürich).  
Huber, Jakob, von Adlikon-Andelfingen (Zürich).  
Latzel, Rudolf, von Setzdorf (Oestr. Schlesien).  
Masset, René, von Yverdon (Waadt).  
Meister, Eduard, von Dachsen (Zürich).  
v. Mickwitz, Theodor, von Petersburg.  
v. Mickwitz, Woldemar, von Petersburg.  
Paschoud, Emil, von Lutry (Waadt).  
Raths, J. Jakob, von Wetzikon (Zürich).  
Rod, Emil, von Demoret (Waadt).  
Rossi, Nicola, von Faenza (Italien).  
Simon, Charles, von St. Croix (Waadt).  
Stapfer, Karl, von Horgen (Zürich).  
Totth, Robert, von Temesvár (Ungarn).  
Vanoni, Luigi, von Aurigeno (Tessin).  
Weber, Victor, von Eich (Lothringen).

2) Diplome für den Antritt des Berufes als Forstwirth:  
Hefti, Christian, von St. Gallen.  
Leuzinger, G. Adolf, von Mollis (Glarus).  
Merz, Friedrich, von Luzern.  
v. Wostschinin, Alexander, von Petersburg.  
3) Diplom als Landwirth:  
v. Rampach, Max, von Petersburg.

### Vereinsnachrichten.

#### Technischer Verein in Winterthur.

Sitzungen vom 15. und 22. März 1878.

#### 15. März:

Maschinen-Ingenieur Bosshard hält einen Vortrag über Textil-Industrie, mit besonderer Berücksichtigung der Baumwolle; als Fortsetzung seines Vortrages vom 11. Januar über dasselbe Thema.

#### 22. März

Nationalrath Forrer behandelt in einem höchst interessanten, ganz objectiv gehaltenen Vortrage: „Das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffs-Unternehmungen bei Tödtungen und Verletzungen, und dasjenige betreffend die Arbeit in den Fabriken.“ Wie voraussichtlich war folgte dem Vortrag eine lebhafte Discussion. C. Z.

### Chronik.

#### Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche: Göschenen 16,0 m, Airola 16,4 m, Total 32,4 m, mithin durchschnittlich per Tag 4,6 m.

### Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher) Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

#### Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	73,75	68,10	Gute Marken wie:			
Coltness	80,00	70,00	Clarence, Newport etc. 54,35 51,85 50,60			
Shotts Bessemer	86,85	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen			
Glengarnock	71,25	65,60	im Werk			
Eglinton	65,00	62,50				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu Fr. 1, 25 angenommen.			
Kinneil	—	63,10				
Almond	66,85	63,75				
f. a. b. im Forth						

#### Gewalztes Eisen.

South Staffordshire		North of England	South Wales
Stangen ord.	156,25 — 175,00	140,60 — 146,85	125,00 — 137,50
best	206,25 — 212,50	153,10 — 159,35	—
best-best	212,50 — 228,10	178,10 — 184,35	—
Blech No. 1—20	193,75 — 212,50	187,50 — 200,00	—
Kinneil 21—24	231,25 — 250,00	—	—
25—27	268,75 — 275,00	—	—
Bandeisen	168,75 — 193,75	—	—
Schienen 30 Kil. und mehr franco Birmingham	—	137,50 — 143,25 im Werk	143,25 — 150,00 im Werk

### Stellenvermittlung

für die Mitglieder der

#### Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidg. Polytechnikums in Zürich.

#### Offene Stellen.

Ein praktisch erfahrener Ingenieur, zur Organisation und Betrieb eines Steinbruches, wo möglich mit Betheiligung (144).

Auf kurze Zeit 10 jüngere Ingenieure zum Zeichnen von Situationen und Längenprofilen in Zürich (143).

Ein Maschinenzeichner, im Bau von Locomotiven, auch kleineren von Secundärbahnen bewandert, nach Süddeutschland (133).

Ein Maschineningenieur, im Construiren und in französischer Correspondenz bewandert (137).

Ein Maschineningenieur zur Vertretung einer schweizer. Giesserei und Maschinenfabrik während der Ausstellung in Paris. Nachher steht definitive Anstellung in Aussicht (141).

#### Stellen suchende Mitglieder.

Architekten, seither bei einer Bahngesellschaft (402).  
Eisenbahningenieure gegenwärtig auf einem städtischem Bauamt (403).  
Ingenieure früher beim Bahnbau (847, 856, 853).  
Maschineningenieure für Civilbau (255, 710, 825, 730, 64, 869).  
für Turbinen, Appretur und Färberei-Maschinen (25).  
für Spinnerei, Weberei, Eisenhüttenwesen, englische und französische Correspondenz (366).  
für Eisenbahn-Maschinendienst (509, 271).

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.