

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 8/9 (1878)
Heft: 1

Artikel: Le palais de l'Hippodrome
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-6807>

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: 16.01.2026

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

hin eine Mindereinnahme zur Folge gehabt hat. Das Maass dieser Mindereinnahmen lässt sich ziffermäßig nicht feststellen. Es ist jedoch jedenfalls viel geringer als die Summe der dahierigen Betriebsersparnisse, was schon durch die Thatsache bewiesen wird, dass das Einnahmefestes der Nordostbahn pro Zugskilometer sich im Jahr 1877 gegenüber 1876 um ca. 10% gehoben hat. Im fünfzehnjährigen Durchschnitt von 1861 bis 1875 berechnete sich das Einnahmefestes pro Zugskilometer auf Fr. 5,80. Dasselbe war im Jahr 1876 auf Fr. 4,95 gesunken und hat im Jahr 1877 wieder die Höhe von Fr. 5,42 erreicht. Wenn solches somit noch immer unter jenem fünfzehnjährigen Durchschnitt steht, so spricht dieses wohl unzweifelhaft dafür, dass der reducire Fahrplan mit Bezug auf die Zahl der Züge im Allgemeinen nicht hinter dem Bedürfnisse des Verkehrs zurückgeblieben ist.

Uebrigens sind, wie bereits angedeutet, die Ersparnisse nicht allein auf dem Wege der Verminderung der Fahrleistungen, sondern namentlich auch durch Vereinfachungen und durch ökonomischere Diensteinrichtungen gesucht worden. Zum Beweis dessen führen wir an, dass sich gleichzeitig auch die *fahrkilotmetrischen* Betriebskosten erheblich reducirt haben. Es stellt sich nämlich das Ausgabefestes pro Fahrkilometer, welches im Jahre 1875 Fr. 3,14 und im Jahre 1876 Fr. 2,99 betragen hatte, pro 1877 nur noch auf Fr. 2,83. Demnach hat sich die Ausgabe für ein und dieselbe Leistung gegenüber dem Jahr 1876 um 6% und gegenüber dem Jahr 1875 um 10% verringert. Dieses Resultat kommt, *unter der Voraussetzung ganz gleicher Fahrleistungen*, einer Ersparniss auf den Jahresausgaben gegenüber dem Jahr 1876 im Betrage von Fr. 486 961 und gegenüber dem Jahre 1875 im Betrage von Fr. 947 810 gleich. —

Im Zusammenhange mit den Betriebsersparnissen steht auch die Verminderung im Personalbestande der Unternehmung. Ungeachtet der grösseren Ausdehnung des Betriebsnetzes hatte sich am 31. December 1877 der Personalbestand gegenüber den Vorjahren von 4 321 auf 3 662, also um 659 oder 15% vermindert. Im *Bahndienst* kamen im Jahre 1876 auf einen Kilometer Bahnlänge 6,8 Angestellte, im Jahre 1877 nur noch 5,7 Angestellte.

In dem Commissionalbericht über die Betriebsverhältnisse der Nordostbahn vom 17. Februar 1877 ist gesagt worden, es müsse mit aller Kraft darauf hingearbeitet werden, den Durchschnittssatz der Betriebskosten in kürzester Frist zum mindesten auf Fr. 2,90 per Fahrkilometer herabzubringen; man dürfe es aber auch bei diesem Satze noch nicht bewenden lassen, sondern müsse als zweite Etappe einen Satz von höchstens Fr. 2,75 ins Auge fassen. Durch die im letzten Jahre erfolgte Herabminderung des locomotivkilometrischen Kostensatzes auf Fr. 2,83 ist nunmehr jene erste Etappe bereits überholt, und da verschiedene auf die Erzielung von Betriebsersparnissen gerichtete Maassnahmen ihre Wirkungen nicht über das ganze Jahr 1877 ausdehnen konnten, sondern erst für das laufende Jahr voll zur Geltung kommen, und überdies die Betriebsleitung fortwährend zu gleichem Zwecke thätig ist, so wird ohne Zweifel auch die in Aussicht genommene zweite Etappe sehr rasch erreicht werden. Selbst wenn die Reparaturkosten des Rollmaterials, was nicht unwahrscheinlich ist, gegenüber dem letzten Jahre wieder eine Steigerung erleiden sollten, so darf man dennoch auf die baldige Erreichung oder Ueberholung der zweiten Etappe um so zuversichtlicher rechnen, als der Satz von Fr. 2,75 noch beinahe um 10% höher ist, als der entsprechende Durchschnittssatz der fünfzehnjährigen Betriebsperiode von 1860 bis 1874, welcher bloss Fr. 2,51 war. Die unter verwandten Betriebsverhältnissen stehende schweizerische Centralbahn hat bereits im Jahre 1877 ihre Betriebskosten auf Fr. 2,78 per Locomotiv-Kilometer herabzubringen vermocht, obschon ihre Betriebsrechnung mit verhältnissmässig grösseren Verwendungen für die Oberbauerneuerung und den Unterhalt des Rollmaterials belastet ist, als die der Nordostbahn.

Es geben diese Resultate von dem ernsten und erfolgreichen Streben der Gesellschaftsorgane Zeugniss, den Betriebsdienst auf ökonomischere Grundlagen zurückzuführen.

* * *

Le palais de l'Hippodrome.

L'Exposition a eu pour effet de provoquer de nouvelles créations et d'embellir Paris, surtout aux abords du pont de l'Alma.

Le palais de l'Hippodrome, qui vient de surgir comme par enchantement, est aujourd'hui une des plus grandes curiosités de Paris. Ce n'est point une arène ou un cirque ordinaire: c'est un colossal monument d'une conception étonnante.

Ce superbe édifice est remarquable, tant par ses vastes proportions que par sa hardiesse, son élégance et son originalité. Le palais, entièrement en fer, mesure plus de 150 mètres de longueur 100 de large; sa toiture métallique, vitrée au moyen d'un verre strié épais, réfractaire à la chaleur, offre une particularité sans exemple et qui fait le plus grand honneur à la Compagnie Fives-Lille, qui a conçu et exécuté ce hardi projet.

Cette innovation d'une extrême originalité, consiste en un vaste ciel ouvert d'une surface de près de 2 000 mètres carrés, qui laisse pénétrer une abondante provision d'air et qui, en cas de pluie, est instantanément recouvert par un immense dôme métallique roulant sur un chemin de fer aérien, à plus de 25 mètres de hauteur. Mr. Moreaux, le président de la Compagnie Fives-Lille, et Mr. Lantrac, l'auteur du projet, se sont distingués dans cette œuvre, qui restera comme une des beautés de la capitale.

Ajoutons que Mr. Balme, l'intelligent chef des travaux de la Compagnie Fives-Lille, a fait un tour de force vraiment extraordinaire en montant en moins de deux mois cette merveilleuse charpente, qui ne contient pas moins de 650 000 kilogrammes de fer.

La décoration de la salle, qui est due à Mr. Alfred Leroux, l'architecte de la section française à l'Exposition de Vienne, est des mieux réussies.

Paris, qui est par excellence la ville des plaisirs, se trouve ainsi dotée d'arènes sans égales, où les plus brillantes fêtes sont offertes tous les jours aux étrangers qui visitent l'Exposition.

C'est au palais de l'Hippodrome que va très-prochainement se faire une expérience extrêmement intéressante de l'emploi de l'électricité comme éclairage dans les grands espaces. Près de quarante foyers électriques, habilement dissimulés, donneront à la fois une lumière d'une grande abondance et sans fatigue pour les yeux des spectateurs. Les ingénieurs Gramme et Fontaines n'ont rien négligé pour rendre cette démonstration absolument décisive pour les régulateurs et pour les bougies Jablochekoff.

Les spécialistes nous sauront gré de leur faire savoir que les appareils d'éclairage électrique sortent de la maison Gœlzer et fils, de Paris.

Ces appareils *ad hoc* peuvent être considérés comme étant les premiers faits *spécialement* pour l'éclairage électrique, il est bon de constater que du premier coup les difficultés les plus grandes ont été vaincues, puisque les fils électriques sont *complètement dissimulés*.

Plus d'un avait déjà été effrayé des difficultés à vaincre pour la confection de ces appareils, sans lesquels il serait impossible de vulgariser l'éclairage électrique.

Aujourd'hui, le problème est résolu, grâce à l'Hippodrome et à MM. Gœlzer.

* * *

Briefe aus Amerika.

I.

Die Arbeiten an der *Hängebrücke über den East River* zwischen New-York und Brooklyn machen gute Fortschritte. Von den 19 Litzen jedes der beiden Kabel sind je 13 fertig und die 14^{te} wird bald so weit sein, dass sie auf die Sättel herunter gelassen werden kann. Jedes der Kabel besteht aus 4959 Drähten, von denen je 261 zu einer Litze zusammengefasst sind. Sieben dieser Litzen bilden den Kern, die zwölf andern die äussere Umhüllung des Kabels. Der Stahldraht, der