

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 19

Artikel: Lampe électrique Jabloschkof
Autor: J.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-5756>

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: 16.05.2025

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

Vermehrung	Durchschnitt	Vermehrung	Durchschnitt
1850	1 810,48	1863	1 129,74
1851	1 792,78	1865	936,62
1849	1 075,03	1867—1873	
1847	749,95	1873	10 961,07
1848	556,82	1871	10 742,21
1857—1866		1870	10 602,20
1857	5 429,85	1872	9 836,17
1860	5 242,78	1874	8 279,95
1858	3 966,97		6 752,706
1861	2 932,18	1869	5 552,15
1859	2 681,13	1868	3 099,55
	2 591,006	1876	3 065,75
1864	2 235,35	1875	2 901,61
1862	1 892,56	1867	2 486,40
1866	1 462,88		

In diesen Zahlen sind die „Industrie- und Stadtbahnen“ nicht inbegriffen. Eine genaue Angabe derselben mangelte, indessen berechnet das Railroad-Journal die Länge der Industriebahnen im Jahre 1876 auf 1 609,32 Kilometer. Diejenigen der Stadtbahnen 3 218,64 „

4 827,96 Kilometer

Danach hätte das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von Nordamerika am 1. Januar 1877 eine Länge von 134 273,61 Kilometer.

* * *

Lampe électrique Jabloschkof.

Dans les appareils d'éclairage électrique, c'est entre les pointes de deux cônes de charbon que l'on fait passer le courant, ce qui nécessite l'emploi d'un régulateur pour rapprocher ces charbons au fur et à mesure de leur combustion, leur distance devant rester constante.

Le régulateur imaginé par Léon Foucault et construit actuellement par Serrin est généralement adopté, et l'on peut dire que son fonctionnement est parfait; cependant, outre son prix élevé, on lui reproche d'être extrêmement délicat et de se déranger fréquemment, aussi les applications de plus en plus nombreuses de l'éclairage électrique rendaient fort désirable l'invention d'un appareil plus simple et moins coûteux.

M. Jabloschkof, ancien officier russe, paraît avoir bien dépassé ces desiderata, car il supprime absolument le régulateur, et cela par une disposition si élémentaire et, dit-on, si efficace que l'on peut s'étonner qu'on n'y ait pas songé plus tôt. D'après la communication faite, l'an dernier, par M. Denayrouze à l'Académie des sciences de Paris, cette disposition consiste tout simplement à placer parallèlement les deux baguettes de charbon, à une distance convenable l'une de l'autre, et à les noyer, à l'exception de leurs extrémités, dans une substance isolante, fusible et volatile, ce qui donne à l'ensemble l'apparence d'une bougie à deux mèches.

Lorsqu'on met les extrémités inférieures des charbons en communication avec les pôles d'une source d'électricité, la lumière jaillit aussitôt entre leurs extrémités supérieures, et, à mesure que ces extrémités se consomment, la matière isolante entre en fusion et se volatilise, de manière à laisser toujours à découvert la même longueur de charbons.

La seule difficulté à surmonter consistait, évidemment, dans la préparation de la substance qui enveloppe les charbons, mais il paraît que le problème a été résolu par M. Jabloschkof et que, dans les expériences exécutées dans les ateliers de M. Denayrouze, le fonctionnement du nouvel appareil que, en opposition à la lampe Serrin, on pourrait appeler la bougie électrique, a été entièrement satisfaisant.

J. M.

* * *

Gotthardbahn.

Bemerkungen zur Reform dieses Unternehmens von A. Thomann, gewesener Bauleiter der Brennerbahn und gewesener königl. ungar. Staatseisenbahn-Baudirector.

(Frühere Artikel Bd. IV, Nr. 7, S. 92; Nr. 8 S. 106; Bd. VI, 7, S. 51.)

Seit es vor mehr als einem Jahre offenkundig wurde, dass die Gotthardbahn vor einem Deficit von mehr als 100 Millionen stehe, ist viel gearbeitet und viel Druckerschwärze verbraucht worden, aber weder von offizieller noch von anderer Seite hat man bis jetzt ein glaubwürdiges Anzeichen verspürt, dass die Angelegenheit seit damals auch nur einen Zoll

weiter vorgerückt sei. Diese, eine vollkommene Rathlosigkeit verrathende Unthätigkeit und Stille wird durch vorliegende Kundgebung eines der hervorragendsten Techniker gebrochen, und zum ersten Male erhalten die Interessenten des Gotthard's einen Aufschluss und Rath zur Reconstruction von einem Manne, welcher nicht nur ein unabhängiges Urtheil hat, sondern auch als gewesener Bauleiter der Brennerbahn, im höchsten Masse competent ist und in Folge dessen mehr Vertrauen verdient, als Alles bisher in dieser Sache publicirte.

Die Gotthardbahngesellschaft kann jetzt schon den Tag ihres Bankrottes bezeichnen, wenn ihr nicht rasch geholfen wird; wenn sich auch in neuerer Zeit gewisse Directoren nichts daraus machen, sofern nur Actionäre und Gläubiger zu Schaden kommen, so gehört doch bedeutendes Uebelwollen dazu einer Catastrophe ruhig entgegenzusehen, welche für die schliessliche Durchführung des Unternehmens kaum günstig wäre. Seit Ausbruch der Krisis weiss noch Niemand Etwas von den Absichten der Subventionsstaaten Deutschland's und Italien's. Sollten diese, entgegen ihren früheren Anschauungen, die Gotthardbahn fallen lassen, dann allerdings wäre diese als aufgegeben zu betrachten. Wenn sie aber die Gotthardbahn nicht aufgeben und ihre bis jetzt bezahlten Subventionen nicht verlieren wollen, so ist anzunehmen, dass sie zu einer Erhöhung derselben bereit seien, vorausgesetzt, dass die Schweiz vorangehe. Einer Entscheidung über diese Hauptpunkte sollte die vollständigste Klarheit über den Umfang der noch nöthigen Opfer vorangehen, eine eingehende Prüfung der Zwecke des Unternehmens, seiner heutigen Lage und aller Mittel, welche zur Ueberwindung der Bau-schwierigkeiten Verwendung finden können; das zu thun, ist der Zweck vorliegender Schrift.

I. Die Geldverhältnisse der Gotthardbahn. Das bei der Gründung in Aussicht genommene Gesamtcapital beträgt 187 Millionen, von denen bis 1876 Fr. 96,2 Millionen eingegangen sind.

Gründung Millionen	Eingegangen Millionen
34 Actieneinzahlung	20,4
68 Begebene Obligationen I. Emission	48,0
85 Subventionen bis jetzt einbezahlt	27,8
187	Total einbezahlt 96,2
Es wurden bis Ende 1876 verwendet:	
Für allgemeine Verwaltung, Studien und Tessinische Thalbahn	53,8
Gotthardtunnel	21,7
	Total 75,5
Die Gesellschaft besass an baar somit Ende 1876 noch	20,7
Ferner beträgt das Total:	
Der Subventionen	85,0
Tunnelbaukosten laut Vertrag	61,0
	Ueberschuss 24,0
Bisher einbezahlte Subventionen	27,8
Bisherige Ausgaben für den Tunnel	21,7
	6,1
	Ueberschuss 17,9
Es stehen also zur sichern Verfügung:	
Baares Geld	20,7
Subventionsüberschuss	17,9
	Total 38,6
Durch eventuelle Einzahlung der Actien	13,6
Einzahlung der letzten Serie Obligationen	
I. Emission	20,6
	33,6
	72,2

Der Eingang dieser 33,6 Millionen hängt nicht nur davon ab, sondern besonders davon, wie dem Unternehmen weiter geholfen wird. (Es lässt sich z. B. denken, dass durch weitgehende Aenderung der Basis des Unternehmens, des internationalen Vertrages, z. B. durch Fallenlassen einiger Zufahrtslinien die Uebernehmer (Schweizerische Creditanstalt) der 20 Millionen Obligationen sich ihrer Verpflichtung entbunden erklären könnten).