

# Lampe électrique Jabloschkof

Autor(en): **J.M.**

Objektyp: **Article**

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

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

Heft 19

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-5756>

## **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.

| Vermehrung Durchschnitt |           | Vermehrung Durchschnitt |           |
|-------------------------|-----------|-------------------------|-----------|
| 1850                    | 1 810,48  | 1863                    | 1 129,74  |
| 1851                    | 1 792,78  | 1865                    | 936,62    |
| 1849                    | 1 075,03  | 1867—1876               |           |
| 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, in dessen 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).