

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Band: 16/17 (1882)
Heft: 22

Vereinsnachrichten

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: 15.10.2024

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

Amortissement à 12,75 % l'an	2 590,45 fr.
Par heure, pour 600 heures	4,31 fr.
Charbon moteur (20 chevaux)	1,00 „
Crayons pour les lampes	2,80 „
Surveillance et graissage	0,50 „
	8,61 fr. par heure.

Ces 20 lampes de 150 carrels chacune donnent une intensité totale de 3000 carrels. L'économie sur le gaz est donc ici plus accentuée qu'avec le Siemens, et cependant on a donné à celui-ci la préférence, tout en ayant encore une somme totale de lumière moindre qu'avec les Gramme, puisque celle-ci représentent 3000 carrels et les autres 1280; mais avec Siemens on divise davantage, la lumière se trouve mieux répartie et les métiers peuvent être parfaitement éclairés, sans que rien puisse porter ombre; les foyers pouvant être multipliés sans que la dépense d'installation augmente de beaucoup.

L'installation Gramme avec vingt foyers coûte 20 317,50 fr. et celle de Siemens avec trente-deux foyers, 18 790 fr., avantage pour ce dernier.

On voit donc par les chiffres ci-dessus que, soit l'un ou l'autre système, l'économie sur le gaz est importante, dépassant quelquefois 50 %, et si l'on compte les avantages qui résultent des ateliers bien éclairés, quelque soit leur genre d'industrie, on sera convaincu que l'éclairage électrique devient de jour en jour plus indispensable.

Pour mieux convaincre encore nos lecteurs, prenons un autre exemple: la filature du même établissement est éclairée au moyen de lampes Gramme. Sa surface est de 3249 m: 6 lampes suffisent parfaitement pour éclairer la halle qui contient plusieurs métiers à filer et la „préparation“. Le coût de l'installation est de 7920 fr. environ et celui de l'éclairage 3 fr. par heure: l'intensité par lampe est 200 carrels, soit donc une somme totale de 1200 fr. Dans ce cas-ci, l'économie sur le gaz est de plus de moitié.

Ces deux systèmes fonctionnent très bien; un seul homme est chargé de la surveillance des machines et entretien des foyers, et les ouvriers préfèrent cette lumière, qui leur permet de travailler dans de meilleures conditions qu'avec le gaz.

Des chiffres qui précèdent le prix de revient par heure et par foyer est donc:

Siemens, 0,31 fr. par lampe de 40 carrels.
Gramme, 0,43 fr. par lampe de 150 à 200 carrels.

Si ce même établissement eût été éclairé par 32 bougies Jablochkoff de 35 carrels chacune, le prix de revient, y compris l'amortissement, eût été de 0,35 fr. par heure et par bougie.

A propos de ce système, nous sommes informés que les nouveaux magasins du *Printemps* vont l'employer et que le nombre de bougies nécessaires pour l'éclairage de ce vaste établissement dépassera quatre cents. On employera aussi un nombre considérable de lampes à incandescence et cette installation dépassera certainement en importance celle des magasins du *Louvre*.

Literatur.

Les compagnies de chemins de fer et le public. Considérations touchant leurs droits et leurs devoirs réciproques pour obtenir le meilleur rendement. — Paris, librairie Sandoz et Thuillier. Prix 1,50 fr.

In diesem sechzig Octavseiten umfassenden Schriftchen bespricht unser College Francis *Fayod* in Horn eine Reihe von Fragen, die in directem Bezug auf das Eisenbahnwesen stehen. Der Autor geht von der Entstehung des Eisenbahnverkehrs und von der Bildung der Eisenbahngesellschaften aus und berührt, indem er dem Entwicklungsgang, den das Eisenbahnwesen genommen hat, folgt, die sich bei der Tracirung, dem Bau und dem Betrieb zur Besprechung darbietenden Themata. Obschon sich die Abhandlung an ein grösseres Publikum wendet und in Folge dessen das Eingehen auf rein technische Fragen möglichst vermeidet, so wird dieselbe auch für einen technischen Leserkreis nicht ohne Interesse sein.

Miscellanea.

Schwarzwasserbrücke. — Am 19. Nov. fand die Uebergabe und feierliche Eröffnung der von den HH. G. Ott & Co. construirten grossartigen eisernen Bogenbrücke über das Schwarzwasser bei Schwarzenburg (Ct. Bern) statt. Diese Strassenbrücke überspannt das Thal in einem einzigen Bogen von 114 m Oeffnung und 21,5 m Pfeilhöhe. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 167 m.

Ueber Schnellzugslocomotiven schreibt der bekannte Locomotiv-constructeur Krauss in München an die Redaction der „Z. d. V. d. E.-V.“ was folgt: „Immer grösser und schwerer werden die Maschinen für den Schnellzugsdienst, immer weiter wird die Radbasis ausgedehnt, ohne zu beachten, dass darin ein Moment liegt, das die Sicherheit zu gefährden vermag. Höchst selten ist das Bestreben, die Leistungsfähigkeit der Maschine zu vermehren und zugleich dessen Eigengewicht innerhalb der der Widerstandsfähigkeit des Oberbaues entsprechenden Grenzen zu halten. Der das Gestänge unterhaltende Beamte wird zur Verzweiflung gebracht, weil alle Mittel, dasselbe in betriebssicherem Zustande zu erhalten, nicht ausreichen. Wir besitzen gute Güterzugslocomotiven, aber noch keine Schnellzugslocomotive, der man sich ohne Sorge anvertrauen kann, und es würde sich der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ein grosses Verdienst erwerben, wenn er sich der höchst wichtigen Angelegenheit in der Weise annähme, dass er mit einer ansehnlichen Prämie eine Concurrenz für die beste Schnellzugmaschine eröffnen würde, es würde damit jedenfalls ein grösserer Erfolg erzielt, als es bezüglich der Zugkuppelungen und ähnlicher Aufgaben der Fall war.“

Redaction: A. WALDNER,
Claridenstrasse Nr. 30, Zürich.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein.

Delegirtenversammlung in Bern

Sonntag den 10. December 1882, Vormittags 10 Uhr, auf der Zunft zur Webern.

Tractanden:

1. Vorlage betreffend einheitliches Backsteinformat.
2. Einheitliche Normen für die Classification von Eisen und Stahl.
3. Veranstaltung von Proben schweizerischer Bausteine für die Landesausstellung.
4. Wahl von drei Mitgliedern des Localcomites für die bevorstehende Generalversammlung.
5. Festsetzung des Zeitpunktes dieser Versammlung.
6. Festsetzung des Jahresbeitrages pro 1882.
7. Berichterstattung des Centralcomites über verschiedene Geschäfte.

Die Sectionen werden zu vollzähliger Beschiekung dieser Versammlung collegialisch eingeladen.

Das Centralcomite.

Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidgenössischen polytechnischen Schule zu Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht:

- Sofort für einige Monate ein angehender Maschinenconstructeur, der con-
venirenden Falls bleibend angestellt würde. (312)
- On cherche deux aides comme géomètres. (314)
- In eine Maschinenfabrik ein Maschinentechner als Constructeur. (315)
- Ein junger Ingenieur auf ein technisches Bureau. (317)
- Zum Studium einer Fabrikanlage sucht ein grosses Fabrikationsgeschäft
der Ostschweiz einen jungen Techniker (Architect oder Mechaniker) mit etwas
Uebung im Projectiren. (318)

Auskunft ertheilt:

Der Secretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.