

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 5/6 (1885)  
**Heft:** 26

## **Sonstiges**

### **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:** 22.11.2024

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

II. Studierende.	Abtheilung							Summa
	I	II	III	IV	V A	V B	VI	
1. Jahreskurs . . . . .	6	38	43	51	5	8	8	159
2. " . . . . .	6	17	35	32	7	5	9	111
3. " . . . . .	4	16	34	31	5	5	8	103
4. " (oder 7. Semester) . . . . .	5	18	—	—	—	—	8	31
Summa	21	89	112	114	17	18	33	404
	(22)	(90)	(94)	(120)	(19)	(19)	(39)	(403)
Für das Wintersemester, resp. das Schuljahr 1885/86 wurden (einschliesslich 19 Polytechniker, die in frühern Jahren ihre Studien absolvirt und sich behufs weiterer Ausbildung neuerdings einschreiben liessen) neu aufgenommen . . . . .	8	38	53	56	5	9	16	(174) 185
Schüler früherer Jahrgänge . . . . .	13	51	59	58	12	9	17	219 (229)
	21	89	112	114	17	18	33	404
Von den 185 neu Aufgenommenen hatten, gestützt auf die vorgelegten Ausweise über ihre Vorstudien, Prüfungserlass:	5	15	21	34	2	9	12	98
Von den regulären Schülern sind aus								
der Schweiz . . . . .	10	31	49	45	16	13	29	193
Russland . . . . .	3	8	9	37	—	1	4	62
Oesterreich-Ungarn . . . . .	2	14	18	12	—	2	—	48
Deutschland . . . . .	2	6	11	6	—	—	—	25
Rumänien . . . . .	—	11	7	—	1	—	—	19
Italien . . . . .	2	2	9	3	—	—	—	16
Griechenland . . . . .	1	10	1	3	—	—	—	15
Amerika . . . . .	—	2	2	2	—	—	—	6
Holland . . . . .	—	1	4	—	—	—	—	5
Frankreich . . . . .	—	—	1	3	—	—	—	4
Bulgarien . . . . .	1	1	—	1	—	1	—	4
Grossbritannien . . . . .	—	1	—	—	—	1	—	2
Luxemburg . . . . .	—	2	—	—	—	—	—	2
Belgien . . . . .	—	—	1	—	—	—	—	1
Schweden . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	1
Kleinasien . . . . .	—	—	—	1	—	—	—	1
	21	89	112	114	17	18	33	404

In der Eigenschaft als *Zuhörer* besuchen einzelne Fächer an den Fachschulen, hauptsächlich aber an der philosophischen und staatswissenschaftlichen (Freifächer-) Abtheilung . . . . . 221 (223) wovon 77 Studierende der Universität Zürich sind. Dazu . . . . . 404 regelmässige Schüler ergibt als Gesamtfrequenz im Wintersemester 1885/86 . . . . . 625 (626) Zürich, im December 1885.

Der Director des eidgen. Polytechnikums:  
**Geiser.**

1) Für technische, 2) für pharmaceutische Richtung.  
3) Für mathematische und 4) für naturwissenschaftliche Richtung.  
(Die in Klammern beigesetzten Zahlen beziehen sich auf das Vorjahr.)

**Miscellanea.**

**Dangers des transmissions de puissantes forces motrices par les courants électriques.** Les illustres invités qui avaient accepté, le samedi 5 décembre, le rendez-vous donné à l'atelier de Creil par Mr. le baron A. de Rothschild, ont été les témoins d'un phénomène qui mérite d'être décrit avec quelques détails. La presse quotidienne l'a qualifié d'accident, erreur bien naturelle de sa part; car à moins de le traiter d'accident chronique, il s'agit d'un fait appelé à se reproduire tant qu'on ne modifiera pas les conditions matérielles de l'expérience. Voici tout d'abord comment les choses se sont passées. Vers deux heures et demie, une très longue étincelle de plusieurs décimètres de longueur éclatait aux balais de la génératrice de Creil. C'était un véritable coup de foudre scientifique, et les assistants ne s'y trompèrent pas, car ils évacuèrent immédiatement l'atelier. — Au même instant, le poste établi dans la gare du chemin de fer du Nord à la Chapelle était foudroyé: les appareils

mis hors de service, il devenait impossible de communiquer, comme précédemment, avec l'atelier de Creil. Egalement à la même heure, dans un des forts des environs de Paris-Nord, les appareils télégraphiques et téléphoniques étaient atteints comme par la foudre et l'un d'eux presque entièrement fondu. Fort heureusement, il n'y eut personne de blessé, et tout s'est réduit à la destruction des différents postes. — La simultanéité de ces trois manifestations électriques autorise à leur attribuer une même origine, la circulation d'un courant de 5000 à 6000 volts dans le câble isolé qui relie l'atelier de Creil à Paris. Quant à l'explication du phénomène, elle est jusqu'à nouvel ordre présentée comme suit: Le câble isolé se compose d'une âme en fil de bronze silicieux entourée d'une couche de matière isolante, que recouvre entièrement un tube de plomb. Il y a là tous les éléments pour constituer un condensateur, qui se chargera par l'effet du passage du courant jusqu'au moment où la tension de l'électricité sera suffisante pour que la décharge se fasse à travers l'air ambiant. — On en a eu la preuve en un point où le câble isolé passait à peu de distance et au dessus de la guérite d'un garde-barrière. Les étincelles entre le câble et le toit se produisaient avec une telle abondance que l'employé ne se crut plus en sûreté et alla prévenir le chef de la gare voisine. — On avait cru remédier à cet inconvénient en tenant tout le long de la ligne le câble éloigné de quatre mètres des fils télégraphiques: mais au passage des fortifications, fils et câble se trouvèrent logés dans la même galerie, et la distance qui les séparait était à peine d'un mètre. — Dans ces conditions, il n'est pas surprenant que le câble condensateur se soit déchargé à travers l'air sur les fils télégraphiques voisins. — Nous ne doutons pas que Mr. Joseph Bertrand ne donne aujourd'hui même à l'Académie tous les renseignements nécessaires pour une étude complète du phénomène. Il est toutefois un point sur lequel nous croyons utile d'attirer l'attention: „A qui doit-on faire remonter la responsabilité de l'isolement du câble, isolement qui a été la cause de l'accident?“

[Bulletin international des téléphones du 14 décembre 1885.]

**Strassenbahn Kriens-Luzern.** Zu Handen einer zu bildenden Actiengesellschaft verlangen die Herren Theodor Bell, Friedr. Degen und Alfred Schnyder in Kriens die Concession für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Strasseneisenbahn von Kriens nach Luzern. Die Bahn wird unter Benutzung der Gemeindestrasse für die Geleiseanlage mit einspurigem Oberbau hergestellt. Ihre Gesamtlänge beträgt 3 km und die zu ersteigende Niveaudifferenz 54 m, welche mit Steigungen von 12—30‰ überwunden werden soll. Zwischen den Stationen wird kein kleinerer Curvenradius als 120 m angewandt. Die Anlagekosten, einschliesslich des Grunderwerbs und Betriebsmaterials, werden auf 199 500 Fr. oder auf 66 500 Fr. per km veranschlagt. Die jährlichen Betriebskosten werden auf 6000 Fr. per km und die muthmasslichen Einnahmen auf 9500 Fr. per km geschätzt, was eine Verzinsung des Anlagecapitals zu ca. 5% ermöglichen würde. Der Bundesrath beantragt die Ertheilung der Concession zu von den üblichen wenig abweichenden Bedingungen, von welchen wir folgende erwähnen: Frist für Finanzausweis und technische Vorlagen ein Jahr nach der Concessionsertheilung, Beginn der Erdarbeiten sechs Monate und Betriebseröffnung zwei Jahre nach stattgefundener Plangenehmigung. Taxen: 35 Cts. für die erste und 25 Cts. für die zweite Wagenklasse im Maximum pro Person für die Fahrt von einem Endpunkt der Bahn zum andern. Das Rückkaufsrecht beginnt mit 1. Mai 1903. Sitz der Gesellschaft ist Kriens.

**Schmalspurbahn von Maloja nach Castasegna.** Die Firma Zschokke und Cie, in Aarau ist beim Bundesrath um die Ertheilung der Concession zu Handen einer zu bildenden Actiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Schmalspurbahn von Maloja nach Castasegna (Ct. Graubünden) eingekommen. Indem wir uns vorbehalten, später auf das bezügliche Project zurückzukommen, bemerken wir für heute blos, dass die Spurweite der Bahn 1 m betragen und dass der Betrieb derselben zum Theil mit Zahnradsystem erfolgen soll.

**Drahtseilbahn in Lugano.** Der Bundesrath beantragt bei der in Bd. IV S. 158 erwähnten Concession für die Drahtseilbahn vom Bahnhof nach der Stadt Lugano eine Aenderung der Taxen eintreten zu lassen.

**Berichtigung.** In den auf Seite 156 letzter Nummer veröffentlichten Vereinsnachrichten der Section Basel des Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Vereins ist anstatt G. Rieser zu lesen: G. Kiefer und anstatt Rohr: Mohr. Wir bitten unsere verehrlichen Herren Correspondenten um deutliche Schrift, besonders der Eigennamen.

Redaction: A. WALDNER  
32 Brandschenkestrasse (Selnau) Zürich.