Präservirung von thierischen Nahrungsmitteln

Autor(en): **Herzen, A.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 2

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-4856

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt-Eisenbahnen", welche unter der Leitung Joseph Stummers, Ritter von Traunfels, Directionspräsident und Regierungsrath (Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mährisch-Schlesische Nordbahn) neuerdings durchberathen und mit den neuesten Erfahrungen und Vervollkommnungen in Einklang gebracht wurden. Besonderes Interesse erregte ein Vortrag des Herrn Obermaschinenmeisters Mahla (Bairische Staatsbahnen) über die vorgeschlagene Construction verstärkter Zughaken und Schraubenkuppelungen, deren Dimensionen auf Grund vielfacher, gleichzeitig in Wien und München angestellter Versuche und Berechnungen in allen ihren einzelnen Theilen genau ermittelt und durch detaillirte Zeichnungen dargestellt wurde.

Ein zweites ebenfalls sehr wichtiges Tractandum bestand in der Revision der „Grundzüge für die Gestaltung der secundären Eisenbahnen". Die dem ursprünglichen Entwurfe vorgestellte Einleitung enthält die Motive zu diesen Grundzügen und giebt vielfachen Aufschluss über die Entstehung dieser Vorschriften. Leider soll dieselbe in der demnächst durch den Buchhandel zu beziehenden Ausgabe weggelassen werden, was um so mehr zu bedauern ist, als Werth und Bedeutung der Localbahnen noch nicht genügend in's Bewusstsein derjenigen weitern Kreise übergegangen ist, für die sie eigentlich bestimmt sind.

Sodann wurden drittens die Vorsichtsmassregeln beim Abstossen und Laufenlassen der Wagen berathen und folgender Beschluss gefasst:

„Das Abstossen und Ablaufenlassen einzelner Wagen oder Wagengruppen beim Rangiren mit Locomotiven auf Bahnhöfen erscheint nicht nur zulässig, sondern zur Bewältigung eines grösseren Verkehrs sogar unentbehrlich. Als zweckmässiges Mittel zur Schonung des Personals und der Betriebsmittel ist zu empfehlen, die vollständige Leitung des Rangirens, namentlich die specielle Bestimmung des Ablaufens und Abstossens der Wagen nur einem erfahrenen Rangirmeister unter eigener Verantwortung zu übertragen, wobei insbesondere für hinreichende Bremskraft zu sorgen ist.

Das Ablaufenlassen der Wagen bietet weniger Gefahr für Menschen und Fahrmaterial, als das Abstossen. Es sind desshalb, insbesondere auch zur Ersparung an Gleisen und Zeit beim Rangiren, für grössere Rangirbahnhöfe steigende Ausziehköpfe besonders zu empfehlen. Für dieselben ist eine Steigung von 1 : 100 zweckmässig, eine solche von 1 : 80 noch zulässig."

Ueber den vierten Verhandlungsgegenstand „Statistik über die Dauer der Schienen", hatte die Direction der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Namens der technischen Commission eine Vorlage ausgearbeitet und Tabellen vorgelegt, welche mit wenig Aenderungen angenommen wurden.

Fünftens hatte Herr Eisenbahndirector A. Wöhler (Elsass-Lothringische Reichs-Eisenbahn) folgenden Antrag eingebracht, welcher auch angenommen wurde:

Die Versammlung deutscher Eisenbahntechniker erklärt:

I. a) dass eine bestimmte, staatlich anerkannte Classification für Eisen und Stahl in hohem Grade wünschenswerth ist,

b) dass zur Durchführung einer solchen Classification amtliche Prüfungsanstalten an geeigneten Orten errichtet werden müssen, welche für Jedermann gegen entsprechende Entschädigung derartige Prüfungen auszuführen hätten,

c) dass mit einzelnen dieser Prüfungsanstalten Versuchsstationen zu verbinden seien, in denen unter geeigneter Leitung durch ausgedehnte Versuche festgestellt würde, welche Ansprüche an Materialien für bestimmte Leistungen zu machen sind.

II. Spricht sie den Wunsch aus, dass die technische Commission die Ausarbeitung bestimmter Vorschläge übernehme.

III. Beantragt sie bei der Generalversammlung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen diesem Beschlusse im Prinzipe zuzustimmen und dessen Ausführug in geeigneter Weise zu fördern.

Man kann über Reglementirung und besonders wenn sie zu weit ginge, verschiedener Ansicht sein, aber das ist sicher, dass ohne einheitliche Bestimmungen der internationale Verkehr wenn nicht unmöglich, so doch ausserordentlich erschwert und gefährlich wäre, und dass Fortschritt und Oeconomie im Eisenbahnwesen nur dann erzielt werden können, wenn die Eisenbahn-Techniker sich zusammenfinden und zusammen arbeiten, wie das in so vorzüglich anregender Weise von Seite der deutschen Eisenbahntechniker geschieht. In der kleinen Schweiz, welche einerseits zahlreiche Communicationen, anderseits mit Bezug auf Bau und Betrieb zwar nicht grossartige aber wohl die interessantesten Verhältnisse aufzuweisen hat, hier hat man es noch nicht dazu gebracht, einen Verein von Eisenbahntechnikern zu bilden, obgleich ein solcher von directem und grossem Nutzen sein könnte, wie sich unsere Eisenbahn-Directionen gewiss bald überzeugen würden.

* * *

Präservirung von thierischen Nahrungsmitteln

von Dr. A. Herzen, Florenz.

Die zu bewahrenden Substanzen werden in einer Lösung von

150	Gewichtstheilen	Borsäure
30	„	Borax
14	„	Kochsalz
5	„	Salpeter
in 2000	„	Wasser

24—36 Stunden lang weichen gelassen und darauf in Fässer u. s. w. gepackt.

* * *

Die künstlichen Schlittschuhbahnen.

Die sogenannten Skating-Rink's oder künstliche Schlittschuhbahnen erfreuen sich hier in England einer kolossal schnellen Einführung. Manchester hat ihrer Fünf und sogar die Umgebung wimmelt davon. In Halifax soll eine der schönsten dieser Bahnen angelegt sein. Die unbedeckte Rollenschlittschuhbahnfläche ist 95′ breit und 135′ lang und ist auf beiden Seiten mit bedeckten Colonnaden begrenzt. Die angrenzende unter Dach gelegte Bahnfläche ist dagegen 64 Fuss breit und 140 Fuss lang und ist mit Ausruhzimmer, Rollenschlittschuhladen und Ankleidezimmer versehen.

Der Skating-Rink der Stadt York hat eine bedeckte Bahnoberfläche von 25 000 Quadratfuss, welche mit polirtem Tafelholz belegt ist. — Wrexham hat in den letzten Tagen auch eine dieser Bahnen dem Publicum geöffnet und desgleichen stellt auch Ipswich eine in Aussicht.

Der Hasting (Clifton) Skating-Rink wurde auch jüngst fertig gestellt und hat eine unbedeckte Bahnfläche von 1650 engl. yards, während die unter Dach gestellte Fläche

120 Fuss × 54 Fuss

beträgt. Die Bahnfläche ist mit dem besten Zimmer-Asphalt bedeckt. New-Brighton hat selbstverständlich auch seine künstliche Schlittschuhbahn und das allerneueste auf diesem Gebiet wird von London aus gemeldet.

Obwohl die Idee schon seit mehreren Jahren gefasst wurde, diese Rinks mit natürlichem Eis zu bedecken, so ist dieselbe doch erst in den letzten Monaten zur Verwirklichung gekommen. In einem in Chelsea angelegten Rink wird man jetzt zu allen Zeiten auf wirklichem Eis Schlittschuh laufen können.