

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 2

Artikel: Die künstlichen Schlittschuhbahnen
Autor: R.Z.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4857>

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: 17.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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 Zug- 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 weiteren Kreise übergegangen ist, für die sie eigentlich bestimmt sind.

Sodann wurden drittens die Vorsichtsregeln 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 deshalb, 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 Principe zuzustimmen und dessen Ausführung 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 zusammenarbeiten, 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 Ausrubzimmer, 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.

Die Erfindung verdankt man dem Herrn John Gamgee, der nach vielen Jahren Arbeit in der billigen künstlichen Erzeugung von Kälte soweit reussirte, dass er seine Erfindung einer Privatgesellschaft anbot, welche dieselbe für ein Skating-Rink benutzt hat.

R. Z.

* * *

Die Ueberschwemmung der Murg bei Frauenfeld.

Berichtigung.

Auf Seite 1 in der zweiten Columnne, 10. Linie von unten, ist zu bemerken, dass im Anfang der Catastrophe eine bedeutende Strömung unter der Brücke *k* statt hatte und keine Ablagerung möglich war, dass der Strassendamm in der ersten Nacht allerdings überfluthet, aber erst in der zweiten Nacht ganz durchbrochen wurde und dass die bedeutenden Ablagerungen unmittelbar oberhalb der Brücke *k* gegen das Ende der Catastrophe entstanden.

Seite 2, zweite Columnne, Zeile 24 von oben, lies Fig. 3 anstatt Fig. 4. Seite 2, zweite Columnne, Zeile 36 von oben, lies Fig. 4 anstatt Fig. 5. Seite 2, zweite Columnne, Zeile 40, von oben, lies Fig. 4 anstatt Fig. 5.

* * *

Kleinere Mittheilungen.

Cantone.

Thurgau. Aus dem von Herrn Professor Heim in Zürich erstatteten Berichte über die Rutschungen in Herdern, Weingarten und Stettfurt geht hervor, dass, um die drohende Gefahr abzuwenden, es vor Allem aus nothwendig sei, die Bewegung dieser Rutschflächen genau zu beobachten, das oberflächlich liegende Wasser abzuleiten, das tiefer liegende Wasser durch gründliche Entwässerungsarbeiten auf der durchlassenden Schichte zu entfernen und endlich Quellen, welche nach der Ausführung dieser Arbeiten bei Regenzeit dennoch aus den Geländen auftreten, einzeln zu fassen und abzuleiten. Die Regierung hat nun demzufolge beschlossen:

1. Es erhalte das Strassen- und Baudepartement die Vollmacht, die nothwendigen Entwässerungsarbeiten in Weingarten und Stettfurt, soweit diese Ortschaften dadurch bedroht sind, anzuordnen.
2. Bleibe die Frage, in wie weit sich die betreffenden Ortsgemeinden an den hiedurch entstehenden Kosten zu betheiligen haben, einer weiteren Schlussnahme vorbehalten.
3. Sei das Strassen- und Baudepartement eingeladen, auf die rasche und energische Ausführung der Entwässerungsarbeiten in Herdern ein besonderes Augenmerk zu richten und zu diesen Arbeiten auch die Einwohnerschaft von Herdern in angemessener Weise in Anspruch zu nehmen.

N. Z. Z.

Eisenbahnen.

Gotthardtunnel. Fortschritt der Bohrung während der letzten Woche Göschenen 27,3 Meter, Airola 10,4 Meter, Total 37,7, mithin durchschnittlich per Tag 5,4 Meter. Der Felsen ist immer sehr hart auf der Seite von Airola.

Suisse Occidentale. Am 7. d. Mts. Morgens fand 2 Kilometer jenseits der Station Palézieux ein Zusammenstoss zweier Züge statt. Der um 4 Uhr 45 Minuten von Freiburg abgehende gemischte Zug hat auf jener Station mit einem facultativen Güterzuge, der von Lausanne her kommt, zu kreuzen. Der Abgang des letzteren wird immer von Lausanne aus telegraphisch nach Palézieux gemeldet. Diese Depesche traf nun erst ein, als der gemischte Zug schon abgegangen und somit ein Zusammenstoss unvermeidlich geworden war. Nach offiziellen Nachrichten wurden der Zugführer, ein Bremser und eine Frau Major aus Oron getödtet, letztere, weil sie in ungeschickter Weise vom Zug heruntersprang. Ihrem Gatten wurden beide Beine gebrochen. Von den Bahnangestellten sind drei verletzt. Die Passagiere sollen meist mit dem Schrecken und einer mehrstündigen Verspätung davon gekommen sein.

N. Z. Z.

Tössthalbahn. Winterthur hat letzten Sonntag die Zinsengarantie für die Tössthalbahn ohne Widerspruch decretirt, dagegen wurde ein Postulat der Rechnungsprüfungscommission, dahin lautend, „es sei der Stadtrath zu beauftragen, beförderlich Einleitungen zur Betriebsfusion der National- und Tössthalbahn zu treffen“, abgelehnt, nachdem Herr Dr. Sulzer und der Stadtrath erklärt hatten, dass die Forderung der Fusion zwar vollständig berechtigt, aber dormalen noch nicht durchzuführen sei.

B.

Nationalbahn. Die am 4. d. Mts. stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung der Actionäre der Nationalbahn war sehr zahlreich besucht. Der Antrag des Verwaltungsrathes betreffend Aufnahme eines Anleiheens im Betrag von 1 200 000 Fr. (bereits gedeckt durch die Nachsubventionen) wurde ohne Discussion genehmigt. Dagegen rief der Antrag der Verwaltungsbehörden auf Sistrung der Bauzinse vom 1. October (östliche Section) und 31. December 1875 (westliche Section) etwelche Opposition hervor. Ein Actionär von Winterthur-Zofingen trat dem Antrag entgegen mit der Begründung, dass die östliche Linie seiner Zeit während des ganzen Baues ihre

Actienzinse bezogen und dass man diese nun für die Bauzeit der westlichen Linie ebenfalls fort dauern lassen sollte. Die Abstimmung ergab jedoch 19 459 Annehmende und blos 4 078 Verwerfende.

N. Z. Z.

Broyethalbahn. Die Eröffnung der Längenbahn bis Chatillon-Oron, so meldet das „Echo“ von Payerne, für das eidgenössische Freischiessen ist beschlossen. Das Eisenbahnbureau in Payerne ist auf die Linie Moudon-Oron verlegt. Tag und Nacht wird gearbeitet, damit die Linie bis zum 12. Juni fertig wird. Es ist zu hoffen, dass die entwickelte Thätigkeit auf der Linie Moudon-Chatillens auch auf das Stück Chatillens-Palézieux ausgedehnt werde, damit die ganze Linie in allmählichen Betrieb gesetzt werde.

B. N.

* * *

Eisenpreise in England

mitgetheilt von Herrn Ernst Arbenz (Firma: H. Arbenz-Haggenmacher)

Winterthur.

Die Notirungen sind Franken pro Tonne.

Masselguss.

Glasgow	No. 1	No. 3	Cleveland	No. 1	No. 2	No. 3
Gartsherrie	82,50	73,10	Gute Marken wie:			
Coltness	86,55	72,50	Clarence, Newport etc.	62,50	61,25	56,55
Shotts Bessemer	91,55	—	f. a. b. in Tees			
f. a. b. Glasgow			South Wales			
Westküste	No. 1	No. 2	Kalt Wind Eisen	156,25		
Glegarnock	78,75	71,25	im Werk			
Eglinton	71,25	70,00				
f. a. b. Ardrossan						
Ostküste	No. 1	No. 2	Zur Reduction der Preise wurde nicht			
Kinneil	73,10	67,50	der Tageskurs, sondern 1 Sch. zu			
Almond	76,25	71,55	Fr. 1,25 angenommen.			
f. a. b. im Forth						

Gewalztes Eisen.

South Staffordshire	North of England	South Wales
Stangen ord.	181,25 — 212,50	156,25 — 168,75
best	212,50 — 225,00	168,75 — 181,25
best-best	225,00 — 240,00	193,75 — 206,25
Blech No. 1—20	231,25 — 256,25	225,00 — 300,00
21—24	262,50 — 287,50	—
25—27	300,00 — 325,00	—
Bandeisen	206,25 — 231,25	—
Schienen 30 Kil. und mehr	154,35 — 156,25	150,00 — 156,25
franco Birmingham	im Werk	im Werk

*

*

Gesellschaft ehemaliger Studirender

des

eidg. Polytechnikums in Zürich.

Wöchentliche Mittheilungen der Stellen-Vermittlungs-Commission.

Offene Stellen.

1. Ein auch practisch geübter Constructeur in eine Werkzeugmaschinenfabrik der Ostschweiz.
7. Ein tüchtiger Wasserbau-Ingenieur in die Ostschweiz. Eintritt sofort.
8. Ein zuverlässiger Geometer in die Ostschweiz.

Stellen suchende Mitglieder.

1. Ein jüngerer Architect.
2. Mehrere ältere und jüngere Ingenieure Geometer und Maschinen-Ingenieure.
3. Ein jüngerer Maschineningenieur eventuell mit finanzieller Betheiligung.

Bemerkungen:

- 1) Auskunft über offene Stellen wird nur an Mitglieder ertheilt.
- 2) Die Stellen-Vermittelung geschieht unentgeltlich.
- 3) Mittheilung über offene Stellen nimmt mit Dank entgegen das

Bureau der Stellen-Vermittlungs-Commission:
Neue Plattenstrasse, Fluntern bei Zürich.

Redaction: H. PAUR, Ingenieur.



Zur Nachricht.

Den Tit. Abonnenten der „Eisenbahn“ bringen wir hiemit zur Kenntniss, dass wir Titel und Inhalts-Verzeichniss zum I. Bande (1874) unseres Journals nachträglich drucken liessen und auf Verlangen direct oder durch die Postanstalten und Buchhandlungen gratis liefern.

Zürich, im Juli 1876.

Die Expedition der „Eisenbahn“.