

Die Aufbewahrung des Fleisches findet in den Kellern der Schlachthallen statt. Durch eine besondere Kühlvorrichtung wird die Temperatur in diesen Kellern zwischen  $+ 2^{\circ}$  und  $+ 7^{\circ}$  C. erhalten und zugleich der aus dem Fleisch austretende Wasserdunst fortwährend weggeschafft. Auch kann nach Bedarf Luft aus dem Freien nach den Kellern befördert werden. Diese Einrichtungen ermöglichen es, das frische Fleisch in den Kellern mehrere Wochen aufzubewahren, ohne daß irgend ein Güteverlust eintritt. Das Fleisch der Schweine und des Kleinviehs wird unmittelbar nach der Schlachtung in die Kühlkeller verbracht, das des Großviehs jedoch erst, nachdem es einige Stunden lang in besonderen Vorkühlräumen einen großen Teil seiner Wärme abgegeben hat. Die Temperatur der Vorkühlräume schwankt zwischen  $+ 4^{\circ}$  und  $+ 8^{\circ}$  C.

Außer den Ställen, Hallen und Kellern enthält die ganze Anlage teils in den Hallen, teils in besonderen Gebäuden noch zahlreiche Nebenräume, so die Umkleieräume der Metzger, die Arbeits- und Lagerräume der Fell- und Gerabehändler, sowie die Arbeits- und Aufenthaltsräume für die Beamten und die Arbeiter. Die bedeutende maschinelle Einrichtung ist fast gänzlich in einem großen Maschinenhaus untergebracht.

Sämtliche Einrichtungen der Schlacht- und Viehhofanlage sind nach dem neuesten Stand der Wissenschaft und Technik getroffen. Sie dienen in gleicher Weise der Bequemlichkeit und dem Interesse der Metzger und Händler, wie der Gesundheit und Wohlfahrt der Bürger.

Nach Georg Bender.

## 182. Die städtische Straßenbahn in Frankfurt a. M.

Die Gründung der Frankfurter Straßenbahn fällt in das Jahr 1871, in welchem die Betriebserlaubnis für eine Pferdebahnlinie von der Hauptwache nach Bockenheim mit einer Länge von rund 2 km erteilt wurde.

Aus diesem kleinen Anfang hat sich nach und nach ein Unternehmen entwickelt, das zu den bedeutendsten und leistungsfähigsten seiner Art gezählt werden darf. Als es am 1. Januar 1898 von der Frankfurter Trambahn-Gesellschaft auf die Stadtgemeinde überging, umfaßte es bereits ein Netz von 30 km Bahnlänge und wurde mit 200 Wagen und 1000 Pferden betrieben.

Da der Pferdebetrieb sich den stetig steigenden Ansprüchen eines Großstadtverkehrs nicht mehr gewachsen gezeigt hatte und ihm gegenüber anderweitig die außerordentlichen Vorteile des elektrischen Betriebs mehr und mehr zu Tag getreten waren, schritt die Stadt sofort nach der Übernahme der Bahn an die Einführung des elektrischen Betriebs. Die Vorzüge desselben vor dem Pferdebetrieb sind im wesentlichen folgende: bessere Anpassung an die wechselnden Bedürfnisse des Verkehrs, die Möglichkeit der Anwendung größerer Geschwindigkeiten, die leichtere Überwindung starker Steigungen, das rasche Anfahren und Anhalten der Wagen, die Reinhaltung der Straßen und die geringern Betriebskosten.