Gemeinnützige Blätter.
(Zur vereinigten Ofner und Pesther Zeitung.)
1829. LXXVIII. 27. Sept.

Für uns're Welt die seeligste Verbindung
Sind Mann und Weib;
Durch sie der Himmel knüpft sich in Empfindung
An Lieb' und Leib;
Und wer nur grollen, statt es liebzukosen,
Dem Weibe will,
Verkümm're durch die Dornen sich die Rosen,
Und schweige still.

Aus dem MenschenLeben. In England hatten sich vor Kurzem, fast zu gleicher Zeit, folgende HeyrathsFälle zugetragen. Der sehr junge und zugleich reiche Herzog v. Buccleugh, bald nachdem er für majorenn erklärt wurde, nahm von der Familie des Marquis, in dessen Hause zu London er mehrere Jahre seiner Unmündigkeit als FamilieMitglied zugebracht hatte, Abschied, um auf seine Güter zu reisen. Als er durch die Thüre des Sprachzimmers eilte, brach die jüngste Tochter des Marquis in Thränen aus. Der Scheidende hatte aber schon Abschied genommen, und ließ sich's nicht merken was er gesehen. Um so tiefer jedoch fühlte er. Kaum war eine halbe Stunde vorüber, so kam er zurück, erklärte sich der Liebenden und dem Vater, und es folgte die Vermählung. — In Shrewsbury heyrathete ein SchwefelholzFabrikant die Schwester eines Schornsteinfegers. Aber dieser und seine Frau waren dawider. Als sich nun der Hochzeitszug in die Kirche bewegte, widersetzten sich leztere Beide samt ihrem Anhang dem Zuge, während die Mutter des Schwefelhölzlers, von dessen Braut unterstützt, den GegnerHaufen anführte. So erreichte man die Kirchthüre. Hier empfing der Geistliche die Zerfallenen mit besänftigender Ermahnung; aber

die schwarze Partey wollte sich schlechterdings nicht beruhigen lassen, und als der Trauungs-Act vollzogen war, begann erst der Kampf recht lebhaft zu werden. Doch der junge Ehemann vertheidigte und behauptete sein liebes Gut; die Gegner zogen sich zurück, jedoch mit der Drohung, daß sie die Gebeine der Neuvermählten in der Nacht tüchtig bearbeiten würden. Die Polizey mußte Nachts das Hochzeitshaus bewachen.

Techn. Denkw. Uiber Hn Gurney's DampfWagen (s. Nr LXX dieser Bl.) melden Londoner Ztgen folgendes Nähere: „Dieser Wagen hat nicht die Bestimmung, Reisende oder Gepäck zu transportiren, sondern nur ausschließlich als Zugkraft zu dienen, vermittelst welcher ein Wagen mit Reisenden auf den Landstraßen 8 bis 10 engl. Meilen weit in einer Stunde gezogen werden kan. Er hat 4 Räder, und ausser der Dampfmaschine einen Sitz für 2 Personen, wovon eine der Maschinenmeister und die andere der Steuermann ist. Die Maschine ist auf den Hochdruck eingerichtet, und der Stämpel der Pumpe horizontal unter dem Boden des Wagens angebracht. Die Bewegung wird mittelst einer an der Achse der HinterRäder angebrachten Kurbel bewerkstelligt, und zwar dergestalt, daß die Kraft nur einem Hinterrade ausschließlich, oder wenn man will, gleichförmig beiden mitgetheilt werden kan. Die Art der Thätigkeit ist mithin sehr von der eines gewöhnlichen Wagens verschieden, da dieser von einer vorne angebrachten Kraft vorwärts getrieben wird, während es bei dieser Maschine von hinten durch eine in der Achse der Hinterräder angebrachte Kraft geschieht. Die Maschine wird durch ein horizontales vor dem Sitz befindliches Rad regiert, das mit der Achse

der Vorderräder dergestalt verbunden ist, daß der Wagen unter der Leitung eines Kutschers genauer regiert werden kan, als irgend ein von Pferden gezogenes Fuhrwerk. Die Maschine kan jeden Augenblick angehalten werden. Sie ist eben so lang als ein vierrädriger Wagen ohne Deichsel, nämlich ungefähr 10 Fuß; so, daß wenn ihr ein Wagen mit Reisenden angehängt wird, die ganze Länge der beiden Fahrzeuge zusammen nicht die Länge eines vierrädrigen mit 2 Pferden bespannten Wagens überschreitet. Die auf der Straße veranlaßte Reibung ist die eines Wagens mit 8 Rädern; indessen hat man die Aussicht, die Zahl der lezteren ohne Mühe auf 6 herabsetzen zu können. Diese Maschine fuhr wenigstens eine halbe Stunde lang auf einer Chaussee einen ungewöhnlich steilen Hügel hinan, machte mehrere Wendungen und legte während dieser Zeit eine Strecke von 4 bis 5 engl. Meilen zurück. Darauf wurde ihr ein von 4 Personen eingenommener halb-bedeckter Wagen angehängt, und von ihr mit großer Leichtigkeit auf jener Straße, mit denselben Wendungen, jedoch mit Vermeidung des steilen Hügels, in eben der Zeit, wie oben bemerkt, fortgezogen. Da die Maschine eine Hochdruckmaschine ist und mithin viel Dampf verbraucht, so hat sie natürlich auch viel Wasser und Brennmaterial nöthig, und erfordert nothwendiger Weise alle halbe Stunden einen neuen Vorrath von Wasser, und alle Stunden einen neuen Vorrath von abgeschwefelten Steinkohlen (coke), so daß in verhältnißmäßigen Entfernungen von 4 und 8, oder von 5 und 10 Meilen, je nachdem die Geschwindigkeit der Fahrt bestimmt worden, Vorräthe von beiden Artikeln niedergelegt werden müssen. Das Geräusch des Dampfwagens

mit dem angehängten Passagierwagen ist nicht so stark, als das eines von 2 Pferden gezogenen Fahrzeuges. Die abgeschwefelten Kohlen geben sehr wenig oder gar keinen Dampf. Die 8 Räder beider Wagen veranlassen weniger Staub, als ein vierrädriger mit zwey Pferden bespannter Wagen machen würde. Die von einer Hochdruckmaschine zu befürchtende Gefahr wird durch den Bau des Kochkessels vermieden, der nicht einen einzigen großen Raum, sondern eine Menge mit einander in Verbindung stehender Röhren enthält. Die Kosten, um diesen Apparat auf der Landstraße in Bewegung zu setzen, sind auf 3 Pence für die Meile berechnet. (Die Entfernung von London nach Southampton ist ohngefähr 80 Meilen, und der Preis für eine Person im Innern einer gewöhnlichen Landkutsche 1 Pf. St. 12 Shill. Wenn es demnach wahr ist, daß der Dampfwagen diese Strecke mit Bequemlichkeit in spätestens 10 Stunden zurücklegen wird, so kostet er den Eigenthümern gerade 1 Pf. St. Im Fall nun die Maschine 20 Passagiere transportiren kan, und jeder nur 6 Shill. oder ohngefähr den fünften Theil des gegenwärtigen Transportgeldes zahlt, so würden die Eigenthümer einen reinen Gewinn von 500 Procent haben.) Natürlich müssen, bevor diese Art von Transport allgemein in Gang gebracht wird, Niederlagen von Wasser und abgeschwefelten Steinkohlen auf bestimmten Stationen längs der zu befahrenden Straße errichtet, und diese ausschließlich nur zu diesem Zweck verwendet werden. Die jedesmalige Versorgung mit Wasser und Kohlen dürfte ohngefähr 2 Minuten Zeit erfordern. Gegen die allgemeine Einführung dieser Transportweise möchte man vielleicht einen nicht unwichtigen Einwand in der

Gefahr finden, welche aus der ungewöhnlichen Erscheinung und raschen Bewegung auf einer öffentlichen Straße, hinsichtlich des Erschreckens der Reit- und WagenPferde, entspringen könnte. Nimt man den ganzen Eindruck des ersten Versuches, ohne dabei die vielen Hindernisse und Zufälle aus den Augen zu setzen, die jedesmal im Gefolge der Einführung und Versuche mit einem so neuen und ausserordentlichen Fahrzeuge seyn müssen, so scheint daraus die feste Uiberzeugung hervorzugehen, daß diese Fahrzeuge einst, und vielleicht sehr bald, in allgemeinen Gebrauch kommen werden, und daß es der Zeit, der Uibung und dem Erfindungsgeiste gelingen werde, alle aufstoßende Hindernisse zu überwinden." (Bei dergleichen Erfindungen kommt es immer darauf an, daß sie durch das Bedürfniß geweckt, gefordert, und unterhalten werden müssen. — Daß so manche schöne, nützliche Idee nicht realisirt wird, rührt nicht von Verkennung, sondern davon her, weil man ihrer nicht benöthigt. Der Feigenbaum war wohl eher als Adam, aber erst mußte dieser es fühlen, daß er des FeigenBlattes bedarf, und nur dann ließ er sich Kleider spinnen von der Seidenraupe.) — Die bekannte Luftschifferin Dlle Garnerin (sie nennt sich „Aeroporistin") befindet sich jezt in Berlin. Dortige Blätter melden: „Der Unterschied zwischen ihren und Anderer Luftreisen besteht darin, daß sie sich nicht mittelst des LuftBallons, sondern ohne denselben mit einem Fallschirm herabläßt. Es gehört dazu Entschlossenheit. Die Gondel ist nämlich vermittelst einer Vorrichtung so an den Ballon befestigt, daß die Luftschifferin sie in jedem Augenblick von demselben trennen kan. Alsdann

fällt sie in den ersten Momenten so rasch wie jeder schwere Gegenstand; allein eben durch diese rasche Bewegung entfaltet sich über ihr ein seidener Fallschirm, der mittelst Schnüren an der Gondel befestigt ist, und auf diese Art wird die kühne Schifferin langsam herabgetragen. Obwohl das Experiment auf so sicheren physischen Grundsätzen beruht, daß es wenigstens keine größere Gefahr darbietet, als das Herabsenken mit dem Ballon, so hat es doch eine sehr gefährliche Gestalt. Es scheint die der Dlle Garnerin eigene Kühnheit ein FamilienErbgut zu seyn. Ihr Onkel, Andr. Jacob Garnerin, war der erste, welcher sich, am 22. Oct. 1797 in Paris, mit dem Fallschirm herabließ, und der berühmte Lalande erstattete damals Bericht darüber in der Akademie der Wissenschaften. Späterhin vervollkommnete der Vater der Dlle Garnerin das Experiment durch Erfindung des SchwimmApparats dergestalt, daß der Herabsinkende jezt nicht mehr das, Anderen so gefährliche, Element des Wassers zu fürchten hat. Dlle Garnerin ließ sich z. B. bei einer Luftfahrt, die sie zu Venedig veranstaltete, mitten in den Wellen des Adriatischen Meeres nieder, ohne dabei die geringste Gefahr zu laufen. Im Jahr 1815 machte die muthige LuftNymphe ihren ersten Versuch in Paris, und seitdem hat sie dieß 35-mal wiederholt."

Andeutung. In einem Londoner Blatt wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Davy'sche SicherheitsLampe bei der Bearbeitung der Bergwerke den Erwartungen nicht entsprochen hat. „In den zehn Jahren vor Einführung dieses Instruments in den Kohlen-Gruben von Durham und Northumberland, nämlich von 1805 bis 1815, zählte man 9 Explosio-

nen und 284 TodesFälle; allein von 1815 bis 1826 ergaben sich 19 Explosionen und 360 TodesFälle. Im vorigen Jahr fanden 3 Explosionen Statt, wodurch 20 Menschen um's Leben kamen. Das Vertrauen auf die Lampe und die wenige Aufmerksamkeit bei deren Behandlung mag daran Schuld seyn."

NaturDenkw. Matrosenwuth. (S. Nro LXXVII dieser Bl.) Dr Mactaggart erzählt: „Der erste Fall, dessen Augenzeuge ich war, ereignete sich, wie folgt. Ein SchiffsCapitän war schon einen oder zwey Tage vor dem Ausbruch der Krankheit sehr reitzbar. Die Mannschaft durfte in seiner Gegenwart nichts sprechen, ja sogar nicht ihn ansehen. Als die Krankheit zunahm, ergrif er ein großes Seegelmesser, und damit verfolgte er einen der Lehrlinge in der Takelage. Der Junge flüchtete mit der größten Behendigkeit von einem Tau zum andern; allein der Capitän war nicht minder behend als er, und als der arme Knabe eben über eine Queerstange hinweg wollte, warf ihm der Wahnsinnige von einer gegenüber stehenden Leiter das Messer ins Gesicht, was eine furchtbare Wunde zur Folge hatte. Jezt legten sich die Matrosen ins Mittel, und nach vieler Gefahr und Mühe gelang es ihnen, den Capitän mit Tauen zu binden. Er brüllte, stieß um sich und fluchte auf furchtbare Weise bis Tags darauf, wo er verschied."

Miscellen. In den Jahren 1800 bis 1827 wurden in London 393 Verbrecher öffentlich hingerichtet. — In Boston (NordAmerika) waren, laut den neuesten Nachrichten dorther, seit dem 1. Aug. drey reiche Ladungen aus China angekommen. Die ZollAbgaben davon beliefen sich auf beinahe 300,000 Dollars (über 600,000 fl

C. M. Im lezten Juli betrug die ZollEinnahme für eingeführte Waaren 380,000 Dollars, und vom 1. Jan. bis 30. Juli 1,821,220 Dollars; und dieß Alles in Boston.

Ein mühsames Kammmacher-Meisterwerk, das Hr Franz Krauß, bürgerl. KammmacherMeister zu Ofen, seit dem Winter vorigen Jahrs verfertigte, wird nun von demselben, mit Bewilligung des löbl. Stadt-Magistrats, öffentlich hier (nächst der Brücke, im Szartory'schen Hause, im ersten Stock) zur Schau ausgestellt. — Bekanntlich war bei Gelegenheit der Feyer des allerhöchsten GeburtsFestes Sr k. k. Maj., unseres allergnädigsten Monarchen, voriges Jahr, unter anderen öffentlichen Freudenbezeigungen zu Ofen, auch ein ganzer Ochse im Freyen gebraten und dem Volke preisgegeben worden. Hr Krauß eroberte im Kampf darum eines der Hörner, und setzte daraus, sowie aus den Knochen des Thieres, nach vorheriger Zurichtung, ein transparentes Tableau zusammen, das er auf dem hiesigen Rathhause dem ganzen löbl. Magistrat, in Gegenwart der ehrs. Zunft besagten Handwerkes, vorwies, und das diese, mittelst schriftlichen Zeugnißes, für ein sinnreiches, in Ungarn noch nie gesehenes Kunststück erklärte. Hr Krauß, 54 Jahre alt und seit 30 Jahren Meister, arbeitete in seinen Berufsfreyen Stunden daran; er zeigt es, zur Verbesserung seiner häuslichen Umstände, für Geld, und verbreitet auch eine gedruckte Beschreibung davon.

Charade.

Das Thier, das uns nährt, und im Ganzen kleidet,
Manichfalt'ger noch kleidet, wenn es scheidet.

Ch. Nro 77. Lothrecht. (Loth. Recht.)