



Allgemeine
Handlungs-Zeitschrift
 von und für Ungarn.

(Halbjähriger Preis: 2 fl. 30 kr. C. M. Mit Postversendung: 3 fl. 30 kr. C. M.)



Dritter

Mittwoch, den 7. April.

Jahrgang.

Ueber die vorzüglichsten gegenwärtig in England bestehenden Eisenbahnen.

(Aus Dinglers Journal.)

Das Register of Arts gibt Part 29. S. 145., größtentheils aus Tregold's-Werk über die Eisenbahnen, folgende Notiz über die gegenwärtig in England bestehenden vorzüglichsten Eisenbahnen.

Da man nun endlich ein Mal auch in der Mitte des festen Landes von Europa anfängt auf Eisenbahnen ernsthaft zu denken, und Oesterreich die so schön gelegene Welserheide zwischen Linz und Lambach, und den beinahe ebenen Weg von diesem unglückseligen Horte nach Smünden zur Förderung seines Salzes nach Böhmen und an die Donau zu verwenden gedenkt, so wie es früher, und zwar der Erste unter den Staaten auf dem festen Lande, durch Hrn. v. Gerstner zur Förderung des Holzes aus dem Böhmerwalde Eisenbahnen an die Donau, oder wenigstens Holzbahnen anzulegen versuchte; so wird diese Notiz vielleicht auch für andere Länder von Nutzen sein können, die die ebenen Strecken in ganz Europa besitzen. Doch vielleicht wartet man in diesen Ländern, bis die Wagen von selbst laufen lernen; und dies scheint auch noch möglich werden zu können.

Die Kraft der menschlichen Faulheit ist eine Kraft, die auch der höchste Fleiß des größten Rechenmeisters nicht zu berechnen vermag. Eisenbahnen sind beinahe so alt, als der Bergbau. Wir sahen Jahrhunderte und Jahrtausende lang eine Last, an welcher ein Gaul zu schleppen hat, durch einen Jungen (den sogenannten Hundstößer) mit größerer Schnelligkeit als der Gaul in der Nacht der Bergwerke zu dem Schachte oder auf die Halben fördern,

und Jahrhunderte und Jahrtausende lang dachten wir nicht, daß dasjenige, was unter der Erde Kraft und Geschwindigkeit zu vervielfältigen mag, auch über der Erde dasselbe leisten wird und muß. Die Naturhistoriker haben längst das Faulthier in die Nabarschaft des Menschen gestellt, und sie haben sehr Recht gethan, daß sie den Menschen vor das Faulthier stellten; denn er übertrifft dasselbe an Faulheit im Denken und Thun eben so sehr, als der Wallfisch die Milche, die im Käse wohnt, und die das Auge nur unter tausendfältiger Vergrößerungskraft eines Mikroskopes zu erkennen vermag, an Schwere seiner Masse.

Wäre in England nicht eines der ersten Bedürfnisse des Lebens seit dem J. 1557 an den Bergbau geknüpft worden (in diesem Jahre kamen nämlich die ersten Steinkohlen nach London), so würden vielleicht die Engländer selbst noch bis zur Stunde der Eisenbahnen entbehren: denn sie haben ihre Eisenbahnen blos ihren Steinkohlengruben zu danken, und brauchten, wie man sieht, ein Jahrtausend dazu, um die Eisenbahnen, wie der Bergmann sagt, aus den Tiefen der Erde zu Tage zu fördern.

Eine ihrer vorzüglichsten Eisenbahnen ist der Herton-Railway. Er ist $7\frac{1}{2}$ engl. Meilen lang, und 13 bis 17 Lastwagen werden mittelst eines Dampfswagens, den eine Dampfmaschine mit hohem Drucke treibt, getrieben. Die Maschine ist im Register of Arts, IV. Bd. S. 445 (I. Series), beschrieben und abgebildet. Obige 17 Wagen führen, wenn sie mit Kohlen beladen sind, eine Last von 64 Tonnen (1280 Ztrn.). Die Unebenheiten auf dieser Bahn betragen von der Grube bis zum Abladungsorte 812 Fuß, wovon ein Theil durch schiefe

Flächen, der andere durch einen regelmäßigen Fall von 335 Fuß ausgefüllt ist. Die Schienen sind von der Kantensart; ihre äußerste Länge ist 3 Fuß 11 Zoll, und die Breite an ihrer oberen Oberfläche $2\frac{1}{2}$ Zoll. Die Verbindung geschieht mittelst eines Kragengefüges (scarf-joint). Die Geschwindigkeit, mit welcher die Wagen laufen, beträgt $3\frac{1}{2}$ —4 engl. Meilen (eine deutsche) in einer Stunde. Mehrliche Eisenbahnen sind in Cumberland in der Nachbarschaft von Whitehaven. Von diesen Eisenbahnen aus verbreitete sich der Gebrauch derselben nach verschiedenen Dörtern in Yorkshires, Derbyshire, Wales und Schottland.

Die Surrey-Rail-road fängt am südlichen Ufer der Themse an in der Nähe von Wandsworth und läuft südöstlich, ungefähr $9\frac{1}{2}$ engl. Meilen bis Eroydon, und von da in einer mehr südlichen Richtung 8 Meilen nach Merstham. Die Schienen sind flache Platten, vier Zoll breit, beinahe einen Zoll dick, und sind zur Leitung der Räder mit einem drei Zoll tiefen und einen halben Zoll dicken Leistenrande versehen. Die Wagen sind ungefähr eine Tonne (20 Ztr.) schwer, fünf Fuß breit, acht Fuß lang, zwei Fuß tief, und dürfen nicht über $3\frac{1}{4}$ Tonne (65 Ztr.) Last laden.

Die Räder sind aus Gußeisen, am Reife anderthalb Zoll breit, und halten 32 Zoll im Durchmesser. Sie laufen um kegelförmige Achsen, die hinter der Schalter $2\frac{3}{4}$ Zoll und am Nagel $1\frac{1}{2}$ Zoll im Durchmesser hatten. Nach Hrn. Palmers Versuchen zieht ein Pferd sechzig, wo die Bahn vollkommen eben ist und zwar mit einer Geschwindigkeit von $2\frac{1}{2}$ engl. Meilen auf die Stunde, d. h. ein Pferd von mittlerer Stärke zieht im Durchschnitt mit dieser Geschwindigkeit 9 Ztr. (Register of Arts I. Bd. I. Series.)

Die Kohlenwerke in der Nähe von Leeds und Wakefield sind mit den benachbarten Kanälen mittelst zahlreicher Eisenbahnen verbunden. Die Stadt Leeds erhält ihre Kohlen aus den Middletonkohlengruben durch eine Eisenbahn, auf welcher die Wagen durch eine Dampfmaschine getrieben werden. Diese Dampfmaschinen weichen von jenen in der Gegend von Newcastle und Sunderland ab; denn, statt daß ihr Widerstand von der Reibung der Räder des Maschinenwagens abhinge, haben die Schienen der Rennbahn Zähne, in welche Zahnräder eingreifen, die von der Maschine getrieben werden, und folglich eben so wirken, wie ein Triebstock, der in einem Zahnstocher läuft. Hr. Blenkinsopp hat diese Art von Dampfmaschinen im J. 1811 eingeführt. Sie sind im Register of Arts Bd. IV. S. 441. (I. Series) beschrieben und abgebildet.

Der Deasbury und Birskailway fährt Steinkohlen aus den Gruben von Birskal in die Calder

und Hebble Navigations-Schiffe. Er ist ungefähr 3 engl. Meilen lang, und ward im J. 1805 vollendet.

Der Ashby—de la Zouch Kanal, welcher im J. 1805 eröffnet wurde, endet sich in eine drei Viertel engl. Meilen lange Eisenbahn bis zu den Ticknall-Kalkgruben in Derbyshire. Eine andere Eisenbahn ist an den Kohlengruben zu Measham, fünf engl. Meilen lang; noch eine andere, sechs und eine halbe englische Meile lang, an den Kalkgruben zu Cloudbill.

Mit dem Derby-Kanal verbinden sich mehrere Eisenbahnen: jene von den Kohlengruben zu Horsey; von den Smithy-houses bei Derby, von 4 Meilen Länge; und die $1\frac{1}{2}$ Meilen lange Eisenbahn von Smalley-Mills.

Auch mit dem Cromford- und Erewash-Kanäle verbinden sich Eisenbahnen; so ist auch der Charnwood-Forest-Kanal mit dem schiffbaren Flusse Soar mittelst einer zwei Meilen und eine halbe langen Eisenbahn verbunden. Diese unter dem Namen Charnwood-Forest railway bekannte Eisenbahn hat, auf ihrer kurzen Strecke, einen Fall von 185 Fuß.

Die Eisenbahn von Chapel Milton nach Loade Knowl läuft von dem Peak-Forest-Kanal bei Chapel Milton in Derbyshire nach den Kalkgruben zu Loade Knowl im Peak auf einer Länge von sechs engl. Meilen, hat auf dieser Strecke einen Fall von 204 Fuß und eine schiefe Fläche von 1545 Fuß. Hr. Benj. Dutton hat sie angelegt.

Die Lancaster-Kanal-Eisenbahn läuft von Clayton Green quer durch das Thal Ribbles bis an den Gipfel der gegenüberstehenden Hügelreihe. Die Verbindung zwischen den einzelnen Theilen des Kanals wird mittelst dieser Eisenbahn unterhalten, die zu jeder Seite des Thales eine schiefe Fläche und einen Fall von 222 Fuß hat, während sie nur drei englische Meilen und ein Viertel lang ist.

Vom Flusse Wy geht bei Mitchell Dean eine Eisenbahn durch den Wald von Dean nach Lydney an der Severn, die bei Solford einen Nebenweig nach Monmouth abgibt. In derselben Nachbarschaft läuft eine andere Eisenbahn von der Severn fünf englische Meilen lang nach den Steinkohlengruben im Walde.

(Beschluß folgt.)

Ueber Bestimmung des Verhältnisses der Länge und Weite der Schornsteine

findet sich unter der Aufschrift: „Mémoire sur la manière de déterminer les dimensions d'une cheminée“ eine Abhandlung des Hrn. Achill Penot in dem schätzbaren

Bulletin de la Société de Mulhausen. N. 12. S. 105—151. Diese Abhandlung zerfällt in drei Abschnitte; sie betrachtet in den ersten die gewöhnlichen Schornsteine; in dem zweiten diejenigen, die bloß zur Reinigung der Luft bestimmt sind; im dritten die Schornsteine für Trokenstuben. Sie ist, in jedem dieser Abschnitte, mit großer Ausführlichkeit und in einem rein mathematischen Geiste bearbeitet, so daß nur Techniker, denen die Algebra sehr geläufig ist, dieselbe benützen können. Nach dem von Hrn. Jos. Köchlin im Namen des Ausschusses für Mechanik erstatteten Berichte, welcher 30 Seiten einnimmt, ist die Erfahrung nicht immer mit den Formeln, die Hr. Penot aufgestellt hat, im Einklang, und durch die Berichtigungen, welche Hrn. Penot's Abhandlung aus der Hand der Erfahrung empfing, erhielt sie erst für den Techniker, der nur dann der Theorie trauen darf, wenn sie mit der Erfahrung übereinstimmt, wahren Werth. Bei dieser Gelegenheit wird zugleich Hrn. Pecllet's Werk, das beste, was wir bisher über den Bau der Schornsteine besitzen, in manchen Fällen berichtigt. Es wäre sehr zu wünschen, daß der deutsche Uebersetzer Pecllet's die Abhandlung des Hrn. Penot und die Berichtigungen des Hrn. Jos. Köchlin seiner Uebersetzung so einverleibt, daß hieraus ein leitendes Ganzes für den Techniker hervorginge, welches vermöchte, wie der alte Weise sagte, ex fumo dare lucem. Wo, in zwei langen Abhandlungen, die Wiederlegung der Theorie der einen durch die Thatfachen der anderen, 50 und mehr Seiten weit auseinander liegt, ist die Sache nicht so klar dargestellt, als sie es zu sein verdient. Dies wird die Arbeit des Uebersetzers Pecllet's sein, der sich hierdurch sehr verdient machen wird, wenn es nicht Hrn. Köchlin selbst gefällig sein sollte, in einer künftigen Nummer des trefflichen Bulletin de la Société de Mulhausen auf diesen Gegenstand zurückzukommen, und uns ein Précis succinct de la méthode de déterminer les dimensions d'une cheminée zu schenken, das aus der Hand der Erfahrung hervorging, und durch den feinsten Kalkül die letzte Feile erhielt.

Miszellen.

Neker Havre werden 5000 französische Familien nach der Kolonie Guazacualco in Mexiko auswandern.

Der Finanzier Miera in Spanien hat alle Binnenzölle für 62 Mill. Realen jährlich gepachtet.

Zur Hebung der Gewerbe sollen nun in Hannover in allen geeigneten Städten Realschulen und in der Residenz eine höhere technische Bildungsanstalt errichtet werden.

In Preußen sind die Durchgangs-Abgaben für die aus Mecklenburg durch Pommern gehenden Waaren vermindert worden.

In Hamburg ist vom 5. bis 12. März Kaffe um $\frac{1}{4}$ s gefallen.

Am 1. Mai d. J. findet in Stuttgart eine Kunst- und Industrieausstellung statt.

Se. Maj. der König von Baiern haben einen Preis von 500 fl., für ein Verfahren mittelst Torf gute Ziegelfeine zu brennen, ausgesetzt. Die Preisbewerber haben sich bis zum 1. Januar 1831 bei dem k. Staatsministerium des Innern zu melden.

Die englische Nordpolerpedition ist glücklich bis zum 67 Grad nördlicher Breite gekommen.

Korrespondenz-Nachrichten.

Paris, 10. März. Der Winter hat bedeutenden Schaden in den Weinbergen angerichtet, daher die Lese dieses Jahr weit geringer ausfallen wird. Die Weine und Branntweine sind bedeutend gestiegen.

London, 16. März. Die Einfuhrzölle sind gänzlich unverändert geblieben, dagegen sollen die Gefälle von Bier, Leder, und Eider aufgehoben, Branntwein aber höher besteuert werden, nämlich in England mit 8 s (vorher 7 s), in Schottland und Irland mit 3 s (vorher 2 s 10 d). — Baumwolle gefragt, 3700 Ballen Surate wurden zu $3\frac{1}{2}$ bis 5 d, Bengal. zu $3\frac{1}{2}$ — $4\frac{1}{2}$, und an diesem Nachmittage mehr als 5000 Ballen zu $\frac{1}{2}$ d höhere Preisen, als im Januar, gekauft. Havanna Kaffe hat man heute $1\frac{1}{2}$ s niedriger bezahlt, farbigen zu $33\frac{1}{2}$ — 34 s, blassen zu $31\frac{1}{2}$ s. Raffinirte Zucker sind fester; Havanna, weicher gelber $23\frac{1}{2}$ — 25 s.

Paris, 24. März. Konsol. 5 Proz. 106, 65; 4 Proz. 102, 15; 3 Proz. 83, 75.

London, 23. März. Konsol. 3 Proz. $92\frac{1}{2}$ auf Rechnung.

Wien, 2. April. Staatsschulverschreibungen 5 Proz. $104\frac{1}{2}$; 4 Proz. 99; Rothschildische 100 Guldenloose 185 $\frac{1}{2}$; Partiale 141; Bankaktien 1383 $\frac{1}{10}$. — Nach den gestern erschienenen Satzungspreisen für den Monat April sind mehrere Brotgattungen leichter auszubacken; das Pfd. Rindfleisch kostet 9 kr. C. M. — Das in der gestrigen Wiener Zeitung erschienene Circulare, über die theilweise Aufkündigung der Staatsschuld, hat eine angenehme Sensation hervorgebracht. —

Dfen, 6. April. Die Donau ist zwar seit einigen Tagen im Fallen, aber so unbedeutend, daß die Schiffsbrücke noch immer nicht eingehoben werden kann.

Intelligenzen.

Die Niederlage des Munkatscher Alauns ist vom heutigen Tage an Herrn J. S. Friedrich Liebedemann in Pesth übergeben, welches allen p. t. Abnehmern, die unsern Alaun bis jetzt von Pesth bezogen haben, oder in der Zukunft beziehen wollen, angezeigt, und dieselben höflichst ersucht werden, sich mit allen ihren Bestellungen und Aufträgen hinkünftig an obbenanntes Haus zu wenden, da in Pesth allein nur bei selben der Munkatscher Alaun lagert und zu beziehen ist.
Pesth, am 27. März 1850.

Fr. Gewerkschaft der Munkatscher Alaun-
werks-Direktion.

Jh. KOMBAUER,
Direktor.

Aufforderung an alle Menschenfreunde.

In der Carl Gerold'schen Buchhandlung in Wien, ist eine Pränumeration eröffnet auf: Wiens Tage der Gefahr und die Retter aus der Noth. Eine authentische Beschreibung der unerhörten Ueberschwemmung der Vorstädte Wiens, und des flachen an der Donau gelegenen Landes; so wie eine wahrheitgemäße Schilderung der außerordentlichen Rettungsanstalten, Hilfeleistungen und thätigen Nächstenliebe, wodurch sich die erhabenen Glieder unsers Kaiserhauses, der hohe Adel, das Militär, so wie die Behörden, kurz die Wiener überhaupt zu dieser Zeit um den Dank ihrer bedrängten Mitbürger verdient gemacht haben. Von Dr. Franz Sartori, k. k. Regierungs-Sekretär, Vorsteher des Central-Bücher-Revisions-Amtes, Curator der ersten österr. Sparkasse und damit vereinigten allgemeinen Versorgungsanstalt, und mehrerer gelehrten Gesellschaften Mitgliede.

Der Ertrag dieses Buches ist einzig den Verunglückten in Wien und in den nächsten Umgebungen der Kaiserstadt gewidmet.

Damit aber der Aushilfsfond nicht erst auf die eingehenden Pränumerationsgelder verträuft wird, so wurde von dem Herausgeber und Verleger dieses Werkes gleich im Voraus der von Sr. Majestät aufgestellten Kommission in Ueberschwemmungsangelegenheiten die Summe von Tausend Gulden C. M. mit der Bitte überreicht, solche als einseitige Gabe für die Unglücklichen verwenden zu wollen.

Die gute Absicht der Herausgeber ist durch diese Gabe bethätigt, der Zweck der eingehenden Pränumerationsgelder für die Linderung des Elends der Verunglückten bestimmt, die Pränumeration selbst daher gewiß die edelste Aeußerung des Gott und dem Monarchen wohlgefälligen Patriotismus und der Menschenliebe.

Die Namen der Pränumeranten, welche man rein und deutlich geschrieben mitzutheilen bittet, werden dem Werke zum immerwährenden Andenken beige druckt.

Das Werk wird 10—12 Bogen betragen und längstens in 6—8 Wochen erscheinen.

Zwei möglichst getreue Abbildungen der überschwemmten Leopoldstadt und Rossau, die dem Werke beige gebunden werden, versinnlichen den schrecklichen Anblick.

Alle Buchhandlungen, in den Provinzen sowohl als im Auslande, nehmen Pränumeration an. Der Termin bleibt, des Auslandes wegen, bis zur Erscheinung des Werkes offen; doch beliebe man schnell zu pränumeriren, weil die Größe der Auflage bald bestimmt werden muß.

Die Pränumeration wird angenommen in der Carl Gerold'schen Buchhandlung, am Stephansplatz an der linken Ecke der Goldschmidgasse Nr. 625, auf ein in Umschlag geheftetes Exemplar

auf schönem Druck-Papier mit. . . 1 fl. C. M.

— Belin-Papier 2 fl. C. M.

Sollte jedoch das Werk, häufigerer Materialien wegen, mehr als 12 Bogen betragen, so wird bei Ablieferung der Exemplare jeder Druck-Bogen mehr mit 5 kr. C. M. auf Druck- und 10 kr. C. M. auf Belinpapier berechnet.

Mit dem Schlusse der Pränumeration tritt der erhöhte Ladenpreis ein.

Die Redaktion der Handlungszeitschrift und des Spiegels (in Wien: im Kommissionsamt, Festungsauffahrt, links; in Pesth: Hr. Samuel Rosenthal, Königsgasse, Nr. 558, zweiter Stok, links, täglich von 10 bis 2 Uhr) nimmt auch auf obiges Werk Pränumeration an und fügt hier die Bemerkung hinzu, daß außer dem Zoll zur Wohlthätigkeit, den jeder Abnehmer durch Pränumeration leistet, man von dem gelehrten und anerkannt hochverdienten Hrn. Verfasser ein gelungenes Werk zu erwarten hat.

Pesther Getreidemarkt.

Pesther Weizen (Am 6. April.) Preise in W. W.

	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer. fl. kr.
Weizen	7. 15	6. 30	6. 15
Halbfrucht	5. 45	5. 30	— . —
Roggen	4. 30	4. 15	— . —
Gerste	3. 51	3. 45	3. 30
Hafer	2. 54	2. 48	2. 36
Kukuruz	3. 45	3. 39	3. 30

Schiffs- und Magazinspreise.

Weizen ungar. 6—6½. banater 6½—7; Halbfrucht 4½—5; Korn 5¼—5½; Gerste 3—3½; Hafer 2½; Kukuruz 3½ fl. W. W.

Beilage: Der Spiegel, Nr. 28.

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Wien, gedruckt in der kbn. Universitäts-Buchdruckerei. 1850.