



Allgemeine
H a n d l u n g s - Z e i t s c h r i f t
 von und für Ungarn.

(Halbjähriger Preis: 2 fl. 30 kr. E. W. Mit Postversendung: 3 fl. 30 kr. E. W.)



Fünfter

Pesth, Mittwoch, den 5. Dezember.

Jahrgang

Neueste Versuche, mit Dampfwagen auf gewöhnlichen Landstraßen zu fahren.

Die letzten englischen Blätter geben uns über zwei merkwürdige Versuche, mit Dampfwagen auf gewöhnlichen Straßen zu fahren, folgende, hier wörtlich übersezte, Nachrichten:

I.

„Am Freitag (28. Jul.) machte Hr. W. Hancock von Stratford den ersten öffentlichen Versuch mit seiner neuen Dampfmaschine. Mehrere wissenschaftliche Herren von London waren dabei zugegen, und 17 derselben setzten sich in den Wagen. Nachdem Hr. Hancock, welcher zur Lenkung des Wagens vorne saß, denselben durch Drehen eines mit einem Sperrhahn am Dampfkessel verbundenen Hebels in Gang gesetzt hatte, bewegte sich derselbe mit einer gleichförmigen Geschwindigkeit von 8 (englischen) Meilen auf eine Stunde durch Stratford, einen Hügel hinan, bis zum sogenannten grünen Mann am Walde, wendete dann kurz um, und kehrte wieder zur Faktorei zurück, nachdem er in 40 Minuten einen Weg von ungefähr sieben Meilen auf die angenehmste Art mit dem Gefühle der vollkommensten Sicherheit für die darauf sitzenden Personen durchlaufen hatte.“

„Der Versuch war ganz gelungen, und wir können nunmehr der baldigen Einführung einer sichern und bedeutend verbesserten (greatly improved) Art zu reisen, entgegensehen, welche zu einer wichtigen Umwälzung (revolution) in der innern Haushaltung der Nationen (the domestic economy of nations) führen wird.“

„Der Wagen trägt zwei Kasten, in welchen 16 Reisende Platz haben, mit noch zwei äußeren Sitzen. Der doppelte Kutschenkasten hat eine Länge von 10 Fuß und die Maschine mit dem Dampfkessel und Apparate nimmt hinten noch einen Raum von 8 Fuß ein.“

„Die während dieser kurzen Fahrt verbrauchte Menge von Brennmaterial betrug ungefähr 2½ Bushel Coaks, und heiläufig 3 Barrels oder 100 Gallons Wasser wurden dabei verdampft.“

„Der Kessel ist von der Bauart, die man tubular nennt, und besteht aus zwölf abgetheilten Kammern vom besten gehämmerten Eisen, so daß eine Explosion wahrscheinlicher Weise nicht zu befürchten ist, und wenn eine solche stattfinden sollte, nur eine der Kammern, ohne bedeutende Folgen springen kann.“

„Diese Kutsche ist für die Straße von London nach Greenwich bestimmt, welchen Weg sie in einer halben Stunde zurücklegen wird. Die Leichtigkeit, mit welcher sie angehalten wird, ist vollkommen, und ihre Wendungen auf einer mit Menschen und Fuhrwerken gedrängt angefüllten (crowded) Straße werden mit einer viel größeren Sicherheit ausgeführt, als mit den besten dressirten Pferden möglich ist. Sie wendet sich in dem kürzesten Halbkreise, und besitzt alle vorzüglichsten Eigenschaften eines modernen Reisewagens. Andere Kutschen nach diesem Plane, mit Omnibus-Kasten, und von etwas leichterer Art, werden jetzt gebaut, welche mit 14 Passagieren 12 Meilen in einer Stunde zurücklegen sollen.“

„Da die Maschine mit dem Dampfkessel und dem Feuerherde am hintern Theile des Wagens angebracht

ist, so werden die Reisenden weder von einem Lärmen, noch von Hitze oder Rauch belästigt, und ihre Empfindung ist ganz so, wie in einem andern Reisewagen.“ —

II.

„Eine Versuchsreise mit dem Dampfwagen der Herren Dgle und Summers wird gegenwärtig auf eine sehr befriedigende Weise unternommen. Diese Herren waren seit beinahe vier Jahren mit ihren Experimenten beschäftigt, und haben 30,000 Pfund Sterling darauf verwendet, ihre Erfindung zur Vollkommenheit, oder vielmehr zu einem Grade von Vollkommenheit zu bringen, welcher nur noch die Vollendung einiger kleinen untergeordneten Details erheischt. Das vorzüglichste Desideratum bei den Dampfwagen und ihren Kesseln ist eine sichere und wirksamere Dampferzeugung nach wissenschaftlichen Grundsätzen. Die Herren Dgle und Summers haben diesen schwierigsten Punkt vollkommen hemeistert. Ihr Dampfkessel bietet die möglich größte erhitzte Oberfläche in dem möglich kleinsten Raume, verbunden mit der stärksten mechanischen Form dar. Er besteht aus zahlreichen, mit einander verbundenen Abtheilungen, welche aus senkrecht stehenden Cylindern bestehen, in deren jedem ein Luftröhr sich befindet, so daß eine Wasserschicht zwischen zweien erhitzenden Flächen sich befindet: der äußern Fläche der Cylinder, und der innern Fläche des Luftröhres. Sie rechnen 13 Quadratfuß solcher Oberfläche auf eine Pferdekraft, und davon hat ihr Kessel 398 Quadratfuß, folglich eine Kraft von 50 Pferden. Sie bearbeiten ihre Maschine gewöhnlich unter einem Dampfdrucke von 200 Pfund auf einen Quadratzoll, so daß eine Kraft von mehr als 19 Millionen Pfund sich auszudehnen sucht, und doch mit vollkommener Sicherheit eingeschlossen bleibt. Die Cylinder, 12 $\frac{1}{2}$ Zoll im Durchmesser weit, sind mit Metallkolben versehen von so vollkommener Konstruktion, daß der Dampf nie durch dieselben entweichen kann. Am Kessel sind mehr als sechs und fünfzig tausend Nieten, und bei dem ungeheuren Drucke von 300 Pfund auf den Quadratzoll läßt keine dieser Nieten Wasser oder Dampf durch. Alle Fugen sind vollkommen dicht, und der Kessel wird auf die vollkommenste Weise mit Wasser aus dem Vorrathsbehälter versehen. Die Form des Wagens ist elegant und sehr bequem, und wie wir hörten, leichter als jeder andere Wagen dieser Art. Er unterscheidet sich von solchen hauptsächlich durch seine Höhe, und durch das schwerfällige (combrous) Ansehen des Kessels, welcher hinten und vor der Windmaschine angebracht ist. Da

das schwere Eisenwerk an der tiefsten Stelle des Wagens sich befindet, so ist das Umfallen fast unmöglich.“

„Dieser Wagen verließ am Montag Millbrook bei Southampton, mit 23 Personen und deren Gepäcke, auf dem Wege nach Oxford. Die ersten zwölf Meilen, wo viele Hügel sind, wurden in einer Stunde und zehn Minuten ohne sonderliche Anstrengung der Maschine zurückgelegt, und dann ging es mit großer Geschwindigkeit gegen Whitchurch; allein ehe man noch Sutton Scotney erreicht hatte, zeigte sich, daß die Quantität von Coaks, welche man auf die verschiedenen Stationen geschickt hatte, nicht hinreichte, und man mußte daher einige Zeit auf einen neuen Vorrath von Brennmaterial warten; außerdem wäre der ganze Weg in weniger als fünf Stunden zurückgelegt worden. Die ganze Strecke dieser Straße ist bekanntlich sehr hügelig und vielleicht eine der schwierigsten, worauf ein Dampfwagen probirt werden kann. Dennoch wurden die steilsten Anhöhen mit der größten Leichtigkeit erstiegen; jene von Whitchurch mit einer Geschwindigkeit von 10 Meilen per Stunde. Von Zeit zu Zeit, wenn die Coaks ausgingen, wurden rohe Steinkohlen gebraucht, welche einen Strom von Rauch auswarfen, wovon aber, wenn Coaks verbrannt wurden, nichts zu bemerken war. Der Mangel an Coaks, und die Unpäßlichkeit des Hrn. Summers veranlaßten die Gesellschaft, zu Abington anzuhalten, nachdem sie, mit Brennmaterial hinlänglich versehen, mehr als 12 Meilen in einer Stunde zurückgelegt hatten, und noch schneller hätten fahren können. Die Stärke des Maschinenwerkes, und die vollkommene Beherrschung der Kraft wurden durch die Thatfache bewiesen, daß als am Gipfel einer sehr langen und steilen Anhöhe die Sperrkette brach, der Wagen, welcher mit der fürchterlichen Geschwindigkeit von 50 Meilen per Stunde hinabrollte, mit aller Genauigkeit und Sicherheit gelenkt wurde. Die Herren Dgle und Summers haben die Absicht, einige Tage in Oxford zu verweilen, da sie daselbst Geschäfte haben, und noch einige Experimente im Detail zu machen wünschen, worüber die Erfahrung allein belehren kann. Auch haben sie gefunden, daß der einzige Theil, welchen sie nicht selbst verfertigt haben: die Kurbel, an einer Stelle wo man dies am wenigsten erwartet hätte, Merkmale von Schwäche gab. Sie wollen nun diesen Fehler verbessern, und der Kurbel die nöthige Stärke geben, wornach sodann der Wagen, nach seiner weitem Bestimmung durch Birmingham und Liverpool gehen wird. Der Kessel hat sich von hinlänglicher Wirkung, Stärke und vollkommener Dichte erwiesen; die Cylinder sind groß genug, und die ganze Ma-

schine ist so gut zusammengesetzt, daß selbst bei einem Rennen mit der Geschwindigkeit von 50 Meilen per Stunde kein Bolzen los wurde, keine einzige Schraube brach.“ —

Neue Tuchmanufaktur zu Debreczin.

Der Tuchfabrikant Michael Nagy, der zu Marseille in Frankreich eine große Tuchmanufaktur mit Gebrauch von Menschenhände ersparenden Maschinen errichtet hatte, die aber durch böshafte Menschen zerstört und er dadurch in die größte Noth gestürzt wurde (seine widrigen Schicksale in Frankreich werden in Hasznos Múltatságok 1832 August Nr. 12 ausführlich beschrieben), so daß er sich genöthigt sah, sein zweites Vaterland, das schöne Frankreich, nach zwanzigjährigem Aufenthalt daselbst zu verlassen, und in sein erstes ursprüngliches Vaterland Ungarn mit seiner Familie in den dürrigsten Umständen zurückzukehren (der reformirte Prediger Ladislaus Obernyik zu Sukor nahm sich nach seiner Rückkehr seiner und der Seinigen menschenfreundlich an und gab ihm längere Zeit Unterhalt), ist vor kurzem in Debreczin mit einem bemittelten Tuchmacher, der bisher nur grobes Bauerntuch (szür) verfertigte (szürsapó), zur Errichtung einer Feintuch-Manufaktur in Kompagnie getreten, und wird bereits nächstens seine Tücher erzeugen, wobei er seine in Frankreich gesammelten praktischen Erfahrungen und Maschinenkenntnisse bewahren wird. Ich mache auf ihn die Tuchhändler in unserem Vaterlande vorläufig aufmerksam, um ihm recht viel Zuspruch und Bestellungen zu verschaffen.

D r. N u m y.

Verfertigung privilegirter Argandischer Kerzen zu Gran.

Der Seifensieder-Meister Michael Sutschner in der Königl. Freistadt Gran (auf dem Hauptplatze) erhielt ein k. k. ausschließendes Privilegium auf die Verfertigung „ökonomischer geruchloser Argandischer gegossener Kerzen mit elastischen hohlen Dochten“, die ungeachtet des hohen Preises (das Pfund pr. 44 kr. W. W.) bedeutenden Absatz finden, welchen sie auch verdienen, da sie in der That sparsam oder haushälterisch (denn dies soll das Prädikat ökonomisch bedeuten) und doch ziemlich hell brennen, und da die gewöhnlichen gegossenen und ungegossenen Kerzen (oft aus altem Talg oder Unschlitt), die von den Seifensiedern verkauft werden, unwirth-

schastlich sind, dunkel brennen, stark rinnen, stinken, und ihre Dochte einen unangenehmen, der Lunge und dem Kopf schädlichen Dunst von sich geben. Allein ich habe nicht gefunden, daß diese neu patentirten Graner Argandischen gegossenen Kerzen geruchlos sind (wahrscheinlich wird dazu nicht frisches und gereinigtes Talg genommen, weswegen sie auch nicht weiß genug aussehen). Auch rinnen sie, was doch selbst bei den Siebenbürger gegossenen Kerzen, wenn sie frisch sind, nicht der Fall ist. Die gleichfalls patentirten Argandischen gegossenen Kerzen des Seifensieders Karasz in Preßburg zeichnen sich in dieser Hinsicht mehr aus. Beiden Mängeln könnte aber von dem Seifensieder leicht abgeholfen werden.

R-y.

M i s z e l l e n.

Frankreich scheint sein Douanensystem freisinniger machen zu wollen. Mehrere fremde Fabrikate, die jetzt eingeschwärzt werden, dürften zur Einfuhr erlaubt werden. Man forschet den Schmuggelprämien nach, um den Zoll so zu setzen, daß die Schmuggelerei aufhören muß. Diese Artikel sind Zwilte, Wollenzeuge, Shawls und Cachemir &c. Die Erleichterung des Transits hat bereits bewirkt, daß 1831 für 138 Millionen fremde Waaren ein und für 173 Millionen fremde Waaren theils aus den Niederlagen ausgeführt wurden. 1830 betrug die Ausfuhr nur 120 Mill.

Neulich wurde ein schwedischer Seemann in Liverpool um 100 Pfd. Sterl. bestraft, weil er um seine Füße 3 Pfund Blättertabak gewickelt, sie mit seinen Beinleidern bedekt, und noch ferner 5 Pfd. um seinen Oberleib verborgen hatte, ohne sie anzugeben. — England würde ohne die hohen Abgaben vom Tabak bedeutenden Handel und belebenden Tabakverbrauch haben, und zugleich durch die Tabakfabrikation einen wichtigen Ausfuhrartikel erhalten. Auch Frankreich sandte bekanntlich vor der Regie viel inländischen rohen und fabrizirten Tabak nach dem Ausland.

Durch ein wechselseitiges Uebereinkommen der Herzoge zu Anhalt-Köthen und Anhalt-Deßau soll vom 1. Nov. d. J. an, in den beiderseitigen Herzogthümern, eine gleiche Maissteuer und Aufhebung der städtischen Accise vom inländischen Branntwein, auch vorläufig auf ein Jahr freier Verkehr mit den in beiden Herzogthümern fabrizirten Branntweinen und Liqueuren, eintreten.

Mit welchem Glück in England der Affotiationsgeist bei Ausführung Nutzen versprechender Projekte gekrönt wird, davon mag der gegenwärtige Werth der Aktien bei verschiedenen Schiffahrtskanälen im Vergleich mit dem anfänglichen Preise einen Beweis geben: Kanal von Coventry 100 Pfd. St. jetzt 750 Pfd. St. — Kanal von Mersey 100 Pfd. St., jetzt 720 Pfd. St. — Kanal von Trent und Mersey (eine Viertel-Aktie) 50, jetzt 650. — Kanal von Dersford 100, jetzt 550. — Kanal von Loughborough 142, jetzt 2200. — Kanal von Stroudwater 150, jetzt 500. — Kanal von Birmingham 17, jetzt 240. — Kanal von Stafford und Worcester 140, jetzt 550. Dergleichen Beispiele finden sich bis jetzt in keinem andern Lande.

Vom Schwanenfluß ist ein Schiff mit einer kleinen Partie Wolle, dem ersten Produkt dieser Art von der neuen Kolonie, in England angekommen. Die Qualität ist so gut, daß das angelegte Kapital sich gut zu rentiren verspricht.

Die erste Eisenbahn in Deutschland wird nun auf Antrag der westfälischen Stände zur Verbindung der Weser mit dem Rhein zu Stande kommen. In Minden hat sich eine Gesellschaft dafür gebildet und bereits sind mehrere 100 Aktien zu 500 Reichthalern genommen.

In der Gewerkschule in Stuttgart werden außer Chemie, Geometrie, Stereometrie, Algebra, dem Plan, Bau, Maschinen- und Ornamenten-Zeichnen u. auch Mineralogie, Zoologie und die französische und englische Sprache vorgetragen.

Am 28. Okt. hat der englische Ingenieur Glover mit mehreren der angesehensten Kaufleute von Marseille eine Berathung gehabt, über die Anlage einer Eisenbahn von Marseille nach Lyon. Man glaubt, daß sie zu Stand kommen wird.

Der Kaufmann, Herr Heinrich Rosenfeld in Karlsruhe ist zum k. baier. Konsul daselbst ernannt worden.

Der Strohhutfabrik-Gesellschaft in Lindenberg im Oberdonaukreis (Baiern) soll nach dem Antrage des Landraths, zur Verfertigung feiner Strohhüte nach florentiner Art, eine aus der dazu bestimmten Summe von 500 fl. anzuschaffende Appretirmaschine zugestellt werden.

Die Schmuggelien nehmen in Hessen auf eine heunruhigende Weise überhand. Von Hessen geht jetzt

viel Tabak nach Preußen, ungeachtet der Anbau den in Preußen stattfindenden Abgaben unterworfen worden ist.

Ende 1830 zählte man in Frankreich 539 Hohöfen, worunter nur höchstens zwanzig nach englischer Art Gußeisen mit Steinkohlen fertigen.

Korrespondenz-Nachrichten.

Triest, 18. Nov. Baumwolle ist diese Woche um 1 fl. gestiegen, man notirt: Subogon 50½—51½, Ufo 27—27½, Kirilagaz 28—28½, Kassaba 30—30½, ord. Smirnische 28½—29, Ciprische 30, Egyptische 24½, Mako 12—13. Wachs ist um 1—2 fl. gefallen.

London, 19. November. Konf. 3 Proz. 83½.

Paris, 23. Novemb. Konf. 5 Proz. 95, 90; 3 Proz. 67, 20.

Wien, 1. Dezember. Staatsschulverschreibungen 5 Proz. 84½; 4 Proz. 73½; Rothschildische 100 Guldenloose 182½; Partiale 124½; Bankaktien 1088. — Nach der heute erschienenen Uebersicht der Ezungen für den Monat Dezember, sind einige Brottgattungen leichter auszubaken. Das Pfund Rindfleisch kostet 9 kr. C. M.

Besther Getreidemarkt.

Besther Mezen (Am 4. Dezember.) Preise in W. W.

	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer. fl. kr.
Weizen	10. —	9. —	8. 30
Halbfrucht	7. —	6. 50	6. —
Roggen	4. 30	4. 15	4. —
Gerste	4. 18	4. 12	4. —
Hafer	2. 54	2. 45	2. 42
Kukuruz	5. 12	5. —	4. 54

Schiffs- und Magazinspreise.

Weizen 8—9; Halbfrucht 6—6½; Roggen 4—4½; Gerste 5½—4¼; Hafer 2½—2¾; Kukuruz 4½—5 fl. W. W.

Beilage: der Spiegel, Nr. 97.

Herausgeber und Verleger Franz Wiefen.

Ofen, gedruckt in der kbn. Universitäts-Buchdruckerei, 1832.