



Allgemeine
H and 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. C. M. Mit Postversendung: 3 fl. 30 kr. C. M.)

Sechster

Pesth, Sonnabend, den 9. Februar.

Jahrgang

Neue wichtige Verbesserungen der Eisenbahnen.

Der staunenswerthe Erfolg der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester hat für diese Angelegenheit in England und Frankreich allgemeines Interesse erweckt, und die Verbindung der kräftigsten Bewegung, der des Dampfes mit der leichtesten Art des Fahrens, wodurch man eine früher unbegreifliche Geschwindigkeit erlangt hat, bezeichnet eine neue Epoche in dem System der innern Verbindung, ja man kann sagen, in der Geschichte, welche unberechenbare Folgen für den Handel, für die Gewerbe, den Ackerbau und den Wohlstand der zivilisirten Nationen haben wird. Seit dem Gelingen dieser (und aller andern) Eisenbahn-Unternehmungen ist es nicht mehr erlaubt, die Vorzüge dieser künstlichen Straßen über die Kanäle, in Zweifel zu ziehen. Auch hat, seitdem die Eisenbahn von Liverpool nach Manchester besteht, der berühmte Kanal des Herzogs von Bridgewater, der ein halbes Jahrhundert lang vielen Gewinn gab, angefangen verlassen zu werden, weil auf der Bahn die Waaren regelmäßig in weniger als zwei Stunden ankommen, auf den Kanal und den Fluß Mersey aber 36 bis 40 Stunden brauchen. Unlängst wurde sogar die ganze Ladung eines amerikanischen Schiffes in die Magazine zu Manchester, hundert Minuten, nachdem es in Liverpool ausgeladen hatte, gebracht. Die Aktien sämtlicher Kanäle Englands fallen, weil die Anlage von Eisenbahnen an ihrer Seite immer wahrscheinlicher wird. Die des Kanals von Worcester und Birmingham, einer der befahrensten und einträglichsten Englands, wel-

che im Juli 1830 nach auf 105 Pfund Sterling standen, wurden schon im November, sechs Wochen nach Eröffnung der Liverpool- und Manchester-Eisenbahn, ohne Käufer zu finden, zu 80 Pf. St. angeboten, während die Eisenbahn-Aktien damals schon um 100 Prozente stiegen. Vierzehn Diligenzen, die sonst zwischen beiden Orten fuhrten, sind nun durch die Dampfswagen der Eisenbahn ersetzt. Man berechnet, daß die dadurch ersparten Pferde dieser Wagen, so viel Land fürs Futter brauchen, als 252 Familien zu 6 Personen, also 1512 Menschen zu ihrer Unterhaltung an Land nöthig haben und kann in unsern bevölkerten Ländern, wo die Unterhaltungsmittel zu mangeln anfangen, daraus schließen, welche große Hilfsquelle diese Erfindung zu geben verspricht. In der That, hätte England überall Eisenbahnen auf den Hauptstraßen und nur zehntausend Dampfswagen, so würden alle Diligenzen ersetzt, und dem Handel und den Reisenden jährlich über hundert Millionen Pfund Sterling (über 1000 Millionen Gulden) erspart werden, außerdem würde das nun für die Pferdesütterung unnöthige Land, vierzehn Millionen Menschen mehr ernähren können. Da nun in England (und noch mehr in Amerika) diese Unternehmungen schnell sich ausbreiten, wird bei der durch vergrößerten Volkstand sich dort schnell hebenden Bevölkerung diese Berechnung bald zur Wahrheit werden; und wir werden es noch erleben daß England 14 Millionen Einwohner mehr als jetzt zählen wird.

Jetzt denkt man ernstlich daran, Schottland und England mit einem Netz von Eisenbahnen in allen Richtungen zu durchziehen, von einem Ende des Landes zum

andern, von London nach Edinburg und alle Handels- und Fabrikstädte unter sich und mit den Seehäfen zu verbinden. Schon 1824 und 1825 wurde dieser große Plan gefaßt, aber aufgeschoben, weil die Versuche mit den Dampfwagen nicht gelangen. Nach diesem Plane würde Birmingham allein der Mittelpunkt von fünf verschiedenen Eisenbahnen werden; eine neue Bahn von Leeds nach Liverpool wird durch Dampfwagen eine Verbindung von Liverpool nach Hull herstellen und die östliche Seite Englands mit der westlichen Seite verbinden die Reisenden werden in sechs Stunden vom Hafen Mersey nach dem von Humber gelangen, das heißt vom irländischen zum deutschen Meer. Beide Meere werden auch im Norden durch eine Eisenbahn von Edinburg nach Glasgow, an der Seite des schiffbaren Kanals der Forth und Clyde und durch eine andere von Newcastle nach Carlisle verbunden. Alle diese neuen Bahnen sollen nach dem jetzigen System vier oder sechs einzelne Bahnen haben, wovon die Hälfte für die Diligence, leichtes Fuhrwerk, die andere Hälfte zum Transport der schweren Waaren bestimmt ist.

So groß jedoch diese Unternehmungen auch sind, und obgleich der Erfolg der Bahn von Liverpool nach Manchester selbst die Erwartungen der Unternehmer übertraf, so ist es doch ausgemacht, daß die Eisenbahnen nach dem englischen System an Orten, wo der Transport, besonders der von Reisenden, geringer ist, keinen Gewinn geben werden. Diese kostete fast 900,000 Pfund St., trägt jedoch wöchentlich an Weggeld für Reisende allein über tausend Pfund Sterling ein.

Es scheint erwiesen, daß, ungeachtet aller Bemühungen der englischen Mechaniker, um die Eisenbahnen und die Dampfwagen zu vervollkommen, beide doch noch weit von der Vollkommenheit entfernt sind, deren sie fähig sind und Stephenson, der diese Bahn baute, gesteht selbst, daß die Eisenbahnen noch in ihrer Kindheit sind. Alle Versuche, sie überall und auf sehr großen Strecken zu errichten, werden so lange scheitern, bis man dahin gelangt, Eisenbahnen überall mit mäßigen Kosten und eben so leicht als gewöhnliche Straßen zu bauen, und das Fahren aller Wagen in allen Richtungen darauf so bequem zu machen, als auf den besten Chaussees: Um dahin zu gelangen, muß man alle bereits erlangten Vortheile beibehalten können, und ihren gegenwärtigen Mängeln abhelfen.

Einer der größten Mängel der gewöhnlichen Eisenbahnen ist der, daß da die Wagen auf den Geleisen durch Fugen zurückgehalten werden, sie nicht aus den Geleisen kommen, und also andern ihnen begegnenden

oder schneller fahrenden Wagen nicht ausweichen können. Man behilft sich, um dieses möglich zu machen, mit Plattenformen (turning-plates) oder durch Seiten-Eisenbahnen (turn-out-ou-siding-places). Aber diese können nur in weiter Entfernung von einander angebracht werden und helfen nichts, wenn zwischen diesen Punkten, besonders bei Nebel und in der Nacht, die Wagen sich begegnen oder erreichen. Auch ist ihr Gebrauch mühsam und fordert viel Zeit, und sie sind unanwendbar bei den schnell-fahrenden Wagen, weil ihr Gebrauch viel Zeit erfordert und die Wagen, welche so schnell fahren und so große Lasten tragen, auf der glatten Eisenbahn nicht so leicht und so schnell, als die auf den Landstraßen aufhalten werden können. Legt man zwei Bahnen, eine für die hin-, die andere für die herabfahrenden Wagen an, so wird diesem Uebelstand vorgebeugt, aber nicht dem, wenn Wagen schneller fahren und die andern einholen, soferne nicht alle zu bestimmten Zwischenzeiten abgehen und gleich schnell fahren. Zerbricht aber etwas an dem Wagen, so ist die Passage für die andern gesperrt, weil er durch seine eigene Kraft nicht aus dem Gleise kann. —

Ein zweiter Mangel ist, daß die Eisenbahnen nur in gerader Linie angelegt werden können, indem auch eine noch so geringe Abweichung stets einen ungemeinen Widerstand und sehr große, den Rädern und der Bahn nachtheilige Reibung veranlaßt. Aus diesem Grunde müssen sie in möglichst gerader Linie angelegt werden, und sind dieser Häuser, Städte, Fabriken, Berge, Seen im Wege, die man nicht einreißen kann, so muß man in einem ungeheuern Umkreis herumfahren, weil die Bahn keine große Krümmung erhalten darf, und um die gebogene Bahn schneller durchfahren zu können, müssen die Wagen kurz gebaut sein, damit die Achsen einander möglichst nahe sind, wodurch sie ungefalteter und sehr un bequem zum Transport vieler Gegenstände werden. Auf der Eisenbahn von Liverpool nach Manchester, wo die neuen Dampfwagen etwas länger sind, als gewöhnliche Furgons, hat man als Regel festgesetzt, daß die größte Abweichung der Eisenbahn von der geraden Linie niemals über 4 Zoll auf 66 Fuß Länge betragen darf, sie bildet demnach den Abschnitt eines Kreises, dessen Umkreis fünfzehn englische Meilen und dessen Halbmesser fast 11,633 Fuß Länge haben würde. Durch solche Umwege werden die Länge der Bahn und die Erhaltungs- und Erbauungskosten bedeutend vermehrt.

Ferner können die Wagen der Eisenbahnen nicht auf gewöhnlichen hauffirten und gepflasterten Straßen fahren, und die Eisenbahn nicht verlassen, wenn sie in

einer Stadt aufhören muß. Nun müssen die Waaren abgeladen und auf gewöhnlichen Wagen fortgebracht werden, was Aufenthalt und Kosten verursacht.

(Fortsetzung folgt.)

Ueber ein Mittel Fässer öldicht zu machen.

Der Zufall hat, wie er schon so Vieles lehrte, auch ein Mittel gelehrt, durch welches dem so lästigen und nachtheiligen Durchsickern des Oeles durch die Fässer abgeholfen werden kam. Dieses Mittel besteht nun in folgendem Verfahren. Man gießt in ein Faß, in welches Del gefüllt werden soll (bevor noch der Boden in dasselbe eingesetzt worden), eine gesättigte, siedende Auflösung von schwefelsaurem Natron oder Glaubersalz, die man mit einem Schwamme oder einem Besen nach allen Seiten schleudert, so daß das Holz überall mit derselben imprägnirt wird. Wenn die Flüssigkeit abzukühlen anfängt, so gießt man sie aus dem Fasse heraus, und gießt dafür neuerdings siedende Auflösung in dasselbe. Dieses Verfahren bewerkstelligt man 3 bis 4 Mal, worauf man das Faß leicht auswischt und einige Stunden lang trocknen läßt. Man kann nun den auf ähnliche Weise behandelten Boden einsetzen und dann das Del einfüllen. Die Salzauflösung wirkt in diesem Falle dadurch, daß sie in die Poren des Holzes eindringt und dieselben verstopft, so daß kein Del mehr durchbringen kann. Am besten ist es, wenn man zur Bereitung dieser Auflösung auf 100 Pfund Glaubersalz 75 Pfund Wasser nimmt. Nach Umständen und Ortsverhältnissen kann man übrigens statt des Glaubersalzes auch andere wohlfeile, an Luft nicht zerfließende Salze anwenden, wie z. B. Alaun, schwefelsaures Kali, Weinstein etc. — Noch besser, aber kostspieliger ist es, wenn man das Glaubersalz oder den Alaun in ihrem Krystallisationswasser schmelzen läßt, und dann die Fässer damit überzieht. Dies erfordert jedoch einige Geschicklichkeit. Auch des auflöselichen Glaßes kann man sich zu demselben Zwecke bedienen. Diese beiden zuletzt erwähnten Methoden erfüllen zwar ihren Zweck am sichersten; allein sie sind auch von der Art, daß ein großer Theil der Delfabrikanten nicht im Stande sein dürfte, sie in Ausführung zu bringen. Des zuerst angegebenen Verfahrens kann sich aber gewiß Jedermann leicht bedienen. Man hat auch vorgeschlagen, die Fäßdauben vor dem Zusammensetzen der Fässer in den Salzaufösungen zu siedeln; auch diese Methode gelang voll-

kommen, allein das Holz verändert dabei oft seine Form und ist dann auch schwerer zu bearbeiten.

Freigegebung des Zimthandels auf Ceylon.

Die englische Regierung hat endlich eingesehen, welchen nachtheiligen Einfluß das Monopol, welches sie auf Ceylon mit dem Zimthandel trieb, für die Kultur und den Handel dieses schönen Landes brachte; sie scheint erkannt zu haben, daß ihr ein größerer Verkehr und ein höherer Grad von Kultur in diesen von der Natur so begünstigten Gegenden bald größere Vortheile bringen dürfte, als die Ausübung eines Monopoles, bei welchem das ganze Land litt, der Staat nichts gewann, und einzelne wenige Administratoren sich mästeten. Eine Verordnung der Schatzkammer hebt dieses Monopol auf, und gibt den Bau des Zimthbaumes und den Handel mit dessen Rinde, vom 10. Juli 1833 angefangen, Jedermann frei.

Ueber die Benutzung des Graphits zur Verminderung der Reibung.

Der Graphit wurde bekanntlich schon oft an Maschinen, und selbst an sehr zarten Maschinen, wie z. B. an Uhrwerken, benutzt, um die Reibung derselben zu vermindern. Neuerlich wurde derselbe aber auch an Schiffen mit gutem Erfolge angewendet. Der berühmte Segler Little Paddy soll nämlich bei einer 55 Meilen langen Wettfahrt nur deswegen von der Julia, welche Hr. Webb erbaute, übertroffen worden sein, weil die Julia vom Kiele bis zu den Bauchkrümmungen sehr gut mit Graphit eingerieben worden war.

Miszellen.

Die Trennung Belgiens von Holland hat den Steinkohlenhandel auf der Ruhr sehr gehoben. Vor der Revolution war der Ruhrschiffahrtszoll im Durchschnitt jährlich 50,000 Thlr. und die Schleusengelber 10,000; 1832 aber für erstere 102,515 und für letztere 22,833. Die Schleuse zu Mülheim an der Ruhr passirten 1832 8666 beladene Kohlenschiffe, mit 8,546,644 Ztn. zu 110 Pfund Kohlen und Ories zu 5 Egt., 1 $\frac{1}{2}$ Mill. Thlr.

an den Erben werth, und in Ruhrort mit den Transportkosten etwa eine Million Thlr. mehr werth.

Die Zolleinnahme zu Marseille betrug 1832 30 Mill. 678,584 Fr., 1828, als dem günstigsten Jahre der Restauration nur 24,315,130 Fr. Marseille hat jetzt den größten Handel in Frankreich und übertrifft selbst Havre, ungeachtet er sich auch dort sehr hob.

Der Gouverneur der holländischen Kolonie Surinam hat den englischen Schiffen den Handel mit derselben untersagt.

In England wurden 1832 83,793 Ballen Wolle eingeführt, wovon in London 43,186, in Liverpool 4172, in Bristol (aus Spanien) 1681, in Hull (aus Deutschland) 19,829, in Goole (aus Deutschland) 14,925 Ballen. In London kamen von Deutschland 20,320 B., von Spanien 9842, von Neusüdwallis 4911, von Bandiemensland 4170, Rußland 997, Amerika 2195, vom Kap 360 Ballen an.

Voriges Jahr schifften sich in Liverpool über 20,000 Auswanderer ein, wovon 15,754 direkt nach den Vereinigten Staaten gingen.

Deutsche Kolonie in Neu-Mexiko. Hr. Joh. von Racknis, k. würtemb. Rittmeister, in Darmstadt, hat den Plan in der Provinz Texas in Mittelamerika, am Flusse Colorado oder Bravos eine Kolonie zu gründen, wozu die mexikanische Regierung das nöthige Land abtreten wird. Dieser Landstrich ist durch den Fluß mit den mexikanischen Meerbusen in Verbindung und fähig zum Anbau von Kakao, Pfeffer, Reis, Tabak, Zucker, Baumwolle, Kaffee, Seide, Wein und Drangen etc.

Korrespondenz-Nachrichten.

London, 25. Januar. Kons. 3 Proz. 87.

Paris, 28. Januar. Konsol. 5 Proz. 102, 75; 3 Proz. 75, 50.

Wien, 5. Februar. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 90 $\frac{1}{2}$; 4 Proz. 78 $\frac{1}{2}$; Rothschildische 100 Guldenloose —; Partiale —; Bankaktien 1189 $\frac{1}{2}$.

Intelligenzen.

Sonntag, den 10. Februar 1833

wird im k. städt. Theatergebäude zu Pesth

die fünfte und letzte

Redoute

abgehalten werden.

In der Großhandlung von C. S. Malvieux, M. Dorethea-Gasse, Nr. 11, in Pesth, werden fortan alle Gattungen

Staats-Papiere

zu billigt festgestellten Bedingungen eingekauft und verkauft. Auch werden daselbst

Rothschild'sche 100 fl. Loose,

wovon die Ziehung am 1. März d. Jahres stattfindet, bereit affekurirt, daß gegen Bezahlung einer billigen Prämie, gegen ein mit 165 fl. gezogen werdendes Loos ein noch nicht gezogenes Loos verabsolgt wird. Ferner sind daselbst Loose auf die, am 16. März d. J. zur Ziehung kommenden Herrschaft

Schneberg und Kaas oder 250,000 fl. W. W.

Ablösung,

zu haben, das Loos um 5 fl. C. M. mit Aufgabe auf 10 Loose eines sicher gewinnenden und besondere Vortheile genießenden grünen Freiloses.

Pesther Getreidemarkt.

Pesther Mezen (Am 5. Februar.) Preise in W. W.

	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer fl. kr.
Weizen	10. —	9. 30	9. —
Halbfrucht	7. 15	6. 30	6. 15
Roggen	5. —	4. 45	4. 30
Gerste	4. 30	4. 15	— . —
Hafer	3. —	2. 54	2. 45
Kukuruz	5. —	4. 45	4. 30

Schiff- und Magazinspreise.

Weizen 8 $\frac{1}{2}$ —9 $\frac{1}{2}$; Halbfrucht 5 $\frac{3}{4}$ —6 $\frac{1}{4}$; Roggen 4 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{3}{4}$; Gerste 4—4 $\frac{1}{2}$; Hafer 2 $\frac{3}{4}$ —3; Kukuruz 4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{1}{2}$ fl. W. W.

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Ofen, gedruckt in der k. n. Universitäts-Buchdruckerei 1833.