



Allgemeine

# Handlungszeitschrift

von und für Ungarn.

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

Siebenter

Pesth, Mittwoch, den 6. August.

Jahrgang.

Ueber Chausseedampfwagen und Pferde-  
eisenbahnen.

(Beschluss.)

Daß durch die Erfindung der Chausseedampfwagen alle Eisenbahnen ihren Werth verlieren sollen, ist nicht einzusehen. Wie kostbar auch die Herstellung einer solchen Bahn sein mag, so muß der Transport auf der Eisenbahn, bei irgend einer Gütermasse stets ökonomisch vortheilhafter werden, da dieselbe Kraft auf ebener Bahn 12, ja 20 Mal mehr leistet. Auch spätere Verbesserungen der Dampfwagen werden diesen Vorzug nicht schmälern, da alle auch den Eisenbahnwagen zu gut kommen werden. Wohl mögen nun alsdann in seltenen Fällen dergleichen künstliche Bahnen zweckmäßig sein. Man wird nämlich leicht finden, daß bei gewissen gegebenen Massen von Gütern und Personen es vortheilhafter ist beide auf einer Eisenbahn als mit Pferden auf Landstraßen fortzuschaffen, daß es aber noch zweckmäßiger wäre, sich für die Güter der gewöhnlichen Frachtwagen und für die Menschen der Chausseedampfwagen zu bedienen, wosfern für den Gütertransport wenig, für den der Menschen hingegen eine möglich große Schnelligkeit verlangt wird. Dieser Fall wird um so mehr eintreten, als verhältnißmäßig weniger Personen fortzuschaffen sind, da eine überaus große Gütermasse passiren muß, damit für diese allein eine kostbare Ei-

senbahn zweckmäßig werde. Selbst bei der Liverpoolerbahn würde man bekanntlich kaum oder gar nicht seine Rechnung finden, obshon nirgends vielleicht ein so großer Waarenverkehr zu erwarten ist, und so viel Werth sogar auf Beschleunigung gesetzt werden mag, wenn bloß Güter auf die Straße kämen. Kaum möchte anderswo eine Eisenbahn ausschließlich für den Gütertransport thuntlich sein, als wo etwa eine einfache Geleisebahn hinreichte, oder die Lokalität zur Erbauung derselben besonders günstig ist, oder wo der Transport (wie bei Kohlenminen) ungewöhnlich wohlfeil wird. Es ist hiemit natürlich, daß die Hoffnung in Bälde Landstraßen mit Dampfkutschen befahren zu können, mit der Ausführung fast aller Eisenbahnprojekte zögern macht.

Für den Kontinent, und also Deutschland (und Ungarn) auch, dürfte endlich eine andere Frage noch von besonderer Wichtigkeit sein, die Frage, ob in manchen Fällen wohl Eisenbahnen, allein Eisenbahnen für Pferde fuhrwerke rathamer sein möchten. Wir erinnern kaum, daß für viele Gegenden schon die Eheuerung des Brennstoßs (da Kohls erforderlich sind) den Gebrauch der Dampfwagen erschwert, während Pferde weit wohlfeiler als in England zu unterhalten sind: daß wir uns auf lange Zeit wohl englischer Wagen und Maschinen und englischer Arbeiter bedienen müßten u. a. m. Dreierlei Umstände kommen aber bei uns wohl noch in Betracht: möglichste Verz-

minderung des Anlagekapitals; der schwächere Verkehr, und das mindere Bedürfnis größter Beschleunigung.

Wie schon bemerkt, wächst der Vortheil der Dampfwagen mit der Geschwindigkeit. Bei einer Geschwindigkeit von 2 Wegstunden per Stunde wird es bereits sehr zweifelhaft, ob auf einer Straße ein Dampfwagen wohlfeiler fahre als ein Pferdefuhrwerk. Und dasselbe muß von Eisenbahnen gelten. Würde daher diese Schnelligkeit dem Reisenden in der Regel genügen, oder er diese einer größern, aber etwas kostbarern vorziehen, so dürfte dies allein schon für Pferde entscheiden. Es bliebe also nun die Frage, ob überhaupt eine Eisenbahn sich verzinsen möchte? d. h. ob das Natum, das auf jeden Wagen fallen muß, durch die Ersparnis an Zugkraft aufgewogen werden mag; und diese Ersparnis ist auf etwa  $\frac{1}{2}$  (oder  $\frac{2}{3}$ ) anzuschlagen. Zunächst wird darüber nun wieder die Größe des Verkehrs entscheiden müssen.

Ohne Zweifel muß eine Eisenbahn für Pferde mit weit geringern Kosten als eine für Dampfwagen herzustellen sein. Nicht nur hat sie nicht einen solchen immer wohl sehr gewichtigen Wagen zu tragen, sondern auch die übrigen können leichter sein, da jeder Transport auf die Last für ein Pferd sich beschränken kann. Viel weniger wird nöthig sein die Bahn völlig horizontal zu legen — was hauptsächlich bei anderen Eisenbahnen große Kosten verursacht, da bei Steigungen, indem die Pferde desto langsamer gehen können, auch ihre Zugkraft sehr vermehrt wird; und man bei einzelnen steilen Stellen sich durch Vorspannpferde, durch Theilung der Wagen oder durch Anwendung des Kompensationsprinzips oft wird helfen können. Vielsach wird man daher bereits vorhandene Straßen für eine solche Bahn benutzen können.

Und eben weil jeder Transport auf die Last für 1 Pferd beschränkt sein kann, so scheint dieses Mittel für Gegenden, wo der Verkehr nicht ausnehmend groß ist, weit passender. Man wird nicht zu lange abwarten müssen, bis die Ladung voll ist; und um so seltener daher mit halber Ladung fahren müssen.

Nicht zu bezweifeln scheint uns endlich, daß Pferde da den Vorzug verdienen mögen, wo in der Regel keine ausnehmende Schnelligkeit verlangt wird. Denn abgesehen, daß in einzelnen Fällen immerhin eine ungewöhnliche Geschwindigkeit (von 3—4 Stunden in 1) erhältlich ist, steigt umgekehrt der Vortheil, wenn die Fortschaffung langsamer geschehen kann, weil eben die Zugkraft des Pferdes dann bedeutend wächst. Dampfwagen auf eine Geschwindigkeit, z. B. von 10 engl. Meilen per Stunde, berechnet, können nicht nur kaum

langsamer gehen, sondern gewähren alsbald auch keine Ersparnis. Der Transport mit Pferden wird hingegen ungleich wohlfeiler, wenn sie in langsamem Schritte nur ziehen dürfen. Kommt daher die Geschwindigkeit wenig in Betracht, so wird bei langsamem Zuge der Transport durch Pferde stets wohlfeiler, als der durch Dampf sein, und jene daher sich weit gewisser auch zu den von schweren Gütern eignen. So unteugbar also Dampfeisenbahnen den Vorzug verdienen, wenn eine sehr große Schnelligkeit Bedürfnis ist, so zweifelhaft erscheint derselbe, wo man sich mit einer geringen begnügen mag. Läßt sich nun aber annehmen, daß der Verkehr nicht mehr verlange als daß Eilwagen in einem Tage 40 Stunden, und Frachtwagen 20 Stunden zurücklegen, was beides bei gehörig eingerichteten Relais sehr leicht thuntlich ist, so möchte, auch abgesehen von untergeordneten Gründen, eine Eisenbahn für Pferdefuhrwerke in den meisten Ländern rathsamer erscheinen.

Wir stellen zum Schluß noch eine hypothetische Berechnung an. Bei einer Geschwindigkeit von 4' per Sekunde legt ein Pferd per Stunde 14,400' oder eine gute Wegstunde zurück, und bei einer von 8' also 2 Stunden. Bei 4' Geschwindigkeit kann ein Pferd auf einer horizontalen Eisenbahn wenigstens 180 Ztr. oder eine Ladung von 120 Ztr. ziehen, und täglich 8 Wegstunden zurücklegen; und rechnen wir den Unterhalt für Pferd und Führer auf 2 fl. oder 120 kr., so kommt die Fracht allein auf  $\frac{1}{2}$  kr. per Wegstunde und Zentner; oder auf  $\frac{1}{2}$  kr., wenn man Schmierer und Abnützung in Anschlag bringt.

Nimmt man an, ein Pferd könne bei 5' Geschwindigkeit 4 Mal weniger, oder nur 45 Ztr. ziehen, und täglich dann nur 5 Wegstunden zurücklegen, so wird es doch eine Eilkutsche, die nicht über 25 Ztr. wiegt, mit 12 Passagieren ziehen können; und schlagen wir die Kosten zu 150 kr. an, so kostet die Stunde 30 kr., und per Passagier 2½ kr.

Ohne Zweifel wird die Fracht, um mit gewöhnlichen Wagen zu konkurriren, leicht um  $\frac{1}{2}$  kr. per Ztr. und um 10 kr. per Passagier sich erhöhen lassen.

Gesetzt also, eine Eisenbahn müßte jährlich per Wegstunde 9000 fl. abwerfen, oder 25 fl. (1500 kr.) täglich, so wird sie bestehen können, wenn täglich 50 Reisende und 1200 Ztr. Güter fortzuschaffen sind, denn

50 Reisende à 10 kr. ergeben 500 kr.  
und 1200 Ztr. Güter . . . 1000 —

Summa 1500 kr.

fen En  
und ein  
begrube  
auch au  
schiffab  
schon vo  
neuerdi  
vielleicht  
werden  
Dampff  
kam, I  
fel übe  
diese S  
lich an  
ropa bi  
fall, d  
schriebe  
Stunden  
Dafür  
werden  
rettete  
de geg  
Winde  
ben wä  
Gefahr  
Wie K  
des Da  
den leg  
boot a  
Sturm  
Rettu  
Erhalte  
von D  
umschw  
Englan  
sen be  
Dampf  
Stürm  
schiffen  
fanken  
keit u  
das D  
len be  
57 S

### Einiges über die Sicherheit der Dampf- schiffahrt.

Die ungeheuren Stürme, welche die Küsten Englands mit Trümmern von Schiffen bedeckten, und eine so große Anzahl von Menschen in der See begruben, haben wenigstens den Vortheil gebracht, daß auch aus ihnen wieder die große Sicherheit der Dampfschiffahrt hervorging. So vielfache Beweise hiefür schon vorliegen, so dürfte es doch nicht überflüssig sein, neuerdings auf dieselben aufmerksam zu machen, indem vielleicht doch manches Menschenleben dadurch gerettet werden dürfte. Man wird sich erinnern, daß, als die Dampfschiffahrt zuerst in Vorschlag und in Anwendung kam, Jedermann, und selbst die Seeleute, große Zweifel über deren Sicherheit hegten. Obgleich nun aber diese Schiffahrt innerhalb 20 Jahren so außerordentlich an Ausdehnung gewonnen, so ereignete sich in Europa die ganze Zeit über auch nicht ein einziger Unfall, der lediglich der Benutzung des Dampfes zugeschrieben werden müßte, und der unter ähnlichen Umständen nicht auch einem Segelschiffe zugestossen wäre. Dafür können aber Tausende von Fällen angegeben werden, in welchen sich Dampfboote aus Umständen retteten, unter denen jedes Segelschiff sicher zu Grunde gegangen wäre; denn die Dampfboote sind von dem Winde unabhängig, können sich ihren Lauf nach Belieben wählen, und haben die Kraft allen den größeren Gefahren, die die See mit sich bringt, zu entkommen. Wie Kapitän Major durch sein großmüthiges Opfer des Dampfbootes Talbot an der Küste von Ostende bei den letzten Stürmen erwiesen hat, kann man ein Dampfboot auch auf den Strand laufen lassen, wenn der Sturm unwiderstehlich geworden, und wenn die sichere Rettung des Menschen mehr gilt, als die ungewisse Erhaltung des Schiffes. Ungeachtet der großen Anzahl von Dampfbooten, welche die Themse und den Kanal umschwärmen, ungeachtet der leichteren Küstenhandel Englands gegenwärtig größtentheils von Dampfschiffen betrieben wird, ist der Talbot doch das einzige Dampfboot, welches bei den letzten außerordentlichen Stürmen gelitten hat, während Hunderte von Segelschiffen scheiterten und viele mit Mann und Gut versanken! — Einen neuen Beweis für die Geschwindigkeit und Sicherheit der Dampfboote lieferte kürzlich das Dampfboot von Cork; es legte den Weg von Cove nach Woolwich, der nicht weniger als 700 engl. Meilen beträgt, ungeachtet eines starken Nordostwindes in 57 Stunden zurück!

### Mancherlei.

**Bereitung der sogenannten Caralbinerzen** (chandelles à carabins). Als die beste Vorschrift wird mitgetheilt, 2 Unzen Salmiak, 2 Unzen einfach kohlensaures Kali und eben so viel Hausenblase; jedes für sich in einer hinreichenden Menge Wasser aufzulösen, dann unter 15 Pfund schönen geschmolzenen Talg zu mengen und aus dieser Masse Kerzen nach gewöhnlicher Weise zu gießen.

**Wanzenfalle.** Der allg. Anzeiger der Deutschen enthält die Beschreibung einer Wanzenfalle, welche im südlichen Frankreich allgemein im Gebrauch ist und sehr zweckmäßig erscheint. Es wird nämlich ein Rahmen von weichem Holze, so lang wie das Bett ist, mit lederartigem Flechtwerk überflochten und zwischen Brett und Wand gestellt. Die Wanzen finden in diesem Flechtwerk einen erwünschten Aufenthalt. Alle Morgen bei dem Bettmachen wird der Rahmen hervorgenommen und ein Paar Mal auf die Erde gestoßen, wo dann die Wanzen herausfallen und getödtet werden können.

**Prüfung des Honigs.** Nach Böttger gibt beim Einkauf des Honigs die Bestimmung seines spezifischen Gewichts ein gutes Mittel ab, einen Wassergehalt zu entdecken, und zu bestimmen, ob derselbe fest und haltbar werde. Letzteres ist der Fall, wenn der Honig ein spezifisches Gewicht von 1,430 bis 1,425 zeigt; solcher ist auch im 2ten Jahre noch vorzüglich, dagegen ein Honig von 1,390 auch im Winter nicht recht fest wird, im Sommer aber in Gährung übergeht und schäumig und säumig wird. Zeller hat seitdem diesen Umstand bestätigt.

### Miszellen.

Der jetzt eröffnete Kanal von Burgund, an welchem seit 1775 gearbeitet wurde, kostete 40 Mill.; seine Länge von St. Jean de Losne bis zum Dorfe Roche, wo er in die Rhone mündet, beträgt 242,572 Metres. Er hat 189 Schleusen. Sein höchster Punkt liegt 299 Metres über dem niedrigsten Wasserstand der Saone, und 299 Metres über dem niedrigsten Stande der Yonne. Vermittelt dieses Kanals kann die Strecke von Havre nach Marseille direkt zu Wasser zurückgelegt werden. Der Kanal, welcher die Rhone mit dem Rhein verbindet, ist 346,000 Metres lang. Er mündet zu St. Symphorien in die Saone, und zu Kessel, einem Dorfe bei Straßburg in den Rhein.

Das ganze Bergwerkwesen im preussischen Staat soll neu organisiert werden. Man will die meisten Werke, die jetzt durch die Regierung angebauet werden, an Privateigenthümer überlassen, die sich nur zu einem gewissen Theil des Ertrags und zum fortgesetzten Anbau auf eine näher zu bestimmende Reihe von Jahren zu verpflichten haben. Von den gegenwärtigen Beamten und Arbeitern wird dabei Niemand außer Brod gesetzt werden, allein später dürfte die Beschäftigung in diesem Fach seltener werden.

England führte 1833 634,448 Tonnen Steinkohlen aus, wovon nach Holland 114,258, Frankreich 45,218, Deutschland 69,896, Dänemark 74,445, Rußland 42,736. Die Abgaben von der ganzen Ausfuhr (wovon 200,000 Tonnen nach den brittischen Kolonien zollfrei abgingen) betrug 65,000 Pf. St., wovon der nach Holland ausgeführte Theil 21,888 Pf. betrug. Der Zoll beträgt jetzt von Steinkohlen in brittischen Schiffen oder Schiffen unter Reciprocität 3 s 4 d, im andern 6 s 8 d von der Tonne, 1 Graus Kohenzahlen 2 und 4 s. Wegen dieses Unterschiedes gingen die meisten Kohlen nach Holland in brittischen Schiffen.

Korrespondenz-Nachrichten.

London, 23. Juli. Konsol. 3 Proz. 90½.

Paris, 25. Juli. Konsol. 5 Proz. —, —; 3 Proz. 75, 70.

Wien, 2. August. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 97½; 4 Proz. 87½; Rothschildische 100 Guldenloose 204; Neues Loosanleihen 555; Partiale —; Bankaktien 1227.

Intelligenzen.

K u n d m a c h u n g.

Auf Anordnung der hochl. Kön. ung. Hofkammer wird hiemit zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß der für das laufende Jahr anzuhoffende Méneser Distrikts-Kaal. Zehend-Wein im Wege einer zu Vaulis in dem Kaal. Prouisiorats-Quartier am 18. August l. J. abzuhaltenden öffentlichen Versteigerung veräußert wird. Kauflustige, die vorkesagten Wein theilweise oder im Ganzen zu kaufen gesonnen sind, wer-

den daher vorgeladen, am obbestimmten Tag und Ort, in den gewöhnlichen Morgenstunden und mit hinlänglichem Reuegeld versehen, zu erscheinen. Ofen, den 25. Juli 1834.

K u n d m a c h u n g.

Auf Anordnung einer hochl. Kön. ung. Hofkammer wird zur allgemeinen Kenntniß gebracht, daß sämtliche in den Primatials-Schäfereien erzeugte veredelte einschürige Schafwolle, mit beiläufig 350 Zentnern, und die Lämmervolle mit 20 Zentnern, mittelst öffentlicher, am 2. September l. J., Vormittag, in dem Primatials-Marktsfelken Neuhäusl, Neutraer Komitat, abzuhaltender Versteigerung, dem Meistbietenden, gegen baare Bezahlung, veräußert werden wird. Ofen, den 31. Juli 1834.

K u n d m a c h u n g.

Auf Anordnung einer hochl. Kön. ung. Hofkammer wird hiemit kundgemacht, daß am 23. August 1834 in den gewöhnlichen Vor- und Nachmittagsstunden, in der k. Kron-Datschast Budaeors (im Pesther Komitat, eine Stunde von der k. Frei-Stadt Ofen, auf der sogenannten Fleischhaker-Straße) 150 Stück und anderthalbjährige Sprung-Widder; dann 250 St. Kapren, und 340 Stück überzählige zur Zucht vollkommen geeignete Mutterschafe, von edler spanischer Abkunft, mittelst öffentlicher Versteigerung, gegen gleich baare Bezahlung, veräußert werden. Ofen, den 24. Juli 1834.

Pesther Getreidemarkt.

	Pesther Mezen (Am 5. August.) Preise in fl. W.		
	bester	mittlerer	ordinärer
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Weizen	9. 30	9. —	8. —
Halbfrucht	7. 30	7. —	—
Roggen	6. 30	6. 15	—
Gerste	5. 45	6. 30	—
Hafer	5. 9	5. 6	5. —
Rukuruz	6. 30	5. 45	—

Schiffs- und Magazinpreise.

Weizen 7½—9; Halbfrucht 6—7; Roggen 5—6; Gerste 6—6½; Hafer 5—5½; Rukuruz 5½—6 fl. W. W.

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Ofen, gedruckt in der k. unigl. Universitäts-Buchdruckerei 1834.

Siehe

Ueber

(Aus der

M

Jahren  
ten der  
plagen,  
tem Vap  
seltene  
wir hoffe  
genstande  
wendung

S

Schweder  
tion von  
Defonom  
defekt wu  
diese We  
sie zwisch  
Kalkmilch  
säure,  
die die  
schützen  
platten