



Allgemeine
Handlungszeitschrift
 von und für Ungarn.

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

Siebenter Pesth, Sonnabend, den 6. September. Jahrgang.

Gedanken über die Verbesserung der Landstraßen in Deutschland.

(Aus Dinglers Polytech. Journal.)

Viele unserer Landstraßen, besonders in Süddeutschland, gehören wahrscheinlich zu den besten in Europa; dessenungeachtet werden unsere späteren Nachkommen sich wundern, daß man sich in einer Zeit, wo die Baukunst und die damit verwandten Gewerbe wieder der Dauerhaftigkeit, dem Glanze und dem guten Geschmacke, welche diese in den Zeiten der Griechen und Römer anzeichneten, sich nähern, mit den gegenwärtigen Straßen behelfen konnte.

Eine neu angelegte oder neu überführte Straße ist besonders in jenen Gegenden, wo man keinen feinkörnigen Kies hat, sondern das Deckungsmaterial aus verklopften harten Steinen, z. B. Granit, Sienit, Porphyr, Basalt u. dgl. besteht, eine wahre Satyre auf die Straßenbaukunst. Es ist kaum zuzusehen, wie das arme Zugvieh sich abmartern muß, um die schweren Fuhrwerke über dieses Geröll zu schleifen, dessen Theile oft so scharfkantig sind, als wenn sie aus Glas wären.

Das Ebenmachen der Fahrbahn wird an den meisten Orten dem Zugvieh durch Hilfe der Räder auf Kosten des Beschlages überlassen. Wenn nun diese, für die Fuhrleute sehr kostspielige, und für das Zugvieh

höchst beschwerliche Operation beendigt ist, so sind die benannten Straßen, besonders bei trockenem Wetter, wirklich gut zu nennen, und auf jenen Strecken, wo man harten Kies hat, oft so eben und glatt, daß man sich auf eine Eisenbahn verlegt glaubt. Dieser glückliche Mittelzustand dauert aber nur so lange, bis besonders in nassen Wintern die Bedekung sich in Koth verwandelt hat. Manche selbst sehr hart scheinende Steine, in kleine Brocken verknüpft, lösen sich durch Hilfe des Regens und Schneewassers und die heftige Reibung, die durch die schweren Güterwagen entsteht, sehr bald in einen zähen Koth auf, so daß Menschen und Vieh so lange in einem feichten Moraste waten müssen, bis die Straße wieder mit grob verklopften Steinbrocken überschüttet wird, und der Uebelstand von vorne anfängt. Da das Deckungsmaterial sich ungleich abnutzt, so entstehen sehr bald Geseise von ungleicher Tiefe, und das Fahren wird immer beschwerlicher. Die Angabe von Sachkennern hat viele Wahrscheinlichkeit, daß selbst auf für gut erklärten Straßen das Jahr hindurch, im Durchschnitt genommen, zwei Drittel der Zugkräfte bloß auf Ueberwindung der Reibung verwendet werden. In einigen Gegenden wird zwar die Beschwerlichkeit der neu überführten Straßen dadurch vermindert, daß man mit dem Ausbessern nicht wartet, bis das Deckungsmaterial ganz zu Staub zermalmt ist. Dieses wird nämlich, so bald es etwa den Zustand von

keinem Rieß erreicht hat, auf Haufen zusammengescharrt, die grob verklopften Steine werden auf der Straße verbreitet, und das fein zusammengeführte Material wieder darauf geführt. Dem Zugvieh wird dadurch die Last sehr erleichtert, aber der Roth und die Geleise von ungleicher Tiefe entstehen auch bei dieser, übrigens bei den gegenwärtigen Verhältnissen sehr zu empfehlenden Methode, beinahe in der nämlichen Zeit. In anderen Gegenden pflegt man alte Straßen der Länge nach nur zur Hälfte oder zu zwei Dritttheilen zu überführen; dies hat aber den Nachtheil, daß auf Straßen, die nicht übermäßig breit sind, ein Rad auf ebener Bahn, daß andere über das holperichte Geröll fahren muß.

Die Verbesserung der Landstraßen, eine der kostbarsten Anstalten eines jeden Landes, indem des Flükens und Ausbesserns gar kein Ende ist, hat schon seit länger als ein Paar Menschenaltern beinahe in allen Kulturstaaten die Aufmerksamkeit der Staatsmänner und der Besitzer großer Gewerksanstalten, besonders der Kohlengruben in England, in Anspruch genommen.

Das Belegen der Fuhrgeleise mit Schienen von Eisen auf festen Unterlagen von Stein, Holz oder Zuseifen, nahm bei englischen Kohlengruben und Eisenwerken seinen Anfang. Die Eigenthümer wollten sich den Weg bis zum nächsten Kanal oder Fluß so bequem und fest als möglich machen, um Zugkräfte zu sparen, und die Arbeit schneller zu vollenden. Da man bald bemerkte, daß man auf diese Weise mit einem Pferde so viel ausrichtete, als auf den alten Straßen mit sechs bis acht, so lag der Gedanke sehr nahe, auch die Geleise sehr stark besuchter Landstraßen auf diese Weise fest und unwandelbar zu machen. Dies konnte in England leichter als in jedem anderen Lande bewerkstelligt werden, weil dort wegen der Menge der besten Steinkohlen das Eisen wohlfeiler als in irgend einem Lande dargestellt werden kann, und der Zug von Wagen und Reisenden Alles übertrifft, was in anderen Gegenden, selbst in den volkreichsten, beobachtet wird.

So entstanden nun die sogenannten Eisenbahnen. Die dazu gehörigen Vorrichtungen sind aber noch weit von der Vollendung entfernt; die Vortheile, die sie gewähren, nämlich eine große Ersparung der Zugkräfte, sind sehr bedeutend, aber die Kosten der Anlage und der Unterhaltung gehen für die Verhältnisse der meisten Länder auf dem Festlande ins Ungeheure. Man kann diese Eisenbahnen, die aus vier Reihen Geleisen für das Hin- und Herziehen der Fuhrwerke be-

steht, nur in seltenen Fällen auf den vorhandenen Landstraßen befestigen, weil das für die Landwirtschaft und den gewöhnlichen Verkehr bestimmte Fuhrwerk der besondern Form der Schienen wegen diese sonst nicht mehr benutzen könnte. Eine neue sehr feste Fuhrbahn muß erst mit großen Kosten für den Ankauf des Feldes und den Bau der Straßen mit Ueberwindung von Schwierigkeiten aller Art angelegt werden. Die eisernen Geleise, so wie sie seither beinahe überall, selbst in England, der Ersparung wegen angelegt werden, sind nicht nur allein sehr wandelbar, sondern dem Abschleifen der Schienen bei starkem Gebrauche sehr ausgesetzt. Man wird wohl annehmen können, daß innerhalb acht bis zehn Jahren durch Ausbessern und theilweises Ersetzen die ganze Anstalt sich erneuert, folglich das ganze ursprüngliche Kapital in dieser Zeit doppelt verbraucht ist. Des Flükens und Auswechsels der Schienen, des Erneuerns der häufig aus Holz bestehenden Unterlagen, ist kein Ende, und die so berühmte Anstalt wird wahrscheinlich von unseren Nachkommen, nebst den Kettenbrücken, unter die eleganten modernen Maschinen gerechnet werden, die ungeheure Kapitalien verschlingen, ohne dem Staate, gleich dem Bauwerken der alten Römer, wie z. B. die Flaminische Straße bei Rom, oder die erst im verfloßenen Jahre von den Franzosen bei Hippo in Afrika entdeckte noch brauchbare Straße, deren Trümmer wir noch anstaunen, Jahrhunderte hindurch dauerhafte Vortheile verschafft haben.

(Fortsetzung folgt.)

Handel in Fiume.

Nach einer Korrespondenz im Jelenkor (welche magyarische Zeitschrift, im Vorbeigehen gesagt, einen schätzbaren Korrespondenten in Fiume hat, der derselben oft sehr interessante Handlungs-Nachrichten liefert) vom 9. August war der Handelslauf zu Fiume im zweiten Quartal des Jahr 1854 sehr befriedigend, denn wenn er gleich nicht die vorigen Monate übertraf, so geriet er doch wenigstens während der Monate Mai und Juni keineswegs in Stokem. Der Stand der Schifffahrt und des Handels war in dem ganzen Quartal folgender. Besatzene Schiffe langten 543 an, deren Sonnenlast 10,516 betrug. Der Werth der auf ihnen verführten Waaren stieg auf 269,097 Gulden C. M. Leere Schiffe langten an 297, deren Sonnenlast 9201 betrug. Von Fiume gingen ab im Ganzen 439 Schiffe, deren Sonnenlast zu 14.537 berechnet wurde, und der Werth der auf ihnen

nachgeführt
Leere Schiffe
7004. In
ten 6 Br
mit 85 Br
waren in
Gulden
der beu
Gesamt
Sonnenl
Schiffe h
ter den
ge und
schen In
Del, M
unter de
ter: unt
Mais (K
Reinwan
sehr heis
und unt
china sin
auch son
keine Er
ben, un
Weintes

5
fältig a
je tiefer
einen C
einer E
auf sieb
Tiefe v
groß ist
sich die
reien.
(zu 40
auf den
nik auf
16 Pfd
ten die
minen
39 Pfu

angeführten Waaren betrug 404,060 Gulden C. M. Seere Schiffe gingen ab 408 mit einer Sonnenlast von 7004. In der Martinschiezner Kontumaz-Anstalt langten 6 Brigantinen, 1229 Schiffe und 3 Pielego an, mit 85 Sonnenlasten. — Während dieser drei Monate waren in dem Hasen zu Fiume im Umlauf 613,157 Gulden C. M., und davon zum Vortheil von Fiume der bedeutende Ueberschuß von 134,963 fl. C. M. Die Gesamtzahl der angelangten Schiffe war 840 und ihre Sonnenlast 19,717; die Gesamtzahl der abgefahrenen Schiffe hingegen 867 und ihre Sonnenlast 23,544. Unter den eingeführten Waaren zeichneten sich durch Menge und Werth aus: Wein, Schildkröten von den jonischen Inseln, Zucker, Kaffee, verschiedene Fabrikate, Del, Reis, Hadern (Lumpen), Spiritus u. s. w.; unter den ausgeführten aber: eichene Fassbauben, Blätter- und Schnupftabak, Fichten-Bretter und Dauben, Mais (Kukuruz), Papier, Rübsen, Roggen, Lumpen, Leinwand u. s. w. — Der Sommer ist hier heuer sehr heiß und trocken; die Hitze ist an dem Meeresufer und unter den Felsen sengend. Die Fiumara und Resina sind wegen der Hitze bedeutend gefallen. Die hier auch sonst unbedeutende Getreideernte verdient heuer gar keine Erwähnung. Dagegen sind die Weinstöcke voll Trauben, und, wenn kein Unglück eintritt, so wird die Weinlese reichlich ausfallen. R-y.

Mancherlei.

Hitze im Innern der Erde. Nach mehrzähligen angestellten Versuchen vermehrt sich die Wärme je tiefer man in die Erde kommt; in Paris beträgt sie einen Grad auf 51 Fuß Tiefe, woraus folgt das bei einer Tiefe von 8200 Fuß oder $\frac{1}{2}$ deutsche Meile man auf siedendes Wasser stoßen muß, und daß, bei einer Tiefe von ungefähr 12 deutschen Meilen die Hitze so groß ist, daß sie Felsen schmilzt. Hieraus erklärt man sich die Vulkane und die heißen Quellen.

Ertrag der russischen Goldwäscherreien. Im Jahre 1833 wurden in Rußland 66 Pud (zu 40 Pfund jedes) 37 Pfund und $6\frac{2}{3}$ Zolotnik Gold auf den Kronminen, und 94 Pud 19 Pfund 14 Zolotnik auf den Privatminen, im Ganzen also 161 Pud 16 Pf. $30\frac{2}{3}$ Zol. Gold gewonnen. An Platina lieferten die Kronminen 4 Pfund $78\frac{2}{3}$ Zol. und die Privatminen 38 Pud, 24 Pfund $8\frac{2}{3}$ Zol. zusammen 38 Pud 39 Pfund $87\frac{1}{2}$ Zolotnik.

Miszellen.

Im Jahr 1833 ist auf dem Rheine aus Deutschland Folgendes nach Holland ausgeführt worden: Diverse Stückgüter 428,307 Zentner, Früchte (Korn, Weizen) 315,062 Ztr., Steinkohlen 2,486,856 Ztr., Thonerde 88,412 Ztr., Basaltsteine 322,057 Ztr., Mühlensteine 19,008 Ztr., Sufsteine 124,952 Zentner, Kalk 109,647 Ztr. 21 Risse nach Dort und Amsterdam: Eichenbauholz 174,640 Ztr., Tannenbauholz 126,718 Ztr. Aus Holland sind in den verschiedenen deutschen Rheinhäfen eingegangen: 1,427,969 Ztr. Kolonialwaaren, Farbwaaren, Twiste, fremde Weine, Blei, Zinn, Fische, Fettwaaren &c. Von den nach Holland gegangenen Früchten ist beinahe $\frac{1}{2}$, die Steine, Sufsteine, Erde, beinahe ganz, so wie große Quantitäten Loh und Kalk, in der nächsten Umgebung von Koblenz verladen worden. Durch die ununterbrochene Ausfuhr dieser Produkte nehmen die von Koblenz mit den Häfen von Amsterdam und Rotterdam vor drei Jahren errichteten direkten Rangfahrten in erfreulichem Maße zu, und setzen Koblenz in den Stand, von Holland aufwärts mit jeder Konkurrenz gleichen Schritt halten zu können.

In London sind die Hafengelber so herabgesetzt, daß die Stadt an Sonnengeld statt 84 bis 85,000 Pfd. nur 5000 Pfd. jährlich einnehmen wird.

Korrespondenz-Nachrichten.

Uram, 30. August. Der diesjährige, von der schönsten Witterung begünstigte Stephani-Markt, hatte sowohl von Seiten der Käufer und Verkäufer, eine sehr gestalt zahlreiche Theilnahme, wie selbe in 10 Jahren nicht statt fand. Wir liefern hier das Verzeichniß der Artikel, in welchen um beigesezte Preise, nicht unbedeutende Geschäfte gemacht wurden, als: Rauchtobak im Blatt, Szuloker der Zentner 14—15 fl., do. Insulaner 12—13 fl., Fünfkirchner 12 fl., Szegediner 11—14 fl.; Döfenhäute das Paar 18—20 fl., Kühhäute 9—10 fl., Kalbfelle 1 fl. 20—1 fl. 30 kr., Schaf- und Vossfelle 30 bis 50 Gr., Lammfelle 6—26 Gr.; Sliboviz der Eimer 8—10 fl.; Potasche der Zentner 9—9 $\frac{1}{2}$; Schmalz 24 bis 26 fl. der Zentn.; gelbes Wachs 63—65 fl. der Zentn.; Seife 13—15 fl., und Speck 16—18. fl. der Zentner.

Nachstehend folgen die hierortigen Fruchtpreise: Banater Weizen 48 Gr., Kroatischer detto 40—44 Gr.; Halbfucht 38 Gr., Korn 32—34 Gr., Kukuruz 34 bis

36 Gr., Hirse 28 Gr., Gerste 26 Gr. und Hafer 24 Gr.
Conv. Münze. (Agr. Zeit.)

London, 23. August. Konsol. 3 Proz. 90 $\frac{1}{2}$.

Paris, 25. August. Konsol. 5 Proz. 106, — ;

3 Proz. —, —.

Wien, 2. Sept. Staatsschuldverschreibungen
5 Proz. 98 $\frac{3}{4}$; 4 Proz. — ; Rothschildische 100 Gul-
denlose — ; Partiale 137 ; Neues Loosanleihen 548 $\frac{1}{2}$;
Bankaktien 1237 $\frac{1}{2}$.

Intelligenzen.

Nachricht für Branntwein-Brennereibesitzer,
Destillateurs, Liqueurfabrikanten,
Apotheker oc.

Den Weingeist und Branntwein von feinem Fusel (dem eigenthümlichen unangenehmen Geruch) zu befreien, wurden bis nun unzählige fruchtlose Versuche gemacht. Um reine Fabrikate zu erzielen, mußte man französischen theuern Weingeist nehmen, da die bekannten Reinigungsarten den Fusel nur verdecken und den Geschmack ändern, mir gelang es aber nun doch, in den Besitz einer Methode zu kommen, den Weingeist ohne Rücksicht auf Grade ganz rein, und von allem Fusel befreit herzustellen, wo nur der reine Geist vorhanden ist.

Schon dies an sich ist von dem realsten Nutzen, der sich aber dadurch noch entschieden erhöht, daß diese Reinigung mit jedem Apparat geschehen kann, sich durch Einfachheit als auch Wohlfeilheit auszeichnet, und eben so leicht im Kleinen (zu $\frac{1}{2}$ Maas), als im Großen anwendbar ist, daher für alle jene, die kleine Quantitäten verarbeiten, von entschiedenem Vortheil ist, das Ganze aber einen bedeutenden Einfluß auf die Landwirthschaft und Mästung des Dorfstviehes ausüben wird; eben so sicher wird der Besitzer dieser Methode auf schnellen Absatz seiner Waare rechnen dürfen, da der Preisunterschied wenig austrägt.

Ich könnte mich auf Zeugnisse berufen, jedoch, ich ziehe es vor, Jenen die dieser Angabe mißtrauen, Muster, versteht sich gegen Auslags-Bergütung, einzusenden, damit sie sich durch eigene Beurtheilung von der Richtigkeit der Angabe überzeugen können.

Die Wichtigkeit der Entdeckung, und die allgemeine Nützlichkeit derselben veranlaßt mich, ihr mehr

Gemeinnützigkeit zu geben, wozu ich einen Weg einschlage, in den k. k. Staaten noch wenig benützt, im Auslande aber allgemein angenommen, um wichtige Entdeckungen in mehrere Hände zu bringen, den Weg der Pränumeration. Ich theile daher Jedem gegen Ertrag von acht Louisd'or die Methode vollkommen mit, eine Summe, welche die erste Destillation einbringt, wobei ich Folgendes bemerke:

1. Wird der Betrag von acht Louisd'or pränumerando direkt an mich eingesendet, sammt der schriftlichen Versicherung, die von mir erlernte Methode Niemand weiter mitzutheilen.

2. Werden die Briefe frankirt, wo dies aber nicht statt findet, das Porto beigelegt, und sollte Jemand (oder mehrere Einzelne zusammen), ein Muster zur Beurtheilung wünschen, ein der Sache und der Entfernung des Orts angemessener Betrag zur Bezahlung der deshalb zu machenden Porto-Auslagen, mit beigelegt.

Sobald die Anzahl von fünfzig pl. tit. Herren Pränumeranten voll ist, folgt sogleich die genau beschriebene Reinigungs-Methode.

Zugleich empfehle ich mich mit einer vorzüglichen und richtigen Einmisch-Methode, so wie der Angabe (in Zeichnung) oder ganzer Errichtung eines einfachen zweckmäßigen und sehr wohlfeilen Dampfbrenn-Apparats. Wien im August 1834. J. A. v. Sonnenthal. Techniker u. Jug. Jägerzeil No. 35.

Westher Getreidemarkt.

Westher Mezen (Am 5 Sept.) Preise in W. W.

	bester	mittlerer	ordinärer
	fl. kr.	fl. kr.	fl. kr.
Weizen	9. 30	8. 30	8. —
Halbfrucht	7. 30	7. 15	— . —
Roggen	7. —	6. 45	6. 30
Gerste	6. 45	6. 30	— . —
Hafer	5. 36	5. 30	5. 15
Kukuruz	7. 30	7. 15	6. 39

Schiffs- und Magazinspreise.

Weizen 7 $\frac{1}{2}$ —9; Halbfrucht 6—7; Roggen 5 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{2}$;
Gerste 6—7; Hafer 5 $\frac{1}{10}$ —5 $\frac{1}{2}$; Kukuruz 6—7 fl. W. W.

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Wien, gedruckt in der königl. Universitäts-Buchdruckerei. 1834.

Ich n
hen, der
tet wurde,
und Franze
und die G
höchst selte
ten. Man
jedes Mens
Zeiten wür
ben, als d
kurzer Zei
dern geraut
mit gemach
Bewohnern
sohlen wer
senmagazin
wenig meh
ben würden
sages, den
in einem u
nen sehen
allen Eise