



Allgemeine
Handlungszeitschrift
 von und für Ungarn.

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

Siebenter

Pesth, Mittwoch, den 1. Oktober.

Jahrgang.

Die Dampfschiffahrt auf den lombardischen Seen.

(Aus dem Echo.)

Mit dem ersten Grauen des Augustsonntages flog ein langer geräumiger Vierspanner aus den Barrieren von Mailand gegen Como hin; zehn Personen darin, andere im Kabriolet, noch andere oben auf der Deke; alle holten den unterbrochenen Morgenschlaf nach, während es im immer gleichen Trabe dahin ging. Nur als zu Barlassina beim Pferdewechsel ein Stillstand in der gleichmäßigen Bewegung eintrat, hoben sich die gesunden Köpfe und Wimpern etwas, um, wie die Pferde von neuem trabten, von neuem zu sinken. Nach und nach schüttelte endlich einer und der andere den Schlaf ab, rieb sich den letzten Traum aus den Augen; die ersten Worte fanden sich, einer nach dem anderen mischte sich in das Gespräch und bald hatte eine gemeinsame vertrauliche Unterhaltung alle Insassen des Silwagens verbunden. Man fragte, erzählte, ob man in Como bleibe oder weiter reise. Die meisten wollten sogleich auf das Dampfschiff, um am Abend wieder daheim zu sein; der Mailänder mag gern einen Sonntag auf dem Lande zu bringen.

— 'S ist doch eine Lust mit so einem Vapor, sagte einer zum Nachbar. Frühmorgens aus Mailand, über den ganzen See hinaus und hinunter, und um zehn Uhr Abends wieder in seinen vier Pfählen! Und das

Alles für ein Paar Gulden. Sonst wollte es einen Tag, um nur nach Como hinzukommen; und über den See zu fahren mußte Einer erst eine Barke aufnehmen mit wenigstens zwei Kuderern; es war eine weiltläufige Geschichte, kostete Geld und Zeit. Ins Veltlin zu gelangen, das war gar eine Reise. Eine eigene Barke mußte man durchaus mietzen, wenn man nicht in die Corriera wollte, die des Nachts fortging; es war ein gefährliches Ding, ein Schiffbruch kam oft genug vor. Aber der Vapor geht ruhig und gerade seinen Weg fort mitten durch den Sturm; das Aergste, was ihm etwa begegnen kann, ist, sich etwa ein Paar Stunden lang an den Anker zu legen. So wird Alles täglich besser und bequemer. Da ist jetzt auch die Straße von Lecco nach Colico fertig, ein Stük Weg von 41,790 Metres; hat an 1,146,769 Zwanziger gekostet. Ich will mir sie gerad' wieder einmal ansehen; 's ist eine wahre Pracht.

Ein Toskaner unterbrach ihn mit der Frage. -- Wie viel Dampfschiffe sind denn eigentlich auf dem Comersee? Ich weiß wohl, daß ihrer im Anfange zwei waren; aber ich meine gehört zu haben, das eine gehe nicht mehr.

— Freilich, versetzte der erste. Zwischen den Jahren 1825 und 1829 setzte eine Mailänder Aktiengesellschaft zwei Dampfschiffe auf den Comersee: den Carlo und den Plinio; jedes kostete 100,000 Franken, beide

gleich groß und geräumig. Bei ruhigem Wasser machten sie sechs geographische Meilen in einer Stunde; der Lario fuhr zwischen Como und Comaso, der Minio zwischen Lecco und Domaso. In fünf Stunden war die Reise gemacht. Jetzt macht der Lario noch immer alle Tage richtig seinen Weg, aber der Minio geht nicht mehr; er ist verborben, hör' ich, und so bleibt eine Zeit lang nur der eine Vapor. Mit zweien war es freilich bequemer und besonders für den Fremden angenehmer. Man fühlte es gleich als der andere ausblieb. Jetzt soll aber abgeholfen werden durch ein anderes, ein recht elegantes Dampfboot, die Erzherzogin Elisabeth. Es ist das nämliche, das früher Stella hieß, auf dem Po und den venezianischen Wässern fuhr, und wovon auch in der Biblioteca italiana geschrieben steht. Seit ein Paar Tagen haben die Fahrten zwischen Lecco und Domaso schon angefangen. Wer von Como mit dem Lario kommt, kann auf das andere Dampfboot hinübersteigen, wenn er es begegnet, und so an einem Tage die beiden Arme des Sees kennen lernen; den lachenden und freundlichen von Como und den finsternen, ernsten von Lecco. Und kostet so wenig! Für zwei oder vier Zwanziger, je nachdem man den Platz nimmt, macht einer die Fahrt, hat seine Unterhaltung oder besorgt seine Geschäfte.

Unter solchen Gesprächen kam man nach Como, wo der Lario schon zum Empfange bereit lag. Ein Theil der Gesellschaft stieg auf das Verdeck; das Zeichen wurde gegeben, und das Dampfboot ging. Ohne Segel, ohne Wind, schnitt es durch die Flutken des Sees hin; eine lange Kirche schloß sich allmählig hinter dem Vapor. Vom Verdeck schauten die Reisenden in den Zauber der Landschaft; ein Fremder rief entzückt: „Ja wahrlich, Stalien ist der Garten Europas!“

Es oft das Boot einem der reizend am Gestade liegenden Ortschaften gegenüber kam, klang eine Glocke; sogleich ruderte ein Kahn mit wehender Fahne herbei, die bedeuete, daß Leute auf das Boot wollten. Der Lario hielt; neue Reisegesährten stiegen ein, andere ließen sich ans Land setzen. Besonders war dies bei Trezzina der Fall; wo viele die Villa Sommariva zu sehen und dann ans jenseitige Ufer in die Villa Melzi hinüber zu fahren wünschten. Die übrigen setzten die Reise fort; mit ihnen die beiden, deren Gespräch wir weiter oben mittheilten; sie wollten auch das neue Dampfboot, die Erzherzogin Elisabeth, sehen. Kaum war man Bellagio gegenüber, als dies wirklich den See herabkam. Auf das gegebene Zeichen ward eine Barke ausgesetzt, und man bestieg das andere Schiff. Hatten die Reisenden den Lario herzlich gefunden, so

mußten sie das gleiche Lob der Elisabeth zollen. Rasch ging es in dem anderen Arme von Lecco hinunter.

(Beschluß folgt.)

Eine hölzerne Brücke auf Ceylon.

Sir William Horton, dem Ceylon bereits die Anlegung von förmlichen Straßen und die Einführung von Eilwagen zu verdanken hat, hat im vergangenen Jahre bei Veradenia eine hölzerne Brücke über den Mahavilaganga erbauen lassen, welche auch in den europäischen Zeitschriften einer Notiz würdig sein dürfte. Wir theilen daher aus dem Buche: „Arcana of Science and Arts etc. for 1834“ Folgendes hierüber mit. „Die Brücke, welche beinahe ganz aus Atlasholz gebaut ist, besteht aus einem einzigen Bogen von 225 Fuß Spannung; der Fahrweg ist 20 Fuß breit und 67 Fuß über den mittleren Wasserstand erhoben. Der Bogen besteht aus vier dreifachen Rippen, welche 5 Fuß weit von einander entfernt sind; diese Rippen haben zusammengenommen 4 Fuß Tiefe, und da sich zwei Zwischenräume von je zwei Fuß dazwischen befinden, so beträgt die ganze Tiefe des Bogens 8 Fuß. Die Balken, aus denen der Bogen gebaut ist, haben mit Ausnahme jener an den Widerlagern 16 bis 17 Fuß Länge, bei einer Dike von 12 Zollen. Der Bau wurde am 1. Jul. 1832 begonnen, und am 1. Januar 1833 war sie bereits für Lastwagen eröffnet. Man verwirft die hölzernen Brücken gewöhnlich wegen der geringen Dauerhaftigkeit des Holzes; dieser allerdings gegründete Vorwurf wird jedoch an dieser Brücke weniger von Bedeutung sein, da sie so gebaut ist, daß jeder einzelne Theil des Bogens, so wie er sich schadhaft zeigt, einzeln für sich angebeßert werden kann. Die bekannten amerikanischen Keilbrücken sollen sehr biegsam sein, und sich stark schwingen; dieser Uebelstand wurde an der Brücke zu Veradenia, deren Bau Oberstlieutenant Fraser leitete, glücklich umgangen.“

Aerial's fortschaffende Maschine.

Der Lincoln Mercury berichtet, ein Hr. Aerial von Boston habe eine Maschine oder einen Wagen erfunden, in welchem eine Person sich selbst ohne alle Beihülfe mit großer Leichtigkeit, mit einer Geschwindigkeit von 10 engl. Meilen in der Stunde, fortzuschaffen im Stande ist. Das Prinzip, nach welchem die Maschine erbaut ist, soll ganz neu sein, und wie sich der Erfin-

der Schmeich
einführen.

Ro.
stellung ei
Vf. gut
zwei hölz
Mörser ze
Boden des
nigen wen
regulator)
bedekt; m
um bei 10
— 4 Tag
digt ist,
fäß ober
Weineffig
essig - Fal
sodann at
wo er na
guten G
kommt. —
wenn ma
nenwein
einem G
Keller au
dieser Z
regulator
rung ent
durch die
muß, ei
ein Mit
beobacht
aufgehör
Zeit die
G
Henn
Resina
weiche
so daß e
niß kan
elastic.
dann g
man G
Fizten
einige
In belie

der Schmeichelei, eine ganz neue Theorie in die Mechanik einführen.

Wanderlei.

Rosineneffig von Konzauer. Zu Darstellung eines Wiener Cimer Essigs werden 12 bis 15 Pfd. gut gereifte große Rosinen sammt Stengel zwischen zwei hölzernen Walzen zerquetscht oder in einem großen Mörser zerstoßen, in das Gahrfaß gebracht, auf dem Boden desselben ausgebreitet, dann mit einem, mit einigen wenigen Böhern versehenen, Defel. (Gährungsregulator) dessen Nutzen unten angegeben werden soll, bedekt, mit 40 Wien. Maas siedendem Wasser übergossen um bei 16^o bis 20^o N. gähren zu lassen. Nach etwa 3 — 4 Tagen, wenn nämlich die geistige Gährung beendet ist, wird die klare Flüssigkeit in ein anderes Gefäß oder in eine Wanne abgelassen, mit 1 Maas guten Weinessig vermischt und nach der Methode der Schnell-essig-Fabrikation zu Essig verarbeitet. Derselbe wird sodann auf Fässer gezogen, um sich völlig zu klären, wo er nach Verlauf von 1 bis 2 Monaten einen sehr guten Essig liefert, der dem besten Weinessig gleich kommt. — Ein noch viel edlers Produkt wird erhalten, wenn man den abgohrenen weinigen und klaren Rosinenwein, bevor man ihn mit Branntwein und Essig zu einem Essigsaft verwendet, einige Wochen in einem Keller auf Fässern aufbewahrt, und erst nach Verlauf dieser Zeit der Essiggährung unterwirft. Der Gährungsregulator gewährt folgenden Nutzen: Das durch die Gährung entwickelte kohlensaure Gas bringt, indem es sich durch die Oeffnungen des Regulators hindurch zwingen muß, ein starkes Geräusch oder Klopfen hervor, welches ein Mittel gewährt, den Gang der Weingährung zu beobachten. Wenn nämlich das Geräusch oder Klopfen aufgehört hat, so ist die Gährung beendet und es ist Zeit die Fl. abzuziehen.

Caoutchouc-Firniß vom Apotheker Henry in Lucca. Man nehme fein zerschnittenes Resina elastic., am Besten recht weiche dünne Flaschen, welche dieselbe in gewöhnlichem weissen Steinöl auf, so daß eine Gallerte entsteht (ein bestimmtes Verhältniß kann man hierbei nicht angeben, weil harte Resina elastic. mehr Steinöl erfordert, als weiche), erwärme dann guten Leinölfirniß dem Volum nach so viel als man Gallerte hat, thue in den fast bis zum Sieden erhitzten Firniß gut gelöste Resina elast., halte es noch einige Zeit unter Umrühren übers Feuer und gieße dann in beliebige Gefäße aus. Am Besten ist es diesen Fir-

niß vor der Benutzung etwas zu erwärmen und dann mit einem Pinsel aufzutragen. Sollten auch noch einige gallertartige Theile im Firniß herum schwimmen, so lösen sich diese doch nach einiger Zeit noch auf. Zweimaliges Bestreichen mit diesem Firniß ist hinreichend, Leinwand wasserdicht zu machen.

Verfahren dem Leinenzeuge schottischen Glanz (Atlasglanz) zu ertheilen. Derselben im Nürnberger Korrespondenten von und für Deutschland (Nr. 193 den 12. Juli 1834) enthaltene Nachrichten zufolge, ist gegenwärtig in Amerika, und namentlich in Mexiko, Leinwand ein sehr gefuchter Handelsartikel; jedoch nur jene hat dort Handelswerth, welche den sogenannten englischen Glanz besitzt. Den lebhaftesten Glanz, der, in Absicht auf schönes und gefälliges Ansehen, selbst den des Atlas bei weitem übertrifft, ertheilt man dem Leinenzeug, zumal dem Tafeltuch, in Schottland in der Gegend zwischen Perth und Scoone-Palace. Das daselbst befolgte Verfahren ist eben so einfach als leicht ausführbar, und beeinträchtigt die Dauerhaftigkeit der Leinenfaser keineswegs, sobald es nur von geschickten Arbeitern vollzogen wird. Man rollt nämlich die zu appetirende Leinwand vermittelst eines Triebwerks von einer großen hölzernen Walze auf eine bergleichen zweite; zwischen beiden hölzernen Walzen befindet sich eine zinnerne. Die mit gehörigem Kraftaufwande gleichförmig durchgezwängte Leinwand bietet, sobald sie die Zinnfläche berührt hatte, und um die zweite hölzerne gewunden wurde, ein höchst lebhaftes, schwachbläuliches Weiß dar, welches in der That hinsichtlich des beliebten, gefälligen Ansehens nichts zu wünschen übrig läßt. Ohne Zweifel kann man denselben Glanz auch mit Langemiers, vor mehreren Jahren zu Schmieberg in Schlesien erfundener Glättmaschine erreichen, wenn man dieselbe einer zweckmäßigen Abänderung unterwirft. Die Zinnwalze darf aber dabei, die als den bläulich weißen Metallschimmer ertheilende Glättvorrichtung, nicht fehlen. Ja schon das Erzeugen der beim gewöhnlichen Kalandern in Gebrauch genommenen eisernen oder stählernen Cylindern, durch zinnerne oder mit Zinn plattirte bleierne, dürfte hinreichen, der deutschen Leinwand den erwähnten schottischen Glanz zu ertheilen.

Neuseeländischer Flach. Die Literary Gazette sagt in einem Artikel über Neuseeland: Von dem Phormium oder neuseeländischem Flach, der neuerlich als Handelsartikel in England eingeführt worden ist, berichtet Herr Lieutenant Macdonnel (von der f. Marine), daß die Pflanze in wilder Heppigkeit auf allen drei Inseln Neuseelands wachse. Sie ist dem Lande ei-

genthümlich und prennirend, die Blätter im Durchschnitt 6 bis 10 Fuß lang; sie bringt eine Menge Saamen. Wird darauf geachtet, sie zur rechten Jahreszeit zu schneiden, und nur gewöhnliche Sorgfalt auf ihre Kultur verwendet, so hält er sich überzeugt, daß sie sich vorzüglicher, als die russische und der Menils-Flachs bewähren; der Flachs hat alle Diegsamkeit der ersteren, und nicht das Drathartige und Spröde des letzteren. Tausende von Schiffstonnen dieses kostbaren Handelsartikels könnten jährlich von Neuseeland nach dem Mutterlande verschifft, ja ganz Europa von dort her leicht damit versehen werden.

M i s z e l l e n.

Der Theebau auf Java gedeiht. Es sind in Amsterdam 28 Kisten Thee von Java angekommen; die grüne Sorte ist von großer Feinheit und noch besserem Geschmack, als die chinesische, auch der schwarze ist sehr gut, weicht aber im Geschmack von dem chinesischen ab.

Die Zahl der patentirten Niehtfabriolets in London ist seit Anfang dieses Jahrs, wo die frühere Beschränkung auf 1200 zurückgenommen wurde, bis über 2000 gestiegen. Jeder Eigenthümer muß 5 Pfund Sterl. Patentgebühr und monatlich 2 Pf. St. Abgabe zahlen, daher die Regierung nun 52,000 Pf. St. jährlich einnimmt.

Korrespondenz-Nachrichten.

London, 17. Septemb. Konfol. 3 Proz. 90 $\frac{1}{2}$.

Paris, 19. Septemb. Konfol. 5-Proz. 105, —; 3 Proz. 76, 40.

Wien, 27. Sept. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 99 $\frac{1}{2}$; 4 Proz. 90 $\frac{1}{2}$; Rothschildische 100 Guldenloose —; Vartiale 137 $\frac{1}{2}$; Neues Loosanleihen —; Bankaktien 1258.

Intelligenzen.

Anzeige für Jene, die in der Lage sind, Ersparnisse nutzbringend anlegen zu wollen.

Durch meine längere Praxis im Geschäfte mit Staats-Papieren hatte ich Gelegenheit wahrzunehmen, daß diese Papiere, als Mittel, Ersparnisse darin nutz-

bringend anzulegen, und dennoch sein Kapital täglich verfügbar in der Hand zu behalten, in Ungarn noch zu wenig bekannt sind.

Ich finde mich sonach bewogen, hiermit die Anzeige zu machen, daß bei mir, außer allen andern Sorten von Staats-Effekten, sowohl der neuern in Metall-Münze verzinlichen Staats-Schuld, als der ältern noch in Wiener-Währung verzinlichen Papiere (welche vorzüglich für die Herren Kautionirten geeignet sind), auch die zur Verzinsung von größern wie kleinern Kapitalien am konvenabelsten geeigneten 5 Proz. tragenden Metallique-Obligationen, in Stücken von 1000 fl. — 500 fl. — 100 fl. — mit beigegeführten $\frac{1}{2}$ jährigen Interessen-Koupons, stets zu billigt festgestellten Kursen gegen den 2 a 3 Tage früher an der Wiener Börse notirten Börsenkours, zu haben sind, und daß ich eben so auch alle diese verschiedenen Staats-Papiere täglich mit gleicher Berücksichtigung des Wiener Kourfes gegen baare Bezahlung kaufe.

Auswärtige Anfragen und Aufträge — welche erstere ich mir jedoch portofrei und zu letztern die betreffenden Beträge erbitte — werde ich stets mit Bereitwilligkeit erwidern und mit Pünktlichkeit besorgen.

Wesh, im Sept. 1834.

E. J. Malvieur,
bürgerlicher Großhändler.
Maria-Dorothea-Gasse, im v. Czjegler'schen Hause, Nro. 11.

Wesh'scher Getreidemarkt.

	Wesh'scher Mezen (Am 30 Sept.) Preise in W. W.		
	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer fl. kr.
Weizen	9. 30	8. 30	8. —
Halbfrucht	8. —	7. 45	— . —
Roggen	7. 30	7. 15	— . —
Gerste	6. 45	6. 30	6. 15
Hafer	5. 42	5. 30	5. 15
Kukuruz	7. 15	7. —	6. 30

Schiffs- und Magazinpreise.

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

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

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