



Allgemeine
Handlungszeitchrift
 von und für Ungarn.

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

Achter

Pesth, Sonnabend, den 28. März.

Jahrgang.

Selbstfahrende Fuhrwerke.

Unter dieser Benennung verstehen wir hier nicht Automate, sondern überhaupt Fuhrwerke, deren Motor mitfährt. In diese Klasse gehören also alle Arten von Dampfwagen mit lokomotiver Maschine, und namentlich die Chausseedampfwagen. Wir fassen indessen in Folgendem nur solche Fuhrwerke in's Auge, die durch Menschen oder Pferde in Bewegung gesetzt werden sollen, und zwar indem dieselben nicht vorgespannt werden, sondern auf dem Wagen selbst mitfahren.

Bekanntlich hat man früher schon öfters versucht leichte Fuhrwerke herzustellen, in denen man, eine Kurbel etwa drehend, sich selbst fortzuschiren könnte; und in neuerer Zeit hat man auch wohl große Wagen ausgedacht, die nicht durch vorgespannte, sondern durch auf dem Wagen selbst arbeitende Pferde in Bewegung kommen sollten. Und in der That muß seit der Erfindung der Dampfwagen die Aufgabe solcher Vorrichtungen nicht die mindeste Schwierigkeit haben; denn wie durch Dampfkolbenstangen muß die Achse, an der die Wagenräder sitzen, mittelst einer Kurbel oder Treten, durch einen Göpel oder ein Laufrad umzutreiben, und so das Fuhrwerk in Gang zu bringen sein. Zudem sind bereits und mit Vortheil ähnliche Mechanismen auf Schiffen (den bateaux zooliques) angewendet worden. Dergleichen

selbstfahrende Wagen unterscheiden sich von solchen Schiffen nur darin, daß dort Wagenräder, hier Ruderräder umgetrieben werden.

Nichts desto weniger haben alle Vorschläge oder Erfindungen dieser Art bis dahin kein Glück gemacht; sie mögen vielmehr alle als mehr oder weniger abenteuerliche Ausgeburten müßiger Genies betrachtet worden sein. Nicht Alles jedoch, was lächerlich erscheint, und unter gewissen Umständen wirklich unbrauchbar ist, ist es auch unter anderen, oder bei reiflicherer Betrachtung; und so leicht man daher zugeben mag, daß dergleichen selbstfahrende Wagen zur Befahrung gewöhnlicher Straßen untauglich sind, so dürfte doch, wie uns scheint, ihre Anwendbarkeit auf Eisenbahnen oder mit Platten belegten Wegen alle Aufmerksamkeit verdienen.

Denken wir uns zuerst einen Wagen, der durch einen Menschenarm, und zwar vermittelt einer Kurbel in Gang gebracht werden soll; es sei, daß die Bewegung von dieser durch einen Riemen oder auch durch verzahnte Räder auf die Achse der Wagenräder übertragen werde. Damit wir den größten Effekt erlangen, muß der Arm mit der angemessensten Geschwindigkeit, d. h. mit der von 2 — 2½' per Sekunde arbeiten. In diesem Falle kann der Nutzeffekt zu 40 angenommen werden, d. h. der Mensch wird einen Widerstand von 20

Pfund mit der Geschwindigkeit von 2'; einen von 10 Pfd. mit der von 4' u. s. w. bewegen können. *)

Soll der Wagen per Stunde 1 Wegstunde (von 12,000') zurücklegen, so ergibt dies eine Geschwindigkeit von $3\frac{1}{2}'$ per Sekunde, und es wird also eine Geschwindigkeit von $6\frac{1}{2}'$ per Sek. erfordert, damit er 2; und eine von 10' per Sek., damit er 3 Poststunden in 1 Stunde mache.

Hat das Rad 10' Umfang, so wird es hiemit 20, 40 oder 60 Mal per Minute umgehen müssen, wenn es per Stunde 1, 2 oder 3 Stunden Weges zurücklegen soll. Und sehr leicht werden ohne Zweifel diese Modifikationen der Geschwindigkeit zu vermitteln sein, wenn gleich die Kurbel mit unveränderter umgedreht wird. Es fragt sich also nur, welche Last obige Kraft eines Menschen alsdann fortzuschaffen vermag.

Bei einer Geschwindigkeit von 1 Wegstunde per Stunde (oder von $3\frac{1}{4}'$ per Sek.) mag die Kraft einen Widerstand von $\frac{40}{3\frac{1}{4}}$ oder von 12 Pferden überwinden;

und da auf einer gewöhnlichen guten und ebenen Straße der Widerstand (die Achsenreibung cc.) nur $\frac{1}{10}$ oder $\frac{1}{12}$ der Last beträgt, so würde diese oder der Wagen nebst dem darin Fahrenden 20 — 24 + 12 oder 240 — 288 Pfd. wiegen dürfen. Gesezt nun auch, es wäre ein so sehr leichter Wagen herzustellen, so sieht man doch, daß ein Mensch, der sich selbst darin fortzuschirte, kaum 1 Wegstunde per Stunde machte, und dabei sicherlich mehr sich ermüdete, als wenn er zu Fuß ginge. Würde derselbe aber viel schneller fahren wollen, so wäre eine anhaltende Bewegung offenbar unmöglich, da die angenommene Menschenkraft bei einer doppelten Geschwindigkeit, bereits nur eine Last von 120 — 144 Pfd. fortzuschaffen kann; oder kaum das Gewicht eines erwachsenen Menschen allein. Dergleichen Fuhrwerke möchten also bloß Rahmen etwa dienen.

Zu einem anderen Resultate gelangen wir jedoch, nehmen wir an, daß ein solcher Wagen auf einer Eisenbahn zu fahren habe; denn auf solchen beträgt der Widerstand nur $\frac{1}{20}$ oder $\frac{1}{30}$ der Last. Reicht der Menschenarm also hin, einen Widerstand von 6 Pferden mit der Geschwindigkeit von $6\frac{1}{2}'$ per Sek. (2 Stunden per St.) zu bewegen, so wird er mit dieser hier eine

*) Das Moment eines Mannes wird meist zu 60 — 70 angenommen, wenn er 8 Stunden täglich arbeitet; und der Nuzeffekt an der Kurbel nur zur Hälfte oder zu 30 — 36. Wir können diesen jedoch füglich auf 40 festsetzen, da hier nicht leicht eine tägliche Arbeitszeit von 8 Stunden vorkommt.

Last von 6 + 200 oder 240, d. h. eine Last von 1200 — 1440 Pfd. forttreiben können, und mit der von 5 Stunden per Stunde sogar noch eine Last von 800 — 960 Pfund.

Läßt sich bennach annehmen, daß Fuhrwerke von hinlänglicher Solidität herzustellen sind, deren Gewicht nicht 600 Pfd. überstiege, so müßte ein Mensch füglich im Stande sein, auf einem solchen sich und 3 — 4 Reisende, und zwar mit einer Schnelligkeit von wenigstens 2 Stunden per Stunde fortzuschaffen.

Unschwer würde ferner ein solches Fuhrwerk zu lenken sein; eben so würden Steigungen, wie sie auf Eisenbahnen vorkommen, keine besonderen Schwierigkeiten darbieten, da man in der Gewalt hat die Kurbel bei größerem Widerstande langsamer zu drehen, und lebende Kräfte sich auf kurze Zeit bedeutend erhöhen lassen; es würden endlich beim Abwärtsfahren auf geneigten Strecken kaum besondere Sperr- oder Bremsapparate nöthig sein.

Nach diesen Bemerkungen läßt sich also kaum bezweifeln, daß solche Handfuhrwerke, so wenig sie für gewöhnliche Straßen taugen, doch auf Eisenbahnen in vielen Fällen anwendbar und bequem sein könnten, zumal auf Bahnen, die nicht von großen Dampfwagenzügen befahren werden, und wo die Gefahr, von diesen etwa überrumpelt zu werden, wegfällt.

(Beschluß folgt.)

Benutzung verschiedener Faserstoffe statt Hanf und Flachs.

Hr. George Harris Esq., von East Dulwich in der Grafschaft Surrey, ließ sich am 1. Junius 1833 bekanntlich ein Patent auf eine neue Methode, verschiedene vegetabilische Faserstoffe, die bisher noch nicht zu diesem Zwecke verwendet wurden, zu verschiedenen neuen oder solchen Artikeln zu verarbeiten, welche bisher aus Hanf und Flachs erzeugt wurden, ertheilen. Das London Journal of Arts gibt nun in seinem neuesten Oktoberhefte, S. 107, einen Auszug aus diesem Patente folgenden wesentlichen Inhaltes. Die Faserstoffe, welche der Patentträger verarbeitet, bestehen aus Palmenstrüngen und vielerlei anderen in den Tropenländern Asiens, Afrika's und Amerika's wachsenden faserigen Pflanzen. Die erste Zubereitung erhalten diese Stoffe gegenwärtig schon in den Ländern, in denen sie wachsen; und diese Zubereitung, welche der Patentträger nicht als seine Erfindung in Anspruch nimmt, be-

steht gewöhnlich darin, daß man die Stängel, Strünke u. d. L. nach Länge spaltet, 24 Stunden und darüber in heißes oder kaltes Wasser einweicht und dann, um sie von den markigen Substanzen zu befreien, wie Zuckerrohr durch Walzen laufen läßt. Die hiedurch ausgepressten Stängel u. d. L. werden in Bündel gebunden, in fließendes Wasser eingeweicht, und endlich, nachdem sie an freier Luft und an der Sonne getrocknet worden, verpackt und nach Europa versendet. Hier nun beginnt erst das Verfahren, durch welches sie der Patentträger zum Hecheln und Spinnen vorbereiten will. Er legt diese Stoffe nämlich in Schichten von $\frac{1}{2}$ Zoll Dike kreuzweise in einen kupfernen Kessel oder in ein anderes geeignetes Gefäß, und streut zwischen jede Schichte eine bestimmte (in der Patentbeschreibung nicht angegebene) Quantität eines aus gleichen Theilen Soda, Potasche und Neskalk bestehenden Gemenges. Wenn der Kessel auf diese Weise gefüllt ist, so spritzt er oben so lange Seewasser darauf, bis der Kessel vollends damit gefüllt ist. In Ermangelung des Seewassers kann man auch eine Kochsalzauflösung, der auf 10 Gallons Wasser eine Unze Neskalk zugesetzt wurde, anwenden. In diesem Zustande läßt man die ganze Masse eine gute Zeit über kochen, wobei man den Kessel immer im Maße des Verdunstens mit Wasser auffüllt. Die Zeit des Siedens hängt von der Qualität des Materiales, welche sich bloß durch die Erfahrung ermessen läßt, ab. Nach diesem Sieden wird der Faserstoff gut ausgewaschen, getrocknet, und endlich unter die Hechel gebracht. Man kann die Masse statt des Siedens eben so gut auch mit Wasserdampf behandeln. — Unsere Leser werden hieraus erkennen, daß an dem ganzen Patente nichts Neues ist, sondern daß dasselbe lediglich auf einer schon von mehreren Reisenden empfohlenen Behandlung der Palmstrünke, Visfangstängel, Agaven- und Ananasblätter u. d. L. beruht. Wir bemerken nur, daß in Frankreich in neuester Zeit verschiedene Fabrikate aus derlei Faserstoffe zu Markte kamen.

Französische Methode, junge Weine für alte geltend zu machen.

Die französischen Weinhändler befolgen nicht selten folgendes Verfahren, um jungen Wein für zehn- bis zwölfsjährigen passiren zu machen. Sie füllen die Flaschen bis auf ein Weinglas mit dem zu maskirenden Weine, korken sie zu, und stellen sie in einen Kessel, der bis zur Mitte des Halses der Flaschen mit Wasser gefüllt ist. Das Wasser wird dann auf 60 Grad

Reaum., aber ja nicht höher erhitzt; in dieser Temperatur erhält man die Flaschen heiläufig eine Stunde lang, worauf man sie herausnimmt und wieder abkühlen läßt, um sie dann aufzufüllen und zu verpfropfen. Die Pariser Restaurateurs stellen die Weine zu gleichem Zwecke heiläufig zwei Stunden lang in einen mäßig erwärmten Pastetenbäckerosen. Die Weine, bei denen dieses Verfahren einiger Maßen gut anschlagen soll, dürfen jedoch nicht arm an Alkohol sein. Wir glauben, daß das Journal des connoisseurs usuels, welches diese Notiz in seinem neuesten Oktoberhefte mittheilt, den deutschen Weinhandlern damit nichts Neues gelehrt hat; das Bräuen der Weine ist schon längst auf deutschen Boden verpflanzt.

M i s z e l l e n.

Um den Binnenhandel Pommerns zu beleben, sollen einige Flüsse schiffbar gemacht, und dieses Jahr mit der Versante angefangen werden, wodurch die Städte Köslin, Belgard u. d. L. mit Kolberg und der Ostsee in Verbindung kommen. Der Hafen von Kolberg soll vertieft und für größere Schiffe brauchbar gemacht werden.

Die neue belgische Bank in Brüssel hat ein Kapital von 20 Mill. Fr. durch Aktien zu 1000 Fr. jede. Die Bankbills lauten auf 40, 100, 500 und 1000 Fr. Ihre Dauer ist vorläufig auf 25 Jahre 8 Monat, vom 1. Mai d. J. bis zum 31. Dez. 1860, bestimmt.

Der Seidenbau macht in Rußland, ungeachtet aller Aufopferungen der Regierung, nur geringe Fortschritte, woran theils das Klima, theils wohl noch mehr die geringe Ausbildung des Volkes und Verkehrs Ursache ist.

K o r r e s p o n d e n z - N a c h r i c h t e n.

Berlin, 11. März. Das Wollgeschäft hat seit dem neuen Jahre wieder eine günstige Gestalt angenommen, so daß die im Monat Oktober und November vergangenen Jahres, und zwar nicht mit Unrecht, gehegten Besorgnisse: daß die Wollpreise in den nächsten Märkten einen sehr bedeutenden Fall erleiden würden, allmählig zu verschwinden anfangen. Es wurden durch die stattgefundenen Fallimente mit einemale große Quantitäten Wolle in den Markt gebracht, und fanden, wie es gewöhnlich bei dergleichen Gelegenheiten der Fall ist, selbst zu ganz niedrigen Preisen Anfangs keine Käufer. Gegen Ende November entschloß sich ein bedeutendes

Haus eine Unternehmung in Wolle zu machen; Berlin war dazu der günstigste Platz, und es wurde dem Käufer sein Geschäft so leicht wie möglich gemacht, da ihm wenig Konkurrenz entgegen trat. Von diesem Hause wurden in einem Zeitraum von 6 Wochen hier circa 6000 Zentner gekauft, meist Mittel- und gute Mittelwollen; die Preise, die man anlegte, waren von 50 bis 72 Rthlr., für einige ganz gute Sachen ging man bis 75 Rthlr., und eine Partie wurde selbst mit 78 Rthlr. bezahlt. Diese Preise waren im Vergleich zu den Märkten 25 bis 30 Proz. niedriger, gegen Kontraktpreise 35 bis 45 Proz. Dieser so bedeutende Einkauf wollte unserm Markt aber immer noch keine Festigkeit geben, und als der Käufer unsern Platz verlassen, wurden mehrere Partien noch billiger verkauft. — Im Laufe des Januars fanden sich jedoch mehrere Hamburger Käufer hier ein, die Anfangs nur auf Voll- und Gerberwollen reflektirten; durch die billigen Preise wurden sie indessen veranlaßt, auch in Schurwollen etwas anzulegen. Dies gab nun auch unsern Händlern neuen Muth, und da die erste Käufe gute Rechnung gaben, so war, wie es gewöhnlich der Fall ist, mit einemmale wieder Leben im Markte. Unsere Fabrikanten, welche aus Furcht eines ferneren Sinkens der Preise immer noch zurückgehalten hatten, kamen nun auch mit einemmale in den Markt, und da die Kammgarn- und Spinnerereien ganz unerwartet Aufträge auf geringe Garne bekamen, worauf ihre Woll-Vorräthe nicht eingerichtet waren, so traten diese noch als Konkurrenten den Fabrikanten bei, durch welche Umstände die Verkäufe im Januar und Februar bedeutender als seit vielen Jahren gewesen sind; ja unser Markt ist beinahe geräumt, und sind die Vorräthe, mit Ausschluß der bei der Seebandlung aufgespeicherten Wolle, auf kaum mehr als 4 bis 5000 Ztn. anzunehmen. Ist nun einmal Leben im Geschäft, so steigen auch die Preise, so unvermerkt dies auch geschieht. Man bezahlt jetzt für gute Mittelwollen gern bis 75 Rthlr., und ist dazu von guter Natur und weißer Wäsche beinahe mehr anzuschaffen. Feine Mittelwollen, die im Markte mit 96—100 Rthlr. bezahlt worden, werden auf 80—85 Rthlr. gehalten. Vollwollen, die zu Anfang Januar 49 Rthlr. galten, holen jetzt 57 Rthlr., und Gerberwollen, die mit 35—38 Rthlr. ausgedoten waren, sind kaum zu 40—45 Rthlr. zu haben. Sollte nun, vor den Wollmärkten, von England aus keine bedeutend rückgängige Bewegung eintreten, so darf man sich mit der Hoffnung schmeicheln, daß die Preise der Wollen den Produzenten lohnend sein werden, und wenn auch die Preise von 1833 nicht ganz erreicht werden, so wird doch wohl schwerlich billiger als zu den 1832ger Preisen zu kaufen sein, da sich dazu bereits Käufer auf Kontrakt finden.

London, 13. März. Konsol. 3 Proz. 92½.

Paris, 17. März. Konsol. 5 Proz. 107, 30; 3 Proz. —, —.

Wien, 24. März. Staatsanleiheverschreibungen: 5 Proz. 101½; 4 Proz. 95½; Rothschildische 100 Guldenloose 211; Partiale 140; Anlehen von 1834 593½; Bankaktien 1343.

Intelligenzen.

Anzeige.

Am 1. April, Morgens 5 Uhr, fahren beide Dampfschiffe, und zwar: die „Vanonia“ von Vesty nach Preßburg und „Franz I.“ von Vesty nach Moldava ab. Billets sind bis am 31. März Abends 7 Uhr in Bureau der Agentenschaft, Maria-Dorothea-Gasse, Nr. 11, zu lösen.

Kundmachung.

Auf Anordnung einer hochl. Kön. ung. Hofkammer wird bekannt gemacht: daß in dem zur Kronherrschaft Altosen gehörigen Dorfe Budaleß aus der dortigen herrschaftlichen Baumschule 2000 Stük mit den besten Sorten veredelte, zum Versezzen vollkommen geeignete Aepfel- und Birn-Bäumchen stük- und parthieweise gegen bare Bezahlung veräußert werden, und zwar: das Stük von vorzüglicheren Sorten 20 kr. das Stük, von minderen Sorten 16 kr., und das Stük von Zwergen 12 kr. C. M. Kauflustige haben sich dieweil an den k. Kammeral Waldbereiter zu Budaleß zu wenden. Dfen den 5ten März 1835.

Westher Getreidemarkt.

Westher Mezen (Am 27. März.) Preise in W. W. 7

	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer fl. kr.
Weizen	— . —	9 . 30	9 . —
Halbfrucht	8 . 30	8 . 15	8 . —
Roggen	8 . —	7 . 45	7 . 30
Gerste	7 . 42	7 . 30	7 . —
Hafers	6 . —	5 . 54	5 . 45
Rufuruz	8 . 9	8 . —	7 . 30

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Dfen, gedruckt in der königl. Universitäts-Buchdruckerei.