



Allgemeine

Handlungszeitschrift

von und für Ungarn.

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

Achter

Pesth, Mittwoch, den 29. April.

Jahrgang.

Fahrten des Dampfwagens des Herrn
v. Ussda zu Paris.

Dieser Dampfwagen, fuhr am 18. Febr. in 89 Minuten von Paris nach Versailles und in 80 $\frac{1}{2}$ Minute zurück, wornach also im Hinfahren 3 Stunden und auf der Rückkehr $3\frac{1}{2}$ Stunde Weges auf die Stunde kamen. Hr. v. Ussda ließ den Wagen absichtlich so langsam laufen, indem die Maschinerie, welche in England für makadamisirte Straßen erbaut wurde, nicht geeignet sein dürfte, den heftigen Erschütterungen der Wagen auf unseren gepflasterten Straßen zu widerstehen. Die Geschwindigkeit des Wagens wird sich auf 10 Stunden Weges in einer Stunde Zeit treiben lassen, und derselbe wird mit Leichtigkeit 6 Stunden zurücklegen, wenn gewisse Vorkehrungen gegen die zu heftigen Erschütterungen getroffen sind. Hr. v. Ussda ließ seinen Wagen am so weniger aus Furcht vor einer Explosion so langsam laufen, als sein Kessel aus 8t Röhren zusammengesetzt ist, von denen jede an 4 Stellen mit den anderen kommuniziert: so daß demnach, wenn ja eine dieser Röhren bersten würde, dadurch nur ein zufälliges Ventil erzeugt würde, wodurch jene allgemeine Explosion unmöglich gemacht wäre. Das Bersten einer einzelnen solchen Röhre kann unter diesen Umständen keine anderen nachtheiligen Folgen bewirken, als daß der Wagen ste-

hen bleibt: ein Beweis hierfür ergab sich vor 14 Tagen auf dem Boulevard, wo der Wagen aus einem solchen Grunde stehen blieb, bis er nach kurzer Zeit an Ort und Stelle ausgebeßert war. Alle Sachverständigen sind der Ueberzeugung, daß eine derlei Maschine gar keine Gefahr darbietet; und dies ist um so schätzbarer, als man bei diesem Systeme röhrenförmiger Kessel mit aller Sicherheit das von unserem berühmten Arago so sehr gepriesene System des Hochdruckes anwenden, und dadurch große Kraft zugleich mit Leichtigkeit der Maschine und Ersparniß an Brennmaterial und Wasser erreichen kann. Der Dampfwagen des Hrn. v. Ussda wiegt daher mit Inbegriff des Wassers und der Kohles, die er für eine Station braucht, nur 2200 Kilogr., und dieses Gewicht läßt sich sogar noch auf 2000 Kilogr. reduzieren. — Um eine schiefe Fläche von $\frac{1}{2}$ zu erklimmen, muß die Triebkraft auf einer Eisenbahn um das Zwanzigfache, auf einer gewöhnlichen Straße aber nur um das Doppelte vermehrt werden; denn die Kraft, welche nöthig ist, um ein Gewicht auf einer Eisenbahn fortzuschaffen, beträgt nur den 240sten Theil dieses Gewichtes, während es auf einer gewöhnlichen Straße die Hälfte beträgt; dagegen braucht man aber sowohl auf der einen, als auf der anderen, wenn es sich um Ueberschreitung einer Anhöhe mit einer Steigung von 1 in 12 handelt, eine Supplementarkraft, welche halb so groß ist, als das

Gewicht, welches fortgeschafft werden soll. Der Wagen des Hrn. d'Albda hat daher beim Hinanfahen von Anhöhen vor den Eisenbahnwagen einen Vortheil von 20 gegen 1, und vor den mit 6 Pferden bespannten Wagen einen Vortheil von 3 gegen 1 voraus. Der Dampfwagen braucht auf ebenem Wege nur eine Kraft von 4 Pferden zu seinem Laufe; da seine Maschine jedoch eine Kraft von 14 Pferden entwickelt, so kann er im Falle eines Widerstandes seine Kraft verdreifachen. — Wir müssen übrigens gestehen, daß der Dampfwagen, als er gestern bei Nuteuil von der Straße in einen lothigen Seitentheil hinabglitt, er sich nur mit Mühe wieder heraus arbeiten konnte. Einem derlei Unfälle wäre für die Zukunft leicht vorzubeugen, wenigstens läßt sich die Ursache desselben leicht erklären. Der Wagen fuhr mit einem Drucke von 6 Atmosphären ab, und hatte ihrer kaum 8 erreicht, als sich der Widerstand darbot, zu dessen Ueberwindung 12 bis 14 erforderlich gewesen wären; es fehlte daher an Kraft. Dies war aber noch nicht Alles; die Maschine greift nämlich nur in das linke Hinterrad, welches die drei anderen Räder in Bewegung setzt: eine Einrichtung welche nöthig ist, damit der Wagen kurz umwenden kann. Braucht man aber auf gerader oder leicht gekrümmter Bahn ein Supplementarrad, so muß auch das rechte Hinterrad eingehängt werden; dies hätte denn auch geschehen sollen, als der Wagen gestern von der Straße hinabglitt, und zwar um so mehr, als der Wagen zur Rechten abglitt, und als die Triebkraft, die den Wagen wieder auf das Pflaster herauffchaffen sollte, nur von der Linken kam. Leider ward aber der Haken zu kurz, so daß das Rad nicht gefaßt werden konnte. — Wir halten also dessenungeachtet das große Problem für gelöst, obgleich noch viel zu thun übrig ist, bis die Dampfwagen den regelmäßigen Dienst auf unseren Straßen versehen werden. Wir haben den Unfall, der den Wagen des Herrn d'Albda traf, offen dargestellt, und wir bezeichnen selbst noch eine andere Unvollkommenheit, nämlich die, daß das Triebrad auf weichem Boden glitscht, und beinahe 2 Umgänge macht, ehe die übrigen Räder, die sich verkleistern, und die deshalb mit Krazeisen versehen sein müssen, deren eine machen. Wir setzen jedoch alles Vertrauen in Hrn. d'Albda und seine Associe's, welche kein Hinderniß verhehlen, und sie zu besiegen nicht müde werden. Die beiden Ingenieure, welche auf Befehl der Regierung der gestrigen Probefahrt beiwohnten, scheinen keinen Zweifel über das endliche Gelingen zu hegen. Was die Ersparniß bei diesen Fahrten betrifft, so ist dieselbe offenbar. Die Fahrt nach Versailles und zurück kostete 280 Kilogr.

Kohls und 960 Liter Wasser; rechnet man die Fuhr Kohls zu 28 Fr., so gibt dies eine Ausgabe von beiläufig 11 Fr. Dies kann jedoch bei der Berechnung im Großen nicht als Basis dienen, indem der Kessel nur $4\frac{1}{2}$ Stunden lang geheizt wurde, und also verhältnißmäßig weit mehr Kohls brauchte, als er gebraucht hätte, wenn er eine längere Zeit und zu mehreren Fahrten ununterbrochen fort geheizt worden wäre; der Wagen besaß nämlich bei seiner Ankunft noch so viel Feuer und Dampf, daß er süglich noch ein Paar Stunden hätte damit zurücklegen können. Hr. d'Albda ist seinem Ziele nahe und er wird es auch erreichen, denn es fehlt ihm weder an Ausdauer, noch an Sachkenntniß. Seine Versuche werden fortgesetzt werden, so wie die Vorsichtsmaßregeln gegen das Abgleiten des Wagens von dem Straßenpflaster getroffen sind.

Tiefe der tiefsten Bergwerke.

Hr. Taylor hielt vor der dritten Versammlung der British Association einen Vortrag über die größten Tiefen, bis zu welchen man in verschiedenen Bergwerken gedungen ist. Wir entlehnen hieraus folgende Zusammenstellung, so wie sie in dem über die angegebene Versammlung erschienenen Berichte enthalten ist:

1. Eine der Gruben zu Kigbühl in Tyrol hat eine Tiefe von 2774 Fuß.
2. Die Sampson-Grube zu Andreasberg am Harz 2230 —
3. Die Valenciana-Grube zu Guanajuato in Mexiko 1770 —
4. Die Parre's-Grube an den Consolidated Mines in Cornwallis 1466 —
5. Die Wheel-Abraham-Grube ebendasselbst 1452 —
6. Die Dolcoath-Grube ebendasselbst 1410 —
7. Die Ecton-Grube in Staffordshire 1380 —
8. Die Woolfs-Grube an den Consolidated Mines 1350 —

In Hinsicht auf die Entfernung von dem Mittelpunkt der Erde sind diese Gruben äußerst verschieden; denn die Woolfs-Grube reicht bis auf eine Tiefe von 1230 Fuß unter die Meeresfläche, während der Grund der Valenciana-Grube noch volle 6000 Fuß über der Meeresfläche liegt. Nimmt man den Durchmesser der Erde zu 8000 engl. Meil. an, sagt Hr. Taylor, und die größte Tiefe, auf die man in den Bergwerken unter die Meeresfläche gelangte, zu 1230 Fuß ober beiläufig zu $\frac{1}{2}$

Weite, so folgt, daß wir bisher nur erst bis auf den $\frac{1}{1000}$ Theil des Durchmessers in unsere Erdfugel gedrungen sind. — Etwas weiter sind wir dem Durhan Advertiser zu Folge in neuester Zeit gekommen, denn die Pearce's-Grube hat gegenwärtig eine Tiefe von 1650 Fuß, wovon 1358 Fuß unter der Meeresfläche. Die größte relative Tiefe hat jedoch die Steinkohlengrube Monkwearmouth bei Sunderland, die bei einer absoluten Tiefe von 1600 Fuß, nicht weniger als 1513 Fuß tief unter die Meeresfläche reicht, obgleich sie erst im Jahre 1826 eröffnet wurde. Man wird uns verzeihen, wenn wir über dieses merkwürdige unterirdische Unternehmen einige ausführlichere Details eingehen; man wird daraus, wenn auch gar nichts anderes, so doch wenigstens das ersehen, mit welcher Ausdauer der Engländer ein Vorhaben verfolgt, welches am Ende einen auch nur einiger Maßen wahrscheinlichen Erfolg verspricht. Der Schacht wurde anfangs durch ein 350 Fuß tiefes Lager Bitterkalk getrieben, an dessen Grund sich in jeder Minute gegen 5000 Gallons Wasser ansammeln. Um dies zu gewältigen, wurde eine Dampfmaschine von 180 bis 200 Pferdekraften nöthig erachtet. Im August 1831 kam man in einer Tiefe von 344 Fuß auf ein $\frac{1}{2}$ Zoll dickes Lager Steinkohlen, wo es dann auch endlich gelungen war daß gewaltige Hereinbrechen der Grubenswasser, welches den Arbeiten so hinderlich war, durch zylindrische metallene Röhren oder Gehäuse, die ringsum von dem Kohlenlager bis zu einer Tiefe von 78 Fuß emporreichten, zu bemeistern. Man grub hierauf bis in eine Tiefe von 600 Fuß, und weit tiefer, als man sonst mehrere bekannte Kohlenlager erreichte. In einer Tiefe von 1000 Fuß kam man abermals auf einen Wasserquell, der neue Anlagen für Pumpen nöthig machte. Jedermann hielt das Unternehmen für hoffnungslos, nur die Eigenthümer, die H. Pemberton, ließen sich nicht abschrecken, bis sie endlich in einer Tiefe von 1578 Fuß ein ergibiges Kohlenlager erreichten. — Gegen Ende Novembers begab sich nun eine Gesellschaft mehrerer wissenschaftlich gebildeter Männer in diese Grube, um daselbst verschiedene Beobachtungen anzustellen, bei denen ihnen die Unternehmer allen möglichen Vorschub leisteten. Am Eingang des Schachtes, der 87 Fuß über der Meeresfläche liegt, zeigte das Barometer bei 55° Fahr. 30,518; am Grunde des neuen Bergwerkes hingegen, d. h. in einer Tiefe von 1584 Fuß unter der Meeresfläche, zeigte es 32,280 bei 58° F., ein Stand, den früher wahrscheinlich noch kein menschliches Auge beobachtet hatte. In dem Kohlenlager sind nun 4 Stollen begonnen, von denen der längste 66 Fuß lang und 6 Fuß

breit ist. Dieser, in welchen das Ende des Ventilir-Apparates reichte, und aus welchem die Arbeiter eben fortgegangen waren, gab bei den angestellten Versuchen folgende Resultate. Die Temperatur der Luft zeigte am Anfange des Stollens 62, an dessen Ende hingegen 63° F., und außer dem Luftströme 68°. Man nahm ein Stück Kohle vom Grunde, setzte 2 Thermometer an deren Stelle, und bedeckte die Kugeln mit Kohlenstaub, worauf die Temperatur auf 71° stieg. Am Ende des Stollens befand sich eine kleine Wasserpflanze deren Wasser eine Temperatur von 70° F. und 3 Stunden später von 69 $\frac{1}{2}$ ° hatte. Ein Register-Thermometer wurde 30 Fuß vom Eingange des Stollens entfernt 18 Zoll tief in den Boden versenkt; nach 40 Minuten zeigten sich als Maximum der Temperatur 67°; ein zweites Register-Thermometer, welches am Ende des Stollens vergraben wurde, zeigte 70°; in ein noch tieferes Loch versenkt, aus dessen Seiten etwas Wasser hervorsickerete, zeigten sich als Maximum 71 $\frac{1}{2}$ °; in das Wasser untergetaucht, welches sich in dem Loch ansammelt und aus welchem sich Blasen von brennbarem Gase entwickelten, wechselte die Temperatur von 71,5 bis zu 72,6°. Ein anderes Thermometer, welches in einem andern Schachte 2 $\frac{1}{2}$ Fuß eingegraben wurde, und an welchem man allen Luftzutritt verhinderte, zeigte nach 48 Stunden 71,2° F. Man beabsichtigt eine Reihe weiterer Versuche.

M i s z e l l e n.

Nach dem neuen französischen, auf die Niederlage der verbotenen Waaren bezüglichen Gesetzentwurf sollen die zur Einfuhr verbotenen, zum Transito aber zulässigen Waaren, unter den in dem Gesetz vom 27. Febr. 1832 bestimmten Bedingungen, in den Entrepôts des Innern mit der Befugniß aufgenommen werden können, daß sie während der gesetzlichen Dauer des Entrepôts im Transito sowohl zu Wasser, wie auch über die Landesgrenzen, reexportirt, oder in andere Entrepôts, die im Reglement aufgeführt sind, reexportirt werden können. Die Häfen von Boulogne und von Calais werden zu denen hingestellt, welche der 17te Artikel des Gesetzes vom 9. Februar 1832 für die Niederlage der verbotenen Waaren jeder Art bezeichnet. Der 10te Artikel und der erste Paragraph des 20ten Artikels des Gesetzes vom 9. Februar 1832, sind aufgehoben.

In New-York will man eine riesenartige Wasserleitung anlegen und dazu den kleinen Fluß Croton Brook, zwischen kolossalen Bogen von 18 bis 48 Fuß

Höhe, in einer Länge von 9-10 Stunden, nach New-York leiten. Schon hat die Munizipalität mit einer englischen Kompagnie eine Summe von 10 Millionen Dollars für dieses Unternehmen kontrahirt, and bei der unglaublichen Schnelligkeit, mit der in den Vereinigten Staaten ähnliche öffentliche Arbeiten ausgeführt werden, wird New-York bald die am reichlichsten mit Wasser versehene Stadt sein. (Gegen diese Summe von 10 Mill. Dollars, nahe an 30 Mill. rheinische Gulden, sind die Kosten der in Hannover und an den Rhein projektirten Eisenbahnen nichts, insbesondere wenn man bedenkt, daß diese von großen Ländern und reichen Handelsplätzen vereint aufzubringen sind. In diesen und andern großen Anlagen gibt von Europa das alte klassische Sprichwort: Die Berge gebühren eine lächerliche Maus -- und dies erst nach vieljährigen Anstrengungen und Beratungen.)

Korrespondenz-Nachrichten.

Hamburg, 13. April. Kaffee ist $\frac{1}{2}$ — $\frac{1}{4}$ b gewisken; auch raffin. Zuder wurde etwas billiger abgegeben.

Triest, 12. April. Wachs ist bei geringen Vorräthen diese Woche um 3 bis 4 fl. gestiegen und kostet 97—115 fl., Baumwolle wird 1 fl. höher gehalten: sub. 47, usq. 42 $\frac{1}{2}$ —43, Kirk. 43, smirn. 43—43 $\frac{1}{2}$, mako 73—75, maced. 42—44, bahia 62, karot. 56 bis 57 fl.

London, 14. April. Konsol. 3 Proz. 92 $\frac{1}{2}$.

Paris, 16. April. Konsol. 5 Proz. 107, 80; 3 Proz. 81, 85.

Wien, 25. April. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 102 $\frac{1}{2}$; 4 Proz. 96 $\frac{1}{2}$; Rothschildische 100 Guldenloose 210 $\frac{1}{2}$; Partiale 140; Anlehen von 1834 —; Bankaktien 1343 $\frac{1}{2}$.

Intelligenzen.

Im Verlage des Ferdinand Somala in Pesth ist neu erschienen und in allen Kunsthandlungen in Wien zu haben:

Allegorisches Kunstblatt,

nach der Idee des Ferd. Somala, Kunsthändlers in Pesth, gezeichnet von Jos. Führich, Korrektor an der Akad. der bild. Künste in Wien, lithographirt von Jos. Kriebhuber, und gedruckt bei Lepkum et C. in Wien, welches

die beiden allerburchlauchtigsten
Monarchen

Franz I.

und

Ferdinand I.

darstellt, mit der Unterschrift:
Gefegnet bleibe das Reich.
Den treuen Völkern Oesterreichs
gewidmet vom Verleger.

Preis auf chinesischem Papier 5 fl. C. M.

— — französischem Papier 4 — — —

Man erblickt im Vordergrunde auf einem reich gestifteten Teppiche in einer großen Panttschaft Seine Majestät Ferdinand I., halbknieend, in dem Augenblicke, wo uns unser allgeliebter Landesvater, Seine Majestät Kaiser Franz I., entschwunden ist. Seine Maj. Ferdinand den Ersten, als Kaiser von Oesterreich, umgeben alle Kronen des Reichs und übrigen Wapenschilder der Provinzen; zur Seite glänzt hoch erhoben an einem Eichbaume das Stammwapenschild des allerburchlauchtigsten Kaiserhauses.

Der religiöse Blick, den Seine Majestät Ferdinand I. zu Gott emporrichtet, laßt uns den Gedanken ahnen, der in diesem Augenblicke seine Brust füllt, wo unser verkürter Landesvater, mit Lorbeeren umkränzt, zum Himmel schwebt, und segnend die Hände über das Haupt seines Sohnes breitet; uns aber steigt im Osten eine neue Sonne auf, den Siz der Regierung, die Kaiserstadt Wien, in weiter Entfernung sichtbar machend, und Oesterreichs Völkern des Himmels Ruf verkündend:
Gefegnet bleibe das Reich!

Westher Getreidemarkt.

Westher Mezen (Am 28. April.) Preise in W. W.

	bester fl. kr.	mittleres fl. kr.	ordinäres fl. kr.
Weizen	— . —	— . —	— . —
Halbfrucht	— . —	— . —	— . —
Roggen	7. 45	7. 30	— . —
Gerste	— . —	— . —	— . —
Hafes	5. 45	5. 30	5. 18
Rufarag	7. 45	— . —	— . —

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

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