



Allgemeine
Handlungszeitschrift
 von und für Ungarn.

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

Achter Pesth, Sonnabend, den 26. September. Jahrgang.

Grundbedingungen einer guten Eisenbahn.

Hr. John Herapath macht in den neuesten Nummern des Mechanics' Magazine eine Reihe von Aufsätzen über die Eisenbahnen bekannt, woraus wir unseren Lesern das Wesentliche entweder ganz oder im Auszuge mitzutheilen gesonnen sind. In dem ersten dieser Aufsätze, den man in Nr. 616 des angeführten Journal's findet, stellt der Verfasser die Grundbedingungen fest, die zur Erzielung einer guten Eisenbahn erforderlich sind, und diese sind nach seiner Ansicht: 1) die Bahn muß heinabe horizontal sein, und darf in der englischen Meile um nicht mehr als 10, oder höchstens 15 Fuß steigen, ausgenommen allenfalls in einer kurzen Strecke, der ein Abhang oder eine lange vollkommene Ebene vorausgeht; 2) sie darf nirgendwo, ausgenommen allenfalls an den Enden, scharfe Kurven haben; 3) sie darf, wenn sie zum Transporte von Reisenden bestimmt ist, keine Tunnels haben. Um den ersten dieser drei Punkte hervorzuheben, bezieht er sich auf die Whiston und Sutton schiefen Ebenen an der Liverpool-Manchester-Eisenbahn, die bei einer Länge von $1\frac{1}{2}$ Meilen und bei einer Steigung von 56 Fuß per Meile schon in der ersten halben Meile die Geschwindigkeit der Dampfwagen von 33 auf 10 oder 8 Meilen per Zeitskunde reduzieren, und die die

Wagen nicht selten ganz zum Stillstehen bringen würden, wenn an diesen schiefen Flächen nicht Raskühlmäschinen in Dienst kämen, die der Gesellschaft jährlich 1000 Pfd. St. Kosten verursachen. — In Hinsicht auf die Kurven, die die Reibung vermehren, die Geschwindigkeit vermindern, die Maschinen mehr abnützen, und überdies bei großen Geschwindigkeiten durch die Zentrifugalkraft Gefahr bringen, ist Herapath der Meinung, daß an den Eisenbahnen, ausgenommen an den Enden, nirgendwo eine Curve gebuldet werden soll, deren Radius kürzer als 1 bis $1\frac{1}{2}$ Meilen ist. — Die Tunnels endlich müssen nach seiner Ansicht gänzlich vermieden werden, wenn der Eisenbahn ein bleibender Erfolg gesichert werden soll. Er leiht seinem Unwillen in dieser Hinsicht folgende, wie uns scheint gar sehr an Uebertreibung gränzende Worte: „Der plötzliche Uebergang von der freien und offenen Luft in die feuchte, eingeschlossene und schädliche Luft der Tunnels, von dem hellen Tageslichte in eine durch einige Lampen erhelltete Dunkelheit der Nacht gehören noch nicht zu den größten Nachtheilen der Tunnels, obwohl sie gewiß viele vor der Wiederholung einer Durchfahrt durch einen solchen Tunnel abschrecken werden. Unmöglich lassen sich aber die nachtheiligen Einflüsse beschreiben, die im Winter die Verschiedenheit der Temperatur in den Tunnels und außerhalb denselben, und das betäubende Geräusch des

austrretenden Dampfes, der bei dem Mangel an Ventilation mit Kohlstückchen überladen den Wagenzug umhüllen würde, auf die Reisenden ausüben müßten. Und was soll man erst im Falle eines eingetretenen Unfalles in einem meilenlangen, engen, von 3 bis 400 Fuß Erde bedekten, finsternen Tunnel anfangen? Ich halte daher die Tunnel, die gar keinen Ersatz für die Kosten und die Gefahren, die sie mit sich bringen, gewähren, für eine der größten Schädlichkeiten, womit eine Eisenbahn behaftet sein kann. In den beiden Tunneln, die sich an dem Ende der Liverpool-Manchester-Eisenbahnen befinden, werden die Wagen nicht durch Lokomotivmaschinen, sondern durch stationäre Dampfmaschinen und mit Seilen fortgeschafft; ja ich wüßte nicht, daß bis jetzt ein Tunnel besteht, durch welchen Dampfmaschinen fahren; und wenn man ein Mal den Versuch gemacht haben wird, so wird man gewiß finden, daß die Unannehmlichkeiten für die Reisenden so groß sind, daß ein solches System nicht lange bestehen kann, und daß entweder der Bau der Dampfmaschinen verändert oder das Tunnelssystem aufgegeben werden muß.“ Die Kosten eines Tunneln schlägt Hr. Herapath per Yard auf 40 Pfd. St. oder per Zoll auf 1 Pfd. 2 Schill. 8 Den. (11 fl. 30 fr.) an, was wohl zu gering sein dürfte.

Boot aus Kautschuk.

Hr. Caleb Williams jun. von Providence hat, wie das Providence Journal schreibt, ein Boot aus Kautschuk ausgedacht, und dasselbe in der Kautschukwaarenfabrik in Eddy-Point auch wirklich zur Ausführung gebracht. Es ist beinahe nach dem Plane des Burden'schen Dampfbootes gebaut; denn es besteht aus zwei aufgeblasenen Zylindern aus Kautschukzeug, die vorne durch 5 oder 6 leichte Balken verbunden sind; die Balken dienen auch als Träger des Verdeckes, welches man sich leicht überall verschaffen kann. Der ganze Apparat wiegt 20 Pfd. Die Zylinder lassen sich in 5 bis 10 Minuten aufblasen, und wenn die Luft ausgetrieben ist, leicht in eine Art von Felleisen zusammenpacken. Die übrigen Theile des Apparates, wozu auch ein Sitz für den Angler oder den sonstigen auf dem Fahrzeuge Fahrenden gehört, lassen sich leicht mit sich führen. Das Boot trägt wenigstens eine Tonne, und kann bei Vergrößerung des Verdeckes selbst eine ganze Gesellschaft aufnehmen. — Die Amerikaner, schreibt ein Korrespondent im Mechanics' Magazine, Nr. 620, haben sehr Unrecht, ihr Kautschukboot als ein neues Wunder auszusprechen;

denn schon Kapitän Parry nahm bei seiner letzten Expedition ein solches Boot aus England mit sich, und in den Arsenalen von Portsmouth befinden sich ein Paar Boote aus Kautschuk, welche von Hrn. Cow in Woolwich erbaut worden waren. Herr Cow machte auch im Jahre 1829 eine Abhandlung über die Boote bekannt, worin er die Vortheile hervorhebt, welche man in gewissen Fällen von den Kautschukbooten zu erwarten hätte. Eben so bekannt ist, daß der berühmte Kautschukwaarenfabrikant, Herr Thom. Hancock, den Vorschlag machte, bloß aus Kautschukzeug ohne alles Gebälk und Holz Luftboote (airboats) zu verfertigen, die leicht in einen Mantelsack gepackt werden könnten. Ob diese letztere Idee je zur Ausführung gebracht wurde, ist dem angeführten Korrespondenten nicht bekannt.

Fingerhutfabrik in Paris.

Ueber Hrn. Berthier's Fingerhutfabrik enthält der Bulletin de la Société d'encouragement einen Bericht, in welchem deren Eigenthümer wiederholt zur Ertheilung der silbernen Medaille vorgeschlagen wird, die er bereits im Jahr 1821 erlangt hatte. Er beschäftigt in seiner Fabrik gegen 100 Personen, obgleich die meisten Operationen durch Maschinen verrichtet werden, welche Weiber und Kinder bedienen, und welche von männlichen Arbeitern beaufsichtigt werden. Die stählernen Fingerhüte die er gegenwärtig erzeugt, sind eben so elegant und vollendet, wie die englischen, und dabei noch wohlfeiler; die sogenannten messingenen haben hauptsächlich das Merkwürdige, daß sie, obgleich sie wegen ihrer Leichtigkeit für getrieben gelten, aus Messing gegossen und dann so gehärtet werden, daß sie bei gleichem Gewichte weit mehr Widerstand leisten, und weit dauerhafter sind, als irgend andere bisher hauptsächlich aus Deutschland eingeführte Fingerhüte.

Del für Uhrmacher.

Ueber Hrn. Arès Del für Uhrmacher findet man im Bulletin de la Société d'encouragement, Januar 1835, einen von Hrn. Gaultier de Claubry erstatteten Bericht, aus welchem hervorgeht, daß dieses Del von animalischer Natur, vollkommen klar und sehr flüchtig ist, so daß es bei 0° nur eine höchst unbedeutende Menge einer festen Substanz gibt, und bei — 10° wohl dick wird, aber nicht gefriert. Man brachte dasselbe im Vergleich mit den besten zu gleichem Zwecke zubereiteten Delen mit

Messing in Berührung, und fand hierbei, daß es nach drei Monaten auch nicht die geringste Spur einer Veränderung desselben bewirkte, während selbst die besten künstlichen Dete schon nach 3 bis 4 Tagen, und manchmal sogar noch früher eine merkliche Oxydation hervorbrachten. Der von Hrn. Anrés befolgte, und in Gegenwart der Kommission wiederholte Reinigungsprozeß ist sehr einfach; er wünscht denselben jedoch vorläufig noch geheim zu behalten. Da die Zeit übrigens einen eigenthümlichen Einfluß auf die Dete hat; da nicht alle Messingarten auf gleiche Weise auf die Dete zu wirken scheinen und da es endlich sehr verschieden ist, ob das Del bloß in ein Loch im Messing gebracht wird, oder ob sich ein Zapfen in den mit Del beschmierten Zapfenlöchern dreht, so hat man die Gutachten der Uhrmacher Broquet, Berthoud, Wagner und Janvier, die sich des Detes des Hrn. Anrés bedienen, eingeholt. Sie sind sämmtlich so zufrieden damit, daß sie dessen Anwendung allgemein empfehlen. Hr. Anrés wohnt in Paris, rue du Jour, No. 13.

Fabrikation von Aexten in den Vereinigten Staaten.

Das Mechanics' Magazine enthält in seiner Nr. 619 einen aus dem New-England-Farmer entlehnten Artikel über die Aextfabrik des Hrn. Hunt und Comp. in Douglas im Staate Massachusetts, woraus wir Folgendes entnehmen. Die Fabrik erzeugt täglich 500 Aexte und Beile von allen Arten, welche auf das Vollkommenste und Schönste gearbeitet sind. Alle größeren Aexte werden auf die gewöhnliche Weise durch Dabliren des Eisens verfertigt; bei den kleineren hingegen bedient man sich einer neuen und schnellen Methode. Man schneidet nämlich mit großen schweren Scheeren kalte Eisensstäbe von heiläufig 1 Zoll Dike und 4 Zoll Breite, je nach der Größe, die die Aexte bekommen sollen, in Stücke von gehöriger Länge. Diese Stücke werden, nachdem sie in der Esse gehörig erhitzt worden, an dem einen Ende gespalten, worauf man dann in die Spalte eine Zunge aus Gußstahl eintreibt, und nach abermaligem Erhizen das Eisen unter dem Hammer vollkommen mit dem Stahle vereinigt. Nachdem dieselben hierauf neuerdings in das Feuer gebracht worden, legt man sie in einem Model auf die Kante, wo dann ein einzelner und kräftiger Schlag oder der Druck einer Maschine dem Beile das Profil gibt, dessen Umriß durch einen zweiten Schlag noch reiner hergestellt wird. Die auf diese Weise

behandelten Aexte oder Beile werden hierauf in einer anderen Maschine in Model gelegt, in welchen man ihnen mittelst eines herabfallenden schweren Eisenblockes, gleichwie man sich seiner zum Einrammen hölzerner Pfähle bedient, vollends die gehörige Form gibt. Das Dehr für den Stiel wird in das kalte Eisen gehöhrt, indem man die Axt befestigt, und dann von Unten mit einer Axt von großem Stangenbohrer ein senkrechtcs Loch hineinbohrt. Dieser Bohrer hat eine dreifache Bewegung! denn er bewegt sich 1) um seine eigene Achse; 2) in einer der Form des Dehres entsprechenden, sehr exzentrischen Ellipse; und 3) in gewissen Zwischenräumen in senkrechter Richtung, oder nach Aufwärts. Zum Durchbohren einer Axt sind 20 Minuten erforderlich; ein Arbeiter beaufsichtigt hierbei 25 Bohrer, und ein zweiter schärft die hiezu nöthigen Bohrer oder Instrumente.

Eine angebliche Verbesserung in der Essigfabrikation.

Ein Hr. Edward Clark in New-York glaubt, eine Verbesserung in der Essigfabrikation gemacht zu haben, und beschreibt dieselbe in der Erläuterung des von ihm genommenen Patentcs folgender Maßen. „Ich verbinde den oberen Theil der Gefäße oder der Behälter, welche mit der Quantität der zu behandelnden Flüssigkeit im Verhältnisse stehen müssen, durch Röhren mit einer Luftpumpe oder irgend einer Art Gebläse; und zwar auf solche Weise, daß, wenn die Luftpumpe in Thätigkeit gesetzt wird dadurch ein Luftstrom, aus den Gefäßen aufgezogen wird. Dieser Luftstrom wird dann in ein Kühlgefäß getrieben, in welchem die in demselben enthaltene Flüssigkeit verdichtet wird, damit solcher Maßen nichts davon verloren gehen kann. Uebrigens treibe ich manchmal, anstatt mich dieses Apparates zu bedienen, mittelst eines Gebläses auch atmosphärische Luft in der Nähe des Bodens in die Gefäße, in denen sich die Flüssigkeit befindet. Diese eingetriebene Luft steigt dann in Berührung mit der Flüssigkeit empor, und wird endlich in Röhren in einen Kühlapparat geleitet, in welchem sich die verdichtete Essigsäure sammelt.“

M i s z e l l e n.

Auf die Luchmesse in Stuttgart sind 280,000 Eilen Luch gekommen. Die Preise waren etwas billiger als voriges Jahr, und Einkäufer der sämmtlichen Nachbarstaaten und der Schweiz eingetroffen.

Man schreibt aus dem Regierungsbezirk Düsseldorf unterm 12. d. M.: „Mit Ausschluß der Baumwollenzugweberei ist der augenblickliche Betrieb aller anderen Industriezweige sehr befriedigend. Es wird Vieles fabrizirt, und wenn auch Verdienst und Gewinn, dem Bernehmen nach, im Einzelnen nur gering ist, so gleicht die Menge dies doch einigermaßen wieder aus. In Zeidenwaaren werden ununterbrochen gute Geschäfte gemacht, und Cresfeld, wo diese hauptsächlich angefertigt werden, hat deshalb eine ganz besonders günstige Epoche und dehnt sich demnach rasch und in bemerkenswerthem Grade aus. Bloß in dem abgelaufenen halben Jahre haben sich dort neu etablirt: 7 Seiden-Manufakturisten, 26 Krämer, 7 Gast- und Speisewirthe, 5 Bäcker, 3 Metzger, 87 Handwerker aller Art und 5 Hauderer.

Der Handel Astrachans auf dem kaspischen Meere, nimmt, neueren Berichten zufolge, immer mehr zu, was unter Anderem auch daraus hervorgeht, daß kürzlich auf den dortigen Werften mehrere neuerbaute Schiffe vom Stapel gelassen worden sind.

Korrespondenz-Nachrichten.

* Pesth, 24. Sept. Gestern Abends, vor 6 Uhr, kam hier das neue und schöne Dampfboot: „Zriny“ zum Erstenmal an. Es hat Wien Tags vorher verlassen und übernachtete in Preßburg, von welcher letzteren Stadt es die Reise nach Pesth in 12 Stunden zurücklegte. Der „Zriny“ ist bestimmt, abwechselnd mit dem „Franz I.“ die Route zwischen Pesth und Semlin zu befahren.

* Gran, 20. Sept. Die heurige Weinlese wird schlecht ausfallen. Die meisten Weinbeeren sind noch klein und viele sind abgefallen. Dieselbe Klage hört man auch aus vielen andern Weingegenden.

Wien, 23. Septemb. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. 102 $\frac{1}{2}$; 4 Proz. 98 $\frac{1}{2}$; Rothschildische 100 Guldenloose —; Partiale —; Anlehen von 1834 576 $\frac{1}{2}$; Bankaktien 1326 $\frac{1}{2}$.

Intelligenzen.

Neue Bad-Apparate.

Die Apparate des rühmlichst bekannten neu erfundenen freihängenden Douche-, Staub- und Regen-Bad-

des sind nun auch in Ofen, außer dem Wasserthor, im Garten „zum Panorama“, zur Besichtigung aufgestellt.

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

Auf Anordnung einer hochl. kön. ung. Hofkammer wird am 5. Oktober l. J., mittelst öffentlicher Lizitation die der k. Freistadt Szegedin angehörige, in der Kolasloer Gegend auszuübende Dachziegel-Brennerei dem Meistbietenden auf 3 Jahre, von 1. November l. J. angefangen, in Pacht gegeben; wozu Nachtlustige, mit einem verhältnismäßigen Neugelbe versehen, auf dem Rathhaus besagter k. Freistadt, in den gewöhnlichen Vormittags-Stunden zu erscheinen, eingeladen werden.

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

Auf Anordnung einer hochl. kön. ung. Hofkammer wird am 14. Oktober l. J. in der königlichen Freistadt Zombor die Herbeischaffung der zur einjährigen Kleidung der Dienerschaft nöthigen Waaren, wie nicht minder des Schreib-Requisiten-Bedarfs, im Wege öffentlicher Lizitation, dem Mindestbietenden überlassen werden. Liefersungslustige haben sich dahero am obbestimmten Tag, auf dem Rathhause besagter k. Freistadt, mit einem angemessenen Neugelbe versehen, in den gewöhnlichen Vormittagsstunden, einzufinden.

Ofen, den 16. Sept. 1835.

Pesther Getreidemarkt.

Pesther Mezen (Am 25. September.) Preise in W. W.

	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer fl. kr.
Weizen	9. —	8. 30	8. —
Halbfrucht	6. 15	9. —	5. 30
Roggen	4. 30	4. 15	4. —
Gerste	3. 48	3. 42	3. 30
Hafer	2. 45	2. 39	2. 30
Kukuruz	3. 36	3. 30	— . —

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Ofen, gedruckt in der königl. Universitäts-Buchdruckerei.