



Allgemeine
Handlungszeitschrift
 von und für Ungarn.

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

Achter

Pesth, Sonnabend, den 5. Dezember.

Jahrgang.

Die Eisenbahn von Budweis nach Linz.

(Aus „Meine große Reise von Leipzig nach Oesterreich. Von *r.“ Leipzig, Festsche Buchhandlung. 1835.)

Am schönsten Morgen, wie ihn der Sommer 1834 so vielmal hatte, ging es früh um 7 1/2 Uhr hinaus ins Komptoir der Eisenbahn. Es stand bereits der Wagen da, so groß wie der einer Eilpost zu 6 Personen und eben so, nur auf kleinen Rädern, gebaut. Aber nur vier wurden im Innern aufgenommen. Wir drei Andern nahmen für ein geringeres Begegeld auf einem Vorder- und Rücksitze außen Platz.

Bis Mittag konnte man sich kein laßenderes Naturgemälde denken. Die herrlichsten Thäler und wilde Schluchten, hohe Felsenmauern, dichte Nadelholzwälder, rauschende Bäche, säuselnde Quellen, mit Laubholz bedeckte Anhöhen wechselten mit einander. Hiezu nun die Reize der Fahrt an sich; rasches Fortkommen in einem bequemen Wagen, der auch nicht eine Spur von Stoßen oder Erschütterung merken ließ. Es war ein eigenthümliches Wohlgefühl, eine gewisse Behaglichkeit damit verbunden, die ich bei keinem Fahren gefühlt habe. Dann that auch der Reiz der Neuhheit das Seinige. Die gewöhnliche Landstraße von Linz nach Budweis durchschneidet die Eisenbahn mehr als zwölfmal und eben

so laufen viele Kommunikatswege hindurch. Bald liegt nun die Bahn viel höher und fährt in einem Bogen darüber, daß sich ihr Wagen mit den unter dem Bogen hinfahrenden Frachtwagen kreuzt, bald im Gegentheil ist sie unter so einem Bogen hingeführt, und oben fährt der Landmann mit seinem Erntewagen über unsere Köpfe weg. Hier hat man eine Vorstellung von jenem englischen Kanal, der über einer Eisenbahn hinläuft. Nehme man nun noch die kühlen Lüftchen hinzu, welche den an sich heißen Tag erfrischten, und das Scherzen und Lachen, womit wir uns selbst im Wagen den Weg verkürzten, so wird man es mir gern glauben, daß ich nie eine angenehmere Fahrt gemacht habe, als diese bis zu Mittage war. Hier war eine halbe Stunde gerastet und sehr mittelmäßig gegessen, indem zugleich der aus Budweis gleichzeitig angelangte Wagen bedient wurde, der dann nach Linz hinfuhr! Nachmittags hatten die Reize der Natur ein Ende; es ging durch sehr dürftige, öde Gegenden, die wenig oder gar keinen Wechsel boten, insofern nicht etwa einmal sich ein schon erwähnter Bogen wölbte, und man gewann nun Zeit, das Unvollkommene dieser Bahn, wie der Fahrt selbst, genauer zu überlegen.

Wie ich schon äußerte, hab' ich nie so bequem gefahren, als an diesem Tage. Ich muß noch hinzusetzen, daß ich noch keine bequeme Fahrt so wohlfeil gehabt habe.

Die Entfernung zwischen Linz und Budweis beträgt auf dieser Bahn 17 bis 18 Meilen und dafür bezahlt die Person — ich traute meinen Ohren kaum! — 1 Thlr. 8 Gr. Conventions-Geld oder 1 Thlr 9 bis 10 Gr. pr. Cour. Und trotz dieser wohlfeilen, trotz dieser bequemen Fahrt würde ich mich doch sehr besinnen, sie noch einmal zu machen. Andere würden dasselbe thun! Es ist nämlich diese erste große Eisenbahn des deutschen Continents in der Idee und Ausführung gleich sehr verunglückt zu nennen. In der Idee schon, denn sie sollte die Moldau und Donau mit einander verbinden und die rohen Produkte: Holz, Salz, Gips, Eisen, Steinkohlen gegenseitig hin und her führen. Von Fabriks- und Manufakturwaaren-Transport kann nicht sehr die Rede sein, da Budweis eine kleine Stadt ist, die nicht viel über 3000 Einwohner hat und Linz allerdings eine sehr berühmte Tuch-, Seppich- und Wollenfabrik besitzt, die mehr als 200 Stühle zählt und auch einige Mineralfarbenfabriken beschäftigt, aber das Meiste geht hier auf der Donau fort und nicht ins Innere von Böhmen hinein. Dies bezieht vornehmlich Salz von daher. Der ganze Produktverkehr zwischen beiden Städten und Flüssen beträgt jährlich ungefähr eine halbe Million Zentner. Für deren Transport also wurde eigentlich die Bahn angelegt. Allein es mußten große hohe Berge — umgangen werden, weil das Durchbrechen derselben zu kostspielig schien; es mußten tiefe lange Thäler umgangen werden, weil — das Bauen von Brücken darüber zu kostspielig schien, und hiervon war die Folge, daß diese Eisenbahn halb Mal länger wurde, als die vorhandene Chaussee ist. Ungefähr 12 Meilen beträgt diese, über 17 Meilen jene. Man fährt eine halbe Stunde lang in der Spirallinie, und hat dann öfters keine Viertelstunde Weges zurückgelegt. Eine Eisenbahn soll, so weit es möglich ist, in der geradesten Linie gehen und diese macht ein Drittheil Umweg gegen die doch auch noch nicht geradeführende Chaussee! Jetzt denke man sich den Ankauf des Bodens, der durch kein Staatsgesetz begünstigt, sondern ganz Privatfache ist und daher manchen Prozeß oder übermäßigen Preis veranlaßt haben mag; jetzt denke man sich die immerfort ein Drittheil mehr, als ursprünglich nöthig gewesen wäre, verzehrenden Unterhaltungskosten und man wird es wohl glauben, daß kaum die nothdürftigen Zinsen des angelegten Kapitals herauskommen. Auch merkten die Aktionäre schon während des Baues, daß sie falsch kalkulirt hatten und manche wollten zurücktreten, manche traten zurück. Hierzu kommt noch, daß die Bahn auf (Fichten-) Holz gelegt wurde, das überall schon morsch ist und jeden Augenblick Reparatur-

ren nöthig macht, obgleich die Bahn kaum seit 5 Jahren vollendet ward. Bedenkt man nun, daß die Fracht eines Pferdes hier doch nur 40 Zentner beträgt, und der Fuhrmann auf der gewöhnlichen Straße 20 Ladet, daß jenes, wie dieses, nur Schritt geht und die 20 Zentner mehr Fracht ein Drittheil des Weges mehr machen, mithin die Frachtpreise billiger gestellt werden müssen, um mit dem gewöhnlichen Frachtfuhrmann Konkurrenz halten zu können, so ergibt sich von selbst, daß hier kein großer, sicherer Gewinn herauskommen kann, zumal da Alles nur auf Pferde berechnet ist und ein Pferd auf der Eisenbahn so viel frisst, wie auf der gewöhnlichen Chaussee. — Von Hause aus war an Transport der Reisenden gar nicht gedacht worden. Zwischen Linz und Budweis ist auch zu wenig großer Verkehr, als daß er bedeutend werden könnte. Seit 1855 aber hat man eine Fahrt regelmäßig im Sommer eingerichtet, die von dem Tage an, wo ich sie machte, täglich ging. Von großem Gewinn aber kann sie unmöglich sein, eben weil man ein Drittheil Weges mehr machen muß, als auf gewöhnlicher Straße und ein Pferd hier nicht schneller laufen kann, als auf der Landstraße. Die ganze Reise würde mit einer gewöhnlichen Eilpost eben so schnell und wohl noch schneller gemacht worden sein, denn wir kamen erst gegen 8 Uhr Abends in Budweis an und hatten also gegen 15 Stunden gebraucht, die 17 bis 18 Meilen zurückzulegen. Eben darum muß auch das Personengeld so niedrig gestellt sein. Das eine Pferd, welches den leichtgebauten Wagen zog, wurde alle zwei Meilen gewechselt und lief immer im scharfen Trabe, die Zeit ausgenommen, wo ein fatales Hinderniß eintrat, das die Reise hier ebenfalls verlangsamen kann. Es gibt deren mehr als eins. Die Bahn führt durch kein Dorf, keinen Flecken; nur Mittags ist für ein kleines Mahl gesorgt, den ganzen Tag über kaum ein Glas Wasser in der Hütte eines Eisenbahnwärters zu bekommen. Diese stete Einsamkeit peinigt gewissermaßen, zumal wenn es nur durch Fels und Wald geht. Aber die Bahn ist auch einfach, d. h. sich einholende Wagen können nicht einander vorbeifahren und sich einander begegnende Wagen nicht ausweichen, mit Ausnahme der Punkte, wo eine sogenannte Ausweichung angebracht ist. So lange nur Frachtfuhrwerk auf dieser Straße ging, hatte dies wenig zu sagen, denn der Abgang der Transporte hin und her konnte schon berichtigt werden, daß sie sich entweder nicht oder nur an Orten begegneten wo eine Ausweichung angebracht war. Vor einander vorbeifahren, davon war gar keine Rede, weil ein Gaul im Karren nicht schneller, als der andere geht.

Anders g
den Reife
Reihe vo
machen?
Kutscher
oder nebe
Heraus a
Karren v
in die W
den Wag
sein pfleg
Eisenbahn
die gewöh
lassen mu
verdrückli
solchen
nicht eher
gehen vie
man sich
steigen i
mußte au
im Winte
Heraushe
dem schma
Abköschu
machen. C
etwa die
det, der
wie die C
te. Diese
ternehm
denn eine
aufgegebe
Noch hoff
zu achten
die Bahn
andern S
der Egoie
der leichte
Bei allen
insofern
eine gena
bahnen a

G
schmet

Anders gestaltet sich aber freilich die Sache jetzt mit den Reisewagen. Ehe man es sich versteht, kommt eine Reihe von schwer beladenen Karren einher. Was nun machen? Die Reisenden müssen aussteigen, und der Kutscher mit einem Gehilfen, der zu dem Zwecke hinten oder neben ihm sitzt, heben den Wagen aus dem Geleise heraus auf den Damm, wo er stehen bleibt, bis die Karren vorüber sind. Der Reisende kommt nun öfters in die Verlegenheit, daß er nicht weiß, wo er sich vor den Wagenkolonnen bergen soll, da diese sehr breit zu sein pflegen. Würde nicht ein Engländer über eine Eisenbahn lachen, die fast ein Drittel länger ist, als die gewöhnliche Straße und ihre Reisenden aussteigen lassen muß, wenn ein Wagen dem andern begegnet! Noch verdrießlicher aber ist es, wenn der Reisewagen einen solchen Transport einholt. Vorbeifahren kann er nicht eher, bis eine Ausweichung kommt und — da vergehen vielleicht eine bis anderthalb Stunden. Jetzt denke man sich jenes vielleicht fünf, sechsmal vorkommende Aussteigen in tüchtigem Regenwetter. Eben darum aber mußte auch der Fahrpreis so billig gestellt werden, und im Winter kann die Entreprise gar nicht bestehen. Das Herausheben der Wagen, das Harren der Reisenden auf dem schmalen Damme, der oft längs zwei häuserhohen Abhöfungen hintäuft, würde zu viel Gefahren möglich machen. Schwerlich wird selbst im Sommer, wenn nicht etwa die Linzer Jahrmaktszeit eine Ausnahme begründet, der Wagen immer besetzt sein. Genug, man sieht, wie die Erfahrung auch hier theuer bezahlt werden mußte. Diese erste Eisenbahn hat gewiß von ähnlichen Unternehmungen in den kaiserlichen Staaten abgeschreckt, denn eine Bahn von Prag nach Pilsen wurde wieder aufgegeben, nachdem 300,000 fl. angewendet waren. Noch hoffen die Unternehmer ihr zunächst für verloren zu achtendes Anlagekapital dadurch zu retten, daß sie die Bahn von Linz nach Gemünden fortführen, wo keine andern Schwierigkeiten zu überwinden sind, als welche der Egoismus der Grundbesitzer entgegen stellt, und wo der leichte Salztransport einen großen Gewinn sichert. Bei allen Unvollkommenheiten hat mir die Fahrt selbst insofern großes Vergnügen gewährt, als ich nun erst eine genauere Ansicht von Eisenbahnen erhielt, Eisenbahnen aber alle Köpfe beschäftigen.

M a n c h e r l e i.

Geronnene Milch die sehr angenehm schmeckt, erhält man sehr geschwind, wenn man der

Milch aufgelöste Zitronensäure hinzusetzt, wobei man jedoch einen zu starken Zusatz zu vermeiden hat.

Um Flaschen von übeln Gerüchen zu befreien, wird folgendes Verfahren angegeben: Man thue in solche Flaschen einige Stücke Löschpapier, fülle sie mit Wasser, schüttle sie stark, lasse sie ein paar Tage stehen, und spüle sie dann mit reinem Wasser aus. zuweilen wird sich die Wiederholung des Prozesses nöthig machen.

Aufbewahrung von Äpfeln. Wenn es an einem Orte, wo Äpfel aufbewahrt werden, gefriert, heißt es in Cobbett's Gardener, so braucht man bloß bis einige Tage nach dem eingetretenen Thauwetter, die Äpfel vollkommen vor Licht zu bewahren. In Amerika sind sie häufig so hart wie Steine gefroren, thauen sie dann am Lichte auf, so faulen sie; thauen sie in der Dunkelheit auf, so faulen sie nicht, sondern verlieren auch sehr wenig von ihrem ursprünglichen Wohlgeschmack. Da das Licht bekanntlich ein starkes chemisches Agens ist, so mag etwas Wahres an der Sache sein.

M i s z e l l e n.

Zu Lyon hat das Handlungshaus Gourd u. Komp., seine Zahlungen eingestellt. Doch beträgt die Passiva nicht über eine Million Franken.

Die Insel Vortoriko hat am 13. Aug. durch einen Orkan ungeheuer gelitten; auf 60 Plantagen wurden die Zuckerrüben, Negerhäuser u. ganz zerstört.

Der englische Wallfischfang fällt höchst schlecht aus und man wird nicht viel über 2000 Tonnen Thran erhalten, 1854 gab er 7200, 1833 14,500 Tonnen. Aus diesem Grunde werden alle Dele steigen.

In London soll am 20. Okt. die Versammlung einer Gesellschaft stattgefunden haben, welche die Anlage einer Eisenbahn von dem Rhein nach der Donau bezweckt, und 3 Hauptaktionäre ernannt haben, um mit den betreffenden deutschen Regierungen zu unterhandeln. — Nach einem Stuttgarter Blatte hatte die württembergische Regierung dem Ansuchen einer Gesellschaft holländischer, belgischer und deutscher Bankiers um Verleihung einer Konzession für einen anzulegenden Verbindungskanal zwischen dem Rhein und der Donau von Kehl nach Ulm, nunmehr entsprochen, auch die holländische badische und die fürstl. Hohenzollern-Sigmaringen'sche Regierung bereits die nöthigen Konzessionen für dieses große Werk erteilt haben.

Die Zahl der in dem Hafen von Endiz eingelau- fenen Schiffe betrug 1834 665, mit 86,948 Tonnen Ge- halts, wovon 225 mit 52,962 Tonnen Gehalts englische waren. In demselben Jahre liefen 570 Schiffe aus, darunter 264 mit 27,324 T. Gehalts nach England und 17 von 1775 T. nach Frankreich. Die Einfuhr hatte einen Werth von 28 Mill. 900,000 Fr., die Ausfuhr einen von 42,628,000 Fr., wovon für 26,070,900 Fr. nach England und für 763,000 Fr. nach Frankreich kam.

Korrespondenz-Nachrichten.

Amsterdam, 19. Nov. Kaffe ist diese Woche gefallen und steht jetzt also: Java, braun 55—60, gelb 42—52, blaßgeb 38—41, blank 37—38, grün 36—38, ord. 35—36, Sumatra 30—31, Domingo 33—34, brasil. 31—36, Surin., Demer., Verb. mittel $9\frac{1}{2}$ — $9\frac{1}{2}$, gut ord. $8\frac{1}{2}$ —9, ord. 8— $8\frac{1}{2}$.

Paris, 25. Novemb. Konfol. 5 Proz. 108, 50; 3 Proz. 81, 35.

Wien, 1. Dezemb. Staatsschuldverschreibungen 5 Proz. $101\frac{1}{2}$; 4 Proz. $99\frac{1}{2}$; Rothschildische 100 Guldenloose —; Partiale —; Anlehen von 1834 $588\frac{1}{2}$; Bankaktien 1377 $\frac{1}{2}$.

Intelligenzen.

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

Auf Anordnung einer hochl. Kön. ung. Hofkammer wird hiemit zu wissen gemacht, daß die in dem Niskolczer Kron-Marktsfleck gelegene, so wie auch die im unweit von Niskolczer entfernten Dorfe Csaba befindliche, zur vakanten Sapolczer Abtei gehörige Wassermühle, wovon erstere, Dago genannt, 3 Mehl- und 2 Gersten-Steine, so wie auch einen Hansbrecher treibt, sammt den dazu gehörigen Wohngebäuden, welche nun vom Grunde neu restaurirt worden sind, vom 1. Jänner 1836 angefangen, auf drei nacheinander folgende Jahre mittelst einer, am 14. Dezember l. J., in dem zu Niskolczer liegenden Mindszenter Amtsgebäude abzuhaltenden Versteigerung, den Meistbietenden in Pacht gegeben werden.

Nachtlustige haben sich am obbesagten Ort und Tag, mit einem gehörigen Neugelde versehen einzufinden.

Ofen, den 27. Nov. 1835.

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

Auf Anordnung einer hochl. Kön. ung. Hofkammer wird bekannt gemacht: daß in dem zur Kronherrschafft Altosen gehörigen Dorfe Budakess, aus der dortigen herrschaftlichen Obstbaumschule, beiläufig 1500 Stück, mit den besten Sorten veredelte, zum Versezzen vollkommen geeignete Kessel- und Birnbäumchen, stückweise, gegen gleich baare Bezahlung, verkauft werden, und zwar das Stück von vorzüglicheren Sorten 20 kr. von minderen Sorten 16 kr. und das Stück von Zwergen 12 kr. E. M. Kauflustige haben sich an den zu Budakess wohnenden k. Kammeral-Waldbereiter zu wenden.

Ofen, den 25. November 1835.

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

In der k. Freistadt Bartsfeld ist eine Unterförsterstelle mit einem jährl. Gehalt von 100 fl. E. M. dann einem in 24 Mezen Haber, und 36 Zentner Heu bestehenden Pferd-Deputat, ferner 6 Klafter Brennholz neu errichtet worden. Alle Jene, die sich um diese erst bemeldete Bedienstung zu bewerben gedenken, haben ihre, mit allen, über ihre hierzu erforderlichen Fähigkeiten, dann etwaige frühere Dienste, so wie über ihre sittliche Lebensweise lautenden Zeugnisse versehenen Gesuche, binnen 6 Wochen vom Tage dieser Verlautbarung gerechnet, unmittelbar bei dem städtischen Bartsfelder Magistrat einzureichen. Ofen, den 22. November 1835.

Pesther Getreidemarkt.

	Pesther Mezen (Am 4. Dezember.) Preise in W. W.		
	bester fl. kr.	mittlerer fl. kr.	ordinärer fl. kr.
Weizen	8. 30	7. 50	7. —
Halbfrucht	6. 15	6. —	—
Roggen	4. —	3. 45	—
Gerste	3. 30	3. 15	3. —
Hafer	2. 36	2. 50	2. 15
Kukuruz	3. 6	3. —	2. 45

Herausgeber und Verleger Franz Wiesen.

Ofen, gedruckt in der königl. Universitäts-Buchdruckerei.

Achte

Huffo

und daß
gen begr
nomen a
die chemi
schiedener
und es
Länder t
tersuchun
landes a

Fr
wirthscha
neller D
der Land
Prager
und aus
vortheilh
den k u
seiner G
zu thun
Mungen
fern. N
orten No