

lich im Winter bei Temperaturwechsel sorgfältig trocken zu halten und in ihnen die Justirkammern möglichst groß anzubringen; desgleichen rathet er, die Stücke, ehe sie justirt werden, vom Formsand gänzlich zu reinigen und, stark handwarm gemacht, mit Leinöl tüchtig abzureiben. So behandelt, werden die Gewichte wenig rosten und sehr lange richtig bleiben.

Die englische Tabaksbäckerei.

In England raucht man aus kurzen thönernen Pfeifen ein eigenthümliches Industrieprodukt, sogenannte Tabaksruchen (Cavendish), die äußerlich mit unsern Chocoladetafeln große Aehnlichkeit haben. Man zerschneidet eine solche Tafel in entsprechend kleine Stückchen, knetet ein solches zwischen den Fingern weich, steckt es dann in den Pfeifenkopf und brennt es an; indem es langsam verbrennt, gewährt es dem Raucher einen ziemlich anhaltenden, sehr angenehmen Genuß. Die Erfindung der Tabaksbäckerei ist eine amerikanische, wird aber gegenwärtig auch in England, insbesondere in Liverpool von der Richmond Cavendish Company in großartigstem Maßstabe ausgeführt. In der Fabrik der genannten Gesellschaft verfährt man bei der Darstellung der Tabakruchen auf folgende Weise: Nachdem die Tabakblätter von den groben Stengeln befreit worden, befeuchtet man sie lagenweise mit einer kochenden Mischung von raffinirtem Zucker und verschiedenen süßen Liqueuren und ist diese Mischung eingetrocknet, mit einer zweiten von ätherischen Oelen und bestem Jamaikarum. Noch ziemlich feucht knetet man nun diese Blätter in einem eisernen Trog zu einem Teig, den in einem andern Trog ein Rad, gegen welches man den Teig vorschiebt, in Form langer breiter Riemen zusammenpreßt. Diese Riemen werden nun in Stücke wie unsere mittelgroßen Pfefferkuchen geschnitten und diese Kuchen schließlich, nachdem sie zuvor durch eine hydraulische Presse stark zusammengedrückt worden sind, in einer mit warmer Luft geheizten Kammer gebacken. Das ist die große Konditorei für Raucher, deren Zahl fast täglich wächst; schon jetzt rechnet man in England auf den Kopf nahe an 24 Loth solcher Tabakruchen.

Die Pariser Weltausstellung im Jahre 1867.

Die in Berlin im verwichenen Monat stattgehabten Verhandlungen über die Pariser Weltausstellung im Jahr 1867 führten bereits zu einer Verständigung sowohl über die Vertheilung des Raumes in dem Ausstellungspalast, als über die Wahl der Jurymitglieder zwischen den nun dem norddeutschen Bunde angehörenden Staaten einerseits und Baiern, Württemberg und Baden andererseits.

Sämmtliche Staaten des norddeutschen Bundes werden auf Grund eines gemeinsamen Planes klassenweise ausstellen, wogegen die letztgenannten einzelnen Staaten, veranlaßt durch die obwaltenden Umstände, eine ländersweise Ausstellung, jedoch unter gegenseitiger Verständigung über das möglichst zweckmäßige Arrangement vorbereiten.

Der transatlantische Telegraph.

Der glückliche Erfolg, von welchem die Legung des großen transatlantischen Kabels begleitet gewesen ist, hat zur Bildung neuer Gesellschaften, welche die Absicht haben, die telegraphische Verbindung Europa's mit Amerika um

mehrere neue Linien zu vermehren, Veranlassung gegeben. So haben sich in Amerika (New-York) drei und in England (London) zwei Gesellschaften mit einem Grundkapital von 20,000,000 Thaler gebildet, welche drei atlantische Kabel legen wollen und zwar soll das erste vom Kap St. Charles aus (im Staate Missouri am Mississippi) über die Bermuden und Azoren gehen und in Lissabon endigen, in einer Länge von 3227 Meilen; das zweite soll von Falmouth aus (Hafenstadt auf der westindischen Insel Antigoa) über die Azoren nach der englischen Stadt Halifax gehen, in einer Länge von 2500 Meilen und das dritte soll seinen Ausgangspunkt an der schottischen Küste haben und über die Faröer, Island und Labrador in Kanada ausmünden. Zur Legung dieser Kabel wird der Great-Eastern verwendet werden, daher wieder die Aktien dieses Riesenbauwerks im Steigen begriffen sind. Von der Wichtigkeit des telegraphischen Verkehrs zwischen Europa und Amerika kann man sich einen Begriff machen, wenn man erfährt, daß die amerikanische associirte Presse der Direction des gegenwärtigen atlantischen Kabels jährlich 120,000 Dollars dafür gewährt, daß sie täglich eine Depesche von 40 Worten nach Europa abschickt. Uebrigens hat die Verkehrsfrequenz auf dem Kabel bereits einen solchen Umfang erreicht, daß die Kosten für ein Wort von einem Pfd. Sterling auf die Hälfte herabgesetzt werden konnte.

Der Holsteinkanal und der Wasserweg um Skagen.

Nachdem durch die Anordnung der preussischen Regierung die erforderlichen Vorarbeiten zum Bau des Holsteinkanals beendet sind, bedarf es noch der Beschaffung der erforderlichen Summe von 20 Millionen Thaler, um dieses hochwichtige, nationale Werk sofort in Angriff zu nehmen. Daß dasselbe nur noch eine Frage der Zeit sein würde, war längst begreiflich. Der Kanal soll die Nord- und Ostsee und somit die Staaten beider Meere mit einander in direkte Handelsverbindung bringen, so daß die Schiffe, um aus einem Meere in das andere zu gelangen, dann nicht mehr nöthig haben, den langen und höchst gefährvollen Umweg um Skagen zu machen; denn die Westküste Jütlands besteht in ihrer ganzen Ausdehnung fast nur aus Seeriffen und Dünen, gegen welche die See bei vorherrschend westlichem Winde mit furchtbarer Gewalt brandet, so daß jedes Schiff verloren ist, welches von ihr ergriffen wird. Ob nun wohl in Anbetracht dieser Gefährlichkeit die dänische Regierung neben den auf Skagen, Hietsbals und Haanholm brennenden Leuchtfeuern nicht weniger als zwanzig Rettungstationen an der westlichen Küste Jütlands errichtet hat, verunglückten an derselben trotzdem immer noch im Jahr durchschnittlich 1000 Seeschiffe. Wie hoch sich außerdem die Anzahl der an der schwedischen Küste und auf dem offenen Meere verunglückten Schiffe im Jahr belaufen mag, ist genau nicht zu ermitteln; jedenfalls berechnet sich der Verlust an den ersteren nach Millionen von Thalern. Gestaltet sich nun die Wasserstraße auf dem zu erbauenden Holsteinkanal als ein ganz sicherer und fünfmal kürzerer Weg, als der um Skagen, so wird durch denselben nicht nur höchst beträchtlich an Zeit gewonnen, an Fracht und Affekurranten, große Einbuße an Frachtgütern beseitigt, sondern es werden auch alljährliche höchst schmerzliche Verluste an Menschenleben vermieden.