

Wie schnell Dampfbothe jetzt in Nordamerika fahren.

Vor 10 Jahren hielt man es für etwas Unerhörtes, daß ein Dampfboth von New-Orleans nach Louisville in 20 Tagen fuhr; man gab dem Capitane zu Ehren ein öffentliches Gastmahl. Gegenwärtig macht man diese Reise mit Dampfbothen in neun Tagen. (Nile's Register 28. Nov. 1829. Bulletin d. Scienc. techn. Mars. S. 276.)

Dampfmaschine ohne Kessel.

Hr. L. Gomperz fragt (im Register of Arts, Junius 1850. S. 28), ob es nicht möglich wäre, den Kessel gänzlich wegzulassen, und das untere Ende des Cylinders in das Feuer zu setzen, den Dampf durch kleine Wasserstrahlen zu erzeugen, die man in gehörigen Zwischenräumen heiß in den erhitzten Theil des Cylinders fallen läßt, und in der Nähe des Bodens des Cylinders eine Klappe anzubringen, durch welche man den Dampf könnte entweichen lassen, wann der Stämpel wieder herabsteigt. Oder, wenn der Cylinder horizontal läge, könnte derselbe an jedem Ende gehitzt und der Stämpel durch den Dampf an beiden Enden des Cylinders getrieben werden. Bildung eines Vacuums durch Abkühlung und Verdichtung ist hier unmöglich. Die Vortheile hierbei wären: 1. Vermeidung des großen Unheiles des Springens, da der Cylinder nicht so groß ist und nicht so viel heißes Wasser enthält. 2. Verminderung der Kosten, da der Cylinder nicht so viel kostet, als der Kessel. 3. Ersparung an Brennmaterial, da bloß der Cylinder geheizt werden darf. 4. Die Maschine würde kleiner, leichter und früher in den Gang gebracht werden können.

Wieder ein Dampfessel geborsten an einem Dampfbothe in Nord-Amerika.

Am 22. April barst der Kessel des Dampfbothes Caledonia auf dem Missisippi an der Mündung des Ohio. Es waren mehr als 500 Menschen am Bord, wovon 15 schwer beschädigt und getödtet wurden, nebst 7 Schiffern; 7 wurden über Bord geschleudert. Die Ursache dieses Unglückes scheint diese gewesen zu seyn, daß der Kessel plötzlich stark auf Eine Seite geneigt wurde, indem Alles, was auf dem Bothe war, nach Einer Seite des Bothes hinlief, um nach einem Ereignisse auf dem Lande hinzusehen, so daß also das Wasser im Kessel nur an einer Seite desselben lag, und die andere Wand desselben trocken dem Feuer ausgesetzt wurde. — Diese traurige Erfahrung mag für künftige Fälle als Warnung dienen. Je mehr wir die Ursachen der Berstungen der Dampfessel kennen lernen, desto weniger haben wir sie zu fürchten. Wir können bei dieser Gelegenheit eine Frage nicht unterdrücken, die wir der besseren Einsicht der Capitane der Dampfbothe und den Dampfmaschinen-Fabrikanten unterlegen; nämlich diese: Da auch bei starken Winden die Dampfbothe öfters nach einer Seite hin gelegt werden, und aus dem obigen Gründe dann Berstung des Kessels entstehen könnte; wäre es nicht möglich, den Kessel im Bothe so zu hängen, wie der Compaß hängt, der auch im Sturme nicht schwankt und immer horizontal bleibt, oder wie man Stühle in Cajüten hängen kann, damit sie nicht schwanken und die Passagiere nicht seekrank werden, und wie im Polytechn. Journ. B. XXV. S. 233. gezeigt wurde? (Vgl. Times und Galignani N. 4752.)

Englisches Postwesen.

Fortan wird kein Eigenthümer einer Kutsche in England, die Pakete, Güter, Geld 2c. verfahren darf, für irgend ein aufgegebenes Paket 2c. über 20 Pfund Sterl. Werth haften dürfen, außer der Werth desselben wird wirklich bei der Aufgabe erwiesen, und als solcher von dem Eigenthümer der Kutsche bestätigt. (Globe. Galignani. N. 4754.) — (Diese Einrichtung ist in Oesterreich u. Preußen, wo das Postwesen nicht Privatsache ist, sondern dem Staate angehört, seit undenklichen Zeiten: Gelder, die man daselbst aufgibt, müssen dem Postbeamten vorgezählt werden; der Eigenthümer drückt dann auf den Sak sein Siegel, und die Kais. Post das ihrige darauf, und der Eigenthümer erhält einen Empfangschein für den wahren Werth. Es gibt aber noch Länder auf dem festen Lande, wo derjenige, der Geld auf die Post gibt, keinen anderen Empfangschein von der Post, die sich