

# Intelligenz-Blatt

für die Oberamts-Bezirks

Nagold, Freudenstadt, Horb und Herrenberg.

Nro. 37.

1854.

Dienstag,

13. Mai.



Mit Allerhöchster Genehmigung.

Im Verlag der J. W. Fischer'schen Buchdruckerei.

## Verfügungen der Königlichen Bezirks- Behörden.

### Oberamtsgericht Freudenstadt.

Igelsberg, Gerichtsbezirk Freudenstadt. [Mundtödt-Erklärung.] Da der Bauer Adam Züße von Igelsberg seinen verschwenderischen Lebenswandel fortsetzt, so wird die unterm 30. März 1818 und 10. Okt. 1823 gegen ihn ausgesprochene Mundtödt-Erklärung hiermit erneuert, und Jedermann gewarnt, sich mit demselben ohne seinen Pfleger Mich. Friedrich Seyd von Igelsberg in einen Handel einzulassen, oder ihm irgend Etwas anzuborgen, da von nun an durchaus keine Schulden des Züße bezahlt werden.

Den 3. Mai 1854.

K. Oberamtsgericht,  
Kübel.

Trillinger Hof, in der Schultheiserei Effringen. [Glaubiger Aufruf.]

Zu außergerichtlicher Vereinigung der Schuldsache des Joh. Georg Binder sind nach oberamtsgerichtlicher Anordnung vom 11. April d. J. dessen Glaubiger und Bürgen vorzuladen.

Zur Verhandlung hat man  
Freitag den 6. Juni d. J.

bestimmt, und ladet deswegen alle diejenigen, welche mit Binder in irgend einer Geschäftsverbindung stehen, ein, sich hiebei um so gewisser auf dem Rathhause in Effringen einzufinden, als man sie sonst bei Verweisung eines Kaufschillings noch sonst weiter berücksichtigen könnte.

Den 28. April 1854.

K. Amtsnotariat Wildberg, und  
Gemeinderath Effringen.  
Vdt. Amtsnotar Peter.

Dornhan, Oberamts Sulz. [Harzverleihung.] Montag den 26. Mai, Vormittags 10 Uhr wird das Harzen



aus ungefähr 200 Morgen städtischen Waldungen auf 1 Jahr im Aufstreich verpachtet.

Den 28. April 1854.  
Stadtschultheiß Hochstetter.

Nagold. [Eichenverkauf.] Im Laubwald Bühl werden

- 106 Stück Eichen,
- und in der Winterhalden
- 50 Stück Eichen

zu einem öffentlichen Verkauf ausgeschrieben, wozu alle Kaufslehhaber, sowohl Ingeessene als Auswärtige darzu höflich eingeladen werden, am

Mittwoch als den 21. Mai,  
Morgens 9 Uhr

im Bühl auf der Ziemerwiese zu erscheinen.

Diejenige aber, welche geneigt sind, und denen es bequemer zum Abführen ist, in der Winterhalden zu kaufen, wollen

Freitag Morgen den 23. Mai bei der Schloßgrenze, am sogenannten JudenKirchhof erscheinen und der Versteigerung anwohnen.

Den 12. Mai 1854.  
Aus Auftrag des Stadtraths,  
Waldmeister  
Gottlieb Kähle.

Unterthalheim, Oberamts Nagold. Die Gemeinde Unterthalheim ist gesonnen am 22. Mai d. J. 120 Stamm Floßholz zu verkaufen, und zwar von bester Qualität, wozu die Herrn Liebhaber zur Theilnahme an der Aufstreichs-Verhandlung unter dem Aufsügen eingeladen werden, daß das zum Verkaufen

bestimmte Holz jeden Tag beaugenscheinigt werden kann.

Den 6. Mai 1854.  
Schultheiß Klink.

Außeramtliche Gegenstände.

Altenstaig, Stadt. Gegen gute gerichtliche Versicherung und 5procentige Verzinsung liegen 225 fl. Pflugschaftsgeld zum Ausleihen parat, worüber nähere Auskunft ertheilt

Schullehrer Grosman.

Nagold. Ich habe aus Auftrag eine beinahe noch ganz neue, nach neuester Facon bearbeitete StandUhre um billigen Preis zu verkaufen.

Schwarz.

Wörnersberg, Oberamts Freudenstadt. [Warnung.] Es wird hiemit Jedermann öffentlich gewarnt, meinem leichtsinnigen Sohn Jakob Her, ledigen Maarer und gewesenen Soldat unter keinerlei Vorwand etwas anzuborgen, indem ich schlechterdings keine Bezahlung mehr für ihn leisten werde.

Den 9. Mai 1854.  
Der Vater:  
Johann Georg Her.

Nach, Oberamts Freudenstadt. [Futter und Erdbirn feil.] Es bietet etwa  
10 Wannen Heu und Dohnd  
und  
150 Sri. Erdbirn der blauen Sorte zum Verkauf an, und siehet schneller Abnahme entgegen

Johann Rehfues,  
Schiffers Wittwe.

Altenstaig. [Geld auszuleihen.]  
Bei Unterzeichnetem sind gegen gesetzliche Versicherung 2000 fl. Pflegschaftsgeld zum Ausleihen parat.

Den 6. Mai 1854.

Lorenz Luz, Rothgerber.

Wöchentliche Frucht-, Fleisch- und Brod-Preise.

In Nagold,

den 10. Mai 1854.

Dinkel	1 Schfl. neuer	4fl. —kr.	3fl. 48kr.	3fl. 36kr.
Haber	—	3fl. 36kr.	3fl. 24kr.	3fl. 18kr.
Gersten	—	6fl. —kr.	5fl. 48kr.	5fl. 36kr.
Rooggen	—	6fl. 40kr.	6fl. 30kr.	—fl. —kr.

Fleisch-Preise.

Rindfleisch	1 Pfund	6kr.
Schweinefleisch	mit Speck	8kr.
	ohne	7kr.
Kalbsteisch	1 Pfund	6kr.

In Altenstaig,

den 7. Mai 1854.

Dinkel	1 Schfl.	4fl. 20kr.	4fl. 12kr.	4fl. —kr.
Haber	1 —	4fl. —kr.	3fl. 50kr.	3fl. 44kr.
Kernen	1 Sri.	1fl. 8kr.	1fl. 6kr.	1fl. 4kr.
Rooggen	—	—fl. 48kr.	—fl. —kr.	—fl. —kr.
Bohnen	—	1fl. 12kr.	1fl. —kr.	1fl. —kr.
Gersten	—	—fl. 45kr.	—fl. 44kr.	—fl. —kr.

Kurze Geschichte der Erfindung des Dampfswagens.

Schon im Jahre 1759 wurde Watt, der berühmte Verbesserer der Dampfmaschine durch seinen Freund Robinson auf die Idee gebracht, die Dampfkraft auf Fortschaffungsmittel, und namentlich auf Wagen anzuwenden. In einer zu Dr. Robinson's Mechanik von Watt hinzugefügten Note spricht sich Letzterer darüber so aus: „Im Jahr 1759 wurde auf Veranlassung meines Freundes Robinson, der damals Student in Glasgow und ungefähr in meinem Alter war, zuerst meine Aufmerksamkeit auf Dampfmaschinen gerichtet. Er entwarf schon damals einen Plan, wie man Dampfkraft

nicht allein auf Wagen, sondern auch zu vielen andern Dingen anwenden könnte. Unsere gegenseitige Trennung brach jedoch die weitere Verfolgung dieser Idee ab.“ Wie nun gewöhnlich die ersten Versuche neuer mechanischer Kompositionen den beabsichtigten Leistungen nicht entsprechen und noch Unvollkommenheiten enthalten, so genügte auch Watts erster Versuch der Anwendung des Dampfes auf Wagen nicht; er ging daher von seinem Vorhaben ab. Eine allgemein gefaßte Beschreibung der Einrichtung seines Dampfswagenmechanismus enthält der vierte Artikel seines Patents von 1769; eine specificirtere ist dem Patente von 1784 beigegeben. So lange jedoch von den beiden Bewegungen des Stämpels, nämlich der auf- und der abgehenden, nur eine durch die Spannkraft des Dampfes, die andere jedoch durch Gegengewichte oder Luftdruck erzeugt wurde, mußte ein auf das Fortbewegen eines Wagens eingerichteter Mechanismus jenen entweder sehr unansehnlich machen, so daß es schwer hielt, ihm eine elegante Form zu geben, oder es konnte, wenn man diesen Mangel beseitigte, die Wirkung der Kraft nicht sehr beträchtlich seyn. Erst die Erfindung der Hochdruck-Maschine, d. h. derjenigen mechanischen Einrichtung, bei welcher der Dampf abwechselnd von beiden Seiten wirkt, hatte die Einführung der Dampfswagen in ihrem Gefolge. Die Herren Trevithick und Vivian, denen man jene Erfindung verdankt, erhielten im März 1802 ein Patent auf die Anwendung der Dampfkraft auf Wagen, welche in Schienenwegen laufen. Der erste von ihnen in Thätigkeit gebrachte Dampfswagen lief auf der Merlbyn Tydwil Eisenbahn in Südwales. Er legte in einer Stunde 5 englische Meilen zurück, und war zum Transport des Stangeneisens, von welchem er 200, auf verschiedenen Wagen vertheilte, englische Centner zog, bestimmt. Der allgemeinen Einführung dieses Maschinensystems war, wie von Trevithick und Vivian selbst bemerkt wird, sein Mangel an Anhalt (hold or adhesion) hinderlich. Sie machten zwar den Vorschlag, den Um-

fang der Räder mit hervorstehenden Unebenheiten, als Nägeln etc., zu versehen, jedoch konnte die Abhülfe des Uebels auf diese Art nur ein anderes, die Zerstörung der Eisenbahnen, zur Folge haben. So blieb die Sache bis 1811, wo Blenkinsop auf einen Dampfwagen ein Patent erhielt, welcher die merkwürdige Einrichtung hatte, daß zwei gezahnte, auf einer gezahnten Eisenbahn laufende Räder die Bewegung auf die andern Räder übertragen; so hatte die Maschine eigentlich 6 Wagenräder; der übertragende, aus 5 Rädern bestehende Mechanismus war unterhalb der Maschine. Sie hatte 2 Cylinder, in deren jedem eine Kurbelstange arbeitete. Zwischen den Cylindern war die ableitende Dampfrohre; die Esse bildete die Fronte des Wagens. Es war durch dieses System in so fern ein Fortschritt gemacht, als der Wagen (was bei Vivian nicht der Fall gewesen war) Anhöhen hinaufrollen konnte. Nachdem der Mechanismus des Dampfwagens durch William und Edward Chapman eine Verbesserung durch Anwendung des „unendlichen Bandes“ erhalten hatte, konstruirte Brunton eine ganz eigenthümliche Einrichtung, durch welche der ganze Dampfwagen, der bis auf die Cylinder; die Dampfaustrittsrohre und das gezahnte Räderwerk ganz die Form der Blenkinsopschen hatte, von Hebeln gleichsam fortgeschoben wurde. Sie wirkten mit einer 6 Pferdekräften gleichkommenden Kraft. Im Verlaufe der nachfolgenden Jahre wurden mehrere Mechaniker, als Bladett, Wylam, Stephenson u. m. a. für besondere Principien des Dampfwagenmechanismus patentirt. Durch den von den Direktoren der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester ausgesetzten Preis von 550 Pfund Sterling auf die Verfertiigung eines, nicht mehr als 120 Centner wiegenden, und in einer Stunde 10 englische Meilen zurücklegenden Wagens wurde der Erfindungsgeist für diesen Zweig der Mechanik vorzüglich angeregt; es traten vier talentvolle Mechaniker auf den Turnplatz des Wettstreits: Stephenson, Braithe waite und Hackworth. Der Wagen Braithe waite's durchlief mit einer

Last von 225 Centnern  $4\frac{1}{2}$  deutsche Meile, und ohne Last 6 deutsche Meilen in einer Stunde; er hatte jedoch bei dem Wettlaufe das Unglück, schadhaft zu werden, und Braithe waite zog sich von der Konkurrenz zurück. Stephenson, dessen Wagen in einer Stunde 4 deutsche Meilen ( $18\frac{2}{3}$  englische Meilen) zurücklegte, wurde die Prämie zuerkannt. Auch der gegenwärtig auf der Eisenbahn zwischen Liverpool und Manchester verkehrende Dampfwagen ist von Stephenson erbaut. Er legt in 2 Minuten 45 Sekunden eine englische Meile, und folglich in einer Stunde  $21\frac{9}{11}$  englische Meilen (welches beinahe  $4\frac{2}{3}$  deutsche Meilen beträgt) zurück.

Der Einführung des Dampfwagens auf gewöhnlichen Landstraßen hatten sich mancherlei Hindernisse in den Weg gestellt: zuvörderst mußte, wenn die Wirkung derselben den Dampfwagen auf Eisenbahnen gleichkommen sollte, ein zehnmal größere Dampfkraft aufgeboten werden, indem die Reibung auf den Eisenbahnen zehn Mal geringer ist, als die auf den Landstraßen. Ferner konnte die Bestimmung derselben sich nur auf Passagiertransporte beschränken, indem eine Reihe dem Dampfwagen auf einer gewöhnlichen Landstraße angeschlossenen Wagen keine Ablenkungen von dem geraden Straßenzuge ohne Gefahr erlaubt haben würden. Auch war man besorgt, daß die Pferde durch eine so ungewöhnliche Erscheinung scheu gemacht werden würden. Die Hauptbedenkllichkeiten, also die physischen Hindernisse, entmuthigten jedoch den Erfindungsgeist, dem es vorbehalten war, alle Schwierigkeiten zu besiegen, keineswegs, und man hat sogar auf Mittel gedacht, eine Reihe Wagen mit der Dampfmaschine ohne Gefahr zu verbinden.

(Schluß folgt.)

Auflösung der Charade in No. 36.

G r a m m e.