

Ha a medenczék vízzel telvék, lehető legnagyobb mérvre feszített gőz bocsáttatik az olvadékba, hogy az ennek folytán bekövetkező heves forrás által a hamuzsir tökéletesen föloldassék s minden részeiben egyforma sűrűségű és fajsúlyú olvadékot adjon, a mihez azonban csak néhány másodpercnyi idő elégséges, minthogy a hamuzsir a vízben különben is igen könnyen olvad. Ha a kivánt elegyülés megtörtént, a kazántüz hamuval mérséklendő mindaddig, míg az olvadék hőmérséke 70 Cels. fokot mutat, mely aztán 48 órán át változatlanul fentartatik, mire a gőz egy utolsó forralás elérése végett még egyszer legnagyobb mértékére feszítettetik, miközben a forró olvadékba ólomból készült kannákból annyi kénsav öntetik, a mennyi szükséges, hogy az ez által képződő vegyülék a lakmuspapírra semlegesén hasson (reagire), a mi (ismét tervezetünket véve alapul) körülbelől összesen 276 fonttal fog eléretni.

Végtére a folyadék még 24 órán át tovább forraltatik, mindig arra figyeltetvén, hogy az semleges állapotjában tartassék, s a felesleges kénsav megfelelő módon (legezélszerűbben vasdarabok által) köttessék, s ezzel a beitatási eljárás be van fejezve. — A deszkák kiszáritása azután akár természetes uton légszáritás által, akár száritó kamarákban mesterséges uton történhet.

(Vége köv.)

A vasuti szállítási díjak szabályozása.

(B.) Ezen minden részről feszült figyelemmel kísért kérdésben a tárgyalások a közlekedési ministeriumban október 21-én kezdődtek meg, s ott, miként a „P. Lloyd“ idei 244. számában olvassuk, a ministerium által a jelenleginél olcsóbb szállítási osztályzatot igénylő tárgyakul következők jelöltettek meg: kőszén, koks, érczek, takarmány-növények, füvek, lóhere és dohány. A vasuti igazgatóságok képviselői természetesen e

megjelöléssel egyetértettek, s így az illetők véleménye szerint meg lett a tariffa-reformnak az ország létfeltételére a vámkérdéshez legalább is hasonló jelentőséggel bíró fontos közgazdasági kérdése oldva!

Hát a faanyagok szállítási díja csakugyan olyan mérsékelte, hogy ott további mérséklésnek nincs helye? Hát a magyar vaspályák csakugyan oly bőven el vannak és el lesznek látva szállitmányokkal, hogy épen semmi szükségük sincs arra, hogy egy kissé mérsékeltebb díjak mellett a mostanit bizonyára kétszeresen felülhaladó famennyiséget szállítsanak, s így a mérséklés útján vesztett összeget a szállítandó tömeg szaporodásában busásan visszakapják. Mit törődnek ezzel a vasuti igazgató urak, hisz a kamatok ugy is garantirozva vannak, akár szállít a pálya akár nem!

Azt is olvastuk a közlekedési minister urnak a vasuti faanyagok szállítási díjainak mérséklése ügyében az Orsz. Erdészeti Egyesülethez intézett, s e lapok mult füzetében közölt válaszában, hogy a szállítási ármérséklést mindenki egyenlő mértékben megkapja. Csak azt szeretnők már most tudni, hogy hát miért tartják magyar fakereskedők szükségesnek azt, hogy Triestbe szállítandó dongájukat a szállítási ármérséklést bíró hamburgi kereskedő vagy egy bécsi üzér szállító levelei mellett adják fel a vasutra; mert kétségkívül ennek nem az az indító oka, hogy az illető azon esetre, ha szállitmányában esetleg kár történik, a veszteség megtérítését a hamburgi kereskedő vagy a bécsi üzér kegyéből és annak neve alatt szorgalmazhassa.

Bizony bizony igaz azon általánosan elterjedett meggyőződés, hogy a magyarországi vasutak szállitmányai után esedékes jövedelmek sem a vasutak pénztárába, sem a termelő kezébe nem jönnek, hanem egyes üzérek zsebébe vándorolnak.

E kérdéssel egyébiránt még foglalkozni fogunk.