

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 147.

Montag, den 27. Mai.

1833.

Bekanntmachung.

Die übliche vereinigte Schützengesellschaft allhier wird
Mittwoch, den 29. Mai d. J., früh halb 9 Uhr,
in feierlichem Zuge ihren zeitlichen Schießplatz verlassen und
den neuen am Hintertore
beziehen, hier auch am nämlichen Tage, und zwar nach Abfeuerung der Böller, ihre Schießübungen
ansetzen. Leipzig, den 24. Mai 1833.

Der Rath der Stadt Leipzig.
Müller, Stadtrath.

Ueber Eisenbahnen und Dampfwagen. *)

Bald wird die Welt dem Menschengenossen zu enge seyn. Diesen Ausspruch rechtfertigen die im vorigen Jahrhundert gemachten, im gegenwärtigen verbesserten und erweiterten Erfindungen. — Anderer nicht zu gedenken, erinnere man sich nur an die von dem Engländer Edgeworth 1768 gemachte Entdeckung der Eisenbahnen, des von Robert Fulton, eines Nordamerikaners, 1767 bis 1815 erfundenen Dampfbootes, wodurch man jetzt in funfzehn Tagen aus Europa nach Nordamerika kommen kann und dadurch, wie auf dem Festlande durch die Eilwagen, die Communication erleichtert wird. Die Wirkungen der Dampfmaschine, deren Erfinder James Watt, hätte man früher als Träume eines müßigen Kopfes oder als Erdichtungen aus dem Reiche der Feenwelt verlacht, und doch verwendet man jetzt in England seit mehreren Jahren schon Capitale und menschliche Geschicklichkeit auf ihre Verbesserung, um dadurch den Verkehr, als einen der mächtigsten Hebel zur Förderung des Nationalreichthums und der Civilisation, zu beschleunigen. Wer sollte glauben, daß eine so schwere eiserne Maschine mit mehreren hundert von Reisenden beladen, und hinter sich herschleppend

*) Nachtrag zu den letzten Mittheilungen des hiesigen Kunst- und Gewerbevereins.

einen Zug von Wagen, die mit Gütern beladen, nebst einer ausreichenden Menge von Wasser und Kohlen, zwischen Liverpool und Manchester hin und her fliegen, und eine Strecke Weges von 30 englischen Meilen in wenig mehr als einer Stunde Zeit zurücklegt! Aber dieß Wunder geht jetzt jeden Tag und jede Stunde vor sich, und die Straße, wo dieß geschieht, ist am wenigsten vortheilhaft für den Gang solcher Maschinen geeignet, da sie Unebenheiten und Krümmungen hat, welche der Schnelligkeit mehr hinderlich als förderlich sind. Ist die Schnelligkeit des Transports, der durch die Dampfwagenfahrt erreicht wird, erstaunenswürdig, so sind es nicht minder die Lasten, die man vermittelst dieser Bewegkraft fortschaffen kann. Denn Lasten von 50—70 Tonnen schafft man im Durchschnitt mit einer Schnelligkeit von 15 Minuten in einer Stunde fort, wenn nicht andere Hindernisse eintreten; ja neuerdings hat man auf einem Wagenzuge von Liverpool nach Manchester eine Schiffsladung von 230 Tonnen mit einer Schnelligkeit von 12 Minuten in einer Stunde fortschaffen sehen. — Und dennoch hat die Kunst, Dampfwagen zu bauen, noch keineswegs ihre vollkommene Reife erlangt, ist vielmehr noch im Werden begriffen. Was läßt sich von dieser ungeheuren Kraft für die Zukunft erwarten, wenn der Unternehmungsgeist fesselfrei sich bewegen, wenn ein größeres Feld der Erfah-