

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 163.

Donnerstag, den 12. Juni.

1834.

### Bekanntmachung.

Morgen, Freitags, den 13. Juni, Abends 6 Uhr, ist öffentliche Sitzung der Stadtverordneten allhier.

### Bekanntmachung.

Nach Erledigung der Stelle eines Zugführers der 11ten Compagnie hiesiger Communalgarde ist bei der deshalb stattgehabten Wahl

Herr Otto Wigand, Buchhändler, durch absolute Stimmenmehrheit zum Zugführer bei gedachter Compagnie ernannt und von dem Communalgarden-Ausschusse in dieser Charge bestätigt worden.

Das aufgenommene Wahlprotokoll, nebst Stimmzettel, liegt bis zum 20sten d. M. auf dem Bureau des Ausschusses zu Einsicht jedes Betheiligten bereit. Leipzig, den 7. Juni 1834.

Der Communalgarden-Ausschuss daselbst.

Major von Schulz.

Hermisdorf, Prot.

Werden wir mit Dampfwagen ohne Eisenbahnen kutschiren?

Unzählige Versuche, welche in allen Ländern von den geschicktesten Maschinenbauern lange Zeit ohne Erfolg gemacht worden waren, ließen fürchten, daß man nicht zu einem vollständigen Lauf der Dampfwagen auf gewöhnlichen Straßen gelangen würde, und es fehlte nicht an Widersachern dieser Verbesserung, deren Erfolg unabsehbar ist. Man ging so weit, in öffentlichen Schriften zu versichern, daß man nie erfinden würde, Dampfwagen anders als auf Eisenbahnen in Bewegung zu sehen. Was sind aber solche Prophezeiungen gegen den einfachen Lauf der Vervollkommnungen, wenn er in der Natur der Kräfte gegründet ist? Eben so ist die Unmöglichkeit der Dampfschiffe, und vor einigen Jahren noch die Unmöglichkeit der Dampfwagen auf Eisenbahnen, laut ausgerufen worden, und jetzt segeln Dampfschiffe um die ganze Erde und Dampfwagen durchkreuzen America und einen Theil unsers Continents. Jeder Wagen wird sich natürlich mit mehr Leichtigkeit auf einer glatten Eisenschiene, als auf einem Erd- oder Steinwege bewegen. Weit entfernt, dar-

aus zu schließen, daß der Wagen auf diesen Wegen nicht gehen kann, wird der Sachkennner daraus folgern, daß ein Wagen, der mit solcher Vollkommenheit auf den Eisenschienen läuft, auch auf den gewöhnlichen Straßen gute Dienste oder, mit einiger Anstrengung mehr, dieselben Dienste leisten muß. Mißlungene Versuche gehen gewöhnlich dem Gelingen voran. Nachdem wir kaum ein paar Jahre die Dampfwagen auf Eisenbahnen bewundert haben, gehen sie jetzt schon auf mehr Landstraßen, als auf Eisenschienen, und es ist leicht vorherzusehen, daß jeder Fuhrmann seinen Dampfwagen haben wird, und da eine Maschine nicht auszuruhen braucht, so kann er mit einem einzigen mehr Dicksen machen, als mit 20 bis 30 Pferden. Nimmt man die Kosten der Anschaffung und Unterhaltung eines Pferdes nur zu 200 Thalern jährlich an, so erspart ein Dampfwagen seinem Besitzer eine jährliche Auslage von mehreren tausend Thalern.

In England verrichten seit einigen Monaten mehrere Dampfwagen auf gewöhnlichen Straßen einen regelmäßigen Schnellwagendienst. Hankoek hat zwei Dampfwagen etabliert, den einen zwischen Greenwich und Brighton, und den andern zwischen