

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 210.

Dienstag, den 29. Juli.

1834.

### Bekanntmachung.

Daß die geschehene Wahl des  
Herrn Johann Gottlieb Kreller, Kaufmanns alhier,  
zum Vice-Commandanten der hiesigen Communalgarde höchsten Orts genehmigt und derselbe in  
dieser Eigenschaft bestätigt worden ist, wird der Communalgarde hiermit bekannt gemacht.  
Leipzig, den 28. Juli 1834.

Der Communalgarden-Ausschuß daselbst.  
Major von Schulz.

Hermisdorf, Prot.

### Neueste Dampfwagenfahrten auf gewöhnlichen Landstraßen.\*)

An einem der letzten Tage des Monats April  
l. J. vollbrachte, dem Glasgow Argus zu Folge,  
einer der Wagen der Dampfwagen-Compagnie von  
Schottland die ausgezeichnetste und genügendste Lei-  
stung, die je von einem Dampfwagen auf einer  
gewöhnlichen Landstraße erreicht wurde. Der Wagen  
fuhr nämlich an einem Tage sechs Mal zwischen  
Glasgow und Paisley, eine Strecke, welche zu-  
sammen 46 englische Meilen, in 4½ Stunden. Zu  
jeder Fahrt waren im Durchschnitte 41 Minuten  
nöthig, die Geschwindigkeit betrug also 10 englische  
Meilen\*\*) in der Stunde.\*\*\*) Den Tag vorher

machte derselbe Wagen dieselbe Fahrt vier Mal, und  
zwar mit gleicher Geschwindigkeit. — Auch die  
übrigen Wagen der Gesellschaft legen täglich einige  
Male dieselbe Strecke mit nicht viel schlechteren  
Resultaten zurück, so daß also die Dampfwagenfahrt  
zwischen Glasgow und Paisley als vollkommen  
etabliert betrachtet werden kann. — Auch der berühmte  
und durch die vielen Ankündigungen und Abbildungen  
bereits allgemein bekannt gewordene Dampfwagen  
des D. Church zu Birmingham ließ sich, der Bir-  
mingham Gazette zu Folge, in den letzten Wochen  
zum ersten Male auf den Straßen sehen. — Er lief  
mit 40 Passagieren beladen eine nicht unbedeutende  
Strecke weit mit einer Geschwindigkeit von 15—20  
englischen Meilen in der Stunde, als der hintere  
Theil des Wagens beim Umkehren an den Fußsteig  
stieß, und eine Kleinigkeit an einer der Klappen brach.  
Man hielt es am gerathensten, unter diesen Umständen  
die Maschine nicht weiter zu treiben, um ja keinen  
größern Unfall zu veranlassen; der Wagen wurde  
daher an Stricken heimgezogen, um, wer weiß  
wann, eine neue Spazierfahrt zu bestehen. Nicht  
günstiger war das Resultat, zu welchem die Brüder

\*) Aus dem polytechnischen Journale von Dingler,  
Band 52, Heft 5, S. 394. Man hat in neueren  
Zeiten sehr viel von den Vorzügen der Chaussée-  
Dampfwagen vor den Eisenbahn-Dampfwagen ge-  
sprochen. Der nachfolgende Aufsatz, welcher, wie aus  
dem Anfange zu ersehen, gewiß nicht gegen die  
Chaussée-Dampfwagen gerichtet, sondern durchaus  
unparteiisch geschrieben ist, kann zur Aufklärung  
dieser gewiß nicht unwichtigen Frage beitragen. Nach  
ihm scheint allerdings einestheils die Geschwindig-  
keit der Chaussée-Dampfwagen nicht sehr bedeutend,  
andertheils die Sicherheit des Transport noch  
von sehr vielen Zufälligkeiten abhängig zu seyn.

\*\*) Etwas über zwei deutsche Meilen.

\*\*\*) Zu bemerken ist hier, daß in England, wie bekannt,  
seit vielen Jahren sowohl die königlichen mails,  
Briefposten, welche zugleich, wie unsere Eilwagen,  
Personen mit sich nehmen und die meisten guten  
stage coaches, eine Art eleganter Landkutschen,

in welchen 25—30 Personen Raum finden, eben so  
schnell, zuweilen noch schneller mit Pferden fahren  
und zwar auf Strecken von mehreren hundert Meilen,  
auf denen die Wege nicht gleich gut zu unterhalten  
sind, wie auf dem kleinen, circa 8 engl. Meilen  
(circa 14 deutsche Meile) weiten Strecke von Glasgow  
nach Paisley.