

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 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.