

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

N^o 193.

Dienstag den 11. Juli.

1848.

Bekanntmachung.

Nach Erledigung zweier Zugführerstellen bei der 7. und 15. Compagnie ist bei den deshalb stattgehabten Wahlen Herr Karl Eduard Sander, Kaufmann, zum Zugführer bei der 7., und Herr Friedrich Louis Habenicht, Kramer, zum Zugführer bei der 15. Compagnie ernannt und von dem Communalgarden-Ausschusse in dieser Charge bestätigt worden. Die deshalb aufgenommenen Wahlprotocolle nebst Stimmzetteln liegen bis zum 15. d. M. im Bureau des Ausschusses zur Einsicht jedes Bethelligten bereit.
Leipzig den 4. Juli 1848.

Der Communalgarden-Ausschuß.
S. W. Neumeister, Commandant.
Adv. Wachs, Prot.

Am 10. Juli 1848.

Mel.: Gott erhalte Franz den Kaiser.

Gottes Heil dem Reichsverweser,
Unserm Erzherzog **Johann!**
Deutschlands Zukunft breche größer,
Hoffnungreicher durch Jhn an;
Unserm Volk sei Er Erlöser
Aus der Spaltung langem Bann!
Segen unserm Reichsverweser,
Unserm Erzherzog **Johann!**

Durch des Volkes Lieb' gerufen
Zu des Vaterlandes Schuß,
Bier' Er auf den höchsten Stufen
Unerschrocken Allen Trug,
Die im Dunkeln Unheil schufen,
Wie der Fremden Eigennuß.
Segen unserm Reichsverweser,
Unserm Erzherzog **Johann!**

Deutschlands Doppelaar entfalte
Mächt'ger den erlahmten Flug;
Deutschlands Treue sie erhalte
Ewig sich trotz fremdem Trug;
Deutsche Redlichkeit verwalte
Forthin unsers Reiches Buch!
Segen unserm Reichsverweser,
Unserm Erzherzog **Johann!**

Froh erleb' er Deutschlands Blüten!
Und wenn einst der Herr Jhn ruft
Folge für sein Segensmühen
Aller Thräne Jhm zur Gruft! —
Herzog sei des Volkes Erlöser
Aus der Spaltung langem Bann!
Segen unserm Reichsverweser,
Unserm Erzherzog **Johann!** —

Eiserne Bauten.

Das Wegreißen der hölzernen Wagenbude auf dem hiesigen Pachhofsplatz muß jedem Leipziger, der nur etwas Sinn für Schönheit besitzt, und wünscht, daß seine Vaterstadt immer mehr von entstellenden Bauwerken gereinigt werde, Freude gemacht haben. Da wir nun hoffentlich in wenig Wochen ein würdigeres Bauwerk aufsteigen sehen werden und dasselbe in seiner Art das erste hier sein wird, so möchte es wohl am Platze sein, Einiges über derartige Bauten zu erinnern.

Man kannte in früheren Zeiten die Benutzung des Eisens für Bauwerke nur in so weit, als dieselbe sich auf die gewöhnlichen Arbeiten der Schaffer und Schmiede erstreckte und als verbindendes Mittel. Die neuere Zeit, in welcher die wissenschaftliche Ausbildung, so wie die Einrichtung und Werkzeuge des Bauwesens so weit fortgeschritten sind, hat ganz andere Hülfsmittel gegeben, das Eisen, dieses edelste Metall, in einer unendlich größeren Ausdehnung zu benutzen, und zwar nicht mehr wie früher nur als verbindendes Mittel, sondern als eigentliches Baumaterial.

An vielen Orten hat man die große Zweckmäßigkeit der Eisenconstructionen erkannt, und täglich wachsen dort neue und großartige Werke empor. In England, Frankreich, Belgien und einigen Orten Deutschlands findet man Eisenconstructionen im größten Maßstabe ausgeführt. Ich erinnere in Bezug auf Deutschland nur an Hamburg, Berlin, Köln und die großartigen Brückenbauten auf preussischen Eisenbahnen.

Die großen Vortheile der derartigen Anwendung des Eisens liegen besonders in der großen Dauerhaftigkeit, Sicherheit, Leichtigkeit und Raumersparniß, so wie in verhältnißmäßig bedeutender Billigkeit, da die vielfachen Reparaturen, denen andere Baumaterialien unterworfen sind, hierbei unendlich reducirt werden.

Außer der Anwendung des Eisens zu ganzen Brücken, Thürmen, Dachstühlen (z. B. die große Kuppel auf dem Berliner Schlosse, die ganz von Eisen ausgeführt ist), Wänden und Grundlagen, werden als einzelne Theile mit großem Vortheile Säulen, Geländer, Fenster, die besonders wegen der geringen Dimensionen der Kreuze ungleich mehr Licht durchlassen als hölzerne, Treppen und Essen, die bequem in Wände eingebunden werden können oder in Säulenform noch zum Schmucke der Gebäude dienen, angewendet. Mit eben so viel Sicherheit und bedeutender Kostenersparniß wendet man auch gusseiserne Thür- und Fensterbogen, so wie Schwellen, Streben und Träger an.

Es fragt sich nun unwillkürlich, warum bei dieser ausgebreiteten Anwendbarkeit bei den immer höher steigenden Holzpreisen verhältnißmäßig so sehr wenig Gebrauch von diesem, allen Anforderungen so ganz entsprechenden Material in dieser Beziehung gemacht wird.

Liegt es vielleicht in der Unkenntniß der Vortheile der Eisenconstructionen, oder in der Ueberzeugung, daß für den Ausführenden eines Baues mehr zu verdienen ist, wenn andere Materialien angewendet werden, der vielen Reparaturen nicht zu gedenken, oder in einem starren Festhalten am lieben Alten, wozu sich allerdings in anderen Verhältnissen viele Analogien nachweisen lassen; ich lasse es dahin gestellt.

Eins möchte ich aber noch erinnern, daß nämlich bei dem näher oder entfernter in Aussicht stehenden Umbauen der Brücken am Halle'schen und Frankfurter Thore auch die Zweckmäßigkeit einer Ausführung derselben in Eisen besprochen und berücksichtigt werden möchte.

X