

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 101.

Dienstag den 10. April.

1860.

Der Weg nach Schleußig.

Kürzlich wurde in der Stadtverordnetenversammlung die Fahrbarmachung des Schleußiger Weges in Anregung gebracht, was vielseitige Anerkennung fand, vorzüglich aber bei den Bewohnern Schleußigs und Kleinzschochers eine freudige Aufregung hervorrief, da die Ausführung dieses Planes einem wirklich dringenden und tiefgefühlten Bedürfnisse begegnen würde, wenn zumal nicht bloß die Fahrbarmachung dieses Weges bis an's Holz, wie beantragt wurde, sondern bis Schleußig resp. Kleinzschocher zur Wirklichkeit werden sollte. Sicherlich würden auch die Herren Rittergutsbesitzer in Kleinzschocher und Schleußig und die beteiligten Communen, soweit dieselben dazu herbeigezogen werden könnten, gewiß mit Freuden zur Realisirung dieses Planes das Ihrige beitragen.

Soweit uns bekannt, würde der Rath der Stadt Leipzig den Weg nach Schleußig bis zur sogen. Rödelbrücke herzustellen und den Bau derselben nur zur Hälfte zu tragen haben. Die folgende, ungefähr 500 Ellen lange Strecke würde der Rittergutsbesitzer in Kleinzschocher und die letzte und kürzeste Strecke von etwa 160 Ellen der Gutsbesitzer in Schleußig zu bauen haben. Dieser Weg, soweit derselbe zur Stadt Leipzig gehört, kann nach seiner jetzigen Beschaffenheit schon mit leichtem Fuhrwerk befahren werden, da die Brücken hinlängliche Tragkraft besitzen; denn wie Einsender selbst beobachtete, wurden Eichstämme, von 4 und 6 Pferden gezogen, vor nicht zu langer Zeit über dieselben geführt. Nur wäre zu wünschen, daß der Weg etwas verbreitert, am Wasser mit einer Barrière versehen und im Gehölz erhöht würde.

Wenn wir nicht irren, schreibt das Landesgesetz selbst vor, daß jedes Dorf einen directen fahrbaren Weg nach der nächstgelegenen Stadt haben soll. Dieser bis jetzt fehlende Fahrweg nach genanntem Orte ist aber schon seit Jahren um so schmerzlicher vermist worden, da derselbe bei den fast alljährlich eintretenden Ueberschwemmungen zuweilen acht Tage lang von der Stadt und den umliegenden Ortschaften abgeschnitten ist. Schon mehrfach war es vorgekommen, daß Spaziergänger im Sommer, von plötzlich eintretenden Hochfluthen überrascht, noch bei guter Zeit den Weg über Kleinzschocher, welcher in großen Bindungen zur Stadt führt, zu erreichen suchen mußten. Weniger bekannt dürfte hingegen sein, daß eine Frau in Schleußig in Kindesnöthen starb, da wegen des großen Wassers ein Geburtshelfer nicht zur nöthigen Zeit herbeigekommen werden konnte, und daß die Leiche, als dieselbe zur Erde bestattet werden sollte, auf einem Kahne nach Kleinzschocher geführt werden mußte, wobei die Leidtragenden in Gefahr kamen, sammt dem Sarge in die Fluthen geworfen zu werden. Bedenkt man ferner die Möglichkeit, daß gleichzeitig bei einer solchen Ueberschwemmung in Schleußig Feuer ausbrechen und die Hilfe benachbarter Ortschaften nicht herbeikommen könnte, so wird man um so mehr geneigt sein, für die Anlegung eines fahrbaren Weges dahin zu stimmen, und deshalb glauben wir die Hoffnung hegen zu dürfen, daß es nicht bloß bei der Anregung sein Bewenden haben, sondern daß dieser längst gefühlte Uebelstand baldigst beseitigt werden wird.

Verschiedenes.

Die Franzosen und Engländer streiten sich um die Ehre der Erfindung der Fernleitung des Gases. Der französische Ingenieur Lebon beleuchtete schon 1785 sein Haus mit aus Holz gewonnenem Gase, das indeß so wenig Leuchtkraft besaß, daß er bald davon zurückkam. 1793 war Murdoch in London glücklicher; er zog sein Gas aus Steinkohlen und ist als der Begründer, wenn auch nicht als der Erfinder, des heute noch befolgten Systems zu betrachten. Erst 1814 indeß ward ein Theil Londons der neuen Beleuchtungsart zugänglich, und erst 1817 wurden in Paris ein Paar Räumlichkeiten dafür eingerichtet. Noch heute verwendet man meist Steinkohlen zur Gasgewinnung; doch benützt man jetzt eben so gut auch Dete, Seife, Abfälle, Holz und selbst Torf dazu.

Meteorologische Beobachtungen

vom 1. bis 7. April 1860.

Tag u. Beobachtung.	Barometer nach Paris Zoll und Linien.	Thermometer nach Réaumur.	Psychrometer nach August.	Fischbein-Hygrometer nach Deluc.	Windrichtung.	Lufterscheinungen.
1. 8	27, 2,5	+ 8,7	2,1	56,0	SSW	Sonnenschein, windig.
2	— 2,8	+11,3	3,3	48,7	WSW	Sonnenblicke, windig.
10	— 3,8	+ 6,8	1,5	56,8	WSW	gestirnt, lustig.
2. 8	— 4,7	+ 7,9	1,7	56,5	SSW	Sonnenschein, windig.
2	— 4,0	+10,0	2,9	48,0	W	Sonnenblicke, windig.
10	— 4,0	+ 8,3	2,4	56,0	W	Wolken, lustig.
3. 8	— 4,0	+ 7,0	2,0	54,5	W	Sonnenblicke, windig.
2	— 5,0	+ 9,7	3,0	48,0	W	Sonnenblicke, windig.
10	— 6,3	+ 4,8	1,0	56,8	W	gewölkt.
4. 8	— 7,7	+ 5,6	1,3	56,0	W	Sonnenblicke.
2	— 8,4	+11,0	3,2	45,6	N	Sonnenschein, lustig.
10	— 8,4	+ 5,8	1,2	54,6	OSO	gestirnt.
5. 8	— 8,7	+ 6,7	1,5	54,0	ONO	Sonnenschein, matt.
2	— 8,7	+12,4	3,6	45,0	O	Sonnenblicke, lustig.
10	— 8,7	+ 6,5	0,9	57,0	O	matt gestirnt.
6. 8	— 9,3	+ 5,6	0,4	64,0	O	Nebel.
2	— 9,3	+13,0	3,1	48,0	O	Sonnenblicke, lustig.
10	— 8,5	+ 8,5	1,3	55,7	O	gewölkt.
7. 8	— 7,8	+ 9,2	1,5	52,2	OSO	gewölkt.
2	— 6,0	+16,7	3,4	47,0	SSO	Sonnenblicke, lustig.
10	— 6,0	+10,2	0,9	56,8	W	matt gestirnt.

Die Rathhausuhr

ging Sonntag den 8. April 12 Uhr Mittags 52 Secunden nach.

In der Nicolaiskirche

Mittwoch den 11. April früh 7 Uhr Beichte und Communion, jedoch ohne Predigt.

Tageskalender.

Dampfwagen-Abfahrt und Ankunft in Leipzig.

- Auf der Berlin-Leipziger Eisenbahn.** A. Nach Dessau: Abf. Mrgs. 5 U. (von Dessau aber auch noch bis Wittenberg) u. Abds. 7 U. Anf. Mrgs. 8 U. 20 M., Rdm. 4 U. 10 M. (gleich mit von Wittenberg aus) und Rchts. 10 U. 35 M. — B. Nach Berlin: Abf. Mrgs. 3 U. 50 M., Mrgs. 5 U. (bes. jedoch Pers. nur bis nach Wittenberg, über Dessau), Mrgs. 8 U. 50 M. u. Abds. 5 U. 50 M. Anf. Brm. 11 U. 10 M., Rdm. 4 U. 10 M. (bes. jedoch Pers. nur von Wittenberg aus, über Dessau), Abds. 5 U. 30 M. und Rchts. 10 U. 35 M.
- Auf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.** A. Nach Berlin: Abf. Mrgs. 5 U. 45 M. u. Rdm. 2 U. 30 M. Anf. Rdm. 1 U. — B. Nach Chemnitz: Abf. Mrgs. 5 U. 45 M., Mrgs. 8 U. 45 M., Rdm. 2 U. 30 M., Abds. 6 U. 30 M. u. Rchts. 10 U. (bis Riesa). Anf. Brm. 10 U., Rdm. 1 U., Abds. 5 U. 45 M. u. Abds. 9 U. 45 M. — C. Nach Dresden: Abf. Mrgs. 5 U. 45 M., Mrgs. 8 U. 45 M., Mitt. 12 U., Rdm. 2 U. 30 M., Abds. 6 U. 30 M. u. Rchts. 10 U. Anf. Mrgs. 8 U. 45 M., Brm. 10 U., Mitt. 1 U., Rdm. 4 U., Rdm. 5 U. 45 M. u. Abds. 9 U. 45 M.
- Auf der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn.** A. Nach Bernburg: Abf. Mrgs. 7 U., Rdm. 12 U. 15 M. u. Abds. 6 U. Anf. Mrgs. 8 U. 35 M., Rdm. 2 U. u. Abds. 9 U. 30 M. — B. Nach Magdeburg: Abf. Mrgs. 7 U., Mrgs. 7 U. 30 M., Rdm. 12 U. 15 M., Abds. 6 U., Abds. 6 U. 30 M. (bis Götzen) u. Rchts. 10 U. Anf. Mrgs. 7 U. 30 M. (von Götzen), Mrgs. 8 U. 35 M., Mitt. 12 U., Rdm. 2 U., Abds. 8 U. 35 M. u. Abds. 9 U. 30 M.