

19. Rate freistehe, nur auf gleiche Zinszahlung mit allen übrigen Actien Anspruch machen könnten.

Beschreibung der Leipzig=Dresdner Eisenbahn selbst.

Um den für ein doppeltes Gleis berechneten Unterbau der vom Leipziger Bahnhofs ausgehenden, vor Neustadt Dresden ausmündenden Bahn, welche an nachstehenden Ortschaften: Volkmarisdorf, Selterhausen, Paunsdorf, Sommerfeld, Borsdorf, Gerichshain, Posthausen, Nachern, Altenbach, Bennewitz, Wurzen, Roitzsch, Kühren, Radegast, Groß-Böhla, Merkwitz, zwischen Dschas und Zschöllau, Mannschas, Schmorkau, Bornitz, Badewitz, Ranitz, Merzdorf, zwischen Riesa und Gröbba, Rödderau, Zeithayn, Langeberg, Zschaiten, Medessen, Priestewitz; Basitz, Jessen, Oberau, Weinböhla, Coswig, zwischen Zitschenwitz und Raundorf, Röschenbroda, Radebeul, Trachau, Pieschen und Neudorf vorbeiläuft, nach dem angenommenen Steigungsverhältnisse 1 in 200 und mit keinen größeren Krümmungen, als deren Radius mindestens 4000 Fuß beträgt, herzustellen, waren auf der $12\frac{3}{4}$ Meilen betragenden Strecke gegen 18 Millionen Cubikellen Erde, jede durchschnittlich zu 7 Ctr. gerechnet, mithin über 125 Millionen Centner Erdmasse zu bewegen. Auf der ganzen Bahnstrecke kommen 104 große und kleine Brücken und 228 Schleußen vor. Davon befinden sich auf der I. der bereits früher näher angegebenen 5 Abtheilungen, inclus. der Muldenbrücke, 21 Brücken und 24 Schleußen, auf der II. 15 Br. und 62 Schl., auf der III., incl. Eibbrücke, Zschöllaubrücke und Rödderauviaduct,

21 Br. und 22 Schl., auf der IV. 17 Br. und 83 Schl., endlich auf der V. 28 Br. und 37 Schleusen. Zum Unterbau gehört auch der bei anderer Gelegenheit näher zu beschreibende Tunnel bei Oberau. Der Oberbau der Bahn ist auf dreierlei Art ausgeführt worden. Auf der I. Abth. (Leipzig bis Wurzen) ist er ungefähr zu $\frac{1}{3}$ massiv und zu $\frac{2}{3}$ Holzbahn. Letzterer, der s. g. amerik. Oberbau, besteht aus eichenen, mit gewalzten $2\frac{1}{2}$ Zoll breiten, $1\frac{1}{2}$ Zoll starken Plattschienen belegten fortlaufenden Gleisbäumen von 9 Zoll Höhe und 6 Zoll Breite, welche auf eichenen 8 Zoll im Quadrat haltenden Querschwellen ruhn. Die Querschwellen selbst liegen hier auf kleinen, mit Kies und Steinknack ausgestampften Gräben. Der auf englische Art massiv gelegte Oberbau besteht aus gewalzten Kantenschienen, die Yard (= 3 engl. Fuß) 45 Pfund schwer, welche auf gußeisernen Stählen ruhen, die auf kiefernen Querschwellen befestigt sind. Die Strecke von Leipzig bis Althen ist durchgehends mit Holzoberbau versehen; in den Posthausen-Machernschen Einschnitten und auf dem Gerichshainer Damme aber ein gemischter Oberbau, theils massive, theils Holzbahn anzutreffen.

Auf der II. bis V. Abtheilung (von Wurzen bis Dresden) ist ein weit stärkerer und tragfähigerer Oberbau gelegt worden. Hier ruhen gewalzte Schienen von $2\frac{1}{2}$ Zoll oberer, 4 Zoll unterer Breite, einer Höhe von $2\frac{1}{2}$ Zoll engl. und einem Profil von $5\frac{29}{100}$ Quadratzoll, die Elle 33 — 34 Pfund schwer, unmittelbar auf hölzernen Querschwellen, die durchschnittlich 2 zu 2 Fuß im Mittel von einander auf ein fortlaufendes Riesbett gelegt sind. Zur Herstellung einer richtigen und festen Lage dienen da, wo

zwei Schienen zusammenstoßen, walzeiserne, mit einem auf der Außenseite erhöhten Rande versehene Verbindungsplatten.

Die besonders merkwürdigen Punkte auf und neben der Bahn, werden uns bei der nun bald zu unternehmenden Dampfwagenfahrt nicht entgehen, sicher aber die Niveauveränderungen in der Verticalebene der Bahn. Darum sei hier die sehr interessante, den Verhandlungen der dritten Generalversammlung angefügte Beilage mitgetheilt, welche über das Steigen und Fallen und über die Krümmungen der Bahn, oder was dasselbe ist, über die Niveauveränderungen in der Verticalebene und die Veränderungen der Bahnrichtung in der Horizontalebene, so wie über die Länge der einzelnen Bahnabtheilungen genauen Aufschluß giebt.

I. A b t h e i l u n g.

Von Leipzig bis zum rechten Mühlgrabenufer bei Wurzen.

a. Länge.

Vom Leipziger Bahnhofe bis Wurzen.....	42,277 Ellen
Ueberbrückung des Muldenthals bei W.....	645 -
	42,922 Ellen.

b. Niveauveränderungen in d. Verticalebene.

Horizontal (Bahnhof).....	500 Ellen
Steigung 1 auf 217.....	3600 -
desgl. 1 - 236	1800 -
desgl. 1 - 203	2800 -
desgl. 1 - 2244	2300 -
desgl. 1 - 1714	900 -

Latus.. 11900 Ellen

	Transp. 11900 Ellen	
Horizontal.....	2200	-
Fall 1 auf 239	2600	-
Horizontal.....	1300	-
Steigung 1 auf 227.....	1000	-
Horizontal.....	488	-
Steigung 1 auf 200.....	8136	-
Horizontal.....	683	-
Fall 1 auf 200	7600	-
Fall 1 auf 245	3800	-
Horizontal.....	2570	-
Horizontal (Ueberbrückung d. Muldenth.)	645	-
Sa. 42,922 Ellen.		

c. Veränderungen der Bahnrichtung in der Horizontalebene.

Bogen	800 Ellen lang mit einem Radius v. 1400 Fuß	
Gerade	4600	- - (Bahnhof)
Bogen	100	- - - - - 4000 -
Gerade	12000	- -
Bogen	400	- - - - - 4000 -
Gerade	6400	- -
Bogen	400	- - - - - 4000 -
Gerade	8700	- -
Bogen	300	- - - - - 6000 -
Gerade	5400	- -
Bogen	1000	- - - - - 6000 -
Gerade	1500	- -
Bogen	600	- - - - - 4000 -
Gerade	722	- -
Sa. 42,922 Ellen.		

II. Abtheilung.

Vom rechten Ufer des Mühlgrabens bei Wurzen bis zur
Merkw. = Dschager Flurgrenze.

a. Länge..... 48,000 Ellen.

b. Niveauveränd. in d. Verticalebene.

Neigung 1 auf 200.....	12,700 Ellen
desgl. 1 - 300.....	600 -
Fall 1 auf 300.....	2,100 -
Horizontal.....	9,100 -
Steigung 1 auf 1106.....	5,200 -
Horizontal.....	2,500 -
Fall 1 auf 200.....	2,000 -
Fall 1 auf 397.....	2,000 -
Fall 1 auf 247.....	4,600 -
Horizontal.....	1,500 -
Fall 1 auf 219.....	1,400 -
Horizontal.....	3,600 -
Fall 1 auf 280.....	700 -

Sa.. 48,000 Ellen.

c. Veränderung der Bahnrichtung in der
Horizontalebene.

Gerade 300 Ellen (Wurzner-Brücke)	
Bogen 2400 -	Radius = 4000 Fuß
Gerade 3700 -	
Bogen 1200 -	= 4000 -
Gerade 400 -	
Bogen 600 -	= 4000 -
Gerade 3900 -	
Lat.. 12,500 Ellen	

Transp.	12500		
Bogen	500 Ellen	Rad. =	4000 -
Gerade	13700	-	
Bogen	1200	-	= 12000 -
Gerade	4300	-	
Bogen	1200	-	= 4000 -
Gerade	14100	-	
Bogen	500	-	= 6200 -
Sa..	48000 Ellen.		

III. A b t h e i l u n g.

Von der Merkwitz-Dschager Flurgrenze bis zum Gröbder Canale.

a. Länge..... 35,580 Ellen.

b. Niveauveränd. in d. Verticalebene.

Fall 1 auf 280	4,400	Ellen
Horizontal	2,700	-
Fall 1 auf 270	2,600	-
Horizontal	4,500	-
Fall 1 auf 225	3,700	-
Horizontal	5,400	-
Fall 1 auf 260	1,200	-
Horizontal	488	-
Horizontal (Eibbrücke)	604	-
Fall 1 auf 300 (rechtes Eibufer)	2,683	-
Horizontal	5,900	-
Steigung 1 auf 600	1,400	-

Sa.. 35,580 Ellen.

c. Veränd. d. Bahnricht. in d. Horizontaleb.

Bogen	900 Ellen.....	Rad. =	6200 Fuß
Gerade	1300 -		
Bogen	1050 -	- =	4000 -
Bogen	7250 - (Contrecurve)...	- =	20000 -
Gerade	9200 -		
Bogen	2867 -	- =	8000 -
Bogen	2333 - (Contrecurve)...	- =	4000 -
Gerade	692 - (Elbbrücke)		
Gerade	3088 -		
Bogen	5495 -	- =	8000 -
Gerade	1405 -		

Sa.. 35580 Ellen.

IV. A b t h e i l u n g.

Vom Gröbder Canale bis zur westlichen Einmündung des
Tunnels bei Oberau.

a. Länge..... 35,972 Ellen.

b. Niveauveränd. in d. Verticalebene.

Steigung 1 auf 600.....	1,000 Ellen
Horizontal	1,400 -
Steigung 1 auf 224.....	7,000 -
Steigung 1 auf 200.....	10,000 -
Steigung 1 auf 600.....	1,200 -
Fall 1 auf 500	1,200 -
Fall 1 auf 200	3,900 -
Horizontal	1,800 -
Steigung 1 auf 294.....	4,900 -

Latus.. 32,460 Ellen.

	Transp..	32,400 Ellen	
Steigung 1 auf 536.....	2,600	-	
Steigung 1 auf 250.....	972	-	
		Sa..	35,972 Ellen.

c. Veränd. d. Bahnrichtung in d. Horizontalebene.

Gerade	6900 Elle		
Bogen	500 -	Rad. =	8000 Fuß
Gerade	10400 -		
Bogen	140 -	- =	4000 -
Gerade	7260 -		
Bogen	2600 -	- =	4000 -
Gerade	4200 -		
Bogen	3500 -	- =	4000 -
Gerade	472 -		
		Sa.	35,972 Ellen.

V. A b t h e i l u n g.

Von der westlichen Einnündung des Tunnels bei Oberau
bis zum Bahnhofe Dresden.

a. Länge..... 39,600 Ellen.

b. Niveauveränd. in d. Verticalebene.

Fall 1 auf 250 (Tunnel).....	800 Ellen
Fall 1 auf 250	1,100 -
Fall 1 auf 200	9,800 -
Fall 1 auf 362	3,400 -
Horizontal	8,800 -

Latus.. 23,900 Ellen

Transp, 23,900 Ellen

Steigung 1 auf 271.....	3,250	-
Fall 1 auf 342.....	2,050	-
Steigung 1 auf 529.....	3,600	-
Horizontal.....	100	-
Fall 1 auf 264.....	1,400	-
Horizontal (Bahnhof Dresden).....	5,300	-

Sa.. 39,600 Ellen.

c. Veränd. d. Bahnrichtung in d. Horizontalebene.

Gerade	800	Ellen		
Gerade	400	-	(Tunnel)	
Bogen	3000	-	 Rad. =	4000 Fuß
Gerade	2600	-		
Bogen	700	-	 - =	4000 -
Gerade	7200	-		
Bogen	1800	-	 - =	4000 -
Gerade	6700	-		
Bogen	1500	-	 - =	12000 -
Gerade	3300	-		
Bogen	1300	-	 - =	8000 -
Gerade	2800	-		
Bogen	600	-	 - =	8000 -
Gerade	1600	-		
Bogen	1700	-	 - =	6000 -
Gerade	2200	-		
Bogen	1400	-	(Bahnh. Dresd.) - =	4000 -

Sa.. 39,600 Ellen.

Die Längen der 5 Abtheilungen addirt, geben eine Summe

von 202,074 Ellen oder circa $12\frac{3}{5}$ Sächf. Postmeilen. Das Steigungsverhältniß von 1 auf 200 kommt nur ungefähr auf den vierten Theil der Bahn, auf 54,136 Ellen; 85,860 Ellen ist das Steigungsverhältniß noch besser; 62,078 Ellen sind ganz horizontal.

Soviel über die Art des Baues jener Bahn in technischer Hinsicht. Lassen wir nun eine kurze

Beschreibung ihrer Eröffnung

folgen und sodann uns anschicken, eine Dampfwagenfahrt von hier bis Dresden selbst zu unternehmen.

Es war der 24. April 1837, der die wohlbegründete Hoffnung so vieler in Erfüllung gehen und die Zweifel nicht Weniger verschwinden ließ. Der Eingang der Bekanntmachung des Directoriums vom 19. April: „nächsten Montag sollen die Probefahrten auf der fertigen Strecke der Bahn von hier nach der in der Nähe des Dorfes Mitten errichteten Restauration beginnen“ wirkte wie ein elektrisches Feuer. Das Hauptgespräch in diesen Tagen drehte sich natürlich um die Dampfwagenfahrt. Früher schon arbeitete die Locomotive, der Komet, auf einer Hilfsbahn bei Mächern, um die aus den dortigen Einschnitten bewegten Erdmassen auf die Dämme zu schaffen. Wer hier bei der ersten Probefahrt gesehen hatte, wie diese Maschine mit zwanzig erbeladenen Wagen, wovon jeder 75 Centner wog, die 5000 Ellen lange Hilfsbahn in $4\frac{1}{2}$ Minute überstürmte, — der hatte allerdings genug zu erzählen und mußte die Erwartungen der staunenden Zuhörer aufs Höchste spannen. Der 24. April erschien. Das war ein Leben, ein Wogen in der durch die Messe

doppelt vollreichen Stadt. Längs der Bahnstrecke hatte sich eine ungeheure Menschenmasse aus der Nähe und Ferne versammelt. Hier sah man an den blau und schwarzen Schlagbäumen und Wächthäuschen das Bahnpersonale seiner neuen Function harren; auch waren zur Erhaltung der Ordnung und Verhinderung möglicher Gefahren Militairpiquets und Wachen aufgestellt. Die erste Fahrt früh 9 Uhr hatte das Directorium für sich, für die Behörden und besonders dazu eingeladenen Personen bestimmt. Auf dem mit wehenden Wimpeln geschmückten Bahnhofe spielte die Locomotive, der Blitz, bestimmt, die sechs Personenwagen davon zu führen, Dampf und Rauch aus seinen Röhren, wie ein ungeduldiges Ross aus seinen Rüstern. Ein Musikkhor der hier garnisonirenden Schützen hatte den offenen Wagen eingenommen und ließ $\frac{3}{4}$ 9 Uhr fröhliche Musik erschallen. Schon harrete man des durch eine Glocke zu gebenden Zeichens der Abfahrt, als wenige Minuten vor 9 Uhr der Ruf ertönte: Prinz Johann kommt. Die Freude der Ueberraschung war um so größer, da man zwar auf den hohen Besuch gehofft, ihn aber nicht mit Bestimmtheit hatte entgegen sehen können. Seine Königl. Hoheit war, um Ihre Theilnahme an dem großartigen Unternehmen erkennen zu geben, die ganze Nacht hindurch gefahren. Schlag 9 Uhr setzte sich der mit Fahnen und Kränzen geschmückte Blitz in Bewegung. Donnernde Böller und tausendstimmiger Jubelruf begleiteten die anfangs langsam, nun immer schneller dahinrollenden Wagen. Ueberall wurde von den aufgestellten Militairpiquets und Wachen salutirt, der Locomotivführer aber durch ein mit der Hand gegebenes Zeichen der in gewissen Entfernungen

aufgestellten Bahnwärter in Gewisheit gesetzt, daß Alles auf der Bahn in Ordnung sei. Man überflog querüber den Schönefelder Weg, dann die zunächst nach Taucha, hierauf die nach Dresden führende Chaussee, bemerkte im Fluge links Paunsdorf, entfernter rechts Engelsdorf, wiederum links Sommerfeld und — war zwei Stunden von Leipzig an der etwa 5 Minuten seitwärts vom Dorfe Althén erbauten, ebenfalls festlich geschmückten Restauration angelangt. Dieser Weg war auf der bis zu diesem Punkte sanft steigenden Bahn und ohne daß man die volle Dampfkraft anwendet hatte, in 20 Minuten zurückgelegt worden. Die Rückfahrten erforderten 4 bis 5 Minuten weniger Zeit. — Die Ankommenden wurden von den Tönen des hier befindlichen vereinigten Musikchors begrüßt und zu einem vom Directorium veranstalteten Dejeuner eingeladen. Die von den heitern Theilnehmern ausgesprochenen Toaste galten dem Königl. Hause, den Organen der hohen Regierung, den Anregern und Beförderern des wichtigen Unternehmens. Freudig überraschte auch ein Lebehoch, was der Richter aus Althén und ein Bauer aus Groß-Pöpsna im Namen ihrer Gemeinden der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ausbrachten.

Gegen 4 Uhr setzte der Bliz sich wieder in Bewegung um seine Königl. Hoheit, den Prinzen Johann nebst Gefolge in 16 Minuten zurückzubringen. Der übrigen, den nehmlichen Tag noch veranstalteten Fahrten (es waren drei hin und zurück) waren viel zu wenig, um die vielen, nach so neuer, außerordentlicher Reiseart Verlangenden befriedigen zu können.

Die große Theilnahme, die lebhafteste, allgemeine Freude

bei Eröffnung dieser kleinen Bahnstrecke war gewiß eine schöne Genugthuung für diejenigen, welche den Gedanken an das Werk faßten, die ihn ins Leben riefen, die sich durch keine Mühe, keinen Tadel abschrecken ließen, das zu fördern und dereinst zu vollenden, was, von so unberechenbar wichtigen Folgen, noch in späten Zeiten die dankbarste Anerkennung finden wird.

Der ersten Dampfwagenfahrt von Dresden aus ist bereits früher kürzlich gedacht worden; als die ausgezeichnetste ist aber mit Wenigem die erste von Leipzig bis Wurzen erwähnen. Es war ja die, wodurch der eigentliche Verkehr eröffnet und in deren Folge Eisenbahncassenscheine, 100,000 Stück à 1 Thl., zur Ausgabe bestimmt wurden. Beides geschah am 31. Juli 1838. Ein ungewöhnlich großes Zusammenströmen des Publikums in der Nähe des Bahnhofes und an der Bahn in den nächsten Umgebungen Leipzigs, vorzüglich aber das Drängen und Treiben, um Fahrbillets zu erhalten, beurfundete eine ganz besondere Theilnahme. Und obschon die beiden ersten Wagenzüge gegen 500 Personen faßten, mußte doch Mancher, ohne ein Fahrbillet erhalten zu können, sich für jetzt mit dem bloßen Nachsehen begnügen. Wie auf den Flügeln des Windes eilte die Windsbraut davon, ihr folgte nach kurzer Zeit der Faust. Fröhlicher Zuruf der Zuschauer begleitete beide. Unbekümmert um die gewöhnlichen Anhaltepunkte eilte man dem Ziele zu. Nach ungefähr 43 Minuten befand sich die Windsbraut im Wurzenener Bahnhofe, dessen Guirlandengewinde über dem langen Wagenzuge wehten. Die Angekommenen wurden von der zweiten Abtheilung der Wurzenener Communalgarde mit ihrem

Musikcorps, von dem Musikcorps des hier garnisonirenden Schützenbataillons und dem Jubelrufe der zusammengeströmten Menge, in den sich die Schüsse aus den aufgestellten Böllern mischte, festlich begrüßt. Den später mit dem Faust Ankommenden wurde ein gleicher Empfang zu Theil. Nachdem man sich daselbst in der geschmackvoll angelegten Restauration, wie sich versteht, restaurirt hatte, wurde die Rückfahrt, und zwar unter gleichen Ehrenbezeugungen angetreten und, in Leipzig angenommen, dem Führer der Windsbraut, Herrn Zimmermann, ein donnerndes Hoch gebracht.

Fahrt auf der Eisenbahn von Leipzig bis Dresden.

Verlassen wir jetzt den Platz als Zuschauer, um die flüchtige Reise selbst zu unternehmen. Zuvörderst begeben wir uns nach dem zwischen dem Halleschen und Grimmaischen Thore gelegenen Bahnhofe (früher Georgenvorwerk), um Fahrbillets zu lösen. Die Preise dafür sind verschieden, je nachdem man Sitz in einem Wagen erster Klasse verlangt, wo die größte Bequemlichkeit mit Eleganz verbunden und jeder Platz mit einer Nummer bezeichnet ist, oder in einem der Wagen zweiter Klasse zu fahren wünscht, welche wie die der ersten bedeckt sind, oder es vorzieht, auf einem unbedeckten Wagen dritter Klasse die Residenz zu erreichen. Wählen wir bei heiterm Himmel das Letztere. Hier können wir uns, soweit es die Schnelligkeit des Dahineilens erlaubt, bequem nach allen Seiten umschauen. Eine Viertelstunde vor der Abfahrt betreten wir den Bahnhof, um beim ersten Signale mit der Glocke so-

fort einen der Wagen zu besteigen. Ehe man in die mit mehreren neben einander laufenden und sich kreuzenden eisernen Gleisen versehene Personenhalle gelangt, unter welcher die im Gebrauche befindlichen Wagen aufbewahrt werden und das Ein- und Aussteigen der Passagiere Statt findet, zieht so Manches die Aufmerksamkeit des Wissbegierigen auf sich: die große Wagenbau-Werkstatt, die Schmiede, das Maschinenhaus mit einer Dampfmaschine welche unter andern eine große Drehbank, eine Eisenhobel-, Hochpress-, Eisenschneide- und Bohrmaschine treibt, die Vorrichtung zum Vorheizen des Wassers für den Tender &c. Die Alles kann gegen eine am Bahnhofe zu lösende Karte in Augenschein genommen werden. Für jetzt haben wir keine Zeit dazu; das zweite Signal mit der Glocke kündigt die Abfahrt an; wer jetzt zögert, dürfte leicht den Wagenzug ohne sich dahin eilen sehen und hätte das Geld umsonst bezahlt, denn das Billet ist nur für die darauf bezeichnete Fahrt gültig. Jetzt naht sich eine der Locomotiven, Dampf und Rauch ausstößend, um an den Wagenzug gekettet zu werden. Wir dürfen mit jeder Zufrieden sein, sei es der Blitz, der Comet, die Windsbraut, der Renner, der Faust, der Columbus, der Edward Bury, der Drache, der Pfeil oder der Adler. Die anfänglich langsame Bewegung nimmt von Sekunde zu Sekunde zu; schon liegt der Bahnhof eine gute Strecke hinter uns; zur linken Hand zeigen sich zunächst die Dörfer Gohlis und Gutritsch, weiterhin Schönefeld; wir fliegen über den nach dem letztgenannten Dorfe führenden Fußsteig, zur Rechten die Dörfer Grottenhof, Anger- und Selterhausen, dann über die Taucha-Eilenburger und Dresdner Chaussee,

erblicken zur Linken Abtnaundorf, entfernter die auf einem Hügel isolirt stehende Theklakirche, gewahren nahe an der Bahn Paunsdorf, rechts drüben Engelsdorf mit seinem weißen Kirchthurme und andere Dörfer, deren Namen auf der Eisenbahnkarte angegeben sind. Wenige Minuten und wir eilen an dem Dorfe Sommerfeld vorüber, in welchem der gelehrte Bauer Christoph Arnold lebte (1650 — 1695). Durch eigenen Fleiß und den Umgang mit mehreren Gelehrten Leipzigs erwarb er sich nicht geringe Kenntnisse in der Astronomie. In einer auf seinem Hause erbauten Sternwarte beobachtete er fast zuerst mehrere Cometen. Der Leipziger Rath verlieh ihm, neben Ehrengeschenken, Abgabefreiheit und ließ sein Bildniß auf der Stadtbibliothek aufhängen, an dessen Südseite es noch jetzt zu sehen ist. Auch der Astronom Schröter sicherte ihm ein Andenken, indem er drei Thäler im Monde nach seinem Namen benannte. — Das nächste rechts sich zeigende Dorf ist Althen, bekannt als Zielpunkt der ersten Dampfwagenfahrten. Nach Verlauf einiger Sekunden gewahrt man auf der andern Seite dicht an der Bahn, welche hier über eine Pardenbrücke läuft, das an der Dresdner Straße gelegene Borsdorf. Ob die Borsdorfer Kessel von diesem Orte ihren Namen haben, lassen wir dahingestellt, gewiß ist aber, daß der daselbst verkäufliche Sandkuchen von den Feinschmeckern als vorzüglich gepriesen wird. Ein Blick zur Seite rechts zeigt uns die hochgelegene Kirche des Dorfes Panitzsch und einen Theil des Städtchens Tauscha, welches im Mittelalter als Handelsort berühmt war, jetzt aber durch seinen September-Jahrmarkt für die Leipziger und die Umgegend ein Volksfest darbietet. — Bis

hierher sind wir durchgehends auf Holzoberbau gefahren; die fernere Strecke bis Wurzen enthält theils massive, theils Holzbahn. Der kurz hinter dem Leipziger Bahnhofe beginnende Damm nimmt nun mehr und mehr an Höhe zu; diese beträgt in der Nähe des über 3 Stunden östlich von Leipzig gelegenen Dorfes Gerichtshain, welches wir jetzt links von der Bahn erblicken und in 20 Minuten von der Stadt aus erreicht haben, mehr als 30 Fuß, nimmt nach und nach wieder ab und ehe wir es uns versehen, erheben sich, nachdem wir an dem Vorwerk Posthausen vorübergeeilt sind, zu beiden Seiten der Bahn mehr und mehr emporsteigende Erdmasse, die Böschungen des Posthausen-Macherschen Einschnittes. Blicken wir noch einmal, ehe sie uns die Aussicht benehmen, links in die Ferne, so bemerken wir mit mehreren Dörfern das Städtchen Brandis. Pfeilschnell in dem über 11,000 Fuß langen, eine Tiefe bis 40 Fuß erreichenden Einschnitte dahineilend, über welchen mehrere Brücken für Communicationswege führen, vermutheten wir nicht, wäre es uns nicht bereits bekannt, über der linken Böschung, auf welcher ein Fußsteig angelegt ist, das Dorf und Rittergut Macher mit seinem herrlichen Park. Versetzen wir uns aus der Tiefe auf einige Zeit in diese anmuthigen Anlagen. Hier erfreuen den Lustwandler stattliche Alleen, dunkle Laubgänge, Einsiedeleien, Denkmäler, Schweizerhäuschen, eine Pyramide, eine Ritterburg mit köstlicher Aussicht &c. — Jetzt durchschneidet die Bahn, welche hier wieder auf einem Damme zu laufen beginnt, ein kleines Gehölz, mit dessen Ende sich eine überraschende Aussicht eröffnet. Zur Rechten erblicken wir das Dorf Alten-

bach, links die Dörfer Deuben und weiterhin Püchau, näher der Bahn Bennewitz, bei welchem der Damm zu der am 20. Decbr. 1830 eröffneten Muldenbrücke beginnt. Vor uns breitet sich das schöne Muldenthal aus. Hinter den Hügelreihen jenseits des Flusses ragt in der Ferne der zwischen Oschatz und Muggen gelegene Kolmburg hervor, auf welchem im 12. und 13. Jahrhundert die Vasallen der Meißner Markgrafen Zusammenkünfte hielten, die Vorläufer der nachmaligen Landtage. Ist seine Spitze umnebelt, was wir freilich jetzt noch nicht erkennen, so darf man, nach den Erfahrungen der Landleute, auf unbeständiges Wetter schließen. Später, bei Großböhlen, sind wir diesem Berge nahe genug, um seine Prophezeiung wahrnehmen zu können. — Jetzt eilt der Wagenzug über die 677 Ellen lange, auf 19 Bogen ruhende Muldenbahnbrücke, ein Meisterstück des Königl. Landbaumeisters Königsdorfer, welcher sie nach dem eingegangenen Accord mit 125,000 Thl. herstellte. Wir gelangen nun in den Wurzenener Bahnhof. Die ganze Reise hat uns höchstens 45 Minuten aufgehalten. Wem es beliebt, restaurire sich hier.

Verweilen wir ein Wenig bei dem links von der Bahn im Bezirke der Leipziger Kreisdirection, 3 Meilen von Leipzig auf der Dresdner Straße gelegenen Städtchen Wurzen. Seinen Namen leitet man her von dem wendischen Worten wo, wu oder we, in, an, und von rize, Ablativ von ricka, Bach, Fluß, es bedeutet demnach einen an einem Flusse gelegenen Ort. Schon 961 wird es in einem Schenkungsbriefe des Kaisers Otto I. als Stadt aufgeführt. Gegenwärtig besteht es aus der eigentlichen

Stadt und 3 Vorstädten mit ungefähr 600 Gebäuden und 4000 Einwohnern, das dort garnisonirende 3. Schützenbataillon ungerechnet. Wurzen ist der Sitz eines 1114 vom Meißner Bischof Herwig eingesetzten, dem Hochstifte Meissen untergeordneten Collegiatstiftes, war auch früher der Sitz der Stiftsregierung, welche in neuerer Zeit aufgelöst wurde. Der Dom enthält mehrere bischöfliche Grabmäler. Das Schloß, in welchem sich jetzt das Königl. Justiz- und Rentamt befinden, war früher nicht selten die Residenz der Meißener Bischöfe. In früheren und neueren Zeiten litt die Stadt öfters durch Kriege und Fehden. Zweier derselben soll speciell gedacht werden: des sogenannten Fladen- und des Saukriegs. Kurfürst Johann Friedrich von Sachsen aus der Ernestinischen Linie hatte vereint mit der Albertinischen Linie die Schutzgerechtigkeit über das Bisthum Meissen ausgeübt, mithin auch über Wurzen, obschon dieses seiner Lage nach zur Albertinischen Linie gehörte. Der Kurfürst schrieb 1542 eine Türkensteuer aus, die Wurzenner jedoch weigerten sich zu zahlen. Er ließ deshalb am Palmsonntage die Stadt durch 400 Reiter besetzen. Herzog Moriz, über dieses Verfahren erbittert, versammelte seine Truppen bei Leipzig und Oschatz, wogegen mehrere Tausend kurfürstliche Soldaten bei Wurzen und Grimma zusammengezogen wurden. Als man eben loszuschlagen wollte, erschien Moriz's Schwiegervater, Landgraf Philipp von Hessen, und bewirkte einen Vergleich. Nach Ablesung desselben in der Domkirche wurden die Truppen entlassen. Die Wurzenner und die heimkehrenden andern Krieger konnten nun den Fladen, welchen man zu Ostern zu backen pflegte, in Ruhe verzehren, daher der

Name Gladenkrieg. Von dem famöſen Saukriege wird Folgendes erzählt. Im Jahre 1558 entſtand ein innerer Krieg zwiſchen dem Meiſener Biſchof Johann von Haugwitz und dem Ritter Hanns von Carlowitz. Leſterer verwiſtete das Biſthum und kam auch vor Wurzen, fand aber keinen Einlaß. Seine Söldner trieben dafür das Vieh, namentlich gegen 700 Stück Schweine der Wurzenner von der Weide hinweg. Die zur Rettung ihrer Heerden herbeieilenden Bürger wurden zurückgeſchlagen. Endlich erhielt Carlowitz, unter dem Verſprechen der ſtrengſten Mannszucht, Einlaß. Bald darauf ſchlichtete Kurfürſt Auguſt den Streit. Die Wurzenner nannten dieſe Fehde, eingedenk des Verluſtes ihrer vorſtigen Pfleglinge, den Saukrieg. Das Muldenthal bei Wurzen hat mehrere intereſſante Parthien. Niſchwitz, ein $\frac{3}{4}$ Stunden von der Stadt gelegenes Dorf und Rittergut mit bedeutender Schäfersrei wird häufig beſucht wegen ſeines ausgezeichneten Parkes.

Sezt wieder zur Eiſenbahn. Wir verlaſſen den Wurzenner Bahnhof, um auf einem, von dem früheren wieder verſchiedenen Bahnoberbaue (deſſen bereits gedacht wurde,) die Reiſe fortzuſetzen.

Auf dem Damme, bei dem zur Linken gelegenen Dorfe Roitpſch vorübergehend, gelangen wir an das Vorwerk Kornhain, hinter welchem der Wagenzug die mit einem Bogen von 12 Ellen Höhe und 20 Ellen Weite überwölbte Dresdenſcher Chausſee überfliegt und kommen an dem rechts, an der Muſchener Haide gelegenen Dorfe Rühren vorbei, nachdem ſich uns ſchon früher auf derſelben Seite Mühlbach, Burckhardtshayn und einige andere Dörfer gezeigt

haben. In wenigen Minuten erblicken wir links, nahe an der Bahn das 2½ Stunde nordwestlich von Oschag gelegene Dorf Radegast, seitwärts darüber hinaus das dem Grafen Bünau gehörige Vasallenstädtchen Dahlen. Es zählt über 2000 Einwohner und 300 Gebäude. Das Schloß mit ausgezeichnetem Garten bewohnte 1763 Friedrich II., während seine Gesandten zu Hubertsburg Unterhandlungen wegen des Friedens pflogen, der dem siebenjährigen Kriege ein Ende machte. — Zunächst berühren wir, nach Ueberschreitung einer nach Dahlen führenden Chaussee, das links gelegene, 1¼ Stunde von Oschag entfernte Dorf Groß-Böhla, hinter welchem die Bahn, wie schon früher, theils auf Damm, theils in Einschnitten fortlaufend, nochmals eine von Oschag nach Dahlen führende Chaussee durchschneidet, sich rechts vom Dorfe Merkwitz hinzieht und dann in der Höhe von Oschag bei Bschöllau das Böllnizthal, dessen tiefer Moorboden eine bloße Dammführung unmöglich machte, mittelst eines 734 Ellen langen, 16 — 18 Ellen über der Thalsohle erhöhten Viaducts von 26 Pfeilern dicht am Bahnhofe Oschag überschreitet.

So nahe der Stadt, nach welcher der Bahnhof benannt ist, nehmen wir Gelegenheit, Einiges von ihr mitzutheilen. Der Name derselben wird von dem wendischen Worte Dzec abgeleitet, was eine Aспе bedeutet. In frühester Zeit schrieb man Dsjects, Dzegg, Dskag; erst 1346 kommt der Name Oschag vor. Die Stadt hat über 680 bewohnte und 80 unbewohnte Gebäude und mehr als 5300 Einwohner. Es befindet sich daselbst ein Königl. Justizamt. Eine Sakristei der Stadtkirche enthält die Bi-

bliothek und das Archiv des ehemaligen Klosters Cuslik, welches bis zur Reformation das Patronatrecht über diese Kirche ausübte. Außerdem giebt es noch eine 1246 gestiftete, mit der Annencapelle verbundene Klosterkirche und die Begräbniskirche zu St. Georg. Im Hauptarchive des Rathhauses wird eine schätzbare Sammlung eigenhändiger Briefe Luthers, Melancthons und Spalatins und eine Handschrift des Sachsenspiegels aufbewahrt. Als sich auszeichnende Gebäude sind zu bemerken die im Jahre 1228 errichteten Klostergebäude, das Amthaus, der Stadthof und die Post in der Brüdervorstadt. In der Nähe der Stadt an der Döllnitz liegen die Ruinen des alten Schlosses Burgstall und eine halbe Stunde von diesem die Trümmer der Burg Osterland, in welcher sich Friedrich mit der gebissenen Wange öfters aufgehalten haben soll.

Nach Ueberschreitung des Döllnitzthales eilen wir jetzt, bald in Einschnitten, bald auf Damm, an den Dörfern Mannschau und Schmorkau vorüber, überfahren bei Ragwitz mittelst Ueberbrückung die nach dem Städtchen Strehla führende Chaussee, bemerken zur Linken zunächst das Dorf Bornig, weiterhin die Dörfer Wadewitz, dann Canitz, hierauf Merzdorf, durchschneiden die Riesaer Chaussee und gelangen, das Städtchen Riesa zur Rechten, das Dorf Gröbba zur Linken, auf den Bahnhof Riesa.

Strehla und Riesa, beide an der Elbe, ersteres links von der Eisenbahn gelegen, treiben Elbhandel, besonders mit Holz und Steinen; dieser, wie die Expeditionsgeschäfte werden sich in Folge der Eisenbahn natürlich in Kurzem bedeutend erweitern. Jedes der beiden Städtchen zählt etwa 1200 Einwohner und über 200 Häu-

fer. In der Kirche zu Strehla ist eine, im 16. Jahrh. aus Thon gefertigte Kanzel mit Darstellungen aus der biblischen Geschichte bemerkenswerth. In der Riesaer Kirche befindet sich eine Gruft, in welcher die Leichname nur vertrocknen, nicht verwesen.

Wir verlassen den Riesaer Bahnhof, um alsbald die über 600 Ellen lange, auf 11 Pfeilern ruhende Elbbrücke zu passiren, wie die Muldenbrücke ein Werk des Herrn Landbaumeisters Königsdörfer, welchem sie für die Summe von 267,000 Thl. in Entrepriße gegeben worden.

Auf dem rechten Elbufer angelangt, erreichen wir, an dem Dorfe Lessa vorbei, welches sich links an der Bahn zeigt, auf einem gegen 1000 Fuß langen, größtentheils 13 Ellen hohen Damme, den auf 64 Pfeilern ruhenden Viaduct von Rdderau. Das nächstfolgende Dorf zur Linken ist Zeithain, bekannt durch das große Campement oder Lustlager, welches 1730 von August II. hier und bei dem nahegelegenen Radewitz veranstaltet, in einem Monate über eine Million Thaler kostete. Mehr als 50 fürstliche Personen nahmen Theil an dieser prunkvollen Festlichkeit, die mit Speisung der 30,000 Mann starken Armee sich endigte. Nach aufgehobener Tafel mußten sämtliche Soldaten die mit eingebrannten Zeichen versehenen, hölzernen Teller auf ein Commandowort in die Elbe werfen. — Von hier kommen wir nach Langenberg, wo die Bahn über den Gröddler Canal geführt ist, erblicken links zunächst die Dörfer Sageritz und Glaubitz, rechts Erbdel und Münchritz, eilen dicht bei Ischaiten und Leckwitz vorbei, bemerken im Fluge Weißig, Raundorf, Goltscha und be-

finden uns bald in dem 8 — 9 Ellen tiefen Einschnitte beim Dorfe Medessen.

Striesen und Prüstewitz zur Linken, auch bei letzterem Dorfe die nach Meissen führende Chaussee überschreitend, an Staube, Geißlitz, Baslitz, Böhla und Jessen vorüber, gelangt man in den zur westlichen Einmündung des Tunnels leitenden Einschnitt, welcher auf einer Strecke von 800 Fuß bis zu einer Tiefe von 26 bis 28 Ellen in Thonschiefer ausgegraben werden mußte. Der Tunnel selbst, dessen Wölbung uns jetzt aufnimmt, ist 870 Ellen lang, $10\frac{3}{4}$ Ellen hoch, 13 Ellen breit und durchgängig mit Sandstein ausgemauert. Vor der Auswölbung betrug seine Höhe 13, seine Breite 17 Ellen; die größte Tiefe hält 71, die der Schachte auf beiden Flügeln 56 Fuß. Dieser Riesenbau war nicht zu umgehen, man hätte sonst 2,800,000 Kubikellen Felsen sprengen müssen. Die Decke des Tunnels wird von der Meissen-Nadeburger Chaussee überschritten.

Meissen, 10 Meilen von Leipzig, 2 Stunden rechts von der Eisenbahn gelegen, mit welcher es durch eine Zweigbahn verbunden werden soll, hat sich uns schon längere Zeit mit seinem Schlosse und Dome stattlich präsentiert. Im Vorübergehn Folgendes. Sein Name wird abgeleitet von dem wendischen Worte Misa, Grenze, oder Misy, Schlüssel, od. von dem am Fuße des Berges fließenden Bache Meisa. Begründet wurde es 922, nach Andern 928 von Heinrich I. Es ist die Wiege und Grabstelle vieler Fürsten des Sächsischen Regentenhauses; hier wurde 1243 Wilhelm der Einäugige, 1411 Friedrich der Sanftmüth., 1441 Kurf. Ernst, 1467 Johann der Bestän-

dige geboren. Meissen war vom 10. bis in das 16. Jahrhundert der Sitz eines Bisthums, das zum Besten der Universitäten und Fürstenschulen eingezogen und zur Verwaltung einem Procuraturamte übertragen ward. Ein Theil davon besteht noch unter dem Namen eines Hochstifts, welches sich in das Hauptstift Meissen und in das Collegiatstift zu Wurzen theilt. Gegenwärtig zählt diese Stadt gegen 600 Häuser und 6000 Einwohner, über welche, außer dem Stadtrathe, den Königl. Aemtern, dem Kreis-Procuratur- und Schulannte noch die Stiftsgerichte und drei Patrimonialgerichte in mehreren Bezirken die Jurisdiction ausüben. Merkwürdig sind die Elbbrücke, der Dom, die Fürstenschule und die Porzellanfabrik. Der Dom, eines der ausgezeichnetsten Denkmäler gothischer Baukunst, wurde 933 auf dem Schloßberge von Heinrich I. gegründet. In der von der Kirche durch ein Gitter getrennten Fürstencapelle ruhen die meisten Ahnen des Sächsischen Regentenhauses, von Friedrich dem Streitbaren im 15. Jahrhunderte bis auf Georg den Bärtigen im 16. Jahrhunderte, also auch die Stammväter der Ernestinischen und Albertinischen Linie: die durch Kunz von Kaufungen geraubten Prinzen Ernst und Albrecht. Das schönste Grabmal dieser Capelle ist das Friedrichs des Streitbaren und seiner Gemahlin Katharina. Auch im Schiffe der Kirche befinden sich eine große Anzahl Grabmäler, von denen 16 mit Messingplatten belegt sind. Am merkwürdigsten in geschichtlicher Hinsicht ist das des Bischofs Johann IV. (Dr. Johann Hofmann), welcher, um den, der deutschen Nation von den Russiten widerfahrenen Bedrückungen zu entgehen, mit einer großen Anzahl

Magistern, Doctoren und Studenten nach Leipzig zog und dadurch die Gründung der Universität veranlaßte. Noch sind beim Dome zu bemerken: der höckerige Thurm: eine 60 Fuß hohe Spitzsäule mit durchbrochener Arbeit, Fenster mit alter Glasmalerei und einige Gemälde von Albrecht Dürer und Lucas Cranach. Die im J. 1543 vom Kurfürsten Moriz gegründete Fürstenschule, die Erzieherin Gellerts, Lessings, Rabeners und vieler anderer berühmter Männer, befindet sich in dem ehemaligen, 1205 von Dietrich II. gestifteten Kloster zu St. Afra. Die Zahl der Alumnen ist auf 120 festgesetzt. Die von August II. durch den Porzellanerfinder Böttger 1710 gegründete Porzellanmanufaktur, deren Besuch jedem Fremden gestattet ist, hat ihre Locale in der zweifach über, dreifach unter der Erde gewölbten Albrechtsburg. Die Umgebungen Meißens sind, wie schon ein Blick von fern zeigt, höchst reizend.

Der östliche Einschnitt des Tunnels, den wir jetzt passiren, ist ungefähr eine Viertelstunde lang. Rechts über seiner Böschung liegt das Dorf Oberau mit einem altherkömmlichen Schlosse und geschmackvoll angelegtem Park. Hier verlebte Gellert in der Miltiz'schen Familie viele glückliche Tage, und noch erhalten dort seine Lieblingsplätze: Gellertsruhe und Gellertsbrunnen sein Andenken. Rechts von der Bahn zeigt sich jetzt das Dorf Gröbern, dessen Kirchhofslinde einen Umfang von 14 Fuß hat; weiterhin Niederau, nach Verlauf weniger Minuten links Weinböhla, an dem wir ganz nahe vorüberreifen. Kurz vor Coswig, als dem nächsten Dorfe, wird die von Meißen nach Dresden führende Chaussee von der Eisenbahn

überschritten. Es folgt nun Zitzschewig, dann auf der rechten Seite der Bahn Raundorf und Köhschenbroda. In zuletztgenanntem Dorfe wurde am 27. August 1645 der Schwedisch-Sächsisch-Waffenstillstand geschlossen, auf welchen 1648 der Westphälische Friede folgte. Noch jetzt zeigt man in der Pfarre den Tisch, an welchem die Abgeordneten saßen, und in der Kirche eine Tafel mit Knittelversen auf jene Unterhandlungen. — Bevor wir das weiterhin zur Rechten gelegene Radebeul erreichen, präsentirt sich uns links über der Chaussee die Hoflöbznitz, jene Weinberge, auf welchen die Sächsischen Regenten oft fröhliche Rebenfeste hielten; jetzt bereitet man dort den Sächs. Champagner. Hinter Radebeul geht es durch eine Waldung; noch einmal wird die Meissen-Dresdner Chaussee überschritten: wir brausen an Trachau, Pfieschen, Stadt Neudorf vorüber und befinden uns nach wenig Minuten im Bahnhofe des schönen Dresdens.