

eben beschriebene Straße von vielen mehr oder weniger glänzenden Equipagen und Fuhrwerken aller Art belebt war, ja, an den schönen Tagen des Sommers, namentlich an den Sonntagen und den Gesellschaftstagen im Badeorte, dem Dienstage und Freitage, die Wagenreihe nicht abbrechen wollte: so ist dagegen in diesem Jahre eine ungemein große Stille auf dem Wege an die Stelle der früheren Lebhaftigkeit getreten. Den Grund hiervon sagt uns ein Blick auf die neue Eisenbahn, auf welcher etwa gerade ein langer, wie eine schwarze Schlange sich windender Wagenzug hineilt, mit dem rauchenden Dampfkolosse voran und den ihm folgenden, mit zahllosen bunten Menschengruppen und Gestalten — denn anders erscheinen die einzelnen, vorüberfliehender Personen dem unverwandt auf sie blickenden Auge nicht, — gefüllten Waggonen. —

So wären wir denn von selber zu der dritten interessanten Straße, die von Magdeburg zu jenen drei Schwesterstädten führt, gekommen, und die neue, treffliche, am 29. Juni d. J. für das Publikum, vorläufig von Magdeburg bis nach Schönebeck eröffnete Eisenbahn, soll nun unsere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen. — Sie beginnt in Magdeburg neben der herrlichen Promenade, dem „Fürstenwalle,“ an einem provisorisch dazu bestimmten und eingerichteten Platze, da wegen des dießjährigen hohen Wasserstandes in der Elbe der einige hundert Schritt weiter nach dem Brückthore zu gelegene eigentliche Bahnhof und Einsteigeplatz nebst dem dahin führenden Theile der Eisenbahn, bis jetzt noch nicht vollendet werden konnte, trotz der vielen hundert Arbeiter, die unablässig mit dem Bau beschäftigt sind. Auf dem westlichen Ende des Fürstenwalles steht ein Thurm mit einem Hause daneben. Es war und ist eigentlich hier in dem Thurme eine Badeanstalt, und somit hat die Inschrift an dem Thurme, welche mit großen, goldenen, griechischen Buchstaben: „ΑΡΙΣΤΟΝ ΜΕΝ ΎΑΩΡ,“ das Lob des kalten Wassers verkündigt, freilich einen Sinn, der sonst weniger klar seyn würde, da jetzt das Wasser, — wenigstens in reiner, unvermischter Gestalt — nur eine sehr untergeordnete Rolle in jenen Thurme und Hause spielt, weil eine elegant eingerichtete Restauration in dem Badelokale den Passagieren des Dampfwagens, welche am Fuße des hoch liegenden Etablissements einsteigen, mehr als eine bloß wässerige Erquickung zu bieten wünscht. Die Glocke zur Abfahrt erschallt jetzt und ein buntes Gemisch von Personen beiderlei Geschlechts und aller Gesellschafts- und Alterklassen drängt sich in stürmischer Hast durch den engen Gang, die Stufen hinab, zu der an dem Abfahrtsorte bereit stehenden Wagenreihe. Jetzt sitzt die

beweglose Menge, erwartungsvoll, mit gespannter Aufmerksamkeit lauschend; da erschallt die Glocke noch einmal; es beginnt da vorn zu brausen und zu sprühen, und sogleich fängt der lange Zug an, sich, unmerklich fast, zu bewegen. Es geht mit mäßiger Geschwindigkeit die schnurgerade Bahn zwischen den Festungswerken rechts und der Elbe links hinan, vor dem Sterne und den Anlagen des Friedrich-Wilhelm's-Garten vorüber. Bald ist man an dem großen Bahnhofe bei Bukau, wo in großen, schoppenartigen Räumen die Lokomotiven und Waggonen einströmen, bis sie, nach gänzlich vollendeter Eisenbahn, in Thätigkeit treten. Von Bukau an verändert die Bahn die südliche Richtung in eine südöstliche und führt schnurgerade eine Stunde weit bis hart an Westerhüsen hin; und auf dieser schönen Bahnstrecke pflegt auch der Dampfkoloss seine ganze, ungeheure Kraft zu entwickeln. Infernalisches brausend und schnaubend stürzt sich mit dem Getöse des Räderwerks einer rasch das Mühlrad umschwingenden Schiffmühle das riesige Ungethüm mit dem langen Wagenschweife einher; die Funken fliegen, der Rauch quillt; die grünen Felder, Fluren, Wiesen, Bäume, die Häuschen der Bahnwärter, die hohen Signalstangen neben denselben, die Menschen, welche an der Bahn stehen — Alles schwimmt gleichsam vor dem wirren Blicke vorüber, der nicht weiß, was er festhalten soll. Gestalten laufen und verschwinden; Nichts, was sich unmittelbar am Wege befindet, kann das Auge fixiren; nur die entfernteren Gegenstände behalten etwas länger ihre eigenthümliche Form, Farbe und Gestalt. Bald hat man die Schlucht erreicht, die bei Westerhüsen durch Aufwand vieler Menschenkräfte und bedeutender Geldmittel in den Abhang eines Hügels gegraben wurde, während etwa fünfhundert Schritt vorher das Planum erhöht werden mußte, um eine Differenz des Niveau's von 40 Fuß zwischen hier und dort auszugleichen. Bei Westerhüsen wölbt sich eine hohe Brücke, um den Bahnweg aus dem Dorfe nach dem südlich von demselben liegenden Acker zu leiten, über die Eisenbahn, die sich bald darauf noch mehr südwestlich krümmt und endlich in gerader Richtung nach dem Bahnhofe bei Schönebeck führt. Hier finden wir bei dem Aussteigen ein noch größeres, buntes Gewühl, als bei unserem Einsteigen in Magdeburg, da ein breiter geräumiger Platz vor der Restauration der Menschenmenge sich ausbreiten gestattet. Bei dem ersten Blicke auf die uns umwogende Menge erkennen wir, daß der Zweck dieser Reise-Publikums weder ein merkantilischer noch sonst ein durch Berufsgeschäfte bestimmter sey, sondern daß nur Vergnügungs- und Zerstreuungslust, nebst dem Wunsche, die Neugier nach der neuen, außerordentlichen Erfindung