

deutsche Eisenbahn ihren Anfang nimmt. Die lange Reihe von Wagen, ihre, den Rauch hoch emporwühlende Dampfmaschine voran, kam mit dumpfem Donner daher rollend, bereits von der ersten Nachmittagsfahrt aus Fürth zurück. Die Maschine wurde ausgegangen und auf eine Drehscheibe gebracht, die erste Stelle auf der neuen Fahrt einzunehmen. Indem nämlich die Wagen selbst in ihrem Geleise bleiben und nur die Rückplätze zu Vorderplätzen, die letzten Wagen bei veränderter Richtung zu den ersten werden, behauptet nur die Maschine das Recht, immer die nämliche Fronte zu bieten und macht zu dem Zwecke einen kleinen Umweg, worauf sie neu eingehängt den Weg aufs Neue beginnt. Die Wagen selbst zerfallen in drei Arten, wovon die eine sehr elegant ist, die des zweiten Ranges gleiche Bequemlichkeit, die dritte nur Schutz gegen die Witterung und die notwendigen Sitze gewährt, zugleich aber für einen Preis offen steht — einige Kreuzer — daß nicht leicht Jemand mehr, der in Fürth oder Nürnberg zu thun hat, den Weg zu Fuße macht, besonders da Leute niederen Standes Raum genug finden, ihre Körbe oder Kesse mit Spiegeln und sonstigen Habseligkeiten vor sich hin sehen können. Es dauerte nur wenige Minuten und der neu emporsteigende Rauch verkündete, daß die ganze Wagenreihe sich wieder in schnelle Bewegung setze. Fort ging der ganze Zug; übermäßig schnell kam er mir nicht vor. Die ganze Bahnstrecke ist zu kurz, als daß man der Maschine gestatten könnte, ihre ganze Kraft anzuwenden. Ein tüchtiger Fußgänger würde sie in einer starken Stunde zurücklegen und diese durchläuft die Maschine in 7 bis 10 Minuten. Mit der Eisenbahn geht eine Zeit lang die frühere Straße parallel, und da diese mit Pappeln besetzt ist, so läßt sich einigermaßen die Schnelligkeit bestimmen, mit welcher man fährt. Kaum kann man, von einem Baume zum andern kommend, zwei zählen. Ehe noch die Zwei im Stillen gesprochen war, war auch schon der Raum und zweite Baum im Rücken. Lesen würde man während des Fahrens sehr gut können, dagegen dürfte das Schreiben doch Schwierigkeiten haben, sobald es wenigstens einzelne Notizen überschreiben sollte. Die ganze Fahrt ist nämlich von einer ganz eigenen zitternden Bewegung oder Erschütterung begleitet, die, weit entfernt, unangenehm zu sein, im Gegentheil ein sehr behagliches Gefühl gewährt, ohne aber doch der Hand jene Stätigkeit zu lassen, welche das Schreiben erfordert. Vielleicht daß diese Bewegung aber in den Wagen des ersten Ranges geringer ist;

wie selbst nahmen, denn *medicus sentire deati!* zu genügen, in dem nur halb so theuren mittleren, oder zweiten Range einen Platz. Die Zahl aller Mitfahrenden konnte wohl 150 bis 200 betragen. Denn das Gedränge an der Pforte war zu groß, um sie genau zählen zu können, und da die Fahrt bis Abends neun Uhr geht, — schon um 4 Uhr an in der Regel nur mit Pferden, — so giebt dies einen Beleg von dem starken Verkehre zwischen Nürnberg und Fürth ab. Der Bau der Bahn selbst hatte keine Terrain-Schwierigkeiten gehabt. Alles ist hier eine so vollkommen ebene, daß nur an einer Stelle nach Fürth hin die Bahn eine Erhöhung von etwa einer Elle und wohl nicht einmal so viel nöthig gemacht hatte. Fürth bietet seinerseits den auffallendsten Contrast von Nürnberg. Hier verräth Alles den neuen Ursprung; die ganze Stadt entstand im Laufe der Zeit auf Kosten Nürnbergs, das keinem Juden erlaubte, in seinen Mauern eine Nacht zu bleiben. Sie siedelten sich nun in dieser ehemals kleinen, jetzt so ansehnlichen, aber nach allen Seiten ganz offen, regelmäßigen und schön gebauten Stadt auf dem Anspäcker Gebiete an. Ueber 2500 derselben wohnen da und bilden eine der reichsten, ansehnlichsten Gemeynen. Auf ähnlichem Grunde, in Folge des ehemals beschränkten Nürnberger Zunftgeistes und religiöser Intoleranz entstanden hier eine Menge Fabriken in Spiegel, Kronleuchtern, Goldschlaggerarbeit und hundert anderen Artikeln, die fast alle unter dem Namen Nürnberger Arbeit in die ganze Welt gehen, weil sie ursprünglich in Nürnberg gefertigt wurden, und auch noch jetzt in Menge darin verfertigt werden, aber mit den letzteren selbst für Nürnberg einen, wenigstens früherhin, lebhaft empfundenen Wettkampf zu Folge hatten.

Werth zweier Köpfe.

Während der Regierung des letzten Königs von Polen entstand gegen ihn eine Empörung, was nichts Seltenes war. Einer von den Rebellen, und zwar ein polnischer Fürst, vergaß sich so sehr, daß er einen Preis von 20,000 Gulden auf den Kopf des Königs setzte. Ja, er war froh genug, es dem Könige selber zu schreiben, entweder um ihn zu betrüben oder zu erschrecken. Der König aber schrieb ihm ganz kaltblütig zur Antwort: „Euern Brief habe ich empfangen und gelesen. Es hat mir inniges Vergnügen gemacht, daß mein Kopf bei Euch noch etwas gilt; denn ich kann Euch verschicken, für den Euerigen gab ich keinen rothen Heller.“

Redacteur: Dr. A. Barkhausen.