

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N 176.

Montag, den 25. Juni.

1838.

Napoleon an der Dresdener Elbbrücke.

Offenbar hatte die Sprengung der Elbbrücke den Kaiser Napoleon in Dresden um eine sehr große Zahl unbedingter Anhänger gemacht. Die gegen ihn erbitterte Stimmung gab denn auch Veranlassung zu manchem nachtheiligen Gerüchte über ihn. Weil der natürlich mit Geschäften halb Eindrücke weniger als sonst zum Vorschein kam, so behauptete man unter anderm, er sei furchtsam und besorge vorzüglich einen Angriff auf seine Person. Wie sehr ihm hiermit Unrecht geschah, das bewies erstens in sehr langer Aufenthalt in den offenen Dachfenstern eines, dicht am Elbufer gelegenen Hauses, welches fortdauernd Kugeln von Neustadt herüber trafen, und sodann besonders auch, wie er bereits in der Abenddämmerung, von einem einzigen Officier begleitet, aus dem königlichen Schlosse, seiner Wohnung, trat und, ohne dem ihn umgebenden Volkshaufen auch nur einen Augenmerk zu schenken, sich nach der Brücke begab und auf einer Leiter an einen der gesprengten Pfeiler hinunterstieg, um Alles zu besichtigen.

Den sächsischen Oberlandbaumeister hatte er auch dahin kommen lassen. „Die Communication will schleunigst hergestellt sein“, — sagte er zu ihm: „In wie langer Zeit glauben Sie solche bewirken zu können?“ Dazwischen faßte er den Architekten beim Ohrflüppchen und sah ihm tief in die viel Verstand darthunenden Augen.

„Sechs Tage, Ew. Majestät, werden dazu wenigstens erforderlich sein!“ war die Antwort. „Sechs Tage? Wie viel Zeit bedurfte die Herstellung unter den Russen?“ „Noch ein Mal so viel!“ antwortete der Bauverständige. „Und warum gar noch mehr

Zeit als jetzt?“ fragte der Kaiser weiter, das Ohrflüppchen des Examinanden immer noch festhaltend und ihm wo möglich noch schärfer ins Gesicht schauend.

„Weil damals in Dresden das zu dem Baue benötigte Holz nicht sogleich bei der Hand war.“ „Sechs Tage! das wäre ja eine ganze Ewigkeit!“ murmelte Napoleon, dem fremden Ohrflüppchen ärger vielleicht als zuvor zusehend. Darauf stellte der Kaiser dem Manne dar, auf welche Weise die interimistische Reparatur viel einfacher, schneller und eben so zweckmäßig vorzunehmen sein werde.

Er bezwecke ja nur — sagte er — eine vorläufige Verbindung der Brücke, um die Mannschaft nebst allen dazu gehörigen Lasten ohne Gefahr darüber zu transportiren. Aber auch die zwei Tage, in welchen der Oberlandbaumeister das Werk unter solchen Umständen nunmehr zu vollenden versprach, waren dem Kaiser zu viel.

„Ich sehr wohl“, antwortete er, indem er das lange gepinnete Ohrflüppchen wieder in Freiheit setzte, „daß ich mich selbst der Sache werde unterziehen müssen.“ Seine genaue Untersuchung an Ort und Stelle verursachte solchen Aufenthalt, daß darüber die Nacht hereinbrach und nach Lichtern in das Schloß gesendet werden mußte.

Nach ihrer Ankunft vollendete er sogleich die zu einseitiger Wieder- verbindung der Elbbrücke von ihm entworfenen Zeichnung. Und wirklich war die nach seiner Angabe eingerichtete Ergänzung schon in anderthalb Tagen fertig. Eine ungeheure Menge Reiter und Fußvolk, sechs- bis siebenzigtausend Mann stark, raffelte sofort ununterbrochen mit dem schwersten Geschütz und aller Bagage über die hölzerne Verbindung der von einander gesprengten Brückenpfeiler.

Verantwortl. Redacteur: Dr. Gresselt.

Bekanntmachung.

Mit Genehmigung des Königl. Ministerium des Innern ist nachstehendes Publicandum in allen geeigneten Punkten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn an dazu bestimmten Tafeln affigirt worden. Demungeachtet sind nach der dießfälligen Anzeige des Directorium der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie auch in neuester Zeit Beschädigungen der Gräben und Böschungen der Bahnlinie und hier und da sogar Widerseßlichkeiten gegen das Aufsichtspersonal vorgekommen, wobei sich damit entschuldigt worden ist, daß das Verbot des Betretens der Bahn etc. nicht bekannt sei.

Um dießfälligen Ausflüchten zu begegnen, wird das fragliche Publicandum auch hierdurch zur öffentlichen Kenntniß gebracht und erwartet man, daß den darin enthaltenen, zur Sicherheit der Bahn und der Reisenden selbst unumgänglich nöthigen Bestimmungen willig Folge geleistet werde. Außer den Bahnwärttern sind übrigens auch die Chausseewärter und Gensdarmen beauftragt, Aufsicht zu führen und den erstern Beistand zu leisten, so wie es sich denn von selbst versteht, daß muthwillige und in ihren Folgen unmittelbaren Nachtheil und Gefahr bringende Beschädigungen der Bahn oder dessen, was dazu gehörig ist, noch überdieß nach Befinden der Bestrafung nach den Criminalgesetzen und dem der Compagnie vorbehaltenen besondern Ansprüche auf Schadenersatz unterliegen. Leipzig, den 22. Juni 1838.

Königlich Sächsisch Kreis-Direction.
Dr. v. Falkenstein. Friedrich

Bekanntmachung.

Da das willkürliche Betreten der Eisenbahn für die Erhaltung

und Sicherheit derselben von den nachtheiligsten und zugleich von allgemein gefährlichen Folgen ist, so wird mit Genehmigung des Königl. Hohen Ministerii des Innern hiermit deshalb Folgendes öffentlich bekannt gemacht:

1) Das Betreten der Bahn außerhalb der durch Barrieren geschlossenen Wegkreuzungen ist nur den Beamten und Arbeitern der Compagnie und denen gestattet, welche eine vom Abtheilungs-Ingenieur, oder dem Ober-Ingenieur, oder dem Bevollmächtigten der Compagnie ausgestellte und gestempelte Erlaubnißkarte zum Begehen der Planie der Bahn erhalten haben.

Allen Andern ist das Betreten der Planie bei Vier Groschen — das der Böschungen, Dämme und Gräben bei Sechs Groschen — Strafe für jeden Uebertretungsfall verboten.

2) Auch Inhaber von Erlaubnißkarten dürfen bei gleicher Strafe die Bahn nicht da betreten, wo dieselbe zu gleicher Zeit mit Dampfswagen befahren wird.

3) Auf der Planie der Bahn zu reiten, ingleichen das Beschädigen der Gräben der Bahn durch allzunahes Annähern, ist bei Acht Groschen Strafe untersagt.

4) Alle, welche die Eisenbahn an den Uebergangspunkten der Chaussees, Communications- und Feldwege, mit Pferden, Fuhrwerk oder Vieh passieren, haben hierbei den Anordnungen der angestellten und mit Schitden versehenen Bahnwärtter Folge zu leisten, namentlich ist das eigenmächtige Öffnen der Barrieren, das Anhalten mit Fuhrwerk und Vieh auf dem Uebergangspunkten und deren Apparaten zu keiner Zeit gestattet.

5) Die durch Uniform oder Hutschild kennlichen, mit Schrift-