

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 22.

Sonntag, den 22. Januar.

1843.

### Reisebilder.

IV.

#### Die Fahrt nach Wien.

(Fortsetzung.)

Auch wir richteten unsere Blicke sogleich, als wir am nächsten Morgen die Ferdinandsbrücke passirt hatten, auf das weite Mauergerölde, wo die rothen, blauen, gelben, ellengroßen Anschläge die Tagesherrlichkeiten verkündeten, ohne daß sie uns jedoch in unserm Beschlusse hätten irre machen können, auf der Badener Eisenbahn zunächst nach Müdling zu fahren und Laxenburg zu besuchen.

Der Weg aus unserm Gasthose nach dem Wien-Naaber Bahnhofe betrug reichlich anderthalb Stunde, und wenn in Leipzig über die Entfernung des sächsisch-bairischen Bahnhofes von denen der zwei frühern Bahnen so sehr geklagt worden ist, so möchte ich wissen, was die Leipziger gesagt haben würden, wenn eine solche Entfernung zwischen beiden stattfände. Ein Fußgänger wird vom Hofe der Nordbahn nicht viel weniger als zwei Stunden brauchen, in den andern zu gelangen. Zunächst ist diesem Uebelstande in etwas dadurch abgeholfen, daß alle Fiaces sich verpflichtet haben, für zwei Papiergulden (48 Kreuzer Münze) da oder dorthin hinaus zu fahren und außerdem haben sich Omnibus gebildet, welche jeden Einzelnen für 10 oder 12 gute Kreuzer hin und her befördern. Jetzt denkt man daran, beide Höfe selbst durch eine Eisenbahn zu verbinden, die, wenn auch nur mit Pferden befahren, doch den von Omnibus und Fiacen nicht zu beseitigenden Uebelständen abhelfen wird. Wir sollten von denselben recht gute praktische Erfahrung machen. Daß es Omnibus zur Fahrt hinaus gab, wußten wir nicht, denn die Kellner in unserm Gasthose waren viel zu sehr mit ihren 81 Gerichten und 50 verschiedenen Weinen beschäftigt, um uns zu sagen, daß solche und wo sie anzutreffen wären. Was die Taxe von 48 Kr. betraf, welche sich die Fiaces selbst gesetzt haben, so bekamen wir von dieser erst im Bahnhause selbst Kunde, wo ein Anschlag darüber belehrt. Ein Wiener Fiace ist bekanntlich ein sehr origineller Mensch, der es besonders versteht, den Fremden gleich zu erkennen und wo möglich zu pressen; statt der 48 Kr. verlangte der erste deshalb Befragte 60, d. h. einen Gulden, der andere drei Gulden und der dritte gar fünf Gulden, bis endlich, als sie alle sahen, daß wir allenfalls ohne sie hinauszukommen wissen würden, ein vierter gleich that, was alle hätten thun sollen, und nach der Taxe 48 Kr. stipulirte. So war der eine Uebelstand überwunden und wir kamen zur rechten Zeit hinaus, noch das Ganze ein wenig

zu mustern. Postausend, das war ein Bahnhof! In der Halle, wo man die Fahrbillets löst, glaubt man den Vorhof einer ansehnlichen Residenz zu betreten. Um zu dem Wagen zu gelangen, wurden wir eine breite Doppeltreppe hinaufgewiesen, und als wir nun diese zurückgelegt hatten, wie überraschte es hier in eine Colonnade zu treten, welche aus der einen Seite den Blick in die großen Passagierzimmer zu thun erlaubte, aus der andern aber die lange Reihe von Wagen sehen ließ, deren einer auch uns aufnehmen sollte. Eine Menge Pomeranzen- und Oleanderbäume wechselten mit der Säulen Pracht und unter ihrem Laube ladeten elegante Tische ein, alle Erfrischungen zu genießen welche ein gutes Wiener Kaffeehaus bietet. Wir folgten dem Winke nicht ungern; ein Viertelstündchen, das noch übrig war, konnte nicht angenehmer zugebracht werden. Endlich ertönte das Signal zum Einsteigen. Auf dem marmornen Fußboden gelangten wir zu einem Wagencoloss der dritten Classe. Er faßte, wie alle seine Brüder, gegen hundert Personen, denn jede Seite hatte eine Reihe von Coupés, in welchen stets vier Personen ganz bequem Platz hatten. Beide Reihen von Coupés wurden durch einen geräumigen Gang getrennt. Wer keinen Raum zum Sitzen mehr erhalten konnte, mußte in ihm die Fahrt stehend machen, was aber, da die Wagen gegen alle Unbilden der Witterung geschützt sind und außerdem die Fahrt sehr kurz ist, von Keinem sehr beachtet wird. Die ganze Wagencolonne bildete ein eigenthümliches Bild. Da sie alle der Länge nach so abgetheilt sind, der Eingang aber hinten stattfindet und alle Thüren offen standen, so konnte man vom letzten Coupé des letzten Wagens bis in das erste Coupé des ersten blicken, und der ganze Zug bildete einen in rascher Schnelligkeit sich fortbewegenden Salon, welche Idee man vielleicht auch im Sinne hatte, als eine Classe der Wagen, für die reichere Welt bestimmt, Salonwagen genannt wurde. Zu manchen Stunden und an einigen Wochentagen fuhr nur ein Zug von solchen Salonwagen nach Baden ab, und daß ihr Inneres diesem Namen entspreche, kann man sich nach dem schon Gesagten leicht denken.

Die Fahrt selbst ging nichts weniger als blitzschnell, was zum Theil eine Folge des vielen Anhaltens war, da man fast jeder Ortschaft an der Bahnlinie die Verbindung mit Wien erleichtern und den Ertrag der Bahn zu steigern beabsichtigt hatte. \*) Allein von allen mir bekannten Bahnlinien durchschneidet diese das lachendste, malerischste Terrain, das man sich denken kann. Fast immerfort geht es auf ebenem Boden

\*) Die Actien standen beffnungsgachtet nur 84 und die von der Nordbahn gar nur etwa 74 Procent.