Leipziger Tageblatt
und
Anzeiger.

№ 71. Mittwoch, den 12. März. 1845.

Sächsisch-Baiersche Eisenbahn.

Leipzig bis Crimmitzschau.

Vom 15. März 1845 bis auf weitere Bekanntmachung.

Tägliche **Abfahrtszeiten** der Dampfwagenzüge:

Cours von Leipzig nach Crimmitzschau	von Leipzig	von Kieritzsch	von Altenburg	von Gössnitz
	6 Uhr — Min. Morg.	6 Uhr 25 Min. Morg.	7 Uhr — Min. Morg.	7 Uhr 25 Min. Morg.
	2 „ — „ Nachm.	2 „ 25 „ Nachm.	3 „ — „ Nachm.	3 „ 25 „ Nachm.
	5 „ 30 „ Abends	5 „ 55 „ Abends	6 „ 30 „ Abends	6 „ 55 „ Abends

Cours von Crimmitzschau nach Leipzig	von Crimmitzschau	von Gössnitz	von Altenburg	von Kieritzsch
	6 Uhr 30 Min. Morg	6 Uhr 42 Min. Morg.	7 Uhr 15 Min. Morg.	7 Uhr 40 Min. Morg.
	10 „ — „ Vorm.	10 „ 12 „ Vorm.	10 „ 45 „ Vorm.	11 „ 10 „ Vorm.
	6 „ — „ Abends	6 „ 12 „ Abends	6 „ 45 „ Abends	7 „ 10 „ Abends

Die angegebenen Abfahrtszeiten von den Zwischenstationen sind die frühesten, welche eintreten können.

Mit den Morgens ¼7 und Abends 6 Uhr von Crimmitzschau, und Nachmittags 2 Uhr von Leipzig abgehenden Zügen werden auch Personen nach und von dem zwischen den Stationen Leipzig und Kieritzsch liegenden Anhaltepuncte **Böhlen** befördert. — Die Bedingungen der **Personenbeförderung** bleiben die bisherigen. — Die **Güter-beförderung** erfolgt unter den durch das „Reglement" vom 1. März 1843 und die nebst Tarifen am 31. December 1844 veröffentlichten Abänderungen desselben, wovon Exemplare auf unserem Bureau wie auf den Bahnhofexpeditionen unentgeldlich zu haben sind, festgesetzten Bestimmungen und Bedingungen.

Leipzig, den 10. März 1845.

Directorium der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn-Compagnie.
Dr. **Hoffmann.**
F. A. Dorn.

An die Actionaire der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Liebe Herren Collegen! Ich bin einer von den ersten, anfänglichen Actionairen, bin der Sache in Freud und Leid treu geblieben, bin zufrieden mit dem Beschlusse der letzten außerordentlichen Generalversammlung, aber nicht damit, daß die Mehrzahl der Contra-Stimmenden so zeitig den Saal verließ, daß es möglich wurde, neue Unterhandlungen anzuknüpfen.

Die Mehrzahl hat den Nachtheil des Weiterbaues begriffen. Noch eher konnte man den Weiterbau zur sächs.-schlesischen Eisenbahn übernehmen, wozu unsere Gesellschaft dasselbe Recht hatte. Das Darlehn des circa vierten Theils der Kosten zu 2 Procent auf eine gewisse Reihe von Jahren kann die Sache nicht viel besser machen, da eine Rente nicht zu erwarten steht, indem die kaiserlichen Länder, wegen den mit uns verschiedenen Mauth-, politischen, Rechts- und Religions-Verhältnissen als abgeschlossene Länder zu betrachten sind und sehr wenige Reisende daraus hierher kommen. Unsere Actien würden bei einem Weiterbau auf die Hälfte ihres Werthes sinken müssen, da gerade noch einmal so viel Actien zu verzinsen sein würden, ohne die Einnahme dazu zu haben. Wenn auch von Actien zu 50 Thlr. gesprochen wird, so bleibt doch immer die in der Mittheilung vom 15. Juli angegebene Summa 4,500,000 Thlr., wovon nur das abgehen würde, was der Brückenbau kostet. Nun sind aber doch die Betriebskosten zu berücksichtigen.

Ueber die Abtretung des Privilegiums ist viel zu sagen. Dasselbe behält bis in die spätesten Zeiten seinen Werth.

Die Ueberzeugungen der vorjährig Abstimmenden von der Schädlichkeit der Uebernahme des Baues sind noch dieselben; die Hohe Staatsregierung hat neuerlichst wiederholt die Ver-