

# Leipziger Tageblatt

und

## Anzeiger.

N<sup>o</sup> 197.

Mittwoch, den 16. Juli.

1845.

### Sächsisch-Baiersche Eisenbahn.

Die durch unsere Bekanntmachung vom 10. Mai d. J. ausgeschriebene siebzehnte Einzahlung von 5 Thalern ist auf die mit den Nummern

1351—1360, 18078—18100, 20131—20155, 32153—32158, 44004—44024

bezeichneten 85 Stück Interims-Actien der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn-Compagnie nicht geleistet worden.

In Gemäßheit der durch die Statuten gegebenen Vorschrift werden die Inhaber dieser Interims-Actien hiermit aufgefordert, die gedachte siebzehnte Einzahlung unter Zuschlag der verwirkten Conventionalstrafe von zehn Procent der Einzahlungssumme (15 Ngr.) bei Vermeidung des nachstehend angedrohten Rechtsnachtheiles spätestens

**den 30. August d. J., Abends 7 Uhr,**

auf unserem Bureau hieselbst nachträglich zu leisten. Das Unterlassen dieser Zahlungen in dem solchergestalt angesetzten Präclufstertmine macht den Actieninhaber aller ihm als solchem zuständigen Rechte verlustig.

Leipzig, 12. Juli 1845.

Directorium der Sächsisch-Baierschen Eisenbahn-Compagnie.  
Dr. Hoffmann.

§ A. Dorn.

#### Eine Extrafahrt von Dresden nach Leipzig.

Das „Pirnaische Wochenblatt“ vom 12. d. M. enthält folgende Correspondenz:

Dresden, den 9. Juli 1845.

„Die Frage, ob die Völker der Könige wegen, oder umgekehrt, die Könige der Völker wegen da sind, ist zwar schon längst zur Entscheidung gebracht, weniger aber die, ob Eisenbahnen zum Nutzen des Publicums oder der Actionäre gebaut werden; wenigstens scheint das Directorium der Leipzig-Dresdner Eisenbahn vor der Hand noch der letzteren Ansicht zu huldigen. Den Beweis dafür lieferte die letzte Extrafahrt nach Leipzig. Um nicht ungerecht zu sein, erkennen wir vor allen Dingen die Vergünstigung an, welche das Directorium in der Einrichtung gemacht hat, daß für diese Fahrt erstens nur der einfache Preis gezahlt wird, und zweitens es frei gestellt ist, am andern Morgen mit dem ersten Personenzuge zurückzukehren. Ist aber hiermit eine Ersparniß an Geld und Zeit geboten, so sollte man wohl glauben, daß sich das humane Princip auch auf Bequemlichkeit und Sicherheit der Reisegelegenheit erstrecken werde, und zwar zum eigenen Vortheile der Actionäre. Dem ist jedoch nicht so. Der größte Theil des 19 Waggons haltenden Zuges bestand aus denen dritter Klasse, die natürlich bei schönem Wetter am meisten gesucht sind, leider aber aus solchen, die an den Seiten offen und nicht mit Leinwand versehen waren. In der Gegend von Priestewitz zog das furchtbare Gewitter herauf, das sich bald in einen heftigen, bis Wurzen anhaltenden Regen ergoß. In wenigen Minuten waren die äußeren Bankreihen überschwemmt, die Passagiere drängten sich dicht zusammen, hinter einigen Regenschirmen nothdürftig Schutz suchend, bald aber bis auf die Haut durch-

näßt. Die neuankommenden Reisenden mußten stehen, oder selbst das auf den Sitzplätzen stehende Wasser abwischen, denn von Seiten der Eisenbahnbeamten geschah auf den verschiedenen Anhaltepunkten nichts zur Erleichterung des Uebelstandes. Erst in der Gegend von Wurzen, als der Regen vorüber war und blauer Himmel sichtbar wurde, übernahmen die Wagenführer das Geschäfte des Trocknens der Sitze. Reisende, die schon andre Bahnen befahren hatten, behaupteten, auf der Dresden-Leipziger die schlechtesten Wagen aller europäischen Eisenbahnen gefunden zu haben. Ob dies wahr, weiß ich nicht, das aber habe ich gesehen, daß die Wagen dritter Klasse der sächsisch-baierschen denen unserer zweiten Klasse völlig gleich sind. Der Unmuth machte sich vielfach Luft, noch mehr aber, als der Leipziger Extrazug bei uns vorbeibrauste und meist Wagen dritter Klasse mit verschlossenen Seitenwänden zeigte. Also hatte Dresden das schöne Vorrecht, die außer Gebrauch gekommenen Wagen vollends abzunutzen! Wir gönnen recht gern den Actionären einen reichlichen Gewinn, aber daß die Dividende des nächsten Jahres reichlich sein würde, wenn man einen Theil des Einkommens im vorigen Jahre zur Herstellung besserer Wagen verwandt hätte, ist nicht zu bezweifeln. Hatten wir auf der Hinreise vom Regen zu leiden, so auf der Rückreise in Wagen gleicher Art von der Hitze und dem Aschenregen, den uns der Luftzug unerbittlich zuführte. Wir rathen darum jedem Reisenden, der einen dieser Wagen besteigen muß, sich zu gleicher Zeit mit einem Regenmantel und einem Asbestrocke zu versehen, um gegen Regen und glühende Asche sich zu schützen; da indeß diese Ausgabe nicht Jedem zugemuthet werden kann, so würde wohl das Directorium der Compagnie am besten eine vollkommene Wagenklasse herstellen, die es auch