

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

N^o 187.

Freitag, den 6. Juli.

1838.

Erinnerung an Abführung der Schock- und Quatembersteuern.

Am 1. Juni d. J. waren die bis mit gedachtem Monate gefälligen Schock- und Quatembersteuern von den hiesigen Haus- und Grundstücksbesitzern zu entrichten und es haben, der gesetzlichen Vorschrift gemäß, vierzehn Tage nach der Verfallzeit die diesfälligen Erinnerungen und Executionen ihren Anfang zu nehmen.

Es werden daher alle diejenigen, welche mit dergleichen Steuern noch im Rückstande sind, hiermit aufgefordert, solche spätestens binnen vierzehn Tagen abzuführen, damit sie nicht in Bezahlung von Erinnerungs- und Executionsgebühren verfallen. Leipzig, am 30. Juni 1838. Stadt-Steuer-Einnahme alhier.

Wünsche und Vorschläge in Betreff unserer Eisenbahn.

(Eingekendet.)

1) Gewiß hat die große Mehrzahl des Publicums bereits eingesehen, daß überwiegende Gründe für die Abschaffung der Nummern in allen Wagen, mit Ausnahme derjenigen erster Classe, vorhanden waren. Sollte es aber nicht thunlich sein, sämmtliche Wagen oder, was vielleicht noch zweckmäßiger wäre, sämmtliche Coupés mit Nummern zu versehen, die auf den Fahrbillets bemerkt würden? So würde unstreitig den Inconvenienzen vorgebeugt werden, die sich gegenwärtig an Tagen großer Frequenz herausstellen, und Familienmitglieder oder Bekannte, deren Billets mit derselben Wagen- oder Coupénummer bezeichnet wären, waren nun sicher, zusammen oder doch einander nahe zu sitzen und nicht mehr den Launen des Zufalls preisgegeben, ohne daß sie diesen Vorzug durch Mieten eines ganzen Coupés oder gar Wagens erkauft hätten, was für weniger bemittelte Familien und Gesellschaften unthunlich ist, sobald sie die Zahl der in einem Coupé oder Wagen vorhandenen und also auch zu bezahlenden Plätze nicht erreichen. Auf der andern Seite scheint es, als wenn dadurch die Mühe des Einrangerens nur sehr unbedeutend vermehrt würde, jedenfalls ohne Vergleich geringer wäre, als wenn alle einzelnen Plätze numerirt sind.

2) Bekanntlich zeigt sich bei allen Ständen eine ganz entschiedene Vorliebe für die offenen Wagen, die jedoch auch manche Schattenseiten haben, unter denen die Abwesenheit aller und jeder Bequemlichkeit oben an steht. Unstreitig würde es für einen großen Theil des fahrenden Publicums sehr erwünscht sein, wenn man die Vortheile der offenen mit einem Theile der Bequemlichkeit der bedeckten Wagen verbinden könnte. Daher wäre es vielleicht nicht unangemessen, wenn den bestehenden Wagenklassen eine vierte beigelegt würde, bestehend aus offenen, aber gepolsterten Wagen, am Liebsten so eingerichtet, daß sie bei ungünstiger Witterung leicht in bedeckte verwandelt werden könnten. Durch einen höhern Preis der Plätze in dieser Art an offenen Wagen würde sogleich den Beschwerden derjenigen in etwas abgeholfen, welchen es mißfällt, daß sie auf den offenen Wagen ein so gemischtes Publicum finden, wiewohl gerade dies ohne Zweifel seine sehr interessante und in vieler Hinsicht anziehende Seite hat.

3) Seit einiger Zeit macht das Directorium wöchentlich die Zahl der Personen, welche gefahren sind, bekannt. Dasselbe geschieht in Nürnberg, nur wird dort auch die Einnahme wöchentlich angegeben. Könnte dieses letztere Beispiel nicht auch hier nachgeahmt werden? Noch interessanter würde freilich die Angabe sein, wie viele Personen sich jeder einzelnen Wagenklasse bedient hätten, was nicht von jedem einzelnen Tage, sondern nur wochenweise bemerkt zu werden brauchte; auch könnte hieraus jeder leicht die Einnahme selbst berechnen. Die daraus hervorgehende Vermehrung der Arbeit möchte sehr unerheblich sein.

4) Ungeachtet der im Allgemeinen lobenswerthen Aufmerksamkeit der Bahnwärter ist doch wiederholt und erst am 1. Juli wieder der Fall vorgekommen, daß Bahnwärter das Öffnen der Barrieren verabsäumt haben; auch in Zukunft wird dieser Fall ohne Zweifel dann und wann vorkommen, und zwar desto häufiger, je längere Strecken befahren werden, da schon auf der kurzen Strecke bei Wachern die Zahl der jedes Mal zu öffnenden Barrieren so beträchtlich ist; wiewohl mit vollem Rechte Entlassung darauf steht, so kann doch diese Strafe jener Nachlässigkeit nicht ganz und gar vorbeugen. Bisher ist weiter kein Nachtheil daraus hervorgegangen, da der Ingenieur zur rechten Zeit es bemerkt und angehalten hat; aber wer möchte behaupten, daß dies immer so sein wird? Wird aber zu spät oder gar nicht angehalten, so wird die Locomotive zwar ohne Zweifel die Barriere im Nu zerbrechen, könnte aber doch durch den Stoß aus den Schienen gebracht werden. Sollte es daher nicht zweckmäßiger sein, die hölzernen Schlagbäume mit Stricken zu vertauschen, die der Locomotive ein weit geringeres Hinderniß entgegensetzen und von dem Publicum, dessen legaler und verständiger Sinn sich gewiß im Ganzen auf rühmliche Weise bewährt hat, gewiß eben sowohl respectirt werden dürfte, als Schlagbäume, die doch eigentlich auch nur symbolisch sperren?

Möchte ein verehrliches Directorium, dessen Umsicht und Thätigkeit gewiß in weiten Kreisen bei allen Unbefangenen und Billigen die verdiente Anerkennung findet, diese gutgemeinten und unmaßgeblichen Vorschläge als solche wohlwollend aufnehmen. Bleiben sie unberücksichtigt, so bescheidet sich Einsender gern, daß nur das Directorium in dem Falle ist, über ihre Ausführbarkeit ein competentes Urtheil zu fällen.