

„Mittags in der 12. Stunde setzten sich die ersten Wagen von Reudnitz aus in Bewegung und kamen ohne jegliches Hindernis auf dem Augustusplatz an. Von hier aus nahm die Fahrt ihren weiteren Fortgang bis zum Kochplatz und von da nach Connewitz, woselbst man gegen  $\frac{1}{2}$  1 Uhr wohlbehalten anlangte. Eine zahlreiche Menschenmenge umstand und begleitete, soweit dies bei der Schnelligkeit geschehen konnte, die Wagen, welche mit Fahnen in den deutschen Farben geziert waren. Gegen 2 Uhr, nachdem man in Connewitz Rast gehalten, ward die Rückfahrt angetreten. Im Hotel Hauffe fand darauf ein Festmahl statt.“ Über das Festmahl wurde gesagt, daß es ein sehr splendides und fideles gewesen sei. Amtshauptmann Dr. Plagmann habe einen Trinkspruch auf das Gedeihen des Instituts ausgebracht und Advokat Cerutti im Namen der Unternehmer (Engländer) einen solchen auf die Stadt Leipzig. Am 18. Mai ist die Pferdebahn dem Publikum zu freier Benutzung übergeben worden. Die ersten Wagen, welche sich vom Augustusplatz aus nach den verschiedenen Linien in Bewegung setzten, wurden von den Passagieren zahlreich benutzt und von Scharen Neugieriger umstanden und begleitet. Die Sommerwagen, welche zunächst in Benutzung kamen, boten einen sehr angenehmen Aufenthalt. Welchen Qualen waren dagegen die Passagiere der Omnibusse infolge der darin herrschenden unerträglichen Temperatur oftmals ausgesetzt! — Für das neuartige, hochbedeutende Verkehrsmittel hatte sich kein deutscher Unternehmer gefunden, Engländer mußten bahnbrechend vorgehen. Die Leipziger Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, deren Anlagekapital sich auf 1 500 000 Mark belief, hatte ihren Sitz in London und hat ihn dort behalten bis zur Einführung des elektrischen Betriebes (1896). Die Wagen waren sämtlich in Wien gebaut. Die Pferde waren aus Dänemark bezogen worden, nachdem



Abb. 44. Haus in der Knauerstraße