

Leipziger Tageblatt

und

Anzeiger.

Amtsblatt des Königl. Bezirksgerichts und des Rathes der Stadt Leipzig.

N^o 154.

Dienstag den 3. Juni.

1862.

Bekanntmachung.

Die Herren Professoren und Dozenten an hiesiger Universität werden hierdurch aufgefordert, die schriftlichen Anzeigen der Vorlesungen, welche sie im nächsten Winter-Semester 1862/63 zu halten gesonnen sind, Behufs der Anfertigung des Lectiönskataloges binnen 14 Tagen und längstens **den 21. Juni 1862** in der Universitäts-Canzlei allhier einzugeben.

Leipzig, den 2. Juni 1862.

Der Rector der Universität.

Dr. W. Hankel.

Submission auf Zimmer-Arbeit.

Im großen Bassin der hiesigen Gasanstalt ist ein Gerüst behufs der Herstellung eines neuen Gasbehälters zu erbauen und werden diejenigen, welche diese Arbeit zu übernehmen gesonnen sind, aufgefordert, bis spätestens

den 5. Juni d. J.

ihre Offerten bei der Gasanstalt versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf das Bassingerüst“ versehen, einzureichen.

Die Zeichnung des Gerüsts, sowie die Bedingungen, unter denen die Arbeit vergeben werden soll, sind auf der Gasanstalt einzusehen.

Leipzig, den 29. Mai 1862.

Des Rathes Deputation zur Gasanstalt.

Zur Statistik

der Leipziger Omnibus-Gesellschaft.

Ein überraschendes Resultat der außerordentlichen Steigerung des Personenverkehrs bei der Leipziger Omnibus-Gesellschaft bietet der verflossene Monat dar. Während im vorigen Jahre in den 31 Tagen des Mai nur 57,637 Personen durch die gedachte Gesellschaft befördert wurden, sind in diesem Jahre innerhalb derselben Zeit 132,061 Personen gefahren worden, mithin durchschnittlich $\frac{1}{2}$ Tag 4260 $\frac{1}{2}$ Personen. — Mag nicht geklärt werden, daß die Messe und das gute Wetter zu dieser hohen Zahl ganz bedeutend beigetragen haben, so entgeht es dem ruhigen Beobachter jedoch nicht, daß die Ursache der fortwährenden Steigerungen der Personenzahl während der Monate des vorigen Jahres hauptsächlich mit in dem umsichtigen Walten des Directoriums und in dem mit Erfolg gekrönten Streben, dem Bedürfnisse des Publicums allenthalben Rechnung zu tragen, gefunden werden muß. Letzteren Punkt anlangend, so erhellt die Richtigkeit dieser Behauptung aus einem Vergleiche der jetzt befahren werdenden Touren mit denen, welche im vorigen Jahre im Monat Mai befahren wurden. Während nach dem Sommer-Fahrplane, gültig vom 17. April 1861, von Leipzig aus nur die Stationen Sonnenwitz, Eutritzsch, Gohlis, Neuschönefeld und Magwitz befahren wurden, wird nach dem Sommer-Fahrplan, gültig vom 15. April d. J. ab, inclusive der gedachten, nach 17 End-Stationen gefahren. Das Princip: nur nach den in unmittelbarer Nähe Leipzigs gelegenen Dörfern zu fahren, ist verlassen und in den Kreis der Touren, außer einem Marktleden, die nahe gelegenen Städte mit aufgenommen worden. Delitzsch, Liebertowitz, Lützen, Markranstädt, Merseburg, Schkeuditz und Zwenkau (während der Messe auch Borna) sind als Omnibusstationen begründet, und so hat die Gesellschaft den Verkehr zwischen Leipzig und den gedachten Orten, namentlich auch mit den auf diesen Touren gelegenen kleineren Ortschaften, erleichtert, vergrößert und vermehrt. Sie hat sich hierdurch aber nicht nur erhöhte Einnahmen verschafft, sie hat sich auch Vertrauen zu erwerben gewußt, wie Letzteres namentlich daraus hervorgeht, daß der Gesellschaft vom 1. Juli d. J. ab die Fortstellung der Post-Verbindung zwischen dem Markranstädter Bahnhof und Lützen einerseits und zwischen Bahnhof Markranstädt und Leipzig andererseits durch die königlichen Postdirectionen gegen zu empfangende bestimmte Beitragsgelder übertragen wird. — Hierüber ist mit Genehmigung der Behörde an Sonn- und Festtagen von der Omnibus-Gesellschaft eine Local-Omnibus-Linie in Delitzsch nach den Dörfern Gertitz und Bennsdorf, den beliebtesten Ver-

gnügnungsorten der Bewohner der genannten Stadt, errichtet worden und prosperirt dieselbe.

Wie Alles im Leben erst durch die Praxis richtig erlernt werden muß und Goethe's Spruch: „Grau, lieber Freund, ist jede Theorie“ u. sich noch heute bewährt, so hat die Leipziger Omnibus-Gesellschaft auch hinsichtlich ihrer an sich theoretisch richtigen Ansichten dieselbe Erfahrung gegenüber der Praxis bei einigen Touren machen müssen. Im Interesse des reisenden Publicums richtete dieselbe in der Michaelismesse vorigen Jahres eine Tour von dem Bayerischen Bahnhof nach dem Dresdner, Magdeburger, Thüringer und Berliner Bahnhof ein, diese mußte jedoch bei der geringen Theilnahme des Publicums abgebrochen werden; ebenso mußte eine andere, im speciellen Interesse der Leipziger Stadtbevölkerung eingerichtete Tour von dem Marienplatz durch die innere Stadt nach dem Westplatz wegen geringer Benutzung eingestellt werden. Welcher Actionair wollte, auch wenn sich ergibt, daß bei diesen Touren Geld zugesetzt wurde, mit der Direction deshalb rechten? Gewiß Keiner. War doch das leitende Princip: „Erleichterung des Verkehrs und Zeitersparniß durch schnelleres Fortkommen“ ein richtiges.

Mag auf dieser Seite ein kleiner Schaden erwachsen sein, so hat auf einer anderen Seite die Gesellschaft sich einen außerordentlichen Nutzen durch die an den Wagen angebrachten höchst sinnreich construirten Control-Uhren verschafft. Durch dieselben wird jede mit dem betreffenden Wagen gefahrene Tour nicht nur, es wird auch die Zahl der während jeder Tour gefahrenen Personen, so wie die Gesamtsumme der an einem Tage durch den Wagen beförderten Personen angezeigt. Hierdurch wird nicht nur die Control erleichtert, sondern auch die Gesellschaft in Verbindung mit der persönlichen Special-Control vor jedem Schaden, welcher ihr durch geringere Angabe der Personenzahl pecuniär erwachsen könnte, so weit nur möglich behütet. — Gleichfalls als eine zweckmäßige Erleichterung des Verkehrs dürfte die getroffene Einrichtung angesehen werden, daß jeder Tour-Wagen seine verschiedene Abzeichnung in der Farbe hat. Hierdurch wird es erreicht, daß ein jeder Fahrgast, ohne nach dem Schild sehen zu müssen, sofort den Wagen erkennt, mit welchem er zu fahren beabsichtigt.

Im Interesse der Statistik wäre es zu wünschen, daß der in Leipzig bestehende Fiacre-Verein gleichfalls die durch seine Omnibus gefahrene Personenzahl öffentlich bekannt machte. Hierdurch erst würde sich ein Gesamt-Ueberblick ergeben und daraus erhellen, welchem außerordentlichen Bedürfnisse des Publicums durch die Einrichtung der Omnibus-Linien abgeholfen worden ist. Vielleicht läßt sich durch diesen hier freundlichst ausgesprochenen Wunsch der