

Leipziger Tageblatt

und
Anzeiger.

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

N^o 21.

Dienstag den 21. Januar.

1862.

Bekanntmachung.

Für die Besorgung der das Firmen- und Proccurenwesen der Stadt Leipzig betreffenden Geschäfte, welche laut Verordnung vom 30. December 1861 §. 47. an das unterzeichnete Königl. Handelsgericht übergegangen sind, wie insbesondere zur Einrichtung und Führung der neuen Handelsregister ist von dem unten angezeigten Tage ab ein besonderes Zimmer Nr. 85 in der dritten Etage, Eingang II. des Bezirksgerichts-Gebäudes, eingerichtet worden.

Es wird Solches hiermit zur öffentlichen Kenntniß gebracht und werden die Herren Kaufleute wie alle diejenigen, welche künftighin zur Führung einer Firma berechtigt oder zu diesfalligen Anträgen verpflichtet sind, hierdurch aufgefordert, nicht nur alle, das Firmen- und Proccurenwesen betreffenden Anzeigen künftighin an der oben angegebenen Handelsgerichtsstelle zu erstatten, sondern auch über die bereits bestehenden kaufmännischen Geschäfte die gesetzlich vorgeschriebenen Anmeldungen mit thunlichster Beschleunigung und bei einer Individualstrafe von **Fünf Thalern** spätestens binnen der durch Verordnung vom 30. December 1861 angeordneten vierwöchentlichen Frist **schriftlich** hier einzureichen.

Alle an das Königl. Handelsgericht zu Leipzig adressirten Schreiben sind auch fernerhin zunächst in dem Eingangsbureau des Königl. Bezirksgerichts, Eingang II. parterre rechts, abzugeben und, soweit dieselben binnen obiger Frist lediglich behufs der Anzeige bereits bestehender kaufmännischer Geschäfte eingereicht werden, stempelfrei.

Was unter einem kaufmännischen Geschäfte zu verstehen, ist in Artikel 4. verbunden mit Artikel 5., 6., 10., 271. und 272. des allgem. deutschen Handelsgesetzbuches und §. 43. der Ausführungsverordnung vom 30. December 1861 enthalten; welche Anmeldungen aber zur Anlegung der Handelsregister innerhalb der oben angegebenen Frist erforderlich sind, ist aus Artikel 19., 21., 45. Abs. 1., Art. 86, 89., 135. Abs. 1., Art. 151. bis 153., 176., 177. und 179., 210. und 212. des allgem. deutschen Handelsgesetzbuches, ferner aus §. 13. des Einführungsgesetzes vom 30. October 1861 und endlich aus §. 42. der Ausführungs-Verordnung vom 30. December 1861 zu ersehen, auf welche gesetzlichen Bestimmungen hiermit allenthalben verwiesen wird.

Leipzig, den 20. Januar 1862.

Königl. Handelsgericht im Bezirksgericht daselbst.
Werner. Priber.

Brennholz=Auction.

500 Laug- und Abraumhaufen sollen auf dem Gehau des **Rubthurner** Reviers an der Leuscher Allee **Donnerstag den 23. Januar** von **9 Uhr** Vormittags an gegen eine Anzahlung von **10 Gr.** für jeden Haufen und unter den übrigens an Ort und Stelle bekannt zu machenden Bedingungen an die Meistbietenden verkauft werden.
Leipzig am 17. Januar 1862. **Des Rathes Forst-Deputation.**

Friedrich Busse,

Bevollmächtigter und Betriebs-Director an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.

Den zahlreichen Verehrern und Freunden des in der Ueberschrift genannten Mannes in unserer Stadt werden die folgenden kurzen Notizen über dessen Leben und Wirksamkeit werth und willkommen sein.

Mit Ende des eben verflossenen Jahres ist Friedrich Busse aus seiner 24jährigen Stellung an der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ausgeschieden und das Directorium der letzteren hat ihm und seinem Wirken öffentlich noch seine Anerkennung besonders ausgesprochen.

Friedrich Busse, geboren den 3. März 1794 in Hattorf am handversehen Harze, war der Sohn unbemittelter Aeltern und erhielt in einer Dorfschule seinen Unterricht, den er mit Hilfe weniger Bücher möglichst vervollkommnete. In seinem 16. Jahre nahm ihn sein Oheim, Theilhaber an einem großen Handlungshause in Leipzig, zu sich, sorgte für ihn und bildete den Jüngling zum Kaufmann aus, als welcher er sich später in Braunschweig niederließ, wo er 14 Jahre wohnhaft war. Im Spätherbst 1837 wurde Busse nach Leipzig berufen, um eine Anstellung bei der Leipzig-Dresdner Eisenbahn anzutreten. Er machte sich in diesem Wirkungskreise so nützlich, daß ihm bald der inzwischen erledigte, eben so ehrenvolle als schwierige Posten des Bevollmächtigten und Betriebs-Directors übertragen wurde, eine Stellung, die sowohl seinen kaufmännischen, als seinen in früherer Zeit schon mit besonderer Vorliebe erworbenen technischen Kenntnissen und Neigungen vollkommen entsprach, und wo er ganz in seinem Elemente war. Wohl war sein Stand anfänglich sehr schwierig, denn es galt etwas ganz Neues — das Betriebssystem einer deutschen Eisenbahn — in's Leben zu rufen. Es ist bekannt genug, unter

welchen schwierigen Verhältnissen diese erste große Eisenbahn Deutschlands erbaut wurde, und welcher Energie es bedurfte, das damals unerhört kühne Unternehmen zu vollenden; es gehörte dazu die Beharrlichkeit von Männern, wie sie zu jener Zeit an der Spitze desselben standen und zum Theil noch stehen, um Deutschland zu zeigen, daß es möglich sei, Eisenbahnen in Deutschland zu bauen; denn daran und an deren Rentabilität zweifelte damals fast Jedermann. Man hielt Deutschland für zu arm, eine Eisenbahn zu erbauen, für zu wenig intelligent, sie zu benutzen, und diese Meinung sprach sich um so lauter aus, als man zum Bau ein viermal größeres Capital brauchte, als man anfänglich geglaubt hatte. Alle wurden muthlos und Alle hielten jene Summen für unerschwinglich. Nur jene wohlbekannten Männer ließen den Muth nicht sinken, sie führten glorreich durch, was sie begonnen hatten, und Deutschland sollte es nie vergessen, daß sie es waren, welche die schlummernden Kräfte unseres Vaterlandes weckten. Es scheint fast, man habe zu jener Zeit geglaubt, in Deutschland sei nicht eine Million für eine industrielle Anlage aufzutreiben, und es fragt sich sehr, ob, wenn man damals statt 1 1/2 Millionen den wirklichen Bedarf von 8 1/2 Millionen gefordert hätte, das Eisenbahnsystem Deutschlands auf dem jetzigen Fuße stünde.

So schwierig für Deutschland der Bau dieser ersten großen Eisenbahn war, bei dem Busse mitwirkte, so viel schwieriger war die ihm später zufallende Einrichtung des Betriebes und des Expeditionswesens. Indessen gelang es seinen kaufmännischen Kenntnissen ein Expeditionssystem ins Leben zu rufen, welches nicht allein in Deutschland überall angenommen, sondern auch im Auslande als höchst zweckmäßig gerühmt wird. Busse ging hierbei von dem Grundsatz aus, daß, bei der Eigenthümlichkeit des Transportwesens auf Eisenbahnen, große Massen von Personen und Gepäc sowie von Frachtgütern aller Art befördern zu müssen, nur die einfachsten Vorrichtungen verwendbar seien, damit das