



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Papiergeld statt einer Eisenbahn : Correspondenz aus  
Mecklenburg-Strelitz.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

konnten Ehrenberg und Rose sich die Möglichkeit verschaffen, von ihren Entdeckungen zu erzählen.

Wie geistreich die Vorstellungen, die man sich in Rußland über Humboldt's Reise machte, beschaffen waren, — darüber mag man nach den Erzählungen eines alten uralischen Kosaken urtheilen, der in der Kanzlei des Gouverneurs von Perm diente und mit Vorliebe davon zu erzählen pflegte, wie er den wahnsinnigen „preussischen Prinzen Humplot“ umhergeführt habe. „Was that er denn eigentlich?“ — „Nun, nichts als dummes Zeug, er sammelte Grasshalme und beguckte Sand.“

Wie Humboldt selbst über die Ehrenbezeugungen dachte, mit denen er in Moskau und an anderen Orten, wenn nicht auf „Allerhöchsten Befehl“, so doch auf „Allerhöchste“ Anregung empfangen wurde, erfahren wir aus seinem Briefwechsel mit dem Grafen Cancrin leider nicht. Aber darauf kommt es ja nicht an — für die Grundzüge von Humboldt's Leben in den Jahren 1827—32 bildet das vorliegende Buch einen interessanten und anziehenden Beitrag.

### Papiergeld statt einer Eisenbahn.

Correspondenz aus Mecklenburg-Strelitz.

„Eine Million für Nichts“ war das Geheimniß, welches vor etwa vierzig Jahren ein industrieller Edelmann dem Großherzog Friedrich Franz I. von Mecklenburg-Schwerin für 100,000 Thaler zu verkaufen sich erbot. Der Großherzog, welcher leicht errieth, worin die Erfindung bestand, lehnte dankend das wohlwollende Anerbieten ab und machte dem Erfinder den umgekehrten Vorschlag, ihm die 100,000 Thaler schenken und dagegen das Geheimniß selbst ausbeuten zu wollen. Auch später hat die mecklenburg-schwerinsche Regierung sich niemals versucht gefühlt, zur Stärkung der Großherzoglichen Finanzen in den bedenklichen Weg der Ausgabe von Papiergeld einzulenken, und das Land besitzt daher, abweichend von der Mehrzahl der deutschen Staaten, bis auf diesen Tag ein solches nicht. Für das Verkehrsbedürfniß genügen ihm, was einheimische Geldzeichen betrifft, die solide fundirten Noten der Rostocker Bank, für deren Annahme bei den landesherrlichen und übrigen öffentlichen Cassen des Landes der Großherzog sich eine Tantieme von dem Reingewinn der Bank zahlen läßt.

Auch in Mecklenburg-Strelitz hat man bis vor wenigen Jahren von der Vermehrung der Zahlungsfähigkeit durch Einführung eines einheitlichen Papiergeldes sich frei zu erhalten gewußt. Erst das Project einer Eisenbahn für die Verbindung der Residenzstadt Neustrelitz mit der übrigen Welt führte zu diesem Auskunftsmittel, und wenn auch die Verwirklichung jenes Projectes noch nicht geglückt ist, so hat das Land in den umlaufenden „Renten-Cassenscheinen“ wenigstens eine Erinnerung an das verfehlt Ziel seit einigen Jahren täglich vor Augen.

Die Geschichte dieses Eisenbahnprojectes ist lang und nicht ohne rührende Momente. Dasselbe feiert in diesem Jahre bereits das fünfundzwanzigjährige Jubiläum seines Daseins. Denn schon auf dem Landtage von 1844 forderte die Großherzogliche Regierung unter Hinweis auf eine Actiengesellschaft, welche den Bau einer Eisenbahn Berlin=Neustrelitz=Stralsund beabsichtigte, die Zustimmung der Stände zu einem Expropriationsgesetz für diese Bahn. Ein solches wurde damals auch wirklich vereinbart.

Aber die Actiengesellschaft verschwand wieder von der Bühne und es dauerte lange, lange, bis sich für die Residenz Neustrelitz eine neue Aussicht auf den Eintritt in das deutsche Eisenbahnnetz zeigte. In Mecklenburg-Schwerin wurde in Anlehnung an die das Land durchschneidende, im Jahre 1846 vollendete Berlin-Hamburger Bahn eine Bahn von Schwerin nach Hagenow gebaut und am 1. Mai 1847 eröffnet. Ihr schlossen sich die übrigen Strecken der „Mecklenburgischen Eisenbahn“, Schwerin-Wismar am 12. Juli 1848, Kleinen-Rostock und Büxow-Güstrow am 13. Mai 1850 an. Aber in der Residenz Neustrelitz mußte noch immer der Reisewagen aus dem Schuppen gezogen und die Kraft von lebendigen Pferden benutzt werden, wenn gereist werden sollte. Der Zustand wurde zwar etwas weniger unerträglich, als endlich der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin eine Eisenbahn von Güstrow bis in die strelitzische „Vorderstadt“ Neubrandenburg baute, welche am 15. November 1864 dem Verkehr übergeben ward, und als diese dann in der Richtung auf Pasewalk weiter geführt und damit eine Schienenstraße geschaffen wurde, welche das Strelitzer Land mit Berlin und Stettin in Verbindung brachte. Aber für die Residenz war auch dadurch noch wenig gesorgt, da ihre nächste Eisenbahnstation noch immer vier Meilen entfernt lag und jede Reise von da noch immer zu Wagen angetreten und geendigt werden mußte. Diesem Uebelstande, welcher die strelitzische Residenz nun schon Jahrzehnte lang hinter die schwerinsche zurücksetzte, sollte und mußte ein Ziel gesetzt werden.

Inzwischen war in Berlin ein Project aufgetaucht, welches den Bau einer Eisenbahn von dort über Neustrelitz nach Stralsund zum Gegenstande hatte. Eine Gesellschaft bildete sich im Jahre 1865 für diesen Zweck und

setzte sich mit dem damals berühmten englischen Bauunternehmer Sir Morton Peto in Verbindung. Es erschien ein Prospectus mit einer Aufforderung zur Actienzeichnung. Die Kosten waren zur 12 Millionen Thaler veranschlagt, also bei einer Länge der Bahn von 29 Meilen zu ungefähr 414,000 Thlr. auf die Meile. Davon sollten 6 Millionen Stamm-, 4 Millionen Prioritäts- und 2 Millionen Stamm-Prioritäts-Actien sein. Von den letzteren, welchen man eine Verzinsung von  $4\frac{1}{2}$  Procent und noch einen eventuellen Antheil an der Dividende versprach, sollte, darauf rechnete man, die Hälfte, also eine Million Thaler, in Mecklenburg-Strelitz untergebracht werden.

Die Bevölkerung hatte aber kein rechtes Vertrauen zu dem Unternehmen, obgleich die Mitglieder der Großherzoglichen Familie das Aeußerste aufboten, um durch ihr Beispiel zur Nachahmung anzufeuern. Die Großherzogin zeichnete 20,000 Thlr. Actien, die Großherzogin-Wittwe 15,000 Thlr., die beiden Geschwister des Großherzogs, Herzog Georg und Herzogin Caroline, je 10,000 Thlr. Der Großherzog Friedrich Wilhelm selbst war mit 500,000 Thaler vorangegangen. Aber im Ganzen brachte man doch, außer der letzteren Zeichnung, nur 177,000 Thlr. zusammen, einschließlich der Beiträge der Familie des Großherzogs und der Städte Stargard und Fürstenberg, welche aus Communalmitteln bez. 20,000 und 10,000 Thlr. übernehmen wollten. Ueberdies waren unter diesen Zeichnungen 50,000 Thlr. an Bedingungen wegen gewünschter besonderer Richtung der Bahn geknüpft. Ein Versuch, die Stände zu einem Zuschusse von 250,000 Thlr. zu bewegen, von welchen 150,000 Thlr. auf die Centralsteuercaße und 100,000 Thlr. auf die ritterschaftliche Necessariencasse übernommen werden sollten, blieb gänzlich erfolglos, auch als demnächst die Forderung um 50,000 Thlr. ermäßigt wurde. Der Antrag des Großherzogs wurde von den Ständen beide Male (im Juli und im September 1865) „wegen ungenügender Vorlagen“ abgelehnt, was das ministerielle Blatt, die „Neustrelitzer Zeitung“ in große Entrüstung versetzte und zu der Drohung mit einer Umgehung des Landes durch die Eisenbahn hinriß.

Dem Großherzog blieb schließlich, wenn die Hoffnung auf eine Bahn nicht an der Lauheit seiner getreuen Unterthanen scheitern sollte, nichts übrig, als seine eigene Zeichnung auf 850,000 Thlr. zu erhöhen. Nunmehr glaubte die Hofzeitung officiös verkündigen zu können, daß damit das letzte pecuniäre Hinderniß hinweggeräumt sei und daß schon im nächsten Frühjahr mit dem Bau der Bahn werde begonnen werden. Die Bewohner der Residenz waren von der Opferwilligkeit des Großherzogs tief ergriffen. Als im Neustrelitzer Gewerbeverein die Allerhöchste Entschliesung mitgetheilt wurde, erhob sich die ganze Versammlung wie Ein Mann und gab den Gefühlen der Dankbarkeit Grenzboten IV. 1869.

durch ein dreimaliges Hoch auf den Großherzog Ausdruck. Am 29. October 1865 bewegte sich eine zahlreiche, aus allen Ständen zusammengesetzte Deputation von Neustrelitzern unter Anführung des Bürgermeisters der Stadt, Rath Fischer, in feierlichem Zuge nach dem Großherzoglichen Schlosse, um, wie es in dem officiösen Blatt heißt, dem Großherzog Friedrich Wilhelm „den Dank der Stadt für die bisherigen, zu Gunsten des Berlin-Neustrelitz-Stralsunder Eisenbahnbaues bethätigten Beweise landesväterlicher Huld zu Füßen zu legen.“ Der Großherzog zeigte sich hoch erfreut über diesen Eindruck seiner Handlungsweise. Er ließ sich mit den Deputirten in ein längeres Gespräch ein, wobei er auch Veranlassung nahm, sich über den Bauunternehmer Sir Morton Peto näher auszusprechen. Dieser Mann sei seiner Gemahlin, der Großherzogin (welche eine englische Prinzessin, eine Tochter des verstorbenen Herzogs Adolph Friedrich von Cambridge ist) genauer bekannt und man dürfe, wie er wisse, seiner ganzen Persönlichkeit und seiner politischen und socialen Stellung nach — er sei auch Parlamentsmitglied! — zu ihm das Vertrauen hegen, daß er das Unternehmen aller Schwierigkeiten ungeachtet zum endlichen glücklichen Ziele durchführen werde.

Auf Seiten der Strelitzschen Regierung hatte man übrigens auch jetzt die Hoffnung noch keinesweges aufgegeben, durch erneuerte Anträge auf Beihilfe an die Stände das Opfer der landesherrlichen Cassé verringern zu können. Auf dem Landtage von 1865 wurde in dem dritten caput proponendum die Bewilligung einer Landeshilfe von 30,000 Thlr. für die Meile beantragt. Da das Land in einer Länge von 7 bis 8 Meilen von der Eisenbahn durchschnitten werden sollte, so betrug der geforderte Zuschuß, welcher nach Landesfitté ohne Anspruch auf Theilnahme an der Dividende, also als reines Geschenk an die landesherrliche Cassé darzubringen war, die Summe von 210,000 bis 240,000 Thlr. Die Stände glaubten sich jetzt der Bewilligung nicht länger entziehen zu können. Sie handelten nur an der Forderung noch etwas herunter, indem sie die Bewilligung auf 25,000 Thlr. für die Meile und auf das Maximum von 200,000 Thlr. beschränkten. Sie knüpften an diese Bewilligung auch noch verschiedene Bedingungen und Voraussetzungen. Zunächst verwahrten sie sich im Voraus gegen jede aus ihrer Bewilligung später abzuleitende Verpflichtung zu Nachzahlungen. Sodann bedangen sie, daß die Beihilfe erst nach Vollendung der Bahn gezahlt und der Bau spätestens im Jahre 1867 beginnen und im Jahre 1870 vollendet sein solle; auch wollten sie an ihre Bewilligung nur für den Fall der Fortdauer des Friedens gebunden sein. Der Großherzog ließ den Ständen wegen dieser ihm gewährten Beihilfe seine lebhafteste Befriedigung ausdrücken. Er nahm auch die Bedingungen im Uebrigen bereitwillig an, nur mit Ausnahme der Vollendung der Bahn bis zum Jahre 1870, und der Landtags-

abschied sprach im Auftrage des Großherzogs die Hoffnung aus, „daß das projectirte Unternehmen bald zur Ausführung gelangen und für Allerhöchstdero Lande von den ersprießlichsten Folgen sein werde.“

Jetzt aber ereignete es sich, daß die Verhältnisse des Sir Morton Peto, auf welchen der Hof ein so großes Vertrauen gesetzt hatte, in Schwanken geriethen und daß erst wieder ein neuer Bauunternehmer aufgesucht werden mußte. Während man damit noch beschäftigt war, rückte die Angelegenheit insoweit vorwärts, als der König von Preußen, unter dem 25. Juli 1866 von Nicolzburg aus, mit der üblichen Bedingung des Capitalnachweises, die Concession zum Bau ertheilte und daß gegen Ende December desselben Jahres ein Staatsvertrag zwischen Preußen und Mecklenburg-Strelitz wegen eventueller Ausführung des Eisenbahnprojectes abgeschlossen wurde. Um diese Zeit trat auch das Gerücht auf, daß ein Consortium von Capitalisten und Industriellen für die Uebernahme des Baues und der 6 Millionen Thlr. Stammactien gewonnen sei und daß der Bau am 1. April 1867 beginnen solle.

Damit war der Zeitpunkt gekommen, wo das Land durch die Mittheilung überrascht werden sollte, daß eine Papiergeldausgabe beabsichtigt werde, um die Großherzogliche Cassé zur Erfüllung der ihr aus der Zeichnung von 250,000 Thlr. Actien erwachsenden Verpflichtungen in den Stand zu setzen.

In Nr. 1 des Strelitzischen Gesetzblattes von 1867 erschien eine Ankündigung, daß der Großherzog zur Erleichterung der von ihm in rascher Folge zu leistenden Einzahlungen auf die Eisenbahnactien, aber auch nicht minder „zur Förderung des Geldverkehrs“ in seinem Lande, beschlossen habe, 500,000 Thlr. „Rentet-Cassenscheine“ anfertigen zu lassen und auszugeben, und Solches, nachdem „die baldige Eröffnung des Baues verhoffentlich gesichert“ sei, mit den betreffenden Bedingungen zur öffentlichen Kunde zu bringen. Die Scheine — 100,000 Thlr. in Apoints zu 25 Thlr., 300,000 Thlr. zu 10 Thlr. und 100,000 Thlr. zu 5 Thlr. — sollten auf sämtliche Domanialeinkünfte (brutto mit Einschluß der Naturaleinkünfte und der Forsten gegen 500,000 Thlr. außer einer Reineinnahme aus dem Fürstenthum Rakeburg von circa 80,000 Thlr.) fundirt sein und bei allen landesherrlichen Cassen für voll und als baares Geld zu aller Zeit angenommen werden. „Es ist unsere Absicht“, heißt es weiter, „die ausgegebenen Rentecassenscheine aus dem Ertrage der von der Eisenbahn“ — auf Grund des Staatsvertrages mit Preußen — „eingehenden Staatsabgabe und des vierten Theiles der von Uns gezeichneten Eisenbahnactien nach und nach wieder einzulösen und werden Wir hinsichtlich der Zeit und des Betrages der Tilgung sowie wegen eines etwaigen Präklusivtermins alsdann das Nähere verfügen.“ MS

Einwechslungscassen wurden die Großherzogliche Kasse zu Neustrelitz und die Hauptcasse zu Schönberg, in dem mit der strelitzischen Krone durch Personalunion verbundenen Fürstenthum Rakeburg bestimmt. Doch wird diese Einwechslung auf Beträge von 50 Thlr. an beschränkt. Ein späterer Erlass bezeichnete als Zeit der Einwechslung die gewöhnlichen Dienststunden bei den genannten beiden Cassen von 10 bis 1 Uhr Vormittags.

Das Mittel zur Bezahlung der gezeichneten Actien war hiermit also beschafft und die Mecklenburg-Strelitzer konnten einstweilen sich desselben „zur Förderung des Geldverkehrs“ bedienen.

Sie waren hierauf um so mehr angewiesen, als im ganzen Verlauf des Jahres 1867 von dem Eisenbahnbau nichts weiter zu hören war und diese Stille erst im December desselben Jahres dadurch unterbrochen ward, daß ein neuer Antrag auf Beihilfe zu dem Bau an die Stände erging. Diesmal waren es nur 15,000 Thlr. für die Meile, was der Großherzog von seiner getreuen Ritter- und Landschaft verlangte. Ein Ritter aus dem Stargardischen erklärte es bei der Verhandlung über diese Proposition für ein gutes Geschäft, wenn man für dasselbe Geld, welches man sonst zu einer Meile Chaussée als Beihilfe gebe, jetzt eine Eisenbahn erhalten könne, und die Stände sich dieser Ansicht anschließend, bewilligten ohne alle Schwierigkeit die geforderte Summe aus der Centralsteuercasse, indem sie nur die Bedingung machten, daß der Bau im Jahre 1868 beginne und in drei Jahren beendigt werde.

Bald darauf erschien in einer Extrabeilage der „Neustrelitzer Zeitung“ ein neuer Aufruf zu kräftiger Betheiligung an der Actienzeichnung, unterschrieben von A. Kellmann, einem in Neustrelitz wohnenden Banquier. Der Aufruf wandte sich sehr eindringlich an die Bewohner der Städte Neustrelitz, Fürstenberg, Strelitz, Stargard und Neubrandenburg, an die Rittergutsbesitzer, Domainenpächter und sonstigen Interessenten und forderte zu raschem Handeln auf, damit die Arbeit im ersten Frühling angefangen werden könne.

Es muß aber wohl der Eifer im Zeichnen von Actien auch jetzt die erwartete Höhe nicht erreicht haben. Denn nach einer abermaligen Pause las man in öffentlichen Blättern eine vom 8. December 1868 datirte Ankündigung des Gründungscomité der Berliner Nordbahn — diesen Namen hatte dasselbe auf Grund einer Erweiterung des ursprünglichen Plans angenommen — daß es sich genöthigt sehe, das Project vorläufig aufzugeben, und daher die ohnehin nur für ein Jahr gültigen Actienzeichnungen den Zeichnern zurückstellen werde.

Das Project blieb seitdem auf sich beruhen. Ob ein in Berlin unter der hohen Protection des Fürsten zu Putbus und des Prinzen Viron von Curland unternommener Versuch, dasselbe in erweiterter Gestalt (als Project

einer Bahn Berlin = Neustrelitz = Stralsund = Arkona, mit Ueberbrückung des Sundes bei der Insel Rügen und Anlegung eines Handelshafens bei Arkona) wieder aufzunehmen, mit besserem Erfolge gekrönt sein werde, bleibt abzuwarten. Eine mystische Nachricht von einer anderweitigen Aussicht auf eine Neustrelitzer Bahn, welche im September dieses Jahres in der „Neustrelitzer Zeitung“ anstauchte und dahin lautete: „Daß die stattgehabten Bestrebungen eines unserer Mitbürger, demzunächst nur die Linie Berlin-Neubrandenburg ins Auge gefaßt, Aussicht haben, in allernächster Zeit zum glücklichen Abschluß zu gelangen“, erinnert nur an die mancherlei ähnlichen Illusionen, in welchen man sich seit vier bis fünf Jahren in der Residenz gewiegt hat.

Einstweilen müssen bei diesem Stande der Dinge die Mecklenburg-Strelitzer sich an dem Fortschritt Trost erholen, welchen sie durch Erlangung eines landesherrlichen Papiergeldes gemacht haben. Und damit ihnen nun auch noch ein Ersatz für die vor der Hand getäuschte Hoffnung auf den Eisenbahnverkehr zu Theil werde, wurden sie eines Morgens durch die Ankündigung überrascht, daß der Geldverkehr sich einer neuen Förderung durch eine weitere Emission von Renteicassenscheinen im Betrage von 300,000 Thlr. zu erfreuen haben solle. „Friedrich Wilhelm von Gottes Gnaden Großherzog“ etc., so lautete die schon vom 29. Juni datirte Bekanntmachung, welche man im Strelitzischen Gesetzbuch vom 10. September dieses Jahres las, „da durch die nach Unserem Publicandum vom 29. December 1866 ausgegebenen Renteicassenscheine für den Verkehr das Bedürfniß einer neuen Emission, besonders in größeren Apoints zu 25 Thlr. hervorgerufen, so haben Wir Unsere Finanzcommission zu einer Ausgabe von annoch 300,000 Thlr. ermächtigt“, wovon 200,000 Thlr. zu 25, 50,000 Thlr. zu 10 und 50,000 Thlr. zu 5 Thlr. „Es wird Solches mit dem Bemerken hierdurch publicirt, daß diese Scheine in gleicher Form und Ausstattung wie die früheren, nur mit verändertem Datum der Ausgabe-Ermächtigung und der Zahlungs-Zusicherung, so wie unter Angabe des Betrages der jetzigen statt des Betrages der ersten Emission erscheinen werden.“ Auch für diese Ausgabe sollten die Bestimmungen für die erste Emission gelten, nur daß von einer Wiedereinlösung nicht mehr die Rede ist.

Dieser Schritt geschah wenige Wochen nach dem am 2. Juni mit großer Mehrheit gefaßten Reichstagsbeschuß, welcher die Regelung der Ausgabe von Staatscassenscheinen forderte, und nach der in der Verhandlung des Reichstags erfolgten Darlegung der enormen Schädigung, welche der Verkehr und das Vermögen der Staatsbürger durch die jetzige unregelmäßige Papiergeldwirthschaft erleiden. Es scheint, als habe noch vor Thorschuß die Macht zur Vornahme dieser Art von Finanzoperationen bis an die äußerste Grenze ausgenutzt werden sollen.

Mecklenburg-Strelitz hat sich durch diese Maßregel zu einer der ersten Papiergeldmächte Deutschlands emporgeschwungen. Denn die preußischen Staatscassenscheine fallen nur mit  $\frac{3}{4}$  Thlr. auf den Kopf der Bevölkerung, im Königreich Sachsen und in Sachsen-Meiningen trägt der Kopf 5 Thlr., in Schwarzburg-Sondershausen 7 Thlr., während die Strelitzischen Rentecassenscheine mit 8 Thlr. auf dem Kopf der Bevölkerung lasten. Aber eben dieses Uebermaß und die fast herausfordernde Stellung, welche die Regierung durch diese ihre neueste Finanzmaßregel dem Reichstage gegenüber einnimmt, haben nur die Bedenken neu beleben und verstärken können, welche von Anfang an in den nächstbetheiligten Kreisen sich gegen die Ausgabe der Rentecassenscheine geltend machten.

Die strelitzische Regierung berief sich schon in der ersten Emission zur Motivirung derselben nicht nur auf die bevorstehenden Einzahlungen auf die gezeichneten Eisenbahnactien, sondern auch auf das Verkehrsbedürfniß, welchem damit entgegengekommen werden solle, und die zweite Emission ist, nach Angabe der Regierung sogar lediglich durch das Verkehrsbedürfniß hervorgerufen, und zwar durch ein solches, welches erst durch die erste Emission erzeugt worden ist. Die Regierung kann aber wohl selbst kaum an dieses Verkehrsbedürfniß glauben. Sonst würde sie schwerlich die allmältige Wiedereinziehung der ausgegebenen Cassenscheine nach Vollendung des projectirten Eisenbahnbauwerks angeordnet haben, eine Anordnung, die freilich bei der zweiten Emission, wegen der inzwischen verschwundenen Aussicht auf die Eisenbahn, nicht wiederholt werden konnte. In Wirklichkeit existirt jedenfalls ein solches Verkehrsbedürfniß nicht, welches durch die Ausgaben von Strelitzischen Rentecassenscheinen seine Befriedigung erlangte. Denn es fehlen diesen Scheinen alle Eigenschaften, welche die Vorbedingung eines leichten, unbehinderten Umlaufs bilden. Die beiden Cassen, welche angewiesen sind, die Scheine auf Verlangen in baares Geld umzusetzen, befinden sich an Orten, welche an dem Handels- und Geldverkehr nur in sehr bescheidenem Maße theilhaftig sind. Die Einlösbarkeit erleidet überdies die Beschränkung, daß nur Beträge von mindestens 50 Thlr. präsentirt werden dürfen, so daß der einzelne Cassenschein für sich überhaupt nicht einlösbar ist. Fundirt sind die Scheine auf die Einkünfte aus den Domänen. Mögen diese nun auch hinreichen, um einen Betrag an Papiergeld von 800,000 Thlr. wenigstens im Laufe der Jahre zu decken, so weiß man doch einestheils nicht, auf welche Weise im gegebenen Falle der Anspruch auf dieselben rechtlich geltend zu machen wäre, andertheils enthält diese Sicherheit keine Gewähr für die jederzeitige prompte Einlösung der Scheine. Für letztere ist gar keine Vorkehrung getroffen, und es ist im höchsten Grade wahrscheinlich, daß bei irgend starkem Andränge der Scheine keine von beiden Cassen ihrer Verpflichtung zu sofortiger Einlösung

derselben würde genügen können. In Zeiten der Krisis vollends würde der dazu etwa bereit liegende Geldvorrath bald erschöpft sein und die Zahlung unterbrochen werden müssen. Sodann ist keine Bürgschaft vorhanden, daß nicht einmal derselbe Landesherr oder ein Nachfolger desselben auch ohne den zwingenden Anlaß des *Non possumus* die Einlösbarkeit der Scheine ganz suspendirt oder statt an die Minimalsumme von 50 Thlr. an die von 500, 5000, 50,000 oder 500,000 Thlr. knüpft, oder daß derselbe in Folge des nach seiner Ansicht durch die bisherigen Emissionen hervorgerufenen Bedürfnisses zu einer dritten, vierten u. s. w. Emission schreitet und dadurch die Einlösungsfähigkeit noch weiter schmälert. Ja, es lassen sich bei Scheinen, welchen eine ständische Gewähr nicht zur Seite steht, und welche daher nicht als wirkliches Staatspapiergeld, sondern lediglich als vom Landesherrn ausgestellte Wechsel nach Sicht anzusehen sind, noch schlimmere Eventualitäten denken.

Mit dieser Eigenschaft eines nicht auf den Staatscredit, sondern nur auf den Credit des Landesherrn fundirten Papiergeldes hängt noch eine anderweitige Erschwerung des Umlaufs zusammen, welche darin liegt, daß der Aussteller der Scheine dieselben nur bei seinen eigenen Cassen den Zugang eröffnen kann. In einem Patrimonialstaat. aber gibt es drei Arten von öffentlichen Cassen: die landesherrlichen, die unter gemeinsamer Verwaltung des Landesherrn und der Stände stehenden und die ständischen Cassen. Ohne Mitwirkung der Stände reicht die Macht des Großherzogs nicht weiter, als den Scheinen bei den landesherrlichen Cassen die Annahme als baares Geld einzuräumen, und er hat daher hierauf sich in der Ankündigung mit Recht beschränkt. Der Centralsteuercasse des Landes in Neubrandenburg, der ritter- und landschaftlichen Cassen und den städtischen Communalcassen kann die Zurückweisung der Scheine nicht verboten werden, so lange die Annahme nicht durch ein mit Zustimmung der Stände erlassenes Landesgesetz vorgeschrieben wird. Ob die Cassen der verschiedenen Zweige der Bundesverwaltung, die Zoll-, Steuer-, Post- und Telegraphen-Cassen, sich den Rentcassenscheinen öffnen, hängt jedenfalls von dem guten Willen der betreffenden Behörden ab, der Großherzog kann dies nicht befehlen. An die Verwaltung der Friedrich-Franz-Bahn ist, glaubwürdigem Vernehmen nach, von der Regierung des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin die bestimmte Weisung ergangen, auf keiner ihrer Stationen, auch nicht auf den beiden in Mecklenburg-Strelitz belegenen, Neubrandenburg und Derzhenhof, die Rentcassenscheine des Großherzogs von Mecklenburg-Strelitz in Zahlung anzunehmen, und man erzählt sich, daß einmal der Billetverkäufer zu Neubrandenburg einem Rostocker Kaufmann, welcher zufällig zur Lösung eines Billets kein anderes Geld als einen strelitzschen Cassenschein zur Verfügung gehabt, lieber auf eigene

Gefahr den Betrag creditirt, als dem verbotenen Schein den Zutritt in sein Bureau gestattet hat. Schwerlich läßt sich annehmen, daß bei Scheinen, welche auf ihrem eigenen natürlichen Gebiet überall solchen Hindernissen des Umlaufs begegnen, im Ernst von einem Bedürfnisse des Geldverkehrs, dem sie dienen sollen, die Rede sein kann. Vielmehr erweisen sie sich gerade als lästig und unbequem, da Niemand selbst im Gebiete des inneren Verkehrs des kleinen Landes gegen die Gefahr der Zurückweisung gesichert ist.

Das Mißverhältniß, welches zwischen dem Betrage der vorräthigen Cassenscheine und der Ziffer der Mecklenburg-Strelitzischen Bevölkerung obwaltet, mußte es sehr wünschenswerth erscheinen lassen, den Umlauf der ersteren möglichst weit über die Grenzen des Großherzogthum hinüberzuspielen, um dadurch ein größeres Terrain für die Ueberbringung zu gewinnen und den zu raschen Rücklauf an die Einlösungscassen zu verhindern. Zu einem solchen Tummelplatz dieser gedruckten Worthzeichen scheint besonders das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin ausersuchen zu sein, und es wird wohl nicht ganz mit natürlichen Dingen zugehen, sondern mittelst einiger künstlicher Nachhilfe bewirkt worden sein, wenn man in den Mecklenburg-Schwerinschen Städten jetzt überall in Handel und Wandel auf jene Scheine aus dem Bruderlande stößt. Die Ueberschwemmung mit denselben hat aber auch bereits die natürliche Folge gehabt, daß sich hier eine Agitation vorbereitet, welche den Zweck verfolgt, diesem Mittel zur Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses die gebührenden Schranken zu setzen und es an die Stätte seines Ursprunges zurückzuweisen. Anfangs waren es einzelne Vorschußvereins- und städtische Communalcassen, welche sich den strelitzischen Eindringlingen verschlossen, auch theilweise dies öffentlich bekannt machten. Neuerdings hat der Allgemeine mecklenburgische Handelsverein sich der Sache bemächtigt und wird es zunächst zu veranlassen suchen, daß der Großherzog Friedrich Wilhelm für eine bessere und zuverlässigere Einlösbarkeit seiner Scheine, etwa durch ein Arrangement mit der Rostocker Bank, zu sorgen sich bemüht. Da aber die Rostocker Bank ohne eine entsprechende Vergütung zur Einlösung der Scheine nicht bereit sein wird, überdies für die Uebernahme einer solchen Verpflichtung an die Zustimmung der mecklenburg-schwerinschen Regierung gebunden ist, welche um so weniger in Aussicht steht, als die Bank schon bei der Ausgabe ihrer eigenen Noten Beschränkungen unterliegt, von welchen sie vergeblich sich frei zu machen gesucht hat — so darf der beabsichtigte Schritt nicht auf Erfolg rechnen und hat daher nur die Bedeutung einer Vorbereitung auf eine allgemeine Perhorrescenz der Strelitzischen Rentecassenscheine von Seiten des mecklenburg-schwerinschen Handelsstandes.

Es ist eine schlimme Vertauschung, wenn ein Land statt des erstrebten Besitzes einer soliden Eisenbahn ein Papiergeld von unsolider Begründung und unverhältnismäßigem Betrage gewinnt; und so sehr ein Jeder dem kleinen Lande die Erfüllung seiner Hoffnung auf eine Eisenbahn gönnen wird, so sehr wird er sich auch verpflichtet halten, dieses unwirtschaftliche Surrogat derselben zu bekämpfen.