

Dieses Werk wurde Ihnen durch die Universitätsbibliothek Rostock zum Download bereitgestellt.

Für Fragen und Hinweise wenden Sie sich bitte an: digibib.ub@uni-rostock.de .

Das PDF wurde erstellt am: 09.05.2025, 11:54 Uhr.



Wilhelm Raabe

Meklenburg : Ein Jahrbuch für alle Stände

Erster Jahrgang (1844)

Parchim und Ludwigslust: Neustrelitz: Schwerin: Verlag der Hinstorffschen Hofbuchhandlung: Druck und Verlag von G.F. Spalding:
Gedruckt bei A.W. Sandmeyer, 1844

<https://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1890800139>

Band (Zeitschrift) Freier  Zugang  OCR-Volltext

MK -

839

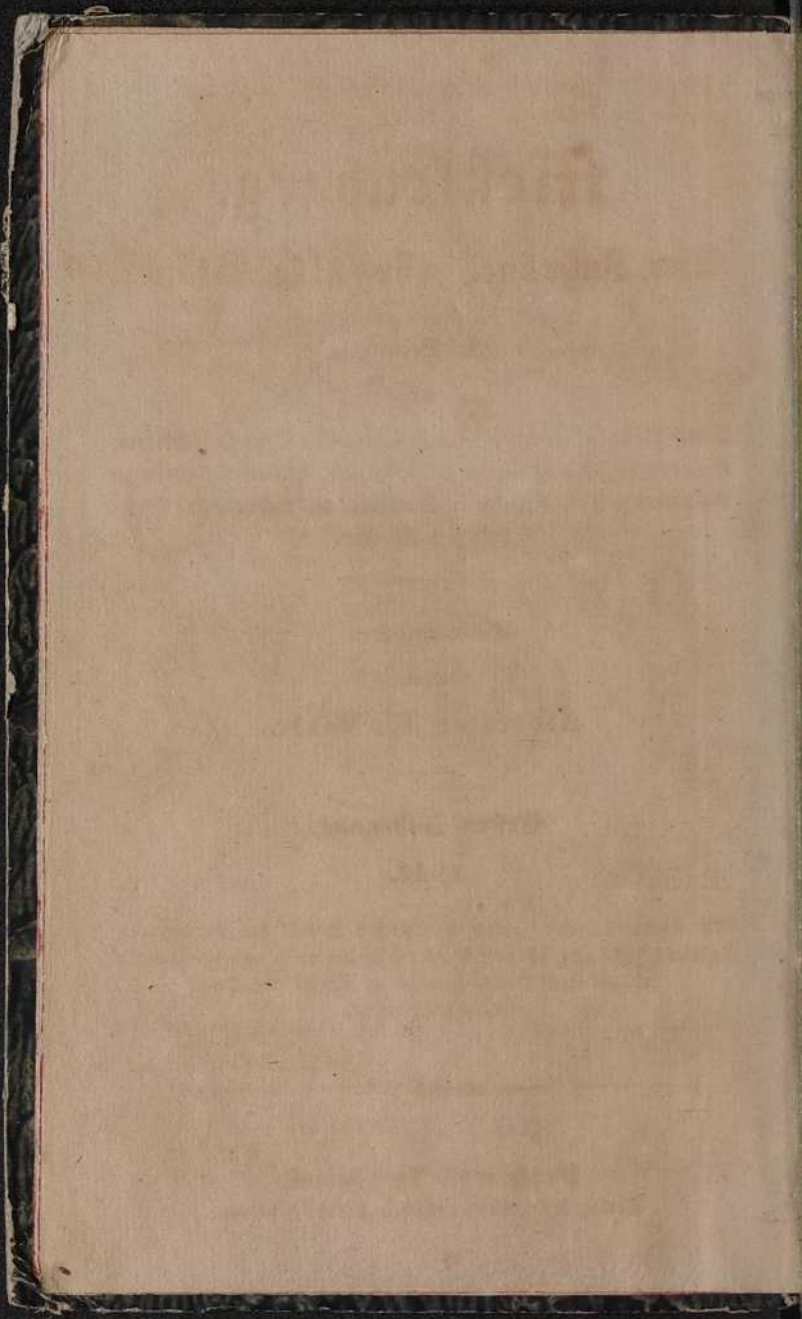
(1)

Syria Zwei Pers. d. Hof.

Mk - 839(1)

~~*Mk - 3591(1)*~~

11083 - 1111



G

For
the
the

the
the

Meklenburg.

Ein Jahrbuch für alle Stände.

Mit Beiträgen

von

David Assur zu Schwerin, Pageninformator Dehn zu Schwerin,
Kammer-Registrator Jeppe zu Schwerin, Rector Reinhard zu
Boizenburg, Pastor Ritter zu Viettlübbe, Dr. Schnelle auf Buch-
holz und Anderen.

Herausgegeben

vom

Advocaten W. Raabe.

Erster Jahrgang.

1844.

Mit einem Portrait Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs
Friedrich Franz II. von Meklenburg-Schwerin und einem Bilde
der Heiligen-Bluts-Kapelle im Schweriner Dom,
als Kunstbeilagen.

Parchim und Ludwigslust.

Verlag der Hinstorffschen Hofbuchhandlung.

Grundriss

der Naturgeschichte

von

Dr. Johann Friedrich Gmelin, Professor der Naturgeschichte in Göttingen, und
Dr. Johann Samuel Sessé, Professor der Naturgeschichte in Göttingen,
Verfasser.



Göttingen

1771

Druck und Verlagsort: Göttingen, bey Carl Neuberger Buchhändler.

Druck und Verlagsort: Göttingen, bey Carl Neuberger Buchhändler.

Kalender

auf

das Schalt-Jahr

1844.



Neustrelitz,

Druck und Verlag von G. F. Spalding.

Festrechnung für das Jahr 1844.

Guldene Zahl 2.	Fastnacht 20. Febr.	Die 4 Quatember
Epacten XI.	Ostern 7. April	28. Februar
Sonnenzirkel 5.	Himmelfahrt 16. Mai	29. Mai
Röm. Zinszahl 2.	Pfingsten 26. Mai	18. Sept.
Soñt. Buchst. G.F.	Trinitatis 2. Juni	18. Dec.
	Advent 1. Decbr.	

Anfang der vier Jahreszeiten.

Frühling 20. März.	Herbst 22. September.
Sommer 21. Juni.	Winter 21. December.

Die vier gewöhnlichen Buß- und Bet-Tage.

- 1) Freitag nach Invocavit — — — — der 1te März.
- 2) Charfreitag — — — — — der 5te April.
- 3) Sonntag nach Margarethen — — — — der 14te Julius.
- 4) Freitag vor dem 1sten Advent — — — — der 29ste November.

Israelitische Festtage.

- Erste Ostertage den 4. u. 5. April.
 Letzte Ostertage den 10. u. 11. April.
 Pfingsten den 24. u. 25. Mai.
 Neujahr den 14. u. 15. September.
 Veröhnungsfest den 23. September.
 Erste Tage des Laubhüttenfestes den 28. u. 29. Septbr.
 Letzte Tage des Laubhüttenfestes den 5. u. 6. October.

1844.
Januar.

U. M. U. M.
U. M. U. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

Luc. 2.		Abnds.		Morg.		Z	Gedächtnistage und Tages-Ordnung.
M 1	Neujahr			5	14			1	Leipziger Neujahrsmesse.
D 2	Abel, S.			6	12	3	Universitätsferienende.
M 3	Enoch, D.			7	3	4	
D 4	Metthusal.			7	45	5	Römisches Kaiserthum Karls des Großen . 800
F 5	Simeon					6	
S 6	S. 3. Kön.	5	15			7	
Luc. 2.							
S 7	1. n. Ep.	6	30			8	Berichtsferienende.
M 8	Balthasar	7	48			9	
D 9	Kaspar	9	6			10	Karoline, Herzogin zu M. Strel., Kronprin- zessin v. Danem., geb. 1821
M 10	Paul E.	10	26			11	Georg, Herzog zu M. Strel., geb. . . . 1824
D 11	Erhard	11	46			12	
F 12	Reinh. C.					13	
S 13	Hilarius	1	8			14	
Joh. 2.							
S 14	2. n. Ep.	2	30			15	
M 15	Habacuc	3	51			16	Kaiser Friede 1814
D 16	Marcellus	5	5			17	Mecklb. Reichsfürsten- würde 1170
M 17	Anton	6	7			17	—24. Antonii-Termin.
D 18	Prisca	6	56			18	
F 19	Ferdin. C.					19	
S 20	Jab. Seb.	5	39			20	
Matth. 8.							
S 21	3. n. Ep.			6	56	21	Bischof Ratzeburg . . 1157
M 22	Vincenz			8	10	21	Marie, Großherzogin v. M. Strel., geb. . . 1796
D 23	Emerentia			9	22	22	
M 24	Timotheus			10	32	23	
D 25	Pauli B.			11	40	24	Helene, Herzogin v. Dr. leaus u. 3. M. Schw. 1814
F 26	Polyfarp					25	
S 27	J. Chryf. D.			12	47	26	
Matth. 8.							
S 28	4. n. Ep.	1	55			27	Herrschaft Stargard . . 1304
M 29	Samuel	3	0			28	Engerer Ausschuss . . 1622
D 30	Adelgunde	4	0			29	Braunschweiger Messe.
M 31	Valer	4	53			30	

O Aufgang.		O Untergang.	
1	8 Uhr 13 M.	3	Uhr 54 M.
6	8 12	4	0
11	8 10	4	7
16	8 6	4	14
21	8 1	4	23
26	7 55	4	32

31 Gustav, Herzog 3. M.
Schw., geb. . . . 1781

1844.		U. M.	U. M.	U. M.	Gedächtnistage und Tages-Ordnung.
D	1	Brigitte		5m.39	1 Stavenhagener Verzicht 1317
F	2	Mar. K. L.		6 17	2
C	3	Blasius		6 47	3
		Matth. 20.			4
C	4	Septgef. ☉	Abnds.		5
M	5	Agatha	6 49		6
D	6	Dorothea	8 10		7
M	7	Richard	9 32		8
D	8	Salomon	10 55		9
F	9	Apollonia	Morg.		10
C	10	Renata	12 18		11
		Luc. 8.			12
C	11	Seyag. ☉	1 38		13
M	12	Severin	2 54		14
D	13	Benigna	3 59		15
M	14	Valentin	4 51		16
D	15	Formosus	5 32		17
F	16	Juliane	6 3		18
C	17	Constantia	6 27		19
		Luc. 18.			20
C	18	Com. ☉		Abnds.	21
M	19	Susanna	7 3		22
D	20	Rastnacht	8 13		23
M	21	Wichern.	9 23		24
D	22	Stuhl.	10 31		25
F	23	Reinhard	11 39		26
C	24	Schalt.	Morg.		27
		Matth. 4.			28
C	25	Invoc.	12 44		29
M	26	Biktor ☉	1 46		30
D	27	Nesior	2 42		
M	28	Quat.	3 30		
D	29	Justus	4 11		
		Matth. 4.			
D.	1	Aufgang.	4 Uhr	43 M.	28 Großherzog Friedrich Franz II., v. M. Schw., geb. 1823
	6	7 38	4	52	
	11	7 29	5	2	
	16	7 19	5	11	
	21	7 9	5	21	
	26	6 58	5	30	

1844.
März.

U. M. U. M.
U. M. U. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

	U. M.	U. M.		
F 1 Betttag		4m.44	1	
S 2 Luiſe		5 12	2	
	Matth. 15.		3	
S 3 2. Remin.		5 35	4	Mefſe zu Frankfurt a. D.
M 4 Adrian ☉	Abnds.		5	Wilhelm , Herzog zu N.-Schw., geb. . . 1827
D 5 Friedrich	7 8		6	
M 6 Eberhard.	8 33	☿	7	
D 7 Felicitas	9 59		8	Herzogthum N.-Strel. (Hamburg. Vergleich) 1701
F 8 Philemon	11 23		9	
S 9 Prudent.	Morg.		10	
	Luc. 11.		11	
S 10 3. Scuti	12 42		12	Fürſtenthümer Schwe- rin und Kaſeburg . 1651
M 11 Rofine ☾	1 52	☿	13	Preußiſche Reluitions- Convention . . . 1787
D 12 Gregor	2 48		14	
M 13 Mittwoch.	3 31	☽	15	Schwerin - Güſtrowsches Landtheilung . . 1621
D 14 Zacharias	4 5		16	Revidirte Kirchenordnung 1603
F 15 Hyabella	4 31		17	
S 16 Syriacus	4 53	☽	18	
	Joh. 6.		19	
S 17 4. Cätare	5 11		20	
M 18 Alexander	5 28		21	
D 19 Joſeph ☉		Abnds.	22	
M 20 Rupertus Frühlings Anf.		☿	23	
D 21 Benedikt		9 24	24	Univerſitätsferienanfang.
F 22 Kaſimir		10 30	25	Austritt aus dem Rhein- bunde 1813
S 23 Eberhard		11 33	26	
	Joh. 8.		27	
S 24 5. Judica		Morg.	28	
M 25 M. Verk.	☿	12 31	29	
D 26 Emanuel		1 22	30	
M 27 Hubert ☽		2 5	31	Marie , Herzogin von Sachſen-Altenburg u. N.-Schw., geb. . . 1803
D 28 Gideon		2 40		
F 29 Eufachius		3 10		
S 30 Guido		3 35		
	Matth. 21.			
S 31 6. Palm.		3 57		
D. ☉ Aufgang.	☾ Untergang.			
1 6 Uhr 49 M.	5 Uhr 38 M.			
6 6 38	5 47			
11 6 26	5 56			
16 6 15	6 5			
21 6 3	6 14			
26 5 51	6 22			
				31 Gerichtsferienanfang.

1844.
April.

U. Mfg. U. Mfg.
u. M. u. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

M	1	Theodora		4m.18	1	
D	2	Theodosia		4 37	2	
M	3	Christian	Abnds.		3	Incorporation d. Stifts- ritterschaft 1775
D	4	Gründon.	8 57		4	Wallensteins Besitznahme 1628
F	5	Chf. Btg.	10 21		5	
S	6	Sixtus	11 37		6	
		Marc. 16.			7	
S	7	S. Okerf.	Morg.		8	Consistorium zu Rostock 1571
M	8	Osterm.	12 41		9	
D	9	Bogisl. C	1 29		10	
M	10	Ezechiel	2 6		11	
D	11	Hermann	2 35		12	Huldigung der Graf- schaft Schwerin . . . 1359
F	12	Julius	2 58		13	Geri. hteferienende.
S	13	Iustin	3 17		14	Universitätsferienende.
		Joh. 20.			15	
S	14	1. Quaf.	3 35		16	Mecklenb. Reformation 1555
M	15	Obadiah	3 52		17	Landesgrundgesetzlicher Erbvergleich 1755
D	16	Carissus	4 9		18	
M	17	Rudolph		Abnds.	19	
D	18	Florentin	8 19		20	
F	19	Werner	9 23		21	Leipziger Messe.
S	20	Sulpitius	10 23		22	
		Joh. 10.			23	
S	21	2. Mis. D.		11 16	24	
M	22	Lothar		Morg.	25	
D	23	Georg		12 1	26	
M	24	Albert		12 39	27	
D	25	M. Ev. S		1 10	28	
F	26	Raimarus		1 36	29	
S	27	Anastafius		1 58	30	
		Joh. 16.			25	Rostock-Bismarf. Quote 1621
S	28	3. Jubil.		2 19	26	Rostocker Convention . 1748
M	29	Sibilla		2 39		
D	30	Iosua		3 0		

D.	U. Mfg.	U. Mfg.	U. Mfg.
1	5 Uhr	37 M.	6 Uhr 33 M.
6	5	25	6 42
11	5	14	6 50
16	5	2	6 59
21	4	51	7 7
26	4	41	7 16

1844.

M a i.

U. M.	U. M.
U. M.	U. M.

Gedächtnistage
 und Tages-Ordnung.

M	1	Phil. Jak.		3m.24	1	
D	2	Sigism. ☉	Abnds.		2	
F	3	† Erfind.	9 12		3	
E	4	Florian	10 24		4	
		Joh. 16.			5	
E	5	4. Cantate	11 21		6	
M	6	Dietrich	Morg.		7	
D	7	Gottfried	12 4		8	
M	8	Stanislaus	12 37		9	
D	9	Hieb ☉	1 2		10	
F	10	Gordian	1 23		11	
E	11	Pankratius	1 41		12	
		Joh. 16.			13	Alter Maitag.
E	12	5. Rogate	1 58		14	
M	13	Servatius	2 16		15	
D	14	Christiane	2 34		16	
M	15	Sophia	2 55		17	
D	16	Sim. Chr.	3 20		18	Wendens Fürstenthum 1418
F	17	Jobst ☉	Abnds.	9 12	19	Louise , Herzogin zu M.-Schw., geb. . . 1824
E	18	Liberius			20	
		Joh. 15, 16.			21	
E	19	6. Gaudi		9 59	22	
M	20	Franziska		10 39	23	Gründung der Residenz- stadt Neustrelitz . . 1733
D	21	Prudens		11 12	24	
M	22	Helena		11 39	25	—25. Bismarf. Pfingst- markt.
D	23	Desiderius		Morg.	26	
F	24	Eiber		12 2	27	
E	25	Urban ☉		12 23	28	
		Joh. 14.			29	
E	26	Pfingstf.		12 42	30	Kostocksche Concordien- formel 1563
M	27	Pfingstm.		1 24	31	
D	28	Wilhelm		1 24		
M	29	Quat.		1 49		
D	30	Wigand		2 20		
F	31	Petron. ☉	Abnds.			Anfang des Koster Pfingstmarkts.
		☉ Aufgang.	☉ Untergang.			
	1	4 Uhr 31 M.	7 Uhr 25 M.			
	6	4 21	7 33			Pariser Friede . . . 1816
	11	4 12	7 41			
	16	4 4	7 49			
	21	3 57	7 56			
	26	3 51	8 3			

1844.
Juni.

U. M. U. M.
U. M. U. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

	U. M.	U. M.		
1 Nicodem.	9 5			1 Gerichtsferienende.
2 <i>Job. 3.</i>				2 Herrschaft Rostock . . . 1323
3 Trinitat.	9 56			3
4 Erasmus	10 35			4
5 Ulrike	11 4			5
6 Bonifacius	11 27			6
7 Frohn.	11 47			7
8 Lucretia Merg.	12 4			8 Ende d. Rostocker Pfingst- markts.
9 <i>Luc. 16.</i>				9
10 1. n. Trin.	12 22			10
11 Dnuphr.	12 40			11
12 Barnabas	1 0			12 Herrschaft Ddmig . . . 1372
13 Basilides	1 23			13
14 Lobias	1 51			14
15 Modestus	2 26			15 Domkirche zu Schwerin 1248
16 Vitus	3 8			16
17 <i>Luc. 14.</i>				17 M.-Schw. Großherzogs- würde 1815
18 2. n. Tr.		Abnds.		18 — 20 Neubrandenburger Wollmarkt.
19 Bollmar		9 15		19
20 Mauline		9 44		20
21 Gervasius		10 8		21
22 Raphael		10 29		22
23 Jakobina Sommers Anf.		10 49		23
24 Mchatius		11 8		24
25 <i>Luc. 15.</i>				25
26 3. n. Tr.		11 27		26
27 Joh. d. T.		11 50		27
28 Elogius		Morg.		28 Johannis- Termin- An- fang.
29 Jeremias		12 18		29
30 7 Schläfer		12 52		30
31 Leo P.		1 38		31 Wiedererwerbung Wis- mars 1803
32 Petr. P.		2 38		32 — 28 Güstrower Woll- markt.
33 <i>Luc. 6.</i>				33
34 4. n. Tr.		Abnds.		34
35 1. Aufgang.				35
36 3 Uhr 44 M.		8 Uhr	11 M.	36 M.-Strel. Großherzogs- würde 1815
37 6 3 40		8	16	37
38 11 3 39		8	20	38
39 16 3 38		8	23	39
40 21 3 38		8	25	40
41 26 3 40		8	25	41

1844.
Juli.

U. M. U. M.
U. M. U. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

	U. M.	U. M.		
M 1	Ebeobald	9M. 2		1 Johannis-Termin-Ende.
D 2	M. Heimsf.	9 28		2
M 3	Cornel	9 51	3	3
D 4	Ulrich	10 10		4 Stargard's Incorp-
F 5	Anselm	10 28		ration 1373
S 6	Esaias	10 46		5
Luc. 5.				6
S 7	s. n. Trin.	11 6		7
M 8	Kilian	11 28	8	8 Größerer Ausschuss . . 1620
D 9	Cyrellus	11 54		8 - 10 Boizenburger Woll-
M 10	7 Brüder	Morg.		markt.
D 11	Vins	12 26		9
F 12	Heinrich	1 5		10
S 13	Margar.	1 53		11 M.-Schw. wiederberge-
Matth. 5.				12
S 14	s. Bett.	2 50		stellt 1807
M 15	Sp. Th.		Abnds.	12
D 16	Walter		8 14	13
M 17	Alexius		8 36	14
D 18	Carolina		8 56	15 Messe zu Frankfurt a. d. D.
F 19	Ruth		9 15	16 Sternberger Reversalen 1573
S 20	Elias		9 35	17
Marc. 8.				18
S 21	s. n. Trin.		9 56	19 Auguste , Erbgrößer-
M 22	M. Wd.		10 21	zogin v. M.-Strel.,
Ans. d. Hundst.				geb. 1822
D 23	Albertine		10 52	20 Meckl. Herzogswürde . 1348
M 24	Christine		11 32	21 Fahrenholzer Vertrag . 1611
D 25	Jakob		Morg.	22
F 26	Anna		12 24	23
S 27	Berthold		1 28	24
Matth. 7.				25
S 28	s. n. Trin.		2 43	25 Ende des Jagdverbots.
M 29	Martha		Abnds.	25 Universitäts- u. Gerichts-
D 30	Beatrix		7 53	ferien-Anfang.
M 31	Germanus		8 14	26
D. ☉ Aufgang.		☉ Untergang.		27
1	3 Uhr 43 M.	8	Uhr 24 M.	28
6	3 47	8	21	29
11	3 52	8	18	30
16	3 58	8	13	31
21	4 4	8	7	
26	4 12	8	0	

1844.
August.

(Ufg. U. M.) (Utg. U. M.)
U. M. U. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

D	1	Pet. Kett.	8	33		1
F	2	Portiunc	8	51		2
S	3	August	9	10	W	3
		Luc. 16.				4
S	4	9. n. Trin.	9	32		5
M	5	Dominicus	9	56		6
D	6	St. Ch. C.	10	26		6
M	7	Donatus	11	2	F	7
D	8	Ladislauß	11	46		7
F	9	Romanus	Morg.			8
S	10	Laurent.	12	39		9
		Luc. 19.				10
S	11	10. n. Tr.	1	41		11
M	12	Clara	2	48		12
D	13	Hildebrand	3	59		12
M	14	Euseb. C.			Abnds.	13
D	15	M. Simf.			7 22	14
F	16	Isaak			7 42	15
S	17	Bertram	W		8 3	16
		Luc. 18.				17
S	18	11. n. Tr.			8 27	18
M	19	Cebald			8 56	19
D	20	Bernhard			9 33	20
M	21	Althanas. D.	F		10 20	21
D	22	Oswald			11 18	22
		Ende d. Hundst.				22
F	23	Zachäus			Morg.	23
S	24	Barthol.	W		12 27	24
		Marc. 7.				25
S	25	12. n. Tr.			1 43	26
M	26	Trenäus			3 2	26
D	27	Gebhard			4 20	27
M	28	Augustin. C.	Abnds.			28
D	29	S. Guth.	6	56		29
F	30	Benjamin	7	15		29
S	31	Rebecca	7	36		30

D.	Ufgang.	U. M.	U. M.	U. M.
1	4 Uhr	21 M.	7 Uhr	50 M.
6	4	29	7	41
11	4	37	7	32
16	4	45	7	22
21	4	53	7	11
26	5	2	7	0

1844.
September.

(C Ufg. (C Ufg.
u. M. u. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

	Luc. 10.	Abnds.		
S 1	13. Regid.	7 59		1
M 2	Nabel, Lea	8 27	E	2
D 3	Mansuetus	9 1		3
M 4	Moses	9 41		4
D 5	Nathanael	10 30		5
F 6	Magnus	11 27	E	6
S 7	Regina	Morg.		7
	Luc. 17.			8
S 8	14. M. Geb.	12 31		9
M 9	Bruno	1 40		10
D 10	Eosthenes	2 53		11
M 11	Gerhard	4 8		12
D 12	Ottilia	Abnds.		12
F 13	Christlieb	6 8		13
S 14	† Erhöb.	6 32		14
	Matth. 6.			15
S 15	15. u. Zr.	7 0		15
M 16	Euphemia	7 35		16
D 17	Lampertus	8 19		17
M 18	Quat.	9 14		18
D 19	Januar	10 19		18
F 20	Frieder.	11 32		19
S 21	Mth. Gv.	Morg.		19
	Luc. 7.			21
S 22	16. u. Zr.	12 49		22
	Herbst Anfang.			23
M 23	Joel	2 5		23
D 24	J. Empf.	3 21		24
M 25	Kleophas	4 35		25
D 26	Cyprian	Abnds.		26
F 27	Coem. u. D.	5 40		27
S 28	Wenzel	6 3		28
	Luc. 14.			29
S 29	17. Mich.	6 29		29
M 30	Hieronym.	7 1		30
D.	☉ Aufgang.	☉ Untergang.		
1	5 Uhr 12 Uhr	6 Uhr 47 M.		
6	5 20	6 35		
11	5 29	6 23		
16	5 37	6 11		
21	5 45	6 0		
26	5 53	5 48		

Wismarsche Consistorial-
Ordnung 1665

Französischer Commerz-
tractat 1779

Bischof Schwerin . . . 1171

Leipziger Messe.
Universitätsferienanfang.
Auflösung des Land- u.
Hofgerichts 1818

1844.
November.

U. M. U. M.
u. M. u. M.

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

	U. M.	U. M.		
F 1 W. Heil.	9M. 9			1
S 2 W. Seel.	10 16			2
Matth. 18.				3
S 3 22. Ref. C	11 25			4
M 4 Charlotte	Morg.			5
D 5 Erich	12 37			6
M 6 Leonhard	1 52			7
D 7 Erdmann	3 10			8
F 8 Claudius	4 31			9
S 9 Theodor	5 55			10
Matth. 22.				11
S 10 23. M. C.		Abnds.		12
M 11 Mart. V.		4 53		13
D 12 Kunibert	S	5 55		14
M 13 Eugen		7 7		15
D 14 Levin		8 25		16
F 15 Leopold		9 43		17
S 16 Ottomar		11 0		18
Matth. 9.				19
S 17 24. Tr. D		Morg.		20
M 18 Gottschalk		12 15		21
D 19 Elisabeth		1 26		22
M 20 Edmund		2 37		23
D 21 W. Dpf.		3 46		24
F 22 Ernestine		4 53		25
S 23 Clemens		5 59		26
Matth. 24.				27
S 24 25. n. Tr.		7 2		28
M 25 Kathar. C	Abnds.			29
D 26 Konrad	5 4			30
M 27 Loth	6 0			
D 28 Günther	7 0			
F 29 Wetttag	8 5			
S 30 Andreas	9 13			
Matth. 24.				
D. O. Aufgang.		O. Untergang.		
1 6 Uhr 57 M.		4 Uhr 29 M.		
6 7		4 20		
11 7 16		4 11		
16 7 25		4 4		
21 7 33		3 58		
26 7 42		3 52		

Deutsche Bundesver-
sammlung 1816

Reichl.-Bendische Erb-
verbrüderung 1418

Kaiser Karl IV. zu Wis-
mar 1375

Messe zu Frankfurt a. d. D.

Universität zu Rostock . 1419

Austrägalinstanz . . . 1817

Französische Besiznahme
von N.-Schw. . . . 1806

Auguste Friederike,
Erbgroßherzogin von
N.-Schw., geb. . . . 1776

Bei Tage.

1844.
December.

(Ufg. u. M. | Utg. u. M.)

Gedächtnistage
und Tages-Ordnung.

		Ufg. u. M.	Utg. u. M.		
	Matth. 21.		Abnds.		
E	1 1. Advent	10	22		1
M	2 Candida	11	33		2
D	3 Cassian		Morg.		3
M	4 Barbara	12	47		4
D	5 Abigail	2	4		5
F	6 Nicolaus	3	24		6
E	7 Antonia	4	46		7
					8
	Luc. 21.				
E	8 2. Empf.	6	8		9
M	9 Joachim		Abnds.		10
D	10 Judith		4	39	10
M	11 Waldemar		5	57	11
D	12 Epimachus		7	19	12
F	13 Lucia		8	40	13
E	14 Israel		9	58	13
					14
	Matth. 11.				
E	15 3. Advent		11	14	15
M	16 Ananias		Morg.		16
D	17 Lazarus		12	26	17
M	18 Quat.		1	36	18
D	19 Manasse		2	44	18
F	20 Abraham		3	51	19
E	21 Th. Wp. Winters Ant.		4	54	19
					20
	Joh. 1.				
E	22 4. Advent		5	54	22
M	23 Ignaz		6	48	23
D	24 Adam, E.		Abnds.		24
M	25 H. Christ.	4	52		24
D	26 Stephan	5	56		25
F	27 Joh. Ev.	7	3		26
E	28 Unsch. A.	8	12		27
					28
	Luc. 2.				
E	29 n. Christ.	9	22		29
M	30 David	10	33		30
D	31 Sylvester	11	47		31
D.	Aufgang.		Untergang.		
1	7 Uhr 49 M.	3	Uhr 48 M.		
6	7	3	45		
11	8	3	44		
16	8	3	44		
21	8	3	46		
26	8	3	49		

Wendische Erbhuldigung 1436

Sieg bei Seesädt . . . 1813

Sieg bei Roggendorf . 1369

Hannoversche Relucions-
convention 1765

Gerichtsferienanfang.

Handelstractat mit Preu-
ßen 1826

Schlacht bei Gadebusch 1712

Universitätsferienanfang.

Bismarsches Stadtrege-
ment 1830

Von den Finsternissen des Jahres 1844.

Wir haben in diesem Jahr fünf Finsternisse, drei an der Sonne und zwei am Monde, wovon in unsern Gegenden nur die beiden letzteren sichtbar sein werden.

Die erste Mondfinsterniß ist total. Sie tritt am 31. Mai um 10 Uhr 2 Minuten Abends nach mittlerer Berliner Zeit ein. Der Anfang der totalen Verdunkelung tritt um 11 Uhr 5 Minuten, die Mitte der Finsterniß um 11 Uhr 44 Minuten, das Ende der totalen Verdunkelung um 12 Uhr 23 Minuten, und das Ende der ganzen Finsterniß um 1 Uhr 25 Minuten ein, nachdem sie 3 Stunden 23 Minuten gedauert hat.

Die erste Sonnenfinsterniß tritt in der Nacht vom 15. zum 16. Juni ein und wird nur in der Südsee, namentlich in und um Neuholland, sichtbar sein.

Die zweite Sonnenfinsterniß tritt am 10. November Vormittags ein. Sie ist klein und nur in der Südsee sichtbar.

Die zweite Mondfinsterniß ist ebenfalls total. Sie ereignet sich in der Nacht vom 24. zum 25. November. Ihr Anfang erfolgt um 10 Uhr 43 Minuten Abends nach mittlerer Berliner Zeit, der Anfang der totalen Verfinsternung um 11 Uhr 51 Minuten, die Mitte der Finsterniß um 12 Uhr 38 Minuten, das Ende der totalen Verfinsternung um 1 Uhr 25 Minuten und das Ende der ganzen Finsterniß um 2 Uhr 33 Minuten, nach einer Dauer von 3 Stunden 50 Minuten.

Die dritte Sonnenfinsterniß tritt am 9. Dezember Abends ein und ist nur in Nordamerika und im großen Weltmeer sichtbar.

Der Convocationstag von 1843.

Wenn auch die landständischen Verhandlungen in Mecklenburg bedauerlich bei denen, welche nicht Landstände sind, kein großes Interesse erregen, so ist doch der Gegenstand, welcher auf dem Convocationstage von 1843 verhandelt wurde, der Bau einer von Hamburg nach Berlin durch Mecklenburg laufenden Eisenbahn, von einer so großen Wichtigkeit, er hat bei allen eine so rege Theilnahme gefunden, daß es ausnahmsweise vielleicht für Viele interessant sein wird, etwas Näheres über denselben und die dort statt gefundenen Verhandlungen zu hören. Wir wollen also versuchen, eine kurze Geschichte desselben zu geben.

Da müssen wir denn aber wohl zuerst Auskunft darüber geben, was ein Convocationstag ist, und das werden wir am besten erfahren, wenn wir uns erst die Frage beantwortet haben: was ein Landtag sei?

Ein Landtag ist nun aber eine Versammlung der Landstände, um nicht nur das Wohl des Landes zu berathen, sondern auch die nothwendigen Steuern zu bewilligen. Die mecklenburgischen Landstände werden indeß nicht, wie anderer Orte, durch die Wahl des Volkes, sondern sie werden durch die Verfassung des Landes berufen, welche bestimmt, daß die Besitzer der meisten Lehn- und Allodialgüter, sowie die Bürgermeister oder Deputirten der meisten Städte, Landstände seien.

Wir haben auf solche Weise, so zu sagen, nur lauter geborne Landstände und Volksvertreter, keine durch das Vertrauen des Volkes erwählte, und Mancher hat gemeint,

dies sei ein großer Uebelstand in unserer Verfassung, und hat wohl andere Länder um ihre bessere Volksvertretung beneidet; indeß hat man dabei nicht erwogen, daß jede Sache ihre zwei Seiten habe, daß durch die Wahlen zu Volksvertretern in anderen Ländern auch manche Uebelstände entstehen, als Wahlumtriebe, Bestechungen, mitunter auch ein zu großer Einfluß der Regierung auf die Wahlen u. u., von denen wir gottlob nichts wissen, und man hat dabei nicht bedacht, daß wenn unsere Landtage nur wirklich öffentliche wären, wie in der alten Zeit, wenn also die Landesverhandlungen — früherhin unter freiem Himmel gepflogen und daher Jedermann zugänglich — nur durch den Druck zu Jedermann's Kenntniß kämen, wohl die meisten Uebelstände beseitigt würden, die aus unserer, allerdings mangelhaften, Volksvertretung entstehen.

Der Landtag ist also eine Versammlung der Landstände, und zwar aller Landstände. Ihr Zweck ist, die erbvorgleichmäßigen Steuern zu bewilligen, wenn diejenigen Bedingungen vorhanden sind, bei deren Vorhandensein sie bewilligt werden müssen, sodann aber, um überhaupt alles dasjenige zu berathen, was zum Wohle des Landes gereicht ¹⁾ und von dem Landesherrn durch die sogenannten Landtagspropositionen oder vom Engern Ausschuß oder dem Landtagsdirectorium durch die Engere Ausschuß- oder Directorialpropositionen zur Berathung

¹⁾ Die Bewilligung der nothwendigen Steuern gereicht eben so sehr zum Wohle des Landes, als irgend Etwas; denn ohne Zahlung der nothwendigen Steuern hat der Fürst nicht die Mittel in Händen, die Staatsverwaltung im Gange zu erhalten. Gewiß zahlt daher jeder gute Staatsbürger die nothwendigen Steuern seinem Fürsten freudig und gerne und sucht nicht eine Ehre darin, Steuern und Zölle zu umgehen. Daß diese Freudigkeit im Zahlen der Steuern erhöht werden würde, wenn durch Veröffentlichung dessen, was der Staat auszugeben und einzunehmen hat, jeder Steuerpflichtige die Ueberzeugung erhielte, daß die Steuern, die er zahlt, nothwendige seien, oder daß sie zum Wohl des Landes nützlich und notwendig wären, ist natürlich. Daß dies bisher nicht geschehen, ist nicht gut, es liegt die Schuld davon aber wohl hauptsächlich darin, daß kein ernstes Verlangen danach laut geworden ist.

der Stände gebracht ist. Es kann daneben aber auch jeder einzelne Landstand Dasjenige zur ständischen Berathung bringen, was ihm nothwendig oder heilsam erscheint, ja es ist keinem Mecklenburger verwehrt, schriftliche Anträge an die Landesversammlung zu bringen und durch dieselben die Besprechung dieses oder jenes, für das ganze Land wichtigen Gegenstandes anzuregen; nur hat, wie dies auch in der Natur der Sache liegt, kein Anderer als ein Landstand das Recht, an den mündlichen Besprechungen in der Landesversammlung Antheil zu nehmen. Es kann also Jeder seine auf das Wohl des Landes gerichteten Vorschläge in der Landesversammlung zur Sprache bringen, und es ist recht sehr zu bedauern, daß dieses Recht von so Wenigen benutzt wird. Diejenige Behörde, welche die Landstände fortwährend außerhalb der Landtage repräsentirt, der Engere Ausschuß zu Rostock, nimmt alle nicht durchaus ungeeignete Vorträge an, die auf die Interessen des Landes und der Verfassung Beziehung haben, und bringt sie demnächst zur Kenntniß der Landesversammlung, welche über dieselben beschließt; es kann sich aber auch Jeder direct an die Landesversammlung, oder an das aus den Landrätthen, Landmarschällen und dem Bürgermeister von Rostock bestehende Landtagsdirectorium wenden.

Ein Convocationstag ist nun ganz dasselbe, was ein Landtag, nur mit dem Unterschiede, daß zu demselben nicht alle Landstände geladen werden, und daß der Landesherr ihn halten kann, wo und wann er will. Zu einem ordentlichen Landtage müssen alle Landstände geladen werden, und derselbe muß verfassungsmäßig in den Städten Malchin oder Sternberg, und zwar zur Herbstzeit, gehalten werden. Wird er aus besonders dringenden Gründen nicht in einer dieser Städte gehalten, so ist es ein außerordentlicher Landtag, wie z. B. der im Jahre 1813 in Schwerin gehaltene.

Zu einem Convocationstag werden also nicht alle Landstände geladen, damit ist aber nicht gesagt, daß der Landesherr sich die einzelnen Landstände aussuchen könne, die er laden wolle, sondern es heißt so viel, daß ent-

weder nicht beide Herzogthümer, oder nicht sämtliche drei Kreise geladen werden, in welche das Land eingetheilt ist.

Auf dem Convocationstage von 1843 waren nun nur der Mecklenburgische und Wendische Kreis geladen; so nennt man nämlich diejenigen beiden Theile, in welche das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin eingetheilt ist; das Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz heißt der Stargardische Kreis. Die Herzogthümer aber, in welche beide Großherzogthümer zerfallen, sind: das Herzogthum Schwerin, welches den Mecklenburgischen Kreis umfaßt, und das Herzogthum Güstrow, welches den Wendischen und Stargardischen Kreis in sich schließt.

Steht es nun also in der Willkür der Landesherren, welchen Kreis, oder welches Herzogthum sie einberufen wollen, so können sie, wie gesagt, doch keinen einzelnen Landstand, der in dem einberufenen Kreise oder Herzogthum ansässig ist, von der Ladung ausschließen, und edensy gilt das, was auf einem solchen Convocationstage beschlossen wird, nur für diejenigen Kreise oder dasjenige Herzogthum, welches einberufen war, wogegen denn das, was auf einem Landtage beschlossen wird, natürlich für alle Landestheile gilt.

Warum dies Mal der Stargardische Kreis nicht hinzugezogen und warum also nicht ein außerordentlicher allgemeiner Landtag anberaumt war, darüber hat officiell nichts verlautet; vielleicht ist die Strelitzische Regierung nicht geneigt gewesen, auf den Gegenstand des Convocationstages einzugehen; vielleicht auch hat man befürchtet, daß die Strelitzischen Landstände dem vorliegenden Project einer Eisenbahn aus dem Grunde nicht geneigt sein würden, weil das Großherzogthum Strelitz allzuweit entfernt von der projectirten Eisenbahn liege, um von derselben Nutzen zu ziehen. Schade ist es aber immer, daß an diesem so schönen und großartigen Unternehmen nicht alle Landestheile Antheil nehmen, um so mehr als gerade Strelitz ein größeres Interesse hatte, die jetzt projectirte Eisenbahn zu Stande kommen zu sehen, als Schwerin. Denn Schwerin würde sich mit seinen beiden Seestädten immer an eine Eisenbahn haben anschließen

können, wenn auch die jetzt projectirte Eisenbahn nicht zu Stande kam. Das Großherzogthum Mecklenburg-Schwerin hat durch seinen größern Umfang allenfalls die Mittel in Händen, um eine Eisenbahn von Rostock und Wismar aus bis an die nächste auswärtige Eisenbahn auf seine alleinige Kosten zu bauen, und seine zwei Seestädte geben ihm eine besondere — in Strelitz fehlende — Veranlassung zu einem solchen Bau. Das Großherzogthum Mecklenburg-Strelitz dagegen ist wohl zu klein, um auf eigne Kosten Eisenbahnen zu bauen; Seestädte fehlen ihm, und so hätte es allerdings in seinem Interesse gelegen, zu der jetzt projectirten Eisenbahn zu contribuiren, dabei aber zu bedingen, daß demnächst auch Schwerin zum Bau einer Eisenbahn contribuiren, durch die sich Strelitz an dasjenige Eisenbahnetz angeschlossen hätte, welches hoffentlich in weniger als 20 Jahren alle Theile des gemeinschaftlichen deutschen Vaterlandes mit einander verbinden wird. Sowie nun aber die Sachen stehen, wird es die Frage sein, ob man von Schwerin'scher Seite sehr geneigt sein wird, Strelitz zu unterstützen, wenn es demnächst sich an die Eisenbahn wird anschließen wollen.

Auf dem Convocationstage von 1843 waren also nur die Landstände des Mecklenburgischen und Wendischen Kreises oder des Großherzogthums Mecklenburg-Schwerin versammelt. Der Tag der Eröffnung war auf den 7. Junius festgesetzt, und trafen daher die Landstände am Nachmittag und Abend des 6. in Schwerin ein.

Hier hatte sich nun Jeder landesvergleichsmäßig bei dem Landmarschall seines Kreises zu melden; sodann machte man denjenigen Herren Ministern seine Aufwartung, welche vom Landesherren ernannt waren, um mit den Ständen über die Convocationsproposition zu verhandeln; und eben so machten die meisten Landstände den Herren Landrätthen, oder doch dem vorsitzenden Herrn Landrath ihren Besuch.

Diese Besuche bei den landesherrlichen Commissarien und den Landrätthen sind durch die Sitte eingeführt, verpflichtet ist kein Landstand zu denselben; dagegen ist die

Meldung bei dem Landmarschall, wie schon gesagt, gesetzlich vorgeschrieben.

Da zugleich verlautete, daß der allerdurchlauchtigste Großherzog es gnädigst gestattet habe, daß sich jeder Landstand directe bei Allerhöchstdenselben melde, so beeilte sich natürlich Jeder, seinen Namen in das zu diesem Zweck auf dem Schlosse ausgelegte Buch zu schreiben und sich weiter in die, im Palais unter Aufsicht des Herrn Hausmarschalls von einem Hofbedienten geführte Liste eintragen zu lassen. Bei dieser Gelegenheit behändigte der Herr Hausmarschall jedem Landstande ein Programm über die bei der Eröffnung des Convocationstages stattfindenden Feierlichkeiten und ein ähnliches, welches einige Bestimmungen für die Dauer des Convocationstages enthielt.

Am Abend des 6., wie zu allen Abenden während der Dauer des Convocationstages, waren durch letzteres Programm alle Landstände zum Thee und Souper auf das Neustädtische Palais eingeladen, wo die Herren Minister v. Lügow und v. Levegow als Convocationstags-Commissarien die erscheinenden Herren empfangen und auf fürstliche Kosten bewirtheten²⁾.

²⁾ Auch auf den Landtagen bewirthen die landesherrlichen Commissarien täglich die Landstände, und zwar sind die Abendgesellschaften, zu welchen jeder Landstand ein für alle Mal eingeladen ist, abwechselnd bei den Schwereinschen und Strelitzischen Commissarien. Mittagstafeln werden aber täglich bei den Commissarien jedes Hofes gehalten und dazu so viele Landstände geladen, als Platz haben; bei diesen Mittagstafeln geht es sehr splendide her, und so kommt es, daß jeder Landtag jedem Hofe über 6000 Rthlr. kostet, was namentlich für das kleine Strelitz drückend sein muß. In früheren Zeiten, wo die Fürsten die Landtage selbst hielten und dieselben in einem Tage abgemacht waren, lag es wohl in der Ordnung, daß für Beköstigung der erschienenen Landstände, ihrer Begleiter und Pferde gesorgt wurde; jetzt aber, wo die Landtage so lange dauern, wo die Fürsten nicht selbst auf den Landtagen erscheinen, wo man nicht mehr mit gesunder Herber-Kost und selbst gebrautem Bier zufrieden ist, sondern Ansprüche an eine fürstliche Tafel macht, deren Befriedigung große Summen kostet, jetzt könnten die fürstlichen Mittagstafeln auf den Landtagen wohl in allen den Fällen fort bleiben, wenn die Landesherren nicht persönlich auf denselben zugegen sind.

Am 7. versammelten sich gegen 10 Uhr Morgens verordnungsmäßig die Anwesenden von Ritter- und Landschaft (so heißen in der Geschäftssprache die mecklenburgischen Landstände) auf dem weißen Saale des Großherzoglichen Schlosses; vor demselben und den Großherzoglichen Zimmern war eine Ehrenwache in Paradeuniform aufgestellt, und im weißen Saale selbst standen in einer, seitwärts vom Throne für sie errichteten Tribüne diejenigen Staatsdiener, die Befehl erhalten hatten, der Eröffnung des Convocationstages beizuwohnen; der Raum vor dem Throne wurde von der Ritter- und Landschaft eingenommen. Gegen 11 Uhr meldeten beide Landmarschälle dem allerdurchlauchtigsten Großherzoge, daß die Ritter- und Landschaft versammelt sei, und hierauf erschienen Allerhöchstdieselben unter Voraustritt der Dienerschaft und des Hofstaates, welche sämmtlich in Galauniform gekleidet waren, und gefolgt von den beiden Ministern v. Lützow und v. Levegow. An der Thüre des weißen Saales wurden Se. Königl. Hoheit von den beiden Landmarschällen empfangen und bis zum Throne geleitet. Hier ließen Sich Allerhöchstdieselben einige Augenblicke auf dem Throne nieder und eröffneten dann stehend mit so vieler einfacher und unbefangener Würde, wie bei einem so jungen Fürsten, einer zahlreichen Versammlung gegenüber, wohl nicht erwartet war, den Convocationstag durch eine kurze Rede, welche einen tiefen Eindruck auf alle Anwesenden machte. Hierauf verlas der Minister v. Lützow die ausführliche Convocationstagsproposition, und der Landmarschall v. Lützow dankte für die Eröffnung des Convocationstages unter Versicherung, daß der Gegenstand desselben ernstlich von den Ständen werde berathen werden, und empfahl diese der Huld Serenissimi. Damit war der Act der Eröffnung beendet, und nachdem Sich Se. Königl. Hoh. nebst dem Hofstaat und den Ministern aus dem Saale entfernt hatten, begaben sich auch die Ritter- und Landschaft hinweg, um etwa eine Stunde später in dem, zum Versammlungsort der Stände bestimmten, Locale mit den Beratungen zu beginnen.

Ein großer Theil der Landstände hatte sich von seinem

Quartier in der Stadt zum Schlosse fahren lassen, und da war es für Viele eine große Freude gewesen, die große Menge von schönen Pferden zu sehen, welche vor die Wagen gespannt waren und welche, obgleich die Besitzer einiger besonders bedeutender Gestüte mit ihren Pferden nicht zugegen waren, doch den Beweis lieferten, daß Mecklenburg den hohen Ruf, welchen es in der Pferdezucht hat, nicht mit Unrecht besitzt.

Von Seiten der dabei Betheiligten war Alles geschehen, um der feierlichen Eröffnung des Convocationstages äußeren Glanz und diejenige äußere Würde zu geben, welche für eine solche Feierlichkeit als angemessen zu betrachten ist. Nicht bloß die anwesenden Hof- und Oberchargen und sämtliche Dienerschaft waren in ihren reichen Gallauniformen und Livreen zugegen, sondern auch die Ritter- und Landschaft hatte Befehl erhalten, in ihrer Uniform, diejenigen unter ihnen aber, die keine Uniform trugen, im Frack zu erscheinen. So gewährte die ganze Versammlung mit ihren glänzenden Uniformen, gegen welche freilich das einfache Kleid der nicht uniformirten Herren ³⁾ sehr abstach, ein so glanz- als würdevolles Bild. Daß aber die Bedeutung des Convocationstages von allen bei der Eröffnung Anwesenden mit vollem Ernste erfaßt sei, dies zeigte sich auch darin, daß in der, weit über 200 Mann starken Versammlung, deren einzelne Mitglieder während einer vollen Stunde nach und nach eintrafen, auch kein einziges lautes Wort gehört wurde und während des ganzen Eröffnungsactes eine so lautlose Stille herrschte, daß man den Fall einer Stecknadel würde gehört haben. Bei den älteren Landständen regte der gegenwärtige Convocationstag wohl die Erinnerung an die Convocationstage dieses Jahrhunderts ⁴⁾, die damaligen Zeitverhältnisse und den reichen

³⁾ Die bürgerlichen Gutsbesitzer und die Deputirten der Stadt Rostock besitzen keine Uniform.

⁴⁾ In frühern Zeiten waren die Convocationstage sehr selten; in diesem Jahrhundert hatten wir 1808, 1823, 1827 und 1843 dergleichen Tage. 1808 wurde die Erhöhung der Hufensteuer von 9 Rthlr. auf 22 Rthlr. incl. des necessarij ordinarii

Wechsel der Dinge an, der sich besonders auch darin zeigte, daß der letzte Convocationstag von 1827, von dem Neltervater des jetzt regierenden Landesherrn war angesehen worden und in dem Zeitraume von 16 Jahren zwei Herrscher Mecklenburg's dahin, und drei Generationen unserer Dynastie vorüber gegangen waren. Auf die jüngeren Landstände, welche der feierlichen Eröffnung einer Landesversammlung durch den Landesherrn in Person noch nicht beigewohnt hatten, machte wohl eben die Neuheit der Feierlichkeit ihren besondern Eindruck, und bei Allen war es ersichtlich, daß die Erinnerung an die Veranlassung, welche die Landstände vor 1 $\frac{1}{4}$ Jahren auf dem weißen Saale des Großherzoglichen Schlosses *) versammelt hatte, den Ernst, der in der Versammlung herrschte, in eben demselben Grade mehrte, als es gewiß die Brust jeden Patrioten hob, daß der Gegenstand des Convocationstages ein solcher war, der einzig das Wohl des Landes bezweckte, bei dem also selbst der Gedanke nicht Raum gewinnen konnte, als liege ein, von dem des Landes getrenntes, besonderes fürstliches Interesse vor. Freunde, wie Gegner des Convocationszweckes erkannten es aufrichtig und freudig an, daß Mecklenburg einer schönen Zukunft entgegenstehe unter einem Fürsten, der schon in so früher Jugend die wichtige Bedeutung der Verkehrsmittel in so hohem Grade erkannt hatte, um sie zur Veranlassung zu einer besondern Landesversammlung zu machen. Man erkannte dankbar, daß dadurch der neue Herrscher einen unzweideutigen Beweis abgelegt habe, wie Allerhöchstderselbe weiter schreite auf dem Wege, den der ewig unvergeßliche Paul Friedrich durch rastloses Wirken für Verbesserung der Verkehrsmittel und

auf 23 Rthlr. 44 fl. bewilligt, die Steuer-Exemptionen der Eximirten aufgehoben und manches Andere beliebt, was durch die damaligen Zeitereignisse vernothwendigt war. 1823 und 1827 wurden die Zuschüsse zu den Kosten des Militärs bewilligt, hinsichtlich deren noch jetzt im Zweifel ist, ob sie bewilligt werden mußten, oder ob sie als eine freiwillige Steuer zu betrachten sind; die Landstände halten letztere Ansicht fest.
*) Die Weisung der Reichs des allen guten Mecklenburgern unvergeßlichen Großherzogs Paul Friedrich.

dadurch zu erreichenden größern Wohlstand des Landes, mit so vieler Energie verfolgt hatte ⁹⁾).

Die feierliche Eröffnung des Convocationstages hatte also bei allen Anwesenden eine sehr erhebende Stimmung hervor gerufen, dagegen wurde aber Mancher durch die bald nachher folgende Eröffnung der Berathungen wohl nicht befriedigt. Bei derselben loberte nämlich aufs Neue ein Streit auf, dessen Fortdauer jeden Patrioten nur mit Trauer und Besorgniß erfüllen kann. Wir meinen hier denjenigen Streit, welcher in der Ritterschaft zwischen denjenigen Mitgliedern derselben besteht, die sich in einem gewissen, besondern Sinne zum eingebornen, oder recipirten Adel zählen, und denjenigen andererseits, die sich nicht zu demselben rechnen. Die Erstern behaupten bekanntlich mehrere wichtige ständische Vorrechte vor den andern zu haben.

Wer nun von den streitenden Theilen Recht habe, das wollen wir hier nicht untersuchen, sondern nur so viel bemerken, daß dieser Streit nicht so unwichtig ist, als er von Manchem angesehen wird. Mancher zwar glaubt wohl, daß es ziemlich gleichgültig sei, ob Dieser mehr, oder Jener wenige Rechte habe. Mancher denkt vielleicht gar wie jene Obsthöckerin in Berlin, die Friedrich dem Großen auf seine Frage: was sie denn zu dem siebenjährigen Krieg gesagt habe, die Antwort gab: ei was

⁹⁾ Mecklenburg ist sowohl durch seine Lage, als durch andere Umstände in einen Zustand von Isolirtheit gerathen, und diese Isolirtheit hat die meisten Uebelstände hervorgerufen, die bei uns statt finden; sie zu heben ist also gewiß ein preiswürdiges Unternehmen und insofern es von Erfolg gekrönt wird, auch ein segensreiches; von den äußern Mitteln zu einem solchen Zweck sind nun wohl keine erfolgreicher, als die Besserung der Verkehrsmittel, also Besserung der Landstraßen, Bau von Chauffeen und Eisenbahnen. Und eben darum wird die kurze Regierungszeit Paul Fei.berich's immer eine segenerreiche sein, weil er mit ungetrübtem Blick die Nichtigkeit dieses Sages erkennend und mit treuer Liebe Alles umfassend, was zum Wohle seines Landes dienete, mit unermüdlicher Thätigkeit für Chauffeen und Eisenbahnen wirkte. Eben darum regte es auch Leben freudig an, den jungen Herrscher in den Fußstapfen des verewigten zu sehen.

sollte ich da viel sagen, ich dachte: „Pact schlägt sich, Pact verträgt sich.“ Aber solche Ansichten sind fehlsam. Verfassungsfragen sind für jeden Staatsbürger hochwichtig, und es kann, von allen Folgen abgesehen, nie gleichgültig sein, wenn sich Bestimmungen geltend machen wollen, die den bestehenden Gesetzen zuwider laufen.

Daß nun ein Streit über Verfassungsfragen unter den Mitgliedern der Ritterschaft statt findet, ist gewiß zu bedauern, denn es wird dadurch das einträchtige Zusammenwirken der Stände auf vielfache Weise erschwert; besonders zu bedauern war es aber, daß dieser Streit auch bei dieser Gelegenheit auf's Neue ausloderte. — Als nämlich, etwa eine Stunde nach der Eröffnung des Convocationstages, die Landesversammlung in ihrem Sitzungslocale zusammengetreten war, wurde die Convocationstagsproposition nochmals verlesen und hierauf ersuchte das Convocationstagsdirectorium ⁷⁾ die Landesversammlung, sich in das sogenannte Deliberationszimmer zu begeben, um dort denjenigen zu erwählen, der auf gegenwärtigem Convocationstage das Landesprotocoll dirigiren solle. Schon auf vorigjährigem Landtage war über die Wahl zu diesem Ehrenamte, welches aber allerdings eine größere reelle Bedeutung hat, als anderen Ehrenämtern sonst beigelegt zu werden pflegt, ein lebhafter Streit entstanden; der eingeborne Adel hatte behauptet, daß zu diesem Amte nur durch öffentliche Abstimmung gewählt werden könne, obgleich es feststehend ist, daß über jeden streitigen Gegenstand, sobald nur ein Landstand es begehrt, geheime Abstimmung statt finden muß. Derselbe hatte dabei zu verstehen gegeben, daß nicht jeder Landstand zu diesem Amte gewählt werden könne, aber unentschieden gelassen, ob er das Recht, zu diesem Amte gewählt zu werden, als ein Vorrecht für sich, oder als Vorrecht für die gesammte Ritterschaft in Anspruch nehme. Der desfallsige Streit hatte zwei Tage gedauert und war endlich dahin vermittelt worden, daß man für dies Mal

7) Es ist dies dasselbe, welches als Landtagsdirectorium oben bezeichnet ist.

den Protocoll-Dirigenten, ohne dadurch irgend Jemandes Rechten zu nahe zu treten, durch geheime Abstimmung erwählen, demnächst aber im Landes-Archive nachforschen lassen wolle, ob in den Acten früherer Zeit dieser Gegenstand bereits zur Sprache gekommen sei. Es wäre nun gewiß das Zweckmäßigste gewesen, das so auf dem letzten Landtage beliebte *interimisticum* auch für den Convocationstag bestehen zu lassen, und dazu war auch wohl eine bedeutende Mehrzahl geneigt, aber leider wurde, gewiß ohne Absicht, durch denjenigen Landstand, der als Alterspräsident die im Deliberationszimmer stattfindende Versammlung dirigierte, die Spannung wieder zum Ausbruch gebracht, die zwischen den verschiedenen Mitgliedern der Ritterschaft besteht. Der eingeborne Adel hat nämlich in einer zur Rechtfertigung seiner Vorrechte bei der Regierung übergebenen Schrift die Behauptung aufgestellt, daß die bürgerlichen Gutsbesitzer, — obgleich sie alle Lasten der Ritterschaft mittragen müssen, — doch nicht zur Ritterschaft gehörten. Diese Behauptung, obgleich sie in keiner Weise haltbar ist, hat unter den bürgerlichen Gutsbesitzern eine große Aufregung hervorgerufen und konnte dieselbe auch nicht verfehlen; denn der bürgerliche Gutsbesitzer in Mecklenburg würde, wenn jene Behauptung richtig wäre, von den Rechten seines Standes keine, oder nur solche genießen, die man ihm willkürlich zukommen lassen wollte, dagegen alle Lasten seines, in einigen Mitgliedern so sehr bevorrechteten Standes tragen müssen. So erhob sich denn sofort ein großer Sturm, als der Alterspräsident eine Frage an die „bürgerlichen Gutsbesitzer“ stellte. Denn abgesehen davon, daß es unpassend war, einen Namen zu gebrauchen, der in landständischer Beziehung nicht üblich ist^{*)}, so sah man auch — ob mit Recht oder Unrecht, sei dahingestellt — in dem Gebrauch dieses ungewöhnlichen Namens, ein ausdrückliches Festhalten an der Behauptung, daß die

*) Auf Landesversammlungen sind nur Ritter- und Landschaft versammelt, unsere Verfassung kennt keine bürgerlichen Gutsbesitzer.

bürgerlichen Gutsbesitzer nicht zur Ritterschaft gehörten. Da hieß es denn in scharfer Gegenfrage sofort: wo die Männer seien, die der Hr. Alterspräsident anrede, man sehe hier keine bürgerlichen Gutsbesitzer, sondern nur Ritter- und Landschaft, ob es die Absicht sei, in dem Corps der Ritterschaft Parteinngen durch neue Namen hervorzurufen u. s. w. Damit war denn der unheilvolle Zaun in Schwung gebracht, der die ganze erste Session hindurch dauerte und erst damit endete, daß man sich, obgleich nicht ohne Protest Einzelner, vereinte, eine Abstimmung darüber statt finden zu lassen, ob das interimisticum des vorigen Landtages auch für den Convocationstag gelten solle, oder nicht.

Diese Abstimmung wurde in der zweiten Session am 8. Juni vorgenommen, und entschied sich die Majorität für die Befahrung der Frage. Es wurde demgemäß eine geheime oder sogenannte Abstimmung per schedulas vorgenommen und ergab sich als Resultat die fast einstimmige Wahl zweier allgemein geachteter Männer aus dem sogenannten eingebornen Adel zum respective Protocoll-Dirigenten und dessen Substituten. Dies Resultat legte wohl den deutlichsten Beweis ab, daß man bei dieser Frage nur das Princip, nicht die Personen vor Augen gehabt habe, sowie auch wohl, daß des Kampfes ungeachtet die bürgerlichen Gutsbesitzer dem persönlichen Verdienste — auch beim Gegner — die Anerkennung nicht versagen. Zugleich kam in dieser zweiten Session zum Vorschlag, ob man nunmehr den Gegenstand des Convocationstages sofort in Berathung nehmen, oder ihn erst durch eine Commitee prüfen lassen wolle. Manche Stimmen, besonders Solcher, die gegen die Eisenbahn gestimmt waren, erklärten sich für die Annahme des ersteren Vorschlages; die Mehrzahl aber hielt dafür, daß es passender sei, die Sache zuvor durch eine Commitee prüfen zu lassen und sodann, nachdem dieselbe ihren Bericht erstattet habe, die Deliberation und Entscheidung vorzunehmen. Es war dies gewiß auch um so paßlicher, als eine so wichtige Frage, wie der Anschluß Mecklenburg's an das deutsche Eisenbahnnetz, sich nicht mit ge-

büriger Ruhe in einer großen Versammlung erörtern ließ, wenn nicht die Hauptmomente, die für oder gegen die Sache sprachen, die Hauptbedenken, die zu berücksichtigen, zuvor waren zusammen gestellt worden. Auch war eine ausführliche und gründliche Denkschrift, die intendirte Eisenbahn betreffend, erst eben den Ständen von der Regierung mitgetheilt, es wäre also wohl nicht einmal schicklich gewesen, ohne dieselbe einmal gelesen zu haben, mit den Deliberationen zu beginnen. Es wurde demnach eine Commitee von 8 Mitglidern der Ritterschaft und 8 Mitglidern der Landschaft, 4 aus jedem Kreise und Stande, erwählt und dieser der Auftrag gemacht, ein Erachten über die projectirte Eisenbahn abzugeben⁹⁾. Die Commitee verhielt dasselbe am 10. Juni abzugeben und endete hiemit die zweite Session, welche den 16 Commitemitgliedern eine anstrengende Arbeit, den übrigen Landständen aber Ferien für den 9. Juni gab.

Am Tage der Eröffnung hatte der allerdurchlauchtigste Großherzog eine große sogenannte Gallatafel gehalten, zu welcher der größere Theil der Landstände und die vornehmsten Staats- und Hofchargen, Alle in Gallauiformen, die nicht uniformirten Herren in Frack und Schuhen eingeladen waren; eine ähnliche Gallatafel wurde am

⁹⁾ Die Landschaft vereinbarte sich über die von ihr zu dieser Commitee zu deputirenden Personen; in der Ritterschaft fand dieserhalb eine geheime Abstimmung ab, bei welcher die Stimmen ungleich vertheilt waren. Mancher hat daher auch behauptet, daß sowohl bürgerliche als adlige Gutsbesitzer, jeder Theil für sich, vor der Wahl einig geworden seien, wem sie ihre Stimmen geben wollten, und daß dadurch eine so große Stimmenzersplitterung und das Resultat erfolgt sei, daß bei der geringeren Anzahl der bürgerlichen Gutsbesitzer keiner von Denen in die Commitee gewählt sei, welchem sie ihre Stimmen gegeben hätten. Indes — da hier eine geheime Abstimmung statt fand, — so läßt sich hierüber mit Bestimmtheit nicht entscheiden. Nur so viel ist gewiß, daß auch bei dieser Abstimmung die Majorität nach der Zahl der Stimmenden auf Seiten des sogenannten eingebornen Adels war. Demnach wurden auch nur zwei bürgerliche Gutsbesitzer, und zwar solche, die sich nie als Gegner des eingebornen Adels gezeigt haben, in die Commitee gewählt.

Schluß des Convocationstages gehalten, und wurden zu dieser alle, noch anwesenden, Landstände geladen. In der Zwischenzeit wurde täglich zu der fürstlichen Mittagstafel ungefähr die Hälfte der anwesenden Landstände in Civilanzug geladen. So hatte jeder Landstand, der auf dem Convocationstage gegenwärtig war, während der 7tägigen Dauer desselben zwei- und auch wohl dreimal die Ehre, in fürstlicher Halle an der Tafel seines Landesherren zu sitzen¹⁰⁾. Am Abend des 7. war außerdem große Cour, und wurden bei derselben alle Landstände durch die Landmarschälle dem allerdurchlauchtigsten Herrn vorgestellt, bei welcher Gelegenheit Allerhöchstderselbe Zeit en ohne Unterschied mit einigen freundlichen Worten anredete.

Der 9. Juni, den die Committee mit Berathung über das ihr aufgetragene Erachten und mit demnächstiger Anfertigung desselben zubrachte, wurde von Vielen zu Durchlesung und Erörterung der von der Regierung den Ständen mitgetheilten Denkschrift und von manchem Eisenbahnfreunde zu Herumstimmung der Eisenbahngegner benutzt, und so kam dieser für die Landesversammlung geschäftslose und nur für die gewählte Committee geschäftreiche Tag in keiner Beziehung als verloren betrachtet werden.

Am Sonnabend, den 10., trat die Landesversammlung wieder zusammen und hörte den Bericht der Committee, sowie 2 Separatberichte von 3 einzelnen Committemitgliedern an. In der Committee nämlich waren 3 Mitglieder gewesen, die über die Frage, ob Geld zum sofortigen Bau der jetzt intendirten Eisenbahn zu bewilligen sei, nicht mit der Majorität der Committee übereinstimmten, und diese, deren 2 sich zu einem Separatvotum vereinten, hatten ihre verschiedenen Ansichten in 2 verschiedenen Berichten niedergelegt; die Majorität der Committee aber die übrigen in einem Hauptbericht.

Durch diese Berichte war der Gegenstand des Con-

¹⁰⁾ Etwas dieser Art ist natürlich nicht gleichgültig für einen wohlgefinnten Mecklenburger, zumal wenn ihm, seinen übrigen Verhältnissen nach, diese Ehre nur qua Landstand widerfährt.

vocationstages gewiß auf eine umfängliche Weise erörtert; da es aber für diese Blätter unzutreffend sein würde, hier einen detaillirten Auszug aus denselben zu geben, so müssen wir uns begnügen, sie ihrem Hauptinhalt nach zu bezeichnen.

Der Hauptbericht empfahl, wie nicht anders zu erwarten stand, das proponirte Eisenbahnproject und entwickelte daneben, welche Bedenken vor einer allenfallsigen Bewilligung von der Regierung zu beseitigen seien; das erste Separatvotum dagegen entwickelte die Gründe, die es nicht räthlich machten, dieses Project jetzt zu realisiren; das zweite regte eigentlich mehr das Interesse Rostock's an, als daß es der Eisenbahn geradezu und scharf entgegen getreten wäre.

Man schlug nun vor: den Hauptbericht, noch ehe die Landesversammlung sich irgend über denselben ausspräche, den landesherrlichen Commissarien durch eine Deputation mittheilen zu lassen und erst, wenn durch die Commissarien die aufgestellten Bedenken beseitigt seien, über die Frage zu deliberriren und abzustimmen, ob man die proponirten Summen bewilligen wolle, oder nicht. Dagegen aber erhob die Opposition, d. h. die Gegner sofortiger Ausführung der Eisenbahn, einen scharfen Kampf. Jeder Tag hatte ihre Reihen gelichtet und die der Eisenbahnfreunde gemehrt, was sollte entstehen, wenn die Definitiv-Entscheidung noch um einen oder zwei Tage verzögert wurde¹¹⁾? Da war es denn besser, sofort zur Entschei-

¹¹⁾ Daß durch Abhaltung des Convocationstages in einer größern Stadt der tägliche Verkehr des einzelnen Landstandes mit einer Menge kenntnisreicher und gebildeter Personen vermehrt und erweitert war, trug gewiß wesentlich dazu bei, die vorliegende Frage einer recht vielseitigen Prüfung zu unterziehen. Es dürfte daher wohl an der Zeit sein, zu fragen: ob die verfassungsmäßigen Hindernisse, welche einer Abhaltung der Landtage in Rostock oder Güstrow entgegenstehen, nicht zu beseitigen seien? Durch Wahl dieser Orte, oder eines derselben, dürfte die nöthige Rücksicht auf Mecklenburg-Strelitz genommen und diejenige Furcht beseitigt sein, welche vor dem Abhalten der Landtage in der Residenz bei Manchem vorwaltet, welche Verfasser indeß nur für eine Gespensterfurcht halten

ding zu schreiben. Aber wie wäre andererseits es möglich gewesen, eine Bewilligung schon jetzt auszusprechen, wo noch keine Zusicherung vorhanden war, daß die von den Ständen bei einer Bewilligung zu machenden Voraussetzungen genehmigt, die Bedenken beseitigt seien, die doch immer sich aufdrängten; eine so gemachte Geldbewilligung wäre in der That nicht besser gewesen, als eine Uebergabe auf Gnade und Ungnade. Das leuchtete ein, und so widersetzten sich alle Eisenbahnfreunde der sofortigen Definitiventscheidung, obgleich es von keinem derselben verkannt wurde, daß dieselbe der Eisenbahn günstig ausfallen werde. Nach langem Kampfe wurde demgemäß beschlossen, daß vor Weiterem die Committée durch eine Deputation mit den landesherrlichen Commissarien conferiren solle über die Modalitäten einer eventuellen Bewilligung und die Bedenken, welche vor derselben zu beseitigen seien. Damit war auch diese Sitzung beendet, und da die Conferenzen mit den Commissarien längere Zeit dauerten, so war am Sonntage keine Session.

Wir sehen nun freilich, daß die Landesgeschäfte nur langsam vorwärts rücken, indessen war eine größere Beschleunigung unter den gegebenen Verhältnissen nicht wohl möglich. Abendstunden hält man nur in besondern Ausnahmefällen, und da der größere Theil der Landstände vor den landständischen Zusammenkünften nicht genau von den Gegenständen der Deliberationen instruiert ist, so nehmen die nothwendigen Erörterungen und Erläuterungen auf allen Landesversammlungen manche Zeit in Anspruch. Würden statt dessen die landesherrlichen Propositionen so ausführlich, wie sie demnächst in den Landtagspropositionen publicirt werden, sofort bei der Ladung um Landtage den Landständen mitgetheilt, entschloße sich der Engere Ausschuss sich, auch seine Propositionen vor dem Landtage denjenigen Landständen mitzutheilen,

kann, da es gemeine Vernunft nicht für sich hat, anzunehmen: die Nähe des Hofes könne auf Freiheit und Unbefangenheit freier und unabhängiger Volksvertreter irgend nachtheilig einwirken.

die diese Mittheilung erbeten hätten, so würden alle Landstände wohl unterrichtet zum Landtage kommen und dieser daher in kürzerer Zeit zu beenden sein, als dies jetzt geschieht. Damit ist aber angeblich Manchem nicht gedient. Wer Geld und Zeit genug, oder ein besonderes Interesse hat, um auf dem Landtage auszuhalten, dauere derselbe nun so lange er wolle, Der wird — so heißt es — sich immer, je länger der Landtag dauert, um so mehr in den exclusiven Besitz der Geschäfte setzen, und ein Solcher — sagt man — wird Gründe genug auffinden, die dafür streiten, daß es so bleibe, wie es immer gewesen ist, — Gründe, die sich mitunter recht schön anhören lassen und die sogar patriotisch klingen sollen, die aber schwerlich stichhaltig sein können, wenn man sie genauer betrachtet.

Auf dem gegenwärtigen Convocationstage war nun freilich die Ansicht der Regierung in der schon erwähnten Denkschrift niedergelegt, und es war sehr anzuerkennen, daß dieselbe gedruckt war vertheilt worden, da sonst mit dem Verlesen dieser umfanglichen Schrift in der Landesversammlung noch mehrere Zeit würde verloren gegangen sein. Das Ueble war nur, daß diese Schrift so spät erst den Ständen zugegangen war; hätte man sie, sowie die ausführliche Convocationstagsproposition, schon vor dem Convocationstage den Landständen mittheilen können, — was angeblich nicht möglich gewesen sein soll, — so würde gewiß viel Zeit gespart worden sein.

Am Sonntage fanden nun die Conferenzen der ständischen Deputation mit den landesherrlichen Commissarien statt, und die Landstände hatten Muße, sich ihre Ansichten über Hauptbericht und Separatvota der Committé mitzutheilen. Da stellte sich denn nun so viel heraus, daß das erste Separatvotum, obgleich es sich nur gegen den sofortigen Bau und die jetzt intendirte Bahn erklärte die Vortheile der Eisenbahnen aber im Allgemeinen nicht in Abrede stellte, dennoch, wenn es befolgt würde, ganz denselben Erfolg haben würde, als habe man die Eisenbahn definitive abgelehnt, denn einmal lief am 18. August d. J. der Termin ab, bis zu welchem die Eisenbahn au

dem rechten Elbuser bewilligt und entriert sein mußte, wenn nicht der Bahnzug auf dem linken in Ausführung gebracht werden sollte, andererseits trafen mehrere der angeführten, nur gegen das jetzt intendirte Bahnproject gerichteten Gründe nicht bloß die jetzt projectirte Eisenbahn, sondern jede überhaupt, insoweit sie Mecklenburg berühren und vom Lande unterstützt werden sollte. Dahin gehörten z. B. die erhobenen Bedenken, daß durch einen solchen Bau die Schulden des Landes für Zwecke vermehrt würden, die nicht private mecklenburgisch seien, der Zinsfuß, auch für Privatleute, in die Höhe geschrieben werde¹²⁾; daß durch Annäherung Berlins und Hamburgs den inländischen Kaufleuten ihr Handelsverkehr geschmälert werde, Waarentransport durch die Eisenbahn unzulässig, oder doch geringfügig sei, auf die Verbindung Mecklenburgs mit dem übrigen Deutschland durch Eisenbahnen kein allzugroßes Gewicht zu legen sei und dergl. Wenn es also einerseits auch erfreulich war, daß sich auch nicht eine Stimme unbedingt gegen den durch die Eisenbahn gebotenen Fortschritt erhoben hatte, so war es doch seinem practischen Resultat nach gleichgültig, ob man die Eisenbahn definitiv ablehnen, oder sie nur vertagen wollte; die Vertagung hatte ganz dieselben Folgen, als die Ablehnung für immer, und ohnehin war nur das nachzuweisen gesucht, daß für jetzt der Bau der Eisen-

¹²⁾ Manche Nationalöconomen und unter ihnen gewichtige Männer sehen es für ein Glück an, wenn der Zinsfuß hoch ist; außerdem aber war dieser Grund ohnehin nicht concernent; denn da darüber kein Zweifel war, daß die Eisenbahn, wenn nicht auf dem rechten, mit Gewißheit auf dem linken Elbuser zu Stande kommen werde, diese Richtung aber, als länger und auch anderweitig kostbarer, noch mehr Capitalien in Anspruch nahm, als die jetzt proponirte, da ferner die Capitalien für jede Richtung der Hamburg-Berliner Bahn hauptsächlich in beiden Orten anzuleihen waren, so ergab sich, daß der Zinsfuß mehr durch die Ablehnung als durch die Bewilligung der Eisenbahn in die Höhe gehen müsse. Daß übrigens das Steigen des Zinsfußes dem Schuldner nicht angenehm ist, begreift sich; um so ehrenwerther ist es, daß dieser gegen die Eisenbahn vorgebrachte so plausible, als allgemein verständliche Einwand fast gar keinen Eindruck gemacht zu haben scheint.

bahn in Mecklenburg nicht anrätlich sei, darüber aber, wann derselbe anrätlich sein möge, ob nach 10, 100 oder 1000 Jahren, war dem Eisenbahnfreunde keine tröstliche Mittheilung gemacht. Kein Wunder konnte es daher sein, daß eben hiedurch viel für die Eisenbahn gewirkt wurde, denn alle diejenigen, die an sich Freunde der Eisenbahn, doch aber gegen das vorliegende Project, oder die Modalitäten eingenommen waren, unter welchen die ständische Bewilligung durch den Hauptbericht proponirt war, — alle diese mußten sich, da auf der einen Seite ihnen die Eisenbahn, wenn auch unter nicht ganz zusagenden Bedingungen, auf der andern eine, der Desinitiv-Ablehnung ganz gleiche Vertagung derselben geboten wurde, unbedingt für die erste Alternative entschließen, und so ist es nicht zu verkennen, daß das erste Separatvotum, wenn auch indirecte, doch nicht unbedeutend dazu beigetragen hat, daß die Eisenbahn mit so großer Majorität bewilligt worden ist. Außerdem aber regte dasselbe gewiß Viele zu gründlicherer Prüfung und Aufklärung der vorliegenden Verhältnisse an und gewährte so, — wie in der Regel jede Opposition, — den großen Vortheil, daß die Bedenken, die bei der zu machenden Bewilligung zu berücksichtigen waren, mit größerer Um- und Vorsicht erörtert wurden, als dies, — hätte gar keine Opposition statt gefunden, — vielleicht geschehen wäre.

Das zweite, hauptsächlich nur den Gedanken erregende Separatvotum: man möge die Interessen der bedeutendsten Handelsstadt Mecklenburgs bei diesem Gegenstand nicht unberücksichtigt lassen, fand, auch durch die Art und Weise wie dieser Gegenstand kurz aber kräftig und eindringend behandelt war, einen allgemeinen Anklang, und es war wohl keiner in der Landesversammlung, der es nicht deutlich anerkannte, daß Berücksichtigung der Interessen Rostocks im Interesse des ganzen Landes liege. Diese allgemeine Ansicht fand demnächst denn auch die landesherrliche Genehmigung, und sowohl die Commissarien verhiessen die thunlichste Berücksichtigung der Interessen Rostocks, als auch der Convocations-tagsabschied demnächst eine bestimmte hierauf bezügliche

Bestimmung enthielt. So mag denn die Eisenbahn indirecte noch den Vortheil gewähren, daß dadurch die Schiffbarmachung oder Canalisirung der Warnow mehr angeregt ist, als ohnedies geschehen sein würde, dann aber würde schon die, mehr als 12 Meilen weit an Rostock vorbeigehende Eisenbahn auf indirecte Weise die Adern vermehren und erweitern, durch welche der Handel unserer ersten Handelsstadt circulirt. Zur Frage steht es allerdings, ob ohne die jetzt bewilligte Eisenbahn für Verbesserung der Verkehrsmittel von und nach Rostock in nächster Zeit etwas Bedeutendes würde geschehen sein¹³⁾.

Für den Verfasser dieses war das ganze Eisenbahnproject von seinem ersten Entstehen an von einer Wichtigkeit gewesen, wie kein anderer öffentlicher Gegenstand bis dahin für ihn gehabt hatte. Die Eisenbahn überhaupt war ihm von jeher als das größte Ereigniß der neuern Zeit, ja als ein solches erschienen, welches bestimmt schien, eine der bedeutenderen Epochen in der Geschichte der Menschheit zu machen. Durch die große Annäherung, welche sie für Länder und Völker herbeiführt, durch die Vermehrung und Erleichterung des Verkehrs¹⁴⁾ greift sie

¹³⁾ Mit welcher Kurzsichtigkeit die Gegenstände des Verkehrs mitunter behandelt werden, beweist unter Anderem auch Nachfolgendes. Verfasser dieses regte vor mehreren Jahren bei einem Rostocker Kaufmann, einem sehr geachteten und im Uebri- gen durchaus verständigen Patrioten, die Schiffbarmachung der Warnow an, erhielt aber darauf zur Antwort: „das sollte uns noch fehlen, dann brächten die Landleute uns noch mehr Korn und holten also noch mehr Geld aus der Stadt.“ Nun, — war die Entgegnung, die jedoch ohne Antwort blieb, — ist es denn für den Kaufmann profitabel, sein Geld auf Zinsen zu legen?

¹⁴⁾ Erst in neuerer Zeit, seit 1839 hat man eingesehen, daß die Eisenbahn auch für den Waarentransport, wenn nur die zweckmäßigen Vorkehrungen getroffen werden, von eminenter Bedeutung wird, und wo die desfalligen Vorkehrungen getroffen wurden, hat die Eisenbahn auch durch Waarentransport bedeutend rentirt, namentlich in Belgien seit 1839 und auf der Magdeburg-Leipziger Bahn seit 1841; man glaubt, daß auf der Hamburg-Berliner Eisenbahn die Last Korn für 7—10 Rthlr. Pr. Cour. von Ludwigslust bis Hamburg werde versandt werden können.

entscheidend in alle Verhältnisse ein, und dieser Einfluß ist um so wohlthätiger, als nicht einzelne Classen der Staatsbürger hievon Nutzen ziehen, sondern alle, und die große Masse des Volkes eine bei Weitem größere, als die durch Geburt, Vermögen oder anderweitig privilegierten Classen. Durch ihre Wohlfeilheit als Transportmittel ist sie allen Classen zugänglich und gewährt auch dem unbedeutendsten Betriebe der geringfügigsten Industrie die Mittel, zu entstehen und sich mit Vortheil auszuweiden. So scheint sie allerdings darauf berechnet, die Ungleichheiten, welche auf dieser Welt bestehen und die doch immer nur als eine Unvollkommenheit betrachtet werden können, mehr auszugleichen, als dies durch die bisher versuchten äußern Mittel geschehen konnte und durch Speculationen von Philosophen und Staatskünstlern vielleicht jemals geschehen wird. Ihren segensvollsten Einfluß aber wird sie dadurch ohne Zweifel äußern, daß sie die Menschen einander nähert, durch den belebten Verkehr den Austausch der Meinungen und Ansichten fördert, die Gedankenfreiheit, deren sichtbare Manifestation durch den Druck Nengstlichkeit zu überwachen und zu zügeln strebte, dadurch wieder in ihr Recht einsetzt, daß hinfort durch die Eisenbahn es leichter wird, das gesprochene Wort weiter zu verbreiten, als früher das gedruckte. Die Belebung des Verkehrs, den Austausch der Meinungen fördernd, wird wesentlich dazu beitragen, entgegenstehende Ansichten zu vermitteln, Vorurtheile, selbst solche der Nationen schwinden zu machen, und wenn erst alle Vortheile der Eisenbahnen durch deren Gebrauch zur lebendigen Ueberzeugung der Völker gekommen sein werden, so ist es wahrscheinlich, daß dieselben vereint mit Staatsmännern und Fürsten Alles, was möglich ist, versuchen werden, um etwanigen Kriegen, die alle diese Vortheile zerstören würden, entgegen zu wirken. Dazu wird kommen, daß die Geld- und selbst auch die Staatsmänner bei den Eisenbahnen durch Actien theilhaftig sein werden, und wie die Vertheiligung dieser Männer bei Staatspapieren in den letzten 30 Jahren manchem Krieg vorgebeugt hat, so wird dies Resultat noch in erhöhtem Maße durch die

Betheiligung an Eisenbahnactien erreicht werden. Angriffsriege werden ohnehin ¹⁵⁾ durch die Eisenbahn nach dem Urtheil erfahrener Militairpersonen in demselben Grade erschwert, als Vertheidigungsriege erleichtert, und so möchte denn allerdings die Eisenbahn auch dazu bestimmt sein, die Menschheit dem Ziele eines allgemeinen Friedens näher zu führen; zunächst aber schon dadurch einen segensreichen Erfolg entwickeln, daß die stehenden Heere auf die zur Erhaltung der innern Ruhe nöthige Mannschaft vermindert werden könnten. Schon dies würde ein Großes sein, denn es ist für den Nationalwohlstand wahrlich nicht unbedeutend, wenn Hände, die bisher nicht arbeiteten, zur Production und somit zur Hebung des Nationalwohlstandes verwandt werden können. Man kann dagegen nicht einwenden, daß wenn die Gelegenheit zu Kriegen demnächst seltner werde, auch die Aufforderung zur Ausbildung der körperlichen Kräfte und Gelentigkeit hinfort ganz wegfallen und bei dem Aufhören der Kriegsfahren kein Grund vorhanden sein werde, bei der Ausbildung der Jugend auch auf Ausbildung und Belebung männlichen Muthes zu wirken; daß somit die Eisenbahn das ganze Menschengeschlecht zu einer Art von Stubenhockern machen werde. Ein solcher Einwand würde sich selbst am besten schlagen, denn das Institut, welches den Verkehr mehrt und fördert, mindert natürlich auch die Zahl der Stubenhocker; allen, denen es an Zeit oder Geld fehlte, die Welt zu besuchen, oder denen es zu unbequem war, lange von Hause zu sein, allen diesen erleichtert die Eisenbahn es in jeder Beziehung, ihre Nase weiter zu tragen als das Weichbild ihres Heimathortes reicht. Körperliche Gewandtheit aber wird ebenfalls durch Hebung des Verkehrs und der Industrie eher gemehrt,

¹⁵⁾ Man lese hier nach, was in Rotteck's und Welcker's Staats-Lexicon über diesen Punkt angegeben ist. Wie fast jede in diesem Werk behandelte Materie eine ausgezeichnete Behandlung erfahren hat, so ist die Bearbeitung des Artikels „Eisenbahn“ eine derartige, daß man schon dieses einen Artikels wegen wünschen müßte, daß keinem Gebildeten dies Werk fehlen möge.

als gemindert; ja, da durch diese Hebung auch größere Ansprüche an die Staatsdiener und sogenannten Studirten entstehen werden, als bisher, so ist zu vermuthen, daß man nun endlich sich davon überzeugen werde, wie nothwendig bei den hochgesteigerten Ansprüchen an die geistige Ausbildung es nunmehr sich herausstelle, auch der Entwicklung der körperlichen Ausbildung diejenige Aufmerksamkeit zu schenken, deren Nothwendigkeit gottlob immer allgemeiner anerkannt wird. Ausbildung und Entwicklung des Muthes wird aber immer und unter allen Verhältnissen als ein nothwendiger Theil der Jugendbildung betrachtet werden müssen; denn gewiß sind die Kriegsgefahren nicht die einzigen, ja nicht einmal die wesentlicheren, um derenwillen es des Muthes bedürfte, und der Gelehrte auf seiner Arbeitsstube in den friedlichsten Umgebungen bedarf häufig größeren Muthes, als der Krieger, der Batterien nehmen oder kühnere Carrés sprengen soll.

Man mag nun die Sache betrachten, von welcher Seite man wolle, ja man mag gewärtig sein, daß die Eisenbahn neben großen Vortheilen, wie jede menschliche Einrichtung, auch große Nachtheile herbeiführen werde, so ist doch das nicht zu verkennen, daß sie in jeder Beziehung das Fortschreiten wie der Menschheit, so des einzelnen Menschen, zu dem Ziele der Vervollkommnung in einem höhern Grade und mehrseitiger vermöglicht, als dies durch irgend ein äußeres bisher bekanntes Mittel geschehen konnte. Das Schießpulver hat die Menschheit mächtig gefördert, indem es die Kriege seltener machte, Ruhe und Sicherheit im Innern der Staaten förderte, und überhaupt diejenigen Veränderungen in den Staatseinrichtungen und im Staatsleben vermöglichte, wonach das Bestehen der Staaten nicht als auf dem Princip der Gewalt, sondern als auf dem des Rechtes und der Vernunft basirend, angenommen, somit aber ihr Glück und Gedeihen weniger dem Zufall und der Willkür anheim gestellt wurde, als dies — bis zur Erfindung und Benutzung des Schießpulvers hauptsächlich aus dem Grunde der Fäll gewesen war, weil neben

dem Mangel aller Oeffentlichkeit¹⁶⁾, die bloß physische Kraft ein zu großes Uebergewicht geäußert hatte. — Die Buchdruckerkunst ist andererseits ein mächtiger Hebel im Fortschritt der Menschheit gewesen, kräftig hat sie dieselbe auf der Bahn geistiger und Gemüthsentwicklung gefördert; die Eisenbahn aber, auf den Schultern dieser beiden großartigen Erfindungen stehend, muß nothwendig, indem sie deren directe und indirecte Resultate steigert und mehrt, nothwendig eine größere Wirkung äußern, als beide zusammen genommen.

Das hat denn auch der Eisenbahn so viele Freunde zugeführt, ja was wunderbar erscheinen könnte, selbst Diejenigen haben sich mit ihr befreundet, die sonst und im Uebrigen jedem Fortschritt entgegen sind. Freilich sind aber auch die materiellen Vortheile, welche sie verspricht und welche sie dort, wo schon Eisenbahnen bestehen, auch wirklich herbeigeführt hat, so unzweideutig, daß ein Leugnen derselben nur Blindheit verrathen und allgemein eine fast einstimmige Opposition hervorrufen würde. Manchem erscheint aber die Eisenbahn wohl als ein so kräftiger Pulsschlag der Zeit, daß es nicht möglich, demselben entgegen zu streben, und so mag die Berechnung

¹⁶⁾ Daß wir im Alterthum so manche vortreffliche, zum Theil wohl noch nicht erreichte, Staatseinrichtungen finden, hatte seinen Grund darin, daß sich das ganze Staatsleben in einer Hauptstadt concentrirte und über alle Staatsangelegenheiten die größte Oeffentlichkeit herrschte. Im Alterthum wurde es für tugendhaft gehalten, wenn sich der einzelne Staatsbürger, auch ohne Beamter zu sein, die Staatsinteressen zu Herzen nahm, Jeder kannte die öffentlichen Einrichtungen und Angelegenheiten, und so war jeder Staatsbürger zugleich ein Staatsdiener in der schönsten Bedeutung des Wortes.

Damit contrastirt es recht bedeutend, wenn in einem Staate die Polizei so eifersüchtig darauf ist, Neben nicht zu ihr Gehörigen von ihrem Wirkungskreis auszuschließen, daß derjenige, der z. B. einen Ertrinkenden rettet, arretirt und dafür bestraft wird, daß er etwas that, was Sache der Polizei war; es contrastirt aber freilich auch damit, daß dem Staatsbürger, der Vorschläge macht, die das Gemeinwohl bezwecken, in fast allen Staaten von den Behörden zugerufen wird: „Steck deine Nase nicht in Sachen, die dich nichts angehen.“

wohl nicht unrichtig sein, daß $\frac{99}{100}$ der civilisirten Welt aus Freunden der Eisenbahn bestehe.

Wenn man so im Allgemeinen über den Werth der Eisenbahnen mit sich einig war, so entstanden die Fragen, ob dieselben für Mecklenburg überall und ob sie zur Zeit für dasselbe anwendlich seien; von diesen wurde die erstere wohl allgemein bejaht und wenigstens hat Verfasser Dieses keine Behauptung gehört, die gegen die Anwendlichkeit von Eisenbahnen in Mecklenburg überhaupt wäre gerichtet gewesen. Die letztere Frage dagegen war, wie gesagt, in dem Separatvotum verneinend beantwortet, und wenn Verfasser auch die in demselben aufgestellten Einwände für zutreffend nicht erkennen konnte, so hatte er doch in dieser Beziehung zwei Hauptbedenken gehabt, — von Bedenken geringeren Umfanges ganz abgesehen, — die in Folgendem bestanden.

Einmal war nicht zu verkennen, daß, wenn auch die jetzt projectirte Eisenbahn nicht zu Stande kommen sollte, doch über kurz oder lang nothwendig Eisenbahnen in Mecklenburg entstehen mußten, es fragte sich also, ob unter solchen Umständen es nicht angemessener sei, vorläufig keine Eisenbahn in Mecklenburg zu bauen, sondern die Erfolge anderer Eisenbahnen abzuwarten, dann aber die beim Bau derselben unterdeß gemachten Erfahrungen zu benutzen, um so die mecklenburgischen Eisenbahnen mit geringerem Lehrgelde zu bauen, als dies bei sofort erfolgendem Bau möglich war. Aber dem stand entgegen, daß mit dem 18. August d. J. derjenige Termin ablief, bis zu welchem der Bau der Bahn auf dem rechten Elbufer beschloffen sein mußte, daß unfehlbar mit dem 19. August, bei dem großen Interesse der Provinz Brandenburg und Hannovers an einem solchen Bahnzuge, werkhätige Einleitungen zum Bau einer Eisenbahn auf dem linken Elbufer würden getroffen werden, so aber Mecklenburg auf längere Zeit ganz von dem Eisenbahn-Verkehr abgesperrt und in eine noch größere Isolirtheit gerathen werde, als in welcher es durch manche Ungunst ohnehin steht. Erwog man nun, daß gerade diese Isolirtheit Mecklenburg's, — nützlich zwar durch Hervorhebung

seiner Individualität, aber bei Weitem nachtheiliger durch seine Absonderung vom ganzen übrigen deutschen Vaterlande, — wohl nicht ohne Unrecht als die Hauptursache aller derjenigen Mängel angesehen werden muß, welche bei uns vorhanden sind, und welche ein verständiger Patriot wohl lieber hervorhebt, als daß er durch Absingung allgemeiner, und ganz ins Blaue zielender Loblieder von dem Glücke Mecklenburgs, die Meinung in sich und Andern hervorrufft: es bestehe gar nichts Tadelnswerthes in Mecklenburg, — erwog man dies und daneben die zwei Umstände: 1) daß der Verkehr, wenn er sich erst einmal andere Wege gebahnt hat, unendlich schwer in die alten, verlassenen zurückzubringen ist, und 2) daß demnächst Mecklenburg auf alleinige Kosten sich Eisenbahnen würde bauen müssen, statt daß ihm hier hülfreiche Hand von Speculanten geboten wurde; so mußte das Bedenken: ob es rathsam sei, schon jetzt eine Eisenbahn zu bauen, wohl um so mehr schwinden, als ohnehin bisher Mecklenburg noch nie Vortheil davon gehabt hat, daß es sich allen nützlichen Neuerungen erst spät anschloß, ja selbst nicht einmal den, daß es die Neuerungen, zu denen es sich endlich bequeme, wohlfeiler oder besser bei sich eingeführt hätte, als dies andere Nationen bei sofortiger Annahme nützlicher Neuerungen gethan hatten¹⁷⁾. Erkante man überdies den Vortheil der Eisenbahnen, ihr Zutreffen für Mecklenburg an, so wäre es gewiß angemessen, sich desselben sobald als möglich zu bemächtigen, und dadurch den von ihm zu ziehenden Nutzen zu vergrößern. Wer hätte außerdem die Nachtheile verantworten mögen, welche über Mecklenburg aus einem nur 10- oder 15jährigen Ausschluß von dem Eisenbahnen Deutschlands gekommen sein würden? Nicht daß es auf dem Standpunkt der Entwicklung stehen geblieben wäre, auf dem es bei seinem Ausschluß stand, sondern es würde

¹⁷⁾ Das Festhalten am Alten, an sich verständig und ehrenwerth, wird in christlichen Ländern wohl nirgends zu solchem Extreme getrieben, als in Deutschland und Mecklenburg, ja man hört bei uns wohl gar von „Mißbräuchen“ reden, die durch ihr Alter „ehrwürdig“ geworden seien!!

bei dem mächtigen Fortschritt, welchen die Eisenbahn für alle materiellen und immateriellen Kräfte des Völker- und Menschenlebens herbeiführt, durch seinen, selbst nur zeitweiligen Ausschluß um Jahrhunderte zurückgeschleudert worden sein. Und mochte das auch eine lachende Aussicht für alle Freunde des Stillstandes und Rückschrittes sein, so wurde dies Bild doch auch dadurch getrübt, daß eine unabsehbare Menge materieller Nachtheile, die von der Ausschließung des Landes vom Eisenbahnnetz zu erwarten stand, einen zu düstern Schatten auf dies sonst etwa angenehme Bild warf. Endlich aber war, wie bereits erwähnt, nicht zu verkennen, daß es ganz unmöglich sein werde, Mecklenburg für immer von den Eisenbahnen abzusperrn, und so empfahl es sich auch in dieser Beziehung, sich lieber jetzt mit freiem Entschluß und Blick in diejen, alle Verhältnisse durchdringenden, Strom zu werfen, als zu warten, bis die unwiderstehliche Gewalt der Verhältnisse uns gewaltsam, dann aber vielleicht kopfsüß, in denselben werfen werde.

Ein anderes Hauptbedenken erregte dem Verfasser die Frage: wird nicht etwa die jetzt projectirte Eisenbahn zu Stande kommen, auch wenn das Land sich überall nicht bei derselben theilhaftig? Und ist, — die Bejahung dieser Frage vorausgesetzt, — es zutreffend, dem Lande eine Schuldenlast von $1\frac{1}{2}$ Millionen¹⁸⁾, demselben höchstwahrscheinlich zwar nur imaginär, möglicher Weise aber doch wirklich zur Last fallend, für eine Sache aufzubürden, die auch ohne diese Belastung zu erreichen ist?

Man hatte das Beispiel Preußens und Dänemarks für sich, deren Regierungen, — fast wie manche Privatleute vom Bau der Chausseen, — alle möglichen Vortheile sich anzueignen bemüht waren, die Lasten dagegen den Unternehmern der Eisenbahn ausschließlich zuzuwenden. Man konnte außerdem nicht verkennen, daß Hamburg ein zu großes Interesse am Zustandekommen gerade dieses Bahnzuges, seine Geldmänner eine zu klare und richtige Einsicht hätten, als daß es nicht wahrscheinlich

¹⁸⁾ In R²/tel freilich nur circa 1,250,000 Rthlr.

geworden wäre, die noch fehlenden 1,500,000 Rthlr. würden anderweitig gedeckt worden sein, auch wenn Mecklenburg dieselben nicht übernommen hätte.

Aber der Endtermin für diesen Bahnzug war nicht entfernt mehr, eine abermalige Berufung der Stände, wenn die Geldbewilligung verworfen und das fehlende Geld nicht anderweitig gedeckt wurde, kaum mehr ausführbar, und so schien es denn gewiß Manchem frivol, auf eine Wahrscheinlichkeit hin alle die Nachteile über das Land zu verhängen, alle die Vortheile zu riskiren, welche die Eisenbahnfrage für das Land mit sich führte. Noch kam aber auch ein besonders schlagender Grund hinzu. Die Eisenbahn wird bekanntlich zuvörderst gewissermaßen ein Eigenthum der Actionnaire, wenigstens auf eine Reihe von Jahren ihnen zur exclusiven Ausbeutung hingegeben. Dies ist eine Unregelmäßigkeit, die aber dadurch motivirt wird, daß die Staaten, mit Ausnahme Belgiens, nicht die großen zu einer Eisenbahn nöthigen Geldmittel für eine noch neue Sache riskiren möchten, und andererseits, weil man überzeugt war: die Eisenbahnen würden rascher und wohlfeiler von Privatleuten, als vom Staate gebaut werden. Es mußte nun natürlich für das Risiko, welches die Erbauer auf solche Art trugen, ihnen ein angemessener Vortheil gewährt werden, und dieser besteht darin, daß ihnen die Eisenbahnen auf bestimmte Jahre, unter bestimmten Bedingungen, zur exclusiven Benutzung hingegeben werden. Da es aber, wie gesagt, eine Anomalie ist, wenn ein Gemeingut nicht zur Benutzung Aller verstellt ist, so haben alle Staaten, und so auch die zur Hamburg-Berliner concurreirenden, Vorkehr getroffen, daß unter gewissen Voraussetzungen nach bestimmten Jahren die Eisenbahn, soweit sie das Gebiet der betreffenden Staaten berührt, in das volle Eigenthum derselben übergeben muß, ja daß noch früher für einen bestimmten Preis und gleichfalls unter bestimmten Voraussetzungen die respectiven Staaten das Eigenthum derselben erlangen können. Und so schien es denn wohl eines Dyfers werth, durch Vertheilung in den Eisenbahnactien die Möglichkeit des Eigen-

thumsüberganges, sowohl der Zeit, als den Mitteln nach, unserm Lande zu erleichtern. Was wir jetzt zahlen, trägt auf solche Art reiche Zinsen für die Zukunft des Landes, und Preußen und Dänemark werden es dereinst ohne Zweifel bereuen, daß sie sich die Möglichkeit, besonders schnell zum Eigenthum der Bahn auf ihren Gebieten zu gelangen, nicht jetzt zu einer Zeit erkauft haben, wo die Actien für den Nennwerth zu haben sind.

Außerdem endlich konnte Mecklenburg mit einem größern Gewicht in dieser Angelegenheit auftreten, wenn es nicht bloß seine Rechte als Staat, sondern auch gleichzeitig die als Actionnair verfolgte, und so konnte es keinem gegründeten Bedenken unterliegen, die Frage: soll Mecklenburg sich an den Actien betheiligen, obgleich die Eisenbahn vielleicht ohne diese Betheiligung zu Stande kommen würde, mit Ja zu beantworten.

Es förderte überhaupt aber die Bewilligungsfrage ungemein, daß der Glaube sehr allgemein verbreitet war: das Opfer, welches Mecklenburg dieser Sache bringe, könne nur dem Namen und der Einbildung nach, nicht aber in der Wirklichkeit bestehen; selbst die bedenklichsten Eisenbahnfreunde waren der Ansicht, daß das desfallsige Opfer immer nur ein höchst geringes sein werde, da eine Straße, welche Hamburg mit Triest, demnächst vielleicht mit Ostindien verbinde, den Actionnairn keinen großen Schaden bringen könne. Die Opfer aber, die einer solchen Sache zu bringen waren, erhielten ihre hinlängliche Rechtfertigung durch den Umstand, daß Alles, was zur Werbung und Belebung der Industrie und des Verkehrs beiträgt, dem Lande zum directen Nutzen gereicht, und jede Schuld, die ein Land zu solchen Zwecken übernimmt, dasselbe um seinen vollen Betrag reicher macht. Solche Schulden sind anderer Natur, als z. B. Kriegsschulden. Diese letzteren Schulden machen nämlich allerdings ein Land um so viel ärmer, als ihr Betrag sich beläuft; je mehr aber dagegen Schulden übernommen werden, deren Betrag für das Wohl des Landes verwendet wurde, um so reicher wird ein Land sein. So wird auch der Landmann, welcher Geld leihet, um sein Grundstück zu verbessern, um

so reicher, — wenn auch seine baare Schuld bedeutender wird, — als der Betrag derartiger mit Verstand und Ueberlegung gemachter Schulden größer wird; derjenige aber wird immer ärmer werden, der alle Kräfte seines Ackers anstrengt, um sein baares actives Kapital zu mehren, ja um so reicher er auf solche Weise an baarem Gelde wird, um so ärmer wird er an Vermögen werden.

Doch — wir müssen die Leser um Entschuldigung bitten, daß uns der Eifer für die Eisenbahn zu einer so langen Episode veranlaßt, und uns so weit vom Convocationstage abgebracht hat. Kehren wir zu demselben zurück.

Sonntag, der 11. Junius, wurde also durch die Conferenz mit den landesherrlichen Commissarien in solcher Art in Beschlag genommen, daß keine Plenarsitzung mehr sein konnte; am Montag dagegen berichtete die Deputation über den Erfolg der Verhandlungen. Dieser war sehr erfreulich für alle Eisenbahnfreunde, denn nicht nur hatten die Commissarien alle diejenigen Modalitäten und Bedingungen genehmigt, unter denen eine Bewilligung zu machen sein würde, sondern es waren auch alle Bedenken, welche der Hauptbericht der Commitee angeregt hatte, — soweit dies möglich gewesen war, — beseitigt; besonders aber erregten die commissarischen Zusicherungen freudige Sensation: einmal, daß bei dieser Angelegenheit in keiner Weise irgend ein privater fürstlicher Vortheil intendirt werde, und demgemäß auch die etwanigen Ueberschüsse aus dem Transitozoll nur für allgemeine Zwecke des Landeswohles verwendet werden sollten; sodann aber, daß der Landesherr bereit sei, über Beseitigung der auf dem innern Verkehr ruhenden Belastungen und Beschränkungen verfassungsmäßige Beratungen mit den Ständen zu veranlassen, und daß der Convocationstagsabschied hierauf gerichtete landesherrliche Zusicherungen erhalten werde¹⁹⁾. Was sich aber

¹⁹⁾ Da diese landesherrliche Zusicherung wirklich in dem Convocationstagsabschied enthalten war, so steht zu hoffen, daß die Zoll-, Steuer- und Gewerbeverhältnisse endlich einer umfänglichen und durchgreifenden practischen Folgen habenden Untersuchung werden unterzogen werden.

sonst noch zur Empfehlung des Convocationstagszweckes an besonderen Gründen sagen ließ, hatten die Commissarien der Deputation mitgetheilt, und wurde von diesen der Landesversammlung berichtet.

Man hätte nun sofort zur Discussion oder Abstimmung über die Frage schreiben können, ob die proponirten 1,500,000 Rthlr. zu dem vorgeschlagenen Zweck und unter den von der Committé proponirten Modalitäten zu bewilligen seien, oder nicht; indef trug sofort nach der Verlesung des Deputationsberichtes ein Mitglied der Versammlung den Vorschlag vor: man möge nicht die proponirten 1,500,000 Rthlr., sondern nur 300,000 Rthlr. bewilligen, dann aber keine Actien zeichnen, sondern der Regierung überlassen, mit diesen 300,000 Rthlrn. den Verlust zu decken, welchen sie beim Verkauf der auf 1,500,000 Rthlr. sich belaufenden Actien höchstens erleiden werde. Ob der Vorschlag genau so gelautet habe, kann freilich nicht behauptet werden, allemal ist aber so viel gewiß, daß die Tendenz dahin ging: die Actien sofort zu verkaufen, damit man sofort im Klaren darüber sei, wieviel die Eisenbahn dem Lande kosten werde, und nicht Uebelstände dadurch entständen, daß man Jahre lang ²⁰⁾ nicht wisse, wie hoch sich die Schuld reell belaufe, die der Eisenbahn wegen contrabirt sei. Von dieser Seite betrachtet, hatte der Vorschlag Vieles für sich, und auch das empfahl ihn, daß bei sofortigem Verkauf der Actien nicht eine gesonderte Verwaltung für dieselben einzurichten war, die ja immer die Geschäfte mehren mußte und manche Uebelstände, ja Verluste nach sich ziehen konnte. — Aber bei Annahme eines solchen Vorschlages würde nicht bloß dem Lande aus der Be-

²⁰⁾ Während der vier Jahre des Baues werden die Actien aus der Baucasse verzinst; in vier Jahren ist also kein baarer Schaden bei der Bewilligung, eher vielleicht Vortheil, indem man das Geld, welches zur Eisenbahn gezahlt wird, zu 3½ Procent zu negociiren hofft, die Baucasse aber 4 Procent zahlt; erst nach vier Jahren wird sich ausweisen, ob für die bewilligten 1,500,000 Rthlr. Zinsen zu zahlen sind, oder ob die Eisenbahn eben so viel, mehr oder weniger abwirft, als die Zinsen betragen.

willigung eine bestimmte baare Schuld von 300,000 Rthln. entstanden sein (statt daß, wenn man die Actien behielt, es höchst wahrscheinlich war, daß die ganze Bewilligung von 1,500,000 Rthln. dem Lande auch keinen Heller kosten werde), — sondern es gingen durch dessen Annahme auch alle die Vortheile verloren, die dem Lande erwachsen, wenn es Actionnair wurde. Daher wurde denn dieser Vorschlag stillschweigend verworfen, und dies war um so angemessener, als er allerdings der Art war, um jetzt im entscheidenden Augenblick einen bedeutenden Miß unter den Eisenbahnfreunden zu machen und Viele derselben zu verleiten, durch Annahme dieses Vorschlages bei allem besten Willen für die Eisenbahn indirecte doch gegen dieselbe zu stimmen.

Man beschloß nun also, nachdem die Bewilligungsfrage durch das bisher in den Berichten und Separatvotis Vorgetragene hinlänglich erörtert sei, nunmehr zur Abstimmung über dieselbe durch Zettel zu schreiten. Und so stand man denn am Ziele des Convocationstages, als noch ein kleines Intermezzo den zur Erreichung desselben schon aufgehobenen Fuß wieder, wenn auch nur auf Augenblicke, niederdrückte. Ein ehrenwerthes und notables Mitglied der Versammlung nämlich, welches sich bestimmt gegen das vorliegende Eisenbahnproject ausgesprochen hatte, hielt sich gedrungen, die Gründe seiner Handlungsweise und seiner nunmehr abzugebenden Abstimmung mitzutheilen; es bevormortete jedoch dabei, daß es hiedurch keinesweges eine neue Discussion provociren, noch gegen die beschlossene Abstimmung irgendwie protestiren wolle. Die vorgetragenen Gründe nun aber concentrirten sich dahin, daß der Redner eine Bewilligung der Convocationstagsproposition mit seinen besondern, dem Lande und Landesherrn geleisteten Eiden nicht vereinen könne, außerdem aber eine Verschuldung des domanii einem, von ihm dem Landesherrn geleisteten, besondern Eide zuwiderlaufe. — Wenn sich in diesem Vortrage eine durchaus ehrenwerthe Gesinnung aussprach, so war es doch auffallend, einmal, daß er nicht früher gehalten war; zweitens, daß in der Landesversammlung, in der nur

das Wohl des Landes, nicht die Interessen einzelner Personen verhandelt werden sollen, ein solcher Vortrag gehalten wurde, der wie dieser, — da er ein einzelnes Votum nur insoferne begründete, als dasselbe aus der Individualität einer einzelnen Person hervorgegangen war — einzig etwas rein Persönliches enthielt. Andererseits hatte der Vortrag durch seine Fassung auch den Verdacht bei Vielen erregt, als habe der Redner durch das Berufen auf geleistete besondere Amtseide die Wahrscheinlichkeit aussprechen wollen, als habe er gewissermaßen mit einer besondern Gewissenhaftigkeit die vorliegende Frage entschieden. So entstand durch diesen Vortrag eine große Aufregung. Denn natürlich konnte es für jeden Landstand, der nach Pflicht und Gewissen diese Sache bei sich erwogen und entschieden hatte, nur verlegend sein, wenn ihm gesagt oder auch nur angedeutet wurde, ein Anderer habe dieselbe gewissenhafter entschieden. Jeder Landstand ist durch seinen Lehn- oder Homagialeid verbunden, nach bestem Wissen und Können diejenigen Sachen zu berathen und zu entscheiden, die sein Landes- und Lehnherr zu seiner Berathung und Entscheidung verstellt, und auch ohne diesen besondern Eid ist jeder Landstand unbedingt durch sein Gewissen aufgefordert, die Landessachen nach seiner besten Einsicht von des Landes Besten zu entscheiden. Wenn solchen Männern, in Ausübung ihrer Pflicht begriffen, nun Worte zugerufen wurden, die sich so deuten ließen, als: „halt da, seht her, wie ich gewissenhaft diese Sache entscheide, ich habe aber auch noch besondere Eide geschworen, die ihr nicht,“ so konnte dies immer nur Aufregung hervorrufen. Ruhig erwogen stellte sich so viel heraus, daß die Motivirung eines landständischen Voti durch ein Berufen auf allgemeine, oder besondere Pflichten allemal etwas Unnötiges sei, denn es muß ja von jedem Landstande vorausgesetzt werden, daß er bei Ausübung seiner landständischen Pflichten, pflichtgemäß verfare. War aber hienach der Vortrag unnötig, gleichwohl nicht zu erwarten, daß ein langjähriges und notables Ständemitglied derartige Vorträge halten werde, so war damit der Conjectur,

was denn eigentlich mit diesem Vortrage bezieht sei, um so mehr der weiteste Spielraum gegeben, als auch das Verufen auf die geleisteten besondern Eide keinesweges als zutreffend betrachtet werden konnte.

War denn ein besonderer Eid, dem moralischen Gewichte nach, stringenter, als der von allen Landständen auf Förderung des Landeswohles im Allgemeinen geleistete Eid? Oder mußte wirklich angenommen werden, daß derjenige, der auf Erfüllung einer bestimmten Pflicht einen allgemeinen und einen besondern Eid geleistet hatte, diese Pflicht gewissenhafter erfüllen werde, als ein Anderer, der nur den allgemeinen Eid geleistet hatte? Ja, konnte nur behauptet werden, daß Jemand, der auf Erfüllung einer Pflicht beeidigt war, deren Erfüllung schon ohne Eid dem Gewissen oblag, nothwendig dieselbe gewissenhafter erfüllen müsse, als ein Anderer, den kein Eid, sondern nur sein Gewissen band? Beruht die Erfüllung der Eide, dem moralischen Gesichtspunkte nach, auf einer andern Basis, als die Erfüllung jeder andern unbeeidigten Pflicht?

Und giebt endlich der Umstand, daß die Erfüllung von Amtspflichten, die ohnehin schon dem Gewissen der Beamten obliegt, noch durch besondere Amtseide ange-regt wird, eine besondere Garantie, daß die beschwornen Pflichten gewissenhafter erfüllt werden, als die unbeschwornen? Wer das behaupten wollte, würde die Geschichte gegen sich haben. Das Alterthum kannte keine Amtseide, und doch wurden die Staatsämter durchschnittlich besser verwaltet als in den modernen Staaten. Im Alterthum erkannte man aber auch ganz den Werth der Oeffentlichkeit, und die Staatsverwaltung, theilweise unter Gottes freiem Himmel vor den Augen des ganzen Volkes geführt, war eine durchaus öffentliche. Dieser Einfluß der Oeffentlichkeit, die damals dadurch vermittelt wurde, daß die ganze Staatsverwaltung größtentheils in einer Stadt concentrirt war, hatte den wohlthätigsten Einfluß auf die Verwaltung der Staatsämter. — Theilnahme an den öffentlichen Angelegenheiten galt nicht für Demagogie, Tadel der Behörden nicht für Hochberrath — und so erklärt es sich, daß manche heidnische und unbe-

eidigte Staatsdiener ihre Aemter besser verwalteten, als christliche und beeidigte. Doch dies hier beiläufig; zu unserm Thema zurückkehrend müssen wir anerkennen, daß nur die Gewissenhaftigkeit des Individuums, — auf der ja ohnehin die Erfüllung der Amtseide beruht, nicht besondere Eide eine Garantie für die Erfüllung von Gewissens- und Amtspflichten giebt. War aber dies der Fall, und sonach der ganze Vertrag weder nöthig noch zutreffend, so hätte man freilich denselben mit eben dem Schweigen übergehen können, mit welchem man den vorhergegangenen, einer auf 300,000 Rthlr. zu machenden Geldbewilligung, beseitigt hatte; aber die gereizte Stimmung machte sich in mancher Gegenrede Luft, als: man habe selber auch Eide geschworen, man halte auch ohne diese sich dringend genug aufgefordert, nur ein solches Wort abzugeben, wie man es vor dem eigenen Gewissen, der Mit- und Nachwelt verantworten könne; es handle sich hier nicht um Verschuldung des Domaniums allein, sondern des ganzen Landes; Schulden zu solchem Zwecke, wie dem vorliegenden übernommen, könnten das Gewissen eines Landstandes nicht drücken, sie gereichten zum Segen des Landes u. dgl. Ueberall aber brachte dies Interesse eine derartige Anregung hervor, daß durch dasselbe wohl eher der Opposition der Eine oder der Andere entzogen, als zugeführt ist. Freilich war der betreffende Vortrag, — recht in dem Augenblick gehalten, wo der Hammer sich hob, um an die Glocke schlagend, die Zeit zu bezeichnen, — wohl dazu geeignet, Solche stutzig zu machen, die nicht voll mit sich im klaren waren; aber gleichwohl hat ein solcher Erfolg nicht statt gefunden, denn es ist erwiesen, daß von denjenigen drei Landständen, welche bei der nun folgenden Abstimmung ihre Stimme nicht abgaben, der Eine ein entschiedener Eisenbahnfreund war, und sich nur zufällig mit seiner Stimmabgabe verspätet hatte; hinsichtlich der übrigen zwei ist es aber wahrscheinlich gemacht, daß sie der Opposition angehörten, aber im entscheidenden Augenblick zweifelhaft wurden, ob sie pflichtmäßig gegen die Eisenbahn stimmen könnten, daß sie also lieber ihre Stimme hatten zurückhalten wollen, als

möglicherweise ihr Gewissen durch eine Abstimmung beschweren, die sie in der Folge hätte beunruhigen können.

Das Resultat der Abstimmung aber, 142 für, 17 gegen die Eisenbahn, ergab, daß der Opposition keine Stimmen gewonnen sein konnten, denn auf eine solche Majorität hatten auch die Bestunterrichteten nicht gerechnet.

Nachdem dies glänzende, eine schöne Perspective in die Zukunft Mecklenburg's gewährende Resultat erlangt war, hatte der Convocationstag nun seinem Wesen nach eigentlich sein Ende erreicht; natürlich mußte er aber auch sein formelles Ende erlangen, und so trennte sich die Versammlung, nicht ohne dem Syndicus Dr. Ditmar zuvor beauftragt zu haben: in Anleitung des Committee's Erachtens und des nunmehr gefaßten Beschlusses die ständische Antwort auf die Convocationstagsproposition zu entwerfen und zur Genehmigung der Landesversammlung vorzulegen. Dies geschah am folgenden Morgen, den 13. Junius. In dieser vorletzten Sitzung des Convocationstages wurde die entworfene Antwort vorgelesen und genehmigt, und nachdem man die Herren Landmarschälle ersucht hatte, dieselbe den Herren Convocationstagscommissariaten zu überbringen, beschloß man noch, am Nachmittage um 2 Uhr abermals zusammenzutreten, um den muthmaßlich dann schon ausgefertigten Convocationstagsabschied von den Herren Landmarschällen entgegen zu nehmen, und durch Publication desselben dem Convocationstage sein formelles Ende zu geben.

So geschah es denn auch, und wurde bald nach zwei Uhr durch Verlesung des Convocationstagsabschiedes und Registrirung dieses Actes eine ständische Versammlung geschlossen, die von unermesslicher, aber, — wir zweifeln nicht, — segensreichster Bedeutung für die Zukunft des Landes sein wird. Freudig ruft mit uns wohl jeder patriotische Mecklenburger aus: Heil dem Lande, daß es die mächtige Mahnung der Zeit nicht verkannte, möge es kräftig und glücklich vorwärts schreiten, in der neuen Aera, die mit dem Convocationstage von 1843 für dasselbe beginnt! —

Wir können diese kurze, und mehr äußere, als innere Geschichte des Convocationstages nicht schließen, ohne noch einmal darauf zurück zu kommen, wie ungemein wohlthuend es war, daß sich ein so großes und reges Interesse für die Eisenbahn bei dem Landesherrn aussprach. Darf man nicht eine glückliche Zukunft dem Lande prophezeihen, dessen Herrscher, so jung mit der Bürde der Regierung belastet, doch so ernst und eifrig für das Wohl des Landes wirkt²¹⁾? Mögen ihm lange und glückliche Tage bestimmt sein, und möge er überall, wo es das Wohl des Landes gilt, sich des einträchtigen Wirkens seiner Landstände und aller Unterthanen erfreuen. Dies ist gewiß ein Wunsch, den alle patriotischen Mecklenburger theilen, welchen auszusprechen gewiß natürlich ist, und der nicht gemißdeutet werden sollte. Indessen wer öffentlich auftritt, ist immer dem verschiedenartigsten Urtheile preisgestellt, und so will der Verfasser hier nur bemerken, daß es ihm eben so ungerathen scheint, ein begründetes Lob zurück zu halten, als ungerathen Tadel zu erheben, eben so verkehrt, allgemeine Wünsche zu verschweigen, als nicht vorhandene für allgemeine auszugeben. Wenn aber übrigens nach Beendigung des Convocationstages Verdächtigungen ausgesprengt sein sollen, einerseits, als hätten die Eisenbahnfreunde nur aus Condescendenz gegen die Regierung für die Eisenbahn gestimmt, andererseits, als sei gegen die Eisenbahn gleichfalls nur nach Nebenrücksichten gestimmt, so werfen derartige, doch allemal gewagte Behauptungen, zwar auf die Beurtheilungskraft oder das Gemüth ihrer Urheber kein vortheilhaftes Licht, es wird aber niemals zutreffend sein, solche Verdächtigungen durch ernsthaftes Erörtern demjenigen Schmutze zu entheben, welcher ihr eigentliches Lebenselement ist.

²¹⁾ Man erzählte allgemein, daß der Großherzog bei Ueberbringung der Nachricht von der ständischen Bewilligung laut aufgeschriekt habe. Erwägt man nun, wie sehr bei der Erziehung der Fürsten auf Beherrschung der Gefühle hingewirkt wird, und wie die ständische Bewilligung kein fürstliches Privatinteresse berührte, so leuchtet durch dieses Aufschreien ein schöner Stern für Mecklenburg hindurch.

Der ruhige und besonnene Patriot wird gewiß nicht unterscheiden zwischen denen, die für, und denen, die gegen die Eisenbahn stimmend, das Wohl des Landes zu fördern suchten, er wird unedle Motive bei keinem Landstande voraussehen, und Dem seine Anerkennung nicht versagen, der klarem Bewußtsein seiner Pflichten folgend, — gleichviel nach welcher Seite hin, — in dieser bedeutungsvollen Sache wirkte.

Die deutschen Eisenbahnen,

in besonderer Beziehung auf Mecklenburg.

Eisenbahnen sind parallel neben einander fortlaufende, 3 Fuß 8 Zoll bis 4 Fuß 8 Zoll von einander entfernt liegende Geleisebäume (engl. Rails) oder Schienen von Eisen mit Unterlagen von Stein oder Holz, auf welchen eigends dazu eingerichtete Wagen in beliebiger Schnelligkeit durch Pferde oder Dampfkraft fortbewegt werden. Die Räder der auf diesen Schienen fahrenden Wagen werden entweder durch einen erhöhten Rand an den Schienen oder durch einen solchen an den Rädern, welche auf diese Weise die Schienen umfassen, festgehalten. Als Bewegungsmittel bedient man sich, wo nicht der Pferde, wie auf der Linz-Budweiser Bahn, der Locomotiven oder Dampfswagen, welche nichts anderes als auf Rädern stehende Dampfmaschinen sind, deren Kraft auf die Räder wirkt. In Gebirgsgegenden, oder wo sonst das Terrain die Anwendung von Locomotiven nicht gestattet, wie z. B. in Deutschland bei Nachen und zwischen Düsseldorf und Elberfeld, werden die Locomotiven durch stehende Dampfmaschinen, welche die Wagen an langen Seilen in die Höhe ziehen, ersetzt, oder man läßt die Wagen, wie z. B. zwischen Harzburg und Bienenburg, durch ihre eigene Schwere bergunter laufen. Unmittelbar hinter der Locomotive, auf welcher sich nur der den Zug führende Ingenieur befindet, folgt der durch eine offene Brücke mit derselben verbundene Kohlenwagen (Tender), worauf dann die Personenzüge oder besser, zur Verminderung der Gefahr, die zur Fortschaffung von Gepäck und Waaren

dienenden Güterwagen kommen. Bisher waren die Personenwagen, deren es auf den meisten Bahnen drei im Preise verschiedene Classen giebt, stets verschlossen; seit dem Unglück auf der Paris-Versailler Bahn des linken Seineufers am 8. Mai 1842, wo wegen der Größe des Zuges eine Locomotive nachschob, und in Folge des Zerbrechens eines Rades gegen 100 Personen in den verschlossenen Wagen theils lebendig verbrannten, theils durch den Zusammensturz der Wagen gefährlich verletzt wurden, sind die Wagenthüren auf den meisten Bahnen von Junen zu öffnen, wobei jedoch zu bemerken ist, daß ein zu vorzeitiges Herauspringen aus den schnell dahinsfliegenden Wagen ebenfalls schon sehr nachtheilige Folgen gehabt hat.

Ihren Ursprung sollen die Eisenbahnen in deutschen Bergwerken haben, von wo sie nach England verpflanzt, und bereits im Jahre 1676 bei Newcastle am Tyne zum Kohlentransporte benützt wurden. Man ahnte die Wichtigkeit, welche sie in der Mitte des 19ten Jahrhunderts für den öffentlichen Verkehr erhalten würden, damals noch nicht, und nur der Amerikaner Fulton, der Erfinder des Dampfschiffes, scheint zu Anfange dieses Jahrhunderts die Möglichkeit einer Ueberbietung seiner Erfindung erkannt zu haben. England, das in Allem, was Industrie und Erfindung betrifft, seit Jahren unter den Europäischen Staaten obenan stand, hat das Verdienst, die erste beträchtliche Eisenbahn zwischen Stockton und Darlington, zwar hauptsächlich zum Kohlentransporte, im Jahre 1825 eröffnet zu haben. Hierauf folgte Nordamerika mit der Diney-Bahn, im Staate Massachusetts, i. J. 1827, und nach der Eröffnung der Liverpool-Manchester Bahn, i. J. 1835, auch Deutschland, das bisher nur unbedeutende derartige Anlagen in Schlessien, im Sächsischen Erzgebirge und in den Rheinlanden gehabt hatte, mit den Bahnen zwischen Linz und Budweis und Linz und Gmünd in den Jahren 1828, 1832 und 1836, so wie mit der ersten von Dampfwagen besetzten Eisenbahn zwischen Nürnberg und Fürth i. J. 1835. Seit jener Zeit haben sich die Schienenwege, trotz der anfänglichen Vorurtheile, und der oft getadelten

Deutschen Langsamkeit und Bedächtlichkeit, besonders durch die Bemühungen des Nord-Amerikanischen Consuls List in Leipzig, welcher die ganze Wichtigkeit dieses Betriebsmittels zuerst systematisch auseinander setzte, in rascher Weise vermehrt, so daß unser Vaterland in dieser Beziehung in Europa bereits den zweiten und auf der ganzen Erde den dritten Rang einnimmt. Denn wenn zu Anfang des Jahres 1842 Nord-Amerika 1400 (7000 englische), Großbritannien 300 (1500 englische), Deutschland 211 $\frac{1}{2}$, Frankreich circa 170 (292 $\frac{1}{2}$ Lieues), Belgien gegen 80 Meilen und die übrigen europäischen Staaten noch viel weniger fahrbare Eisenbahnen besaßen, so hat sich deren Zahl für Deutschland im August 1843 bis auf 243 $\frac{1}{2}$ Meilen vergrößert, und es standen in demselben Jahre überhaupt noch circa 27 Meilen zur Eröffnung in Aussicht, so daß unser Vaterland zu Anfang des Jahres 1844 von einem Eisenbahnnetz von 280 Meilen überzogen sein dürfte. Das verdanken wir dem regeren Leben, welches durch Zollvereine, Handelsverbindungen und dergleichen auf das materielle Interesse bezügliche Veranstellungen auch in Deutschland sich kund zu geben angefangen hat, und das wird seinen Einfluß auf wachsende Vereinigung, trotz alles einheimischen Vorurtheils und alles auswärtigen Widerstrebens, zum Heile Deutschlands nicht verfehlen.

Auf den 211 $\frac{1}{2}$ Meilen deutscher Eisenbahnen wurden i. J. 1842 6,874,201 Personen befördert, und das Jahr 1843 stellt, bei dem immer sich hebenden Verkehre, eine noch größere Zahl von Reisenden in Aussicht. Am meisten Personen (1,156,000) fuhren auf der Wien-Gloggnitzer, am wenigsten (14,274) auf der Linz-Budweiser Bahn. Die Baukosten für jene 211 $\frac{1}{2}$ Meilen betragen die Summe von 78,844,580 Gulden Rheinisch, oder circa 39,500,000 Reichsthaler N $\frac{2}{3}$. Am meisten (721,780 Rthlr. N $\frac{2}{3}$) kostete die Meile auf der von Aöln nach Aachen führenden Rheinischen Bahn; am wenigsten (circa 26,250 Rthlr. N $\frac{2}{3}$) die Meile auf der von Prag bis Lana fertigen Strecke der Prag-Bilsener Bahn. Im Bau begriffen waren zu Anfang

des Jahres 1843 14 Bahnen, welche, mit Ausschluß der bereits 1842 eröffneten Strecken, 209 Meilen ausmachen, und circa 40,000,000 Rthlr. kosten werden. Dazu kamen bis zum August 1843 noch etwa 50 oder, falls auch die Berlin-Bergedorfer Bahn bis zu jenem Zeitpunkte in Angriff genommen werden sollte, circa 85 Meilen, also im Ganzen 300 Meilen, deren Kostenbetrag sich auf mehr als 60,000,000 Rthlr. belaufen würde. Projectirt und zum Theil bereits concessionirt dürften im Ganzen etwa noch 500 Meilen sein, welche zusammen 125,000,000 Rthlr. kosten möchten, so daß, wenn alle diese Bahnen zu Stande kämen, Deutschland von einem Eisenbahnnetz von beinahe 1000 Meilen Länge durchzogen wäre, dessen Herstellung die Summe von 250,000,000 Rthlr. erfordert haben würde. Dieses großartige Verbindungsmittel, wie die Welt kein größeres gesehen hat, noch jemals sehen wird, theilt sich, so weit die Pläne zur Verwirklichung desselben vorliegen, in vier Hauptrichtungen, und zwar: 1) vom Kanal her (Belgien) und von der Nordsee (Niederlande) über Frankfurt a. M. bis nach der Schweiz und Italien (Bodensee); 2) von der Nordsee (Bremen und Hamburg) über Braunschweig, Berlin, Magdeburg und Leipzig nach Süddeutschland über Nürnberg, Augsburg und München nach Lindau und südostwärts über Dresden, Prag und Wien nach Triest; 3) von der Ostsee (Wismar, Stettin) über Berlin, Frankfurt a. O. und Breslau bis an die Polnische Grenze und über Frankfurt und Königsberg bis an die Russische Grenze; 4) vom Westen nach Osten durch die Binnenländer, vom Rhein durch Hessen, Thüringen, Sachsen und Schlesien nach Mähren und von da weiter nach Polen und Oesterreich. Daneben würden sich kreuzweis wieder Frankreich und Belgien mit dem westlichen Deutschland, die Ostsee durch die Wismar-Berlin-Hamburger Bahn mit der Nordsee und über Magdeburg oder Hannover mit dem Rhein und den Niederlanden; Ungarn, Polen und Rußland mit dem östlichen Deutschland, und das Adriatische Meer, Italien und die

Schweiz vermittelt der, das südliche Deutschland durchschneidenden Bahnen über Triest, Wien, Linz, Lindau, Augsburg, Friedrichshafen u. s. w. mit der Donau und dem Rhein, und über Prag, Leipzig und Thüringen mit der Weser und den Niederlanden in Verbindung setzen. Deutschland würde hiedurch, was es seiner Lage nach schon längst hätte sein sollen, zum Mittelpunkte der civilisirten Welt werden, ein Umstand, der auch auf Mecklenburg, einen so kleinen Theil des deutschen Vaterlandes dasselbe auch einnehmen möge, in Beziehung auf geistiges und materielles Wohlsein von den wohlthätigsten Folgen sein muß.

Bevor wir dieß weitläufiger auseinandersetzen, wollen wir, zum bessern Verständniß des von uns zu Sagenden, eine kurze Uebersicht der fahrbaren, im Bau begriffenen und projectirten Deutschen Eisenbahnen, nach Länge, Erbauungskosten, Zeit der Eröffnung und Frequenz im Jahre 1842 geben.

I. Fahrbare Deutsche Eisenbahnen.

1) Berlin-Anhaltische Bahn, von Berlin über Trebbin, Luckenwalde, Jüterbogk, Zahna, Wittenberg, Coswig, Roslau und Dessau nach Köthen führend, $20\frac{1}{2}$ Meilen lang, am 10. September 1841 in ganzer Länge eröffnet. Die Baukosten betragen 4,200,000 Rthlr. Pr. C.; die Frequenz i. J. 1842 betrug 318,659 Personen.

2) Berlin-Frankfurter a. O. Bahn, über Köpenick und Fürstenwalde führend. Sie ist etwas über $10\frac{3}{4}$ Meile lang, kostete gegen 2,750,000 Rthlr. Pr. C., und wurde am 20. October 1842 eröffnet. Die Frequenz betrug 35,274 Personen.

3) Berlin-Stettiner Bahn. Sie führt, in einer Länge von 18 Meilen, von Berlin über Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow und Tantow nach Stettin. Die Eröffnung bis Neustadt-Eberswalde fand am 30. Juli 1842, bis Angermünde am 16. November 1842, und bis Stettin am 16. August 1843 statt. Die Baukosten für die ganze Bahn werden

sich auf etwa 3,100,000 Rthlr. Pr. C. belaufen. Die Frequenz war 70,880 Personen. Von Stettin aus wird die Bahn in einer Länge von 4 Meilen bis Stargard fortgesetzt werden.

4) Berlin-Potsdamer Bahn. Sie ist $3\frac{1}{2}$ Meilen lang und wurde am 30. October 1838 eröffnet. Die Baukosten betragen 1,378,000 Rthlr. Pr. C. Die Frequenz i. J. 1842 betrug 500,906 Personen.

5) Braunschweig-Harzbürger Bahn. Sie wurde, bei einer Länge von $5\frac{1}{2}$ Meilen, am 23. Novbr. 1838 bis Wolfenbüttel, und am 31. October 1841 in ganzer Länge eröffnet. Die Anlagekosten betragen circa 250,000 Rthlr. P. C.; die Frequenz i. J. 1842 betrug 289,454 Personen.

6) Breslau-Doppeln'sche Bahn. Sie bildet, bei einer Länge von $10\frac{1}{4}$ Meilen, einen Theil der Oberschlesischen Bahn, und wurde am 21. Mai 1842 bis Oblau, und am 28. Mai 1843 in ganzer Länge eröffnet. Die Baukosten betragen circa 1,400,000 Rthlr. Pr. C. Zwischen Breslau und Brieg fuhren i. J. 1842 an 225 Tagen 139,128 Personen.

7) Budweis-Linz-Omündner Bahn. Sie hat eine Länge von $26\frac{1}{2}$ Meilen und wurde theilweise bereits i. J. 1828, in ganzer Länge i. J. 1836 (und zwar mit Pferden) befahren. Das Anlagecapital betrug 2,138,000 fl. C. M. Im Jahre 1842 fuhren 135,429 Personen.

8) Düsseldorf-Elberfelder Bahn. Sie hat eine Länge von $3\frac{1}{2}$ Meilen und wurde, bei einem Kostenaufwande von 1,620,000 Rthlr. Pr. C., am 1. Sept. 1841 auf ganzer Strecke eröffnet. J. J. 1842 wurde sie von 384,946 Personen befahren.

9) Hamburg-Bergedorfer Bahn. Sie ist $2\frac{1}{6}$ Meilen lang und kostete 1,515,871 Rthlr. Pr. C. (750,000 Rthlr. Pr. C.) Am 17. Mai 1842 eröffnet, wurde sie bis zum 31. Dec. von 153,648 Personen befahren.

10) Köln-Rachener Bahn. Sie bildet, die Städte Horem, Düren und Eischweiler berührend, bei einer Länge von $9\frac{1}{2}$ Meilen, einen Theil der Rheinischen

Bahn, und wurde zwischen Köln und Aachen im September 1841, von Aachen bis zur Belgischen Grenze dagegen am 15. October 1842 eröffnet. Befahren wurde sie i. J. 1842 von 317,766 Personen.

11) Leipzig=Altenburger Bahn. Selbige bildet einen Theil der Sächsisch=Bayrischen Bahn und wurde, bei einer Länge von $5\frac{1}{4}$ Meilen, am 19. September 1842 eröffnet. Sie kostete circa 1,400,000 Nthlr. Pr. C., und wurde i. J. 1842 an 104 Tagen von 43,622 Personen befahren.

12) Leipzig=Dresdener Bahn. Sie hat eine Länge von $15\frac{1}{2}$ Meilen, und wurde auf ihrer ganzen Strecke im April 1839 eröffnet. Berührt werden die Städte Wurzen, Luppau, Dahlen und Niesau. Die Anlagekosten, inclusive der gegen 2 Meilen langen Strecke bis zur Sächsischen Grenze, betragen für ein doppeltes Geleise gegen 6,000,000 Nthlr. Pr. C.; die Frequenz i. J. 1842 betrug 382,284 Personen.

13) Magdeburg=Braunschweiger Bahn. Sie schließt sich, bei einer Länge von 13 Meilen, bei Wolfenbüttel an die Braunschweig=Harzburger Bahn, und wurde am 16. Juli 1843 in ganzer Länge eröffnet. Von Gr. Oschersleben führt eine 2 Meilen lange Zweigbahn nach Halberstadt. Die Anlagekosten dürften sich auf 3,400,000 Nthlr. Pr. C. belaufen.

14) Magdeburg=Leipziger Bahn. Sie hat eine Länge von $15\frac{3}{4}$ Meilen, und wurde am 23. Juli 1840 bis Halle, und am 1. Sept. 1840 in ganzer Länge eröffnet. Berührt werden die Städte Schönebeck, Köthen, Halle und Scheuditz. Die Anlagekosten betragen für die $14\frac{1}{2}$ Meilen lange Strecke bis zur Sächsischen Grenze für ein doppeltes Geleise circa 4,000,000 Nthlr. Pr. C. Befahren wurde die Bahn i. J. 1842 von 544,621 Personen.

15) Mannheim=Karlsruher Bahn. Sie bildet, bei einer Länge von $9\frac{7}{8}$ Meilen, einen Theil der Baden'schen Bahn, und wurde am 13. September 1840 auf der $2\frac{1}{2}$ Meilen langen Strecke von Mannheim bis Heidelberg, und am 10. April 1843 auf der $7\frac{1}{8}$

Meilen Strecke von Heidelberg bis Karlsruhe eröffnet. Die Anlagekosten dürften sich auf 5,000,000 fl. belaufen; die Frequenz i. J. 1842 betrug 307,692 Personen.

16) München=ugsburger Bahn. Sie wurde, bei einer Länge von 8 Meilen, am 4. October 1840 eröffnet, und verursachte einen Kostenaufwand von 4,084,500 fl. Rheinisch (circa 2,042,000 Rtblr. N^o/3). Die Frequenz i. J. 1842 betrug 213,647 Personen.

17) Nürnberg=Fürther (Ludwigs-) Bahn. Sie hat eine Länge von $\frac{4}{5}$ Meile, und wird seit dem 7. December 1835 befahren. Die Anlagekosten betragen 181,630 fl. Rheinisch oder 90,715 Rtblr. N^o/3. Die Frequenz belief sich im J. 1842 auf 450,638 Personen.

18) Prag=Pilsener Bahn. Sie ist Pferdebahn und nur bis Lana auf $6\frac{7}{8}$ Meilen vollendet. Die Baukosten betragen 367,500 fl. oder 183,750 Rtblr. N^o/3. Personentransport findet auf der Bahn nicht statt.

19) Taunus-Bahn. Sie verbindet Frankfurt a. M. über Kassel bei Mainz mit Wiesbaden und hat, nebst einer Zweigbahn nach Vieberich, eine Länge von $5\frac{1}{2}$ Meilen. Die Anlagekosten betragen 2,203,750 fl. Rhein. oder circa 1,100,000 Rtblr. N^o/3tel, die Frequenz im Jahre 1842 belief sich auf 809,812 Personen. Die Eröffnung fand am 13. April 1840 statt.

20) Wien=Brünner Bahn. Sie bildet einen Theil der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn und wurde, bei einer Länge von 20 Meilen, im Mai 1840 eröffnet. Die Baukosten betragen 5,479,115 fl. C. M. für die 11 Meilen lange Hauptbahn und die bei Lundenburg abgehende 9 Meilen lange Zweigbahn.

21) Wien=Olmücker Bahn. Sie bildet gleichfalls einen Theil der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn, hat eine Länge von 28 Meilen und wurde am 17. October 1841 eröffnet. Die Hauptbahn bis Prenau ist 25, die Zweigbahn von dort bis Olmütz ist 3 Meilen lang.

22) Wien=Stockenauer Bahn. Von Gänserndorf ablaufend, ist sie, bei einer Länge von 3 Meilen, ebenfalls eine Zweigbahn der Kaiser-Ferdinands-

Nordbahn. Die Anlagekosten betragen 800,000 fl.; die Eröffnung fand am 26. Juli 1841 statt. Die Baukosten für sämtliche 3 Bahnen in einer Länge von 40 Meilen betragen 6,588,750 fl. oder circa 3,294,375 Nthlr. N²/₃stel; die Frequenz i. J. 1842 belief sich auf 618,495 Personen.

23) Wien=Gloggnitzer Bahn. Sie bildet einen Theil der Kaiser=Ferdinands=Südbahn und berührt, bei einer Länge von 10 Meilen, die Städte Baden, Neustadt und Neuenkirchen. Die Eröffnung bis Baden fand am 20. Juni 1841 und die bis Gloggnitz am 5. Mai 1842 statt. Die Anlagekosten betragen 7,962,000 fl. oder circa 4,000,000 Nthlr. N²/₃stel. Befahren wurde die Bahn im Jahre 1842 von 1,156,800 Personen. An den beiden Pfingsttagen im Jahre 1843 (4. und 5. Juni) betrug die Frequenz 35,039 Personen.

II. Im Bau begriffene Bahnen.

1) Aachen=Lütticher (Rheinische) Bahn. Sie hat von Aachen bis zur Belgischen Grenze eine Länge von beinahe 2 Meilen, und von der Grenze bis Lüttich von 10 Lieues (6 Meilen). Die Kosten werden auf mindestens 11,500,000 fl. Rheinisch angeschlagen. (Eröffnet am 15. October 1843.)

2) Altona=Kieler (König Christian's VIII. Ostsee-) Bahn. Sie wird, in einer Länge von 13¹/₂ Meilen, über Pinneberg, Elmshorn und Neumünster führen und 7,000,000 M²/₃C. kosten. Eine Zweigbahn nach Glückstadt wird projectirt.

3) Augsburg-Reichsgrenze. Dieselbe wird über Donauwörth, Schwabach, Nürnberg, Erlangen, Bamberg und Hof, in einer Länge von 37³/₄ Meilen, zur Sächsisch-Bayerischen Bahn führen. Die Kosten sind auf 18,500,000 fl. veranschlagt.

4) Badensche Bahn. Von Mannheim über Heidelberg, Bruchsal, Karlsruhe, Nastadt, Baden, Offenburg, Freiburg und Mühlheim bis an die Schweizergrenze führend, wird dieselbe, bei einer Länge von 37 Meilen, gegen 10,000,000 Nthlr. kosten, und i. J. 1845 vollendet sein.

5) Berlin-Hamburger Bahn. Dieselbe wird von Berlin über Spandau, Zehrbellin, Wusterhausen, Kyritz, Perleberg, Grabow, Ludwigslust, Hagenow, Poikenburg, (Lauenburg?) und Schwarzenbeck nach Bergedorf führen und sich dort an die Hamburg-Bergedorfer Bahn schließen. Ihre Länge dürfte 36 Meilen und ihr Kostenaufwand 8,000,000 Rthlr. Pr. C. betragen.

6) Braunschweig-Hannoversche Bahn. Sie wird gegen 8 Meilen lang werden und 1,700,000 Rthlr. kosten. Bei Lehrte wird sie von der Hannover-Hildesheim-Harburger Bahn durchschnitten werden. (Eröffnet am 22. October 1843 von Hannover bis Lehrte.)

7) Breslau-Oberschlesische Bahn. Sie wird, bei einer Länge von 28 Meilen, von Oppeln (s. v. Breslau-Oppeln'sche Bahn) über Kosel und Glewitz nach Neu-Berun führen und sich bei Dswiee-Zim an die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn anschließen. Die Kosten sind auf 2,400,000 Rthlr. Pr. C. veranschlagt.

8) Breslau-Freiburger Bahn. Dieselbe wird, mit einer Flügelbahn nach Schweidnitz, eine Länge von $8\frac{3}{4}$ Meilen haben und 1,500,000 Rthlr. Pr. C. kosten. (Eröffnet am 28. October 1843.)

9) Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Bei einer Länge von 60 Meilen, von denen jedoch nur 26 zur Zeit beendet sind, sollte dieselbe ursprünglich von Wien über Lundenburg, Stradisch, Hallein, Prenau, Leipsick, Ostrau, Freistadt und Podgorze nach Bognia führen. Die Anlagekosten für die ganze Bahn waren auf 5,400,000 fl. C. M. berechnet, haben jedoch auf die fertige Strecke fast die gleiche Summe betragen, weshalb der Bau bei Leipsick stört werden mußte.

10) Kaiser-Ferdinands-Südbahn. Sie wird von Wien, als Fortsetzung der Wien-Gloggnitzer Bahn, über Grätz, Cilly und Laibach nach Triest führen und ist, bei einer Länge von 80 Meilen, auf 32,000,000 C. M. veranschlagt.

11) Köln-Bonner Bahn. Die Länge beträgt

4 Meilen, das Anlagecapital 876,000 Rthlr. und für die Fortsetzung bis an den Kölnner Hafen 400,000 Rthlr. Die Bahn soll im October 1843 eröffnet werden.

12) Leipzig = Hofener (Sächsisch = Baiersche) Bahn. Sie wird von Leipzig über Altenburg, Grimtschau, Werdau und Plauen bis an die Baiersche Grenze in einer Länge von 20 Meilen führen, und bei Werdau eine Zweigbahn nach Zwickau erhalten. Das Anlagecapital beträgt 6,000,000 Rthlr. Pr. C.

13) Main = Neckar = Bahn. Sie soll von Frankfurt a. M. über Darmstadt und Weinheim nach Friedrichsfeld bei Schwetzingen führen, und dort in die Mannheim = Heidelberger Bahn einmünden. Die Anlagekosten dürften bei einer Länge von 10 Meilen, 6,000,000 fl. Rheinisch betragen.

14) Prag = Olmütz = Brünner Bahn. Dieselbe wird von Prag über Collin, Hohenmauth und Brandeis nach Trübau führen und sich dort in zwei Arme theilen, von denen der eine über Hohenstadt nach Olmütz, der andere dagegen nach Brünn gehen soll. Die circa 40 Meilen lange Olmützer Strecke ist im Bau begriffen und soll im J. 1845 vollendet sein.

III. Projectirte Bahnen.

1) Baiersche Bahnen. Außer der bereits erwähnten Bahn von Lindau bis Hof wird eine andere, 22 1/2 Meilen lange, Bahn von Bamberg über Schweinfurt, Rissingen, Gemünden und Aschaffenburg nach Frankfurt a. M. mit einer, ungefähr 16 Meilen langen, Seitenbahn von Gemünden nach Heidelberg zum Anschluß an die bereits von den Kammern genehmigte Ludwigshafen = Verbach (Megg = Pariser) Bahn projectirt.

2) Frankfurt a. M. Bahnen. Außer der bereits oben erwähnten Baierschen, und der weiter unfern auszuführenden Preussisch = Hessischen Bahn, soll eine solche von Hanau (2 Meilen zu 2 Mill. fl.), und eine andere von Offenbach nach Frankfurt erbaut werden.

3) Hannöversche Bahnen. Außer einer Kreuz-

bahn, welche von Harburg über Lüneburg, Uelken, Celle und Lehrte nach Hildesheim und von Lehrte nach Hannover und Braunschweig führen soll, sind Bahnen von Hannover nach Bremen und von Hannover nach Minden projectirt worden. Die Länge dieser sämtlichen Bahnen dürfte 54 Meilen und der Kostenaufwand 12,000,000 Rthlr. betragen.

4) Hessische Bahnen. Auf der großen Ost-West-Bahn (s. u.) sollen von Kassel aus drei Bahnen (zusammen von etwa 50 Meilen Länge) 1. über Marburg und Gießen nach Frankfurt, 2. direct nach Köln, und 3. nach Karlsruhen an der Weser führen.

5) Oesterreichische Bahnen. Außer den bereits erwähnten Bahnen sind 2 Bahnen von Prag über Theresienstadt nach Dresden und von Stockerau über Linz an die Baiersche Grenze projectirt, und ist zur Ausfühung der sämtlichen Eisenbahnunternehmungen auf Staatskosten vorläufig die Summe von 90,000,000 fl. C. M. bestimmt worden.

6) Ost-West-Bahn. Unter diesem Namen soll eine Bahn von Halle über Merseburg, Naumburg, Weimar, Gotha, Erfurt und Eisenach nach Kassel, und von hier in drei Armen nach Frankfurt, Karlsruhen und Köln führen.

7) Preussische Bahnen. Unter den in Aussicht gestellten Bahnen sind vornämlich zu erwähnen: a. die Rhein-Weser Bahn, in einer Länge von 37½ Meilen, von Düsseldorf über Duisburg, Hamm und Lippstadt nach Minden führend; b. die Niederschlesisch-Märkische Bahn, in einer Länge von 35 Meilen, von Frankfurt a. O. über Guben, Sorau, Sagan, Sprottau, Bunzlau, Hainau und Liegnitz nach Breslau führend; c. eine 40 Meilen lange Bahnverbindung von Schlessien nach Posen und d. eine 80 bis 90 Meilen lange Bahn von Frankfurt a. O. über Königsberg an die Russische Grenze. Im Ganzen dürften 220 Meilen ernstlich projectirt sein, deren Herstellung 35,000,000 Rthlr. kosten möchte.

8) Sächsische Bahnen. Unter diesen verdienen be-

sonders erwähnt zu werden die Bahnen: a. von Chemnitz nach Riesa, 9 Meilen lang; b. von Dresden über Bautzen, Löbau, Görlitz, Bunzlau und Liegnitz nach Breslau und d. von Dresden über Tetschen, Aussig, Lobositz, Theresienstadt und Raudnitz nach Prag. Letztere würde 25 Meilen lang werden, und circa 12,000,000 Rthlr. kosten.

10) Wismar-Schwerin-Hagenower Bahn. Sie wird eine Länge von $7\frac{1}{2}$ Meilen haben und 1,500,000 Rthlr. kosten. Vermuthlich wird sie nicht bei Hagenow, sondern bei Strohkirchen, $1\frac{1}{4}$ — $1\frac{1}{2}$ Meile südöstlich von Hagenow, in die Berlin-Hamburger Bahn einmünden.

11) Württembergische Bahnen. Die Württembergische Regierung intendirt besonders folgende 2 Bahnen: 1) von Heilbronn über Ludwigsburg, Cannstadt und Stuttgart nach Ulm (16 Meilen) und 2) von Ulm über Leutkirch und Langenargen nach Friedrichshafen am Bodensee (14 Meilen). Die Kosten dürften etwa 12,000,000 fl. betragen; auch möchten Zweigbahnen nach Bruchsal und Pforzheim zu Stande kommen.

Nachdem wir im Obigen eine Uebersicht der Deutschen Eisenbahnen gegeben haben, so weit dieselben bis zum August 1843 fahrbar, im Bau begriffen oder projectirt waren, liegt es an uns, die Hauptvorzüge, welche eine Verkehrsverbindung durch Eisenbahnen vor andern Communicationswegen voraus hat, etwas weitläufiger auseinander zu setzen. Hauptvorzüge der Eisenbahnen sind, außer der Schnelligkeit und Wohlfeilheit des Transports, dessen Sicherheit, Bequemlichkeit und vor allem dessen große Vielfältigung. Die Dampfkraft macht es nämlich möglich, eine Strecke von 5—6 Meilen durchschnittlich in der Stunde zurückzulegen, und wenn auch diese Beschleunigung auf ansteigenden Strecken nicht immer erreicht wird, so kann sie auf der andern Seite auch bis auf's äußerste gesteigert werden. So legte, um nur zwei Beispiele zu geben, der Ingenieur Brunel, der Erbauer

des Themse-Tunnels, die Strecke von London nach Bristol, 120 englische oder 25 deutsche Meilen, in 98 Minuten in Folge einer Wette zurück, und am 19. October 1841 langte eine Locomotive mit dem Postfelleisen von Liverpool in der kurzen Zeit von 6 Stunden in London an, nachdem sie somit einen Weg von 212 englischen oder 54 deutschen Meilen zurückgelegt hatte. Die allgemeine Benutzbarkeit der Eisenbahnen ferner macht höchst mäßige Transportpreise möglich, und dadurch die Bahnfahrten auch selbst dem Unbemittelten in dem Grade zugänglich, daß selbst dieser noch eine Ersparung gegen jede andere Art zu reisen darin finden muß. So kann man z. B. durch ganz Belgien für die geringe Summe von 14 Fr. 34 Cent., also ungefähr 3 Rthlr. 16 f. N^o/s fahren, und eine Reise auf den sämtlichen 211 Meilen Deutscher Eisenbahnen kostete zu Anfang dieses Jahres in den drei verschiedenen Klassen nicht mehr als circa 14, 25 und 35 Rthlr. N^o/s. Desgleichen kann nur auf Eisenbahnen eine große Anzahl von Personen gleichzeitig von einem Orte zum andern befördert werden, wie dieß z. B. während der Reise der Königin Victoria in Schottland geschah, wo 15,000 Personen in 110 Wagen, welche fast $\frac{1}{3}$ englische Meile einnahmen, durch 4 Locomotiven in einem Zuge auf der Bahn von Plamanan nach Westen spedirt wurden. Die Unfälle auf Eisenbahnen endlich sind im Verhältniß der so sehr zahlreichen und ausgedehnten Fahrten eine in der That nur seltene Erscheinung; auch werden sie bei der sich täglich mehr ausbildenden Bahnpolizei immer mehr verschwinden, wie denn in Deutschland ein Unfall von größerer Bedeutung noch nicht vorgekommen ist. Nach englischen Blättern soll auf Eisenbahnen von 4 Millionen Reisenden nur ein einziger sein Leben verlieren, und nach Erfahrungen auf Belgischen Bahnen fallen auf 1 Million Personen, die bis zum 31. December 1841, also in 5 Jahren, befördert wurden, $3\frac{2}{3}$ Getödtete und $3\frac{1}{3}$ Verwundete, worunter zugleich das der Gefahr bei weitem mehr ausgesetzte Dienst- und Arbeitspersonal der Bahn begriffen ist, so daß auf 1 Million Reisender nur $1\frac{2}{3}$ Getödtete und

1/9 Verwundete kommen. Es dürfte also wohl kaum ein anderes Communicationsmittel geben, bei welchem die Zahl der Verunglückten im Vergleich mit der Gesamtzahl der beförderten Reisenden so gering ist, wie auf Eisenbahnen, womit jedoch keineswegs gesagt sein soll, daß die Wiederholung von größern Unglücksfällen, wie am 8. Mai 1842 auf der Paris-Versailler, und am 17. Juli 1843 auf der Paris-Orleans Eisenbahn, nicht auch fernerhin möglich sein sollte.

Obige Vorzüge, errungen durch die vielleicht sinnerreichste Combination des menschlichen Geistes, stempeln die Erfindung des Eisenbahnwesens zu einer der großartigsten und folgenreichsten aller Zeiten; sie weisen ihr eine welthistorische Bedeutung an; sie verheißen ihr, in der industriellen und materiellen Welt das zu werden, was die Buchdruckerkunst für die geistige Welt im Reiche des Gedankens ist. Der Genius der Menschheit und des Völkerfriedens wird sich hierzu Glück zu wünschen haben, und die fernste Nachwelt wird noch die großartigen Werke segnend anstaunen und bewundern, durch welche es möglich geworden ist, die Bewohner der entlegensten Länder einander zu nähern und zu einer großen Familie zu vereinigen. Daß aber eine Verkehrsanstalt von solcher Leistungsfähigkeit in ihrer Anwendung auf größere Landesstrecken und Volksmassen einen gewaltigen Umschwung des Verkehrs, einen rascheren und volleren Umschwung aller Pulse des socialen Lebens hervorbringen müsse, wer könnte dieß verkennen? Die 42 Englischen Eisenbahnen sollen im Jahre 1842 gegen 20,000,000 Reisender, also weit über die gesammte Bevölkerung befördert haben, und in Belgien fuhren im Jahre 1841 auf 12 Eisenbahnen von 150 Stunden Länge nicht weniger als 2,639,744 Personen, eine Anzahl, welche die Hälfte der ganzen Bevölkerung Belgiens beträgt. Ähnliches nehmen wir bei den Deutschen Eisenbahnen, insbesondere bei jenen von Oesterreich, Preußen und Sachsen, welche schon zu größerer Ausdehnung gelangt sind, oben angegebenermaßen wahr, und die Zeit dürfte nicht ferne sein, wo man die etwa 285 Meilen

lange Strecke von Hamburg bis Triest in 4 bis 5 Tagen wird durchfliegen können.

Bei so evidenten Vortheilen einer Eisenbahnverbindung durfte auch Mecklenburg, dessen entfernte Lage am nördlichen Ende Deutschlands dasselbe von allem Verkehr mit den süddeutschen Ländern bisher fast gänzlich ausgeschlossen hatte, hinter den übrigen Staaten des Deutschen Vaterlandes nicht zurückbleiben. Unsere Landesregierung konnte nicht gleichgültig zusehen, daß sich fast in unmittelbarer Nähe unserer Heimath verbesserte und beschleunigte Communicationsmittel bildeten, welche den ganzen äußern Handelszug von ihren Grenzen abzuleiten und ihr für immer zu entziehen droheten. Wäre Mecklenburg ein Land von so viel Tausenden von Quadratmeilen, als es deren nur Hunderte zählt, so würde es am einfachsten gewesen sein, ein vollständiges mecklenburgisches Eisenbahnsystem zu construiren und dasselbe den Bahnsystemen der benachbarten Länder anzupassen. Unter den obwaltenden Umständen blieb jedoch nichts anderes zu thun übrig, als sich einer großen, die benachbarten Staaten verbindenden Eisenbahn anzuschließen, und zu diesem Zwecke war die Hamburg-Berliner Bahn nicht allein die geeignetste, sondern auch die allein mögliche. Sehen wir, wie es, einen solchen Anschluß zu bewerkstelligen, unserer Landesregierung gelungen ist!

Nachdem seit dem Anfange des Jahres 1835 verschiedene Vorschläge behufs der Erbauung einer Berlin-Hamburger Eisenbahn veröffentlicht waren, und die Hamburg-Bergedorfer Eisenbahngesellschaft i. J. 1838 das Terrain auf dem rechten Elbufer im Allgemeinen hatte untersuchen lassen, bildete sich im September 1840 in Berlin eine größtentheils aus Bankiers und Kaufleuten bestehende Gesellschaft zum Zweck der Erbauung einer Berlin-Hamburger Eisenbahn auf dem rechten Elbufer. Es wurde ein Comité gewählt, und dieses veröffentlichte bald darauf eine Aufforderung zur Unterzeichnung der für die Vorarbeiten erforderlichen Summe von 50,000 Rthlm. Pr. C., welche letztere auch in kurzer Zeit zusammengebracht war. Es wurden nunmehr auf

der ganzen Linie in verschiedenen Richtungen, Nivellements angestellt, welche ein überaus günstiges Resultat ergaben, worauf am 8. Nov. 1841 zwischen den betheiligten Staaten Preußen, Mecklenburg, das sein Verlangen, die Bahn solle über Schwerin geführt werden, aufgegeben hatte, Dänemark (wegen Lauenburg) und Hamburg-Lübeck (wegen des beiden gemeinschaftlich gehörenden Bergedorf) ein Vertrag in Bezug auf einen als Fortsetzung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zwischen Bergedorf und Berlin zu erbauenden Schienenweg abgeschlossen und demnächst ratificirt wurde. Nach manchen Verhandlungen rücksichtlich der Bahulinie und des aufzubringenden Baucapitals von 8,000,000 Rthlrn. Pr. C. erfolgte alsdann unter dem 25. Nov. 1842 eine Bekanntmachung des Comité's zur Begründung eines Actienvereins für die directe Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Hamburg, worauf die Actienzeichnung, nachdem der Termin, in welchem das Baucapital aufgebracht sein sollte, vom 18. März bis zum 18. August 1843 verlängert war, gleichzeitig in Berlin, Schwerin und Hamburg, wo sich gleichfalls ein Comité gebildet hatte, begann. Der Erfolg entsprach jedoch den gehegten Erwartungen nicht, indem durch das Hamburger Brandunglück und andere großartige Eisenbahnunternehmungen die Capitalien zu gesucht waren, so daß, als in geraumer Zeit nur etwa 3 Millionen Rthlr. gezeichnet waren, die Zeichnung sistirt und ein anderer Plan zur Aufbringung des nöthigen Baucapitals entworfen werden mußte. Man beschloß demnach, das Baucapital in 2 Theile von resp. 5 und 3 Million Rthlrn. zu theilen und ersterer Summe den Bahnertrag bis zu einem Zins von $4\frac{1}{2}$ Procent vorweg zu überlassen, worauf erst letztere Summe, welche Preußen, Mecklenburg und Hamburg in gleichen Theilen zu übernehmen hätten, nach Zurücklegung eines beträchtlichen Reservecapitals zu einem Zins von 3 bis höchstens 4 Procent gelangen, der etwaige Rest aber zur Abtragung derselben verwendet werden sollte. Das Preussische Gouvernement lebte eine solche Betheiligung jedoch ab, und es blieb, falls das Unternehmen nicht ganz vereitelt

werden sollte, nichts Anderes zu thun übrig, als daß Mecklenburg, das sich mit Genehmigung der Ritter- und Landschaft ohnehin schon mit 300,000 Rthln., als dem Doppelten der üblichen Chausseebewilligungen, betheiligte hatte, und Hamburg, dem am Zustandekommen der Bahn fast noch mehr gelegen sein mußte, sich in die letzten 3 Millionen theilten und jeder der beiden Staaten somit $1\frac{1}{2}$ Million übernehme. Die 5 Millionen Lit. A. waren bald vergriffen, da ihre Ertragsfähigkeit zu ersichtlich war, wie sie denn gegenwärtig (Ende Juli) an der Hamburger Börse bereits einen Cours von 108 erreicht haben und späterhin gewiß noch weiter in die Höhe gehen werden. Die Uebernahme der 3 Millionen Lit. B. wurde dagegen von der Hamburger Erbgesessenen Bürgerschaft am 1. Juni einstimmig und von der zu Schwerin convocirten Mecklenburgischen Ritter- und Landschaft am 18. Juni 1843 mit 145 gegen 17 Stimmen je für die Hälfte von $1\frac{1}{2}$ Million Rthlr. mitgenehmigt, so daß bereits am 27. und 28. des folgenden Monats Juli die erste Generalversammlung der Actionnaire der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft zu Schwerin abgehalten werden konnte. In derselben wurde das vom Comité entworfene Gesellschafts-Statut verathen und, mit einigen wenigen Veränderungen und Zusätzen genehmigt, und die Gesellschaft als solche, unter vorausgesetzter landesherrlicher Genehmigung, constituirt. Die hauptsächlichsten Bestimmungen des Statuts, in so weit dieselben allgemeinen Interesse haben, dürften etwa folgende sein:

Die künftigen Generalversammlungen werden alljährlich im Mai zu Ludwigslust gehalten. Es wird (am 18. August zu Berlin und Hamburg) ein aus 20 Personen bestehender Ausschuß gewählt, welcher wiederum das Directorium zu wählen hat. Selbiges hat zu Berlin und Hamburg seinen Sitz und besteht aus 7 Personen, von denen die Gesellschaft 5, und die Mecklenburgische und Hamburgische Regierung je 1 wählen. Activ und passiv wahlberechtigt ist jeder Inhaber von 10 Actien (2000 Rthlr.), von denen 5 auf den Namen desselben lauten müssen.

Das auf 8 Millionen Thaler Pr. C. veranschlagte Baucapital ist in 2 Theile von resp. 5 und 3 Millionen Thaler (Lit. A. und Lit. B.) getheilt und wird successiv in Zahlungen von 10 Procent eingezahlt. Jede Actie lautet auf 200 Rthlr. und werden die Zinsen für die Actien Lit. A. bei den spätern Einzahlungen in Abrechnung gebracht. Die 3 Millionen Lit. B. werden von der Mecklenburgischen und Hamburgischen Regierung übernommen. Reicht das angenommene Baucapital von 8 Millionen Rthlr. zur Bestreitung sämmtlicher Kosten nicht aus, so wird das Fehlende durch Anleihen gegen Ausgabe von Prioritäts- (allen übrigen in der Zahlung vorgehende) Actien aufgebracht. Der Reinertrag eines jeden Jahres wird, nach Abzug der Unterhaltungs-, Betriebs- und Verwaltungskosten, in der Art verwendet, daß a. für die Actien Lit. A. eine Dividendenzahlung von $4\frac{1}{2}$ Procent (225,000 Rthlr.) vorweggenommen, und b. dann zur Dividendenzahlung der Actien Lit. B. zu $3\frac{1}{2}$ Procent (105,000 Rthlr.) geschritten wird. Alles dann noch übrig Bleibende wird theils zur Bildung eines Reservefonds benutzt, theils wird es in 8 gleiche Theile getheilt, von denen 5 Achttheile für die Actien Lit. A. zur Verstärkung ihrer Dividende und 3 Achttheile zur Nachzahlung des, in den vorausgegangenen Jahren für die Actien Lit. B. weniger als $3\frac{1}{2}$ (für das laufende Jahr $4\frac{1}{2}$) Procent Eingegangenen, so wie zur Amortisation der Actien Lit. B. verwendet werden. Nach völlig beendigter Amortisation der Actien Lit. B. wird der gesammte Reinertrag der Bahn unter die Actien Lit. A. zur Vertheilung kommen.

Fragen wir nunmehr, in welcher Richtung zwischen Berlin und Hamburg eine Eisenbahn unter den günstigsten Verhältnissen anzulegen sein dürfte, welche Schwierigkeiten an Steigung, Krümmung, Aufdämmung und Sicherstellung sie zu überwinden habe, so wie, welche Ertragsfähigkeit bei genauer Angabe der Erbauungs- und Betriebskosten von ihr zu erwarten sei: so möchte sich, dem nach vielfältigen reiflichen Untersuchungen erlassenen

Gutachten des Königl. Preußischen Wasserbau-Inspectors Henz zufolge, die Antwort etwa folgendermaßen herausstellen.

Die kürzeste und günstigste Linie zur Verbindung von Berlin und Hamburg ist die den Thälern der Havel und Elbe folgende über Wusterhausen, Wilsnack, Lenzen, Lübtheen, Voigdenburg, Lauenburg und Bergedorf. Sie hat bis Bergedorf, den angestellten Vermessungen nach, eine Länge von 65,618, ⁹ Ruthen oder 32, ⁸ Meilen; eine in dieser Richtung von Berlin nach Hamburg zu erbauende Eisenbahn würde demnach eine Länge von 34, ⁹³⁵ oder nicht völlig 35 Meilen erhalten. Dagegen gehört die Gegend, welche von derselben durchschnitten wird, zu den am wenigsten fruchtbaren und bevölkerten, wie denn auch ihre nahe Lage an dem scheidenden Elbströme einen lebendigen Verkehr mit den Bewohnern und Producten des linken Ufers nicht erwarten läßt. Es liegt daher am Tage, daß eine von der geraden Linie abweichende und dadurch verlängerte Linie vor jener den Vorzug haben müsse, zumal sie, trotz der größern Länge und schlechten Neigungsverhältnisse, nicht allein einen geringern Kostenaufwand erfordert, sondern auch fruchtbarere Gegenden und verkehrsreichere Städte in Preußen und Mecklenburg durchzieht, nicht minder einen beabsichtigten Anschluß Schwerin's und Wismar's durch Zweigbahnen begünstigt. Diese, gewöhnlich die Grabower genannte, Linie beginnt an der Spree in der Nähe des Neuen Thores bei Berlin, hält sich dicht am rechtsseitigen Spreeufer, um sich Charlottenburg zu nähern, und überschreitet die Havel beim Salzmagazin, $\frac{1}{4}$ Meile oberhalb Spandau. Zur Umgehung des Krämers auf der Südseite ist sie nach Paaren gerichtet, wo sie sich der Stadt Nauen auf eine Meile nähert; sie schneidet das Cubruch an seiner äußersten Grenze, geht bei Linum vorüber und verfolgt den Fuß des Hügels, welcher südlich das Wustrower Luch begrenzt, bis Fehrbellin, welche Stadt unmittelbar berührt wird. Diesseits Fehrbellin durchschneidet die Linie das Rhinluch, welches bei

Garz endigt, und zieht sich zwischen den den Abingraben begrenzenden Höhen nach der Stadt Wusterhausen, welche auf der Nordseite von derselben unmittelbar berührt wird. Nachdem die Linie der Chaussee folgend, dicht neben Kyritz vorübergegangen ist, wird sie durch den zwischen Kyritz und Klezke befindlichen Höhenzug zu einer Abweichung in südlicher Richtung genöthigt und gewinnt so, falls nicht zur Umgehung der Höhen die früher projectirte Linie über Barrenthin gewählt wird, die Schlucht zwischen Granzow und Göbrike, die einzige, welche den Höhenzug durchbricht und zur Führung der Bahn benützt werden kann. In der Nähe von Söllenthin wird sodann die Karthane und die nach Havelberg führende Chaussee überschritten, worauf die Linie in fast paralleler Richtung mit der Chaussee auf einem sanften Abhange nach Perleberg führt, welches unmittelbar an der Südseite berührt wird. Von Perleberg nimmt der Tract eine entschieden nördliche Richtung, theils um sich dem Innern Mecklenburgs zu nähern, insbesondere aber um die günstigen Terrainverhältnisse der Lößnigniederung zu benutzen, zu welchem Ende auch die Berlin-Hamburger Chaussee bei Karstädt überschritten werden muß.

Mit Ueberschreitung des Maiengrabens tritt die Bahnlinie ins Mecklenburgische Gebiet und zieht sich durch die Priglicher Niederung nach Grabow. Die Stadt wird auf der nordwestlichen Seite umgangen, die Chaussee wieder überschritten und auf der Südseite von der Bahn in paralleler Lage bis Ludwigslust verfolgt. Nachdem der Park mit einer starken südlichen Ausbiegung umgangen ist, führt die Linie entweder, den zwischen Warlow und Strohkirchen vortretenden Fuß der Picherschen Berge schneidend, in fast gerader Linie nach Hagenow, welches weniger als $\frac{1}{2}$ Meile von der Bahn entfernt bleibt, oder sie giebt die unmittelbare Berührung von Hagenow ganz auf und folgt, der bessern Steigungsverhältnisse wegen, von Strohkirchen aus dem Fuße der sich über Warltz, Prigier, Brablsdorf und Derselow bis gegen

Voitzenburg hinziehenden Höhen in diagonaler Richtung. Ähnlich wie Hagenow kann auch Voitzenburg, ohne daß die Bahn zu einem starken Umwege im scharfen Winkel gezwungen würde, nicht unmittelbar von der Linie berührt werden, indem dieselbe zur Uebersteigung der nördlich der Elbe belegenen Höhen von ihrer eingeschlagenen südlichen Richtung wieder abweichen muß, um durch die Niederung zwischen der Voitze und Stecknitz zu dem Punkte zu gelangen, wo das Linenthal in das der Stecknitz ausmündet. Ersteres, welches im Allgemeinen dem Elbthale parallel läuft, wird bis Jöhannwarden verfolgt, wo der scheidende Rücken überschritten wird, von welchem längs dem Abhange der von Geesthacht zurückgezogenen Elbuferhöhen die Bahlinie wieder ins Elbthal niedersteigt und sich bei Bergedorf mit der von Hamburg kommenden Bahn vereinigt. Die Längen dieser Linien sind vermessen: a. von Berlin bis Wusterhausen 20,300 Ruthen, b. von Wusterhausen bis Perleberg 12,400 Ruthen, c. von Perleberg bis Voitzenburg (über Hagenow) 24,763⁷⁵ Ruthen, d. von Voitzenburg bis Bergedorf 10,530⁴⁷ Ruthen, zusammen 67,994²² Ruthen oder 33⁹⁹ Meilen. Die ganze Bahn von Berlin bis Hamburg würde also eine Länge von etwas über 36 Meilen haben.

Für den Fall, daß die dänische Regierung bei der Bedingung, die Bahn solle über Lauenburg geführt werden, beharret, wird dieselbe bei Voitzenburg von der oben angegebenen Linie abweichen und, den Thalweg verfolgend, längs dem Fuße der hohen und steilen Uferabhänge zwischen Voitzenburg und Horst hinlaufen müssen. Hinter Horst tritt sie wieder in die weite Thalebene, welche durch das hier ausmündende Stecknitzthal gebildet wird, und zieht sich dann, nach Ueberschreitung der Mecklenburgischen Grenze, längs dem Ufer zunächst an der Stadt Lauenburg vorbei, wo die Bahn auf dem sehr beengten Raume zwischen dem Elbufer und den Hinterhäusern der Uferstraße angelegt werden muß. Unterhalb Lauenburg, und zwar bis Geesthacht, liegt die Linie wieder auf einem schmalen

Vorlande zwischen dem Wasser und den hohen und steilen Elbufern, worauf von Gresthacht, wo diese Höhen plötzlich nach Norden zurücktreten, während die Elbe sich entgegengesetzter Richtung abwendet, die Linie auf dem weiten Raume zwischen beiden zunächst über eine wellenförmige Fläche von Flugland weggeführt wird, bis sie in den Vierlanden in eine eingedeichte Niederung tritt, in deren westlichster Grenze sie die Hamburg-Bergedorfer Bahn trifft. Die Länge dieser Linie beträgt von Voitzenburg bis Bergedorf 9,966 Ruthen, die ganze Bahn würde also, bei Annahme derselben um 524 Ruthen oder $\frac{1}{4}$ Meile kürzer werden.

Dergleichen bei Eisenbahnen eine horizontale Lage derselben die wünschenswerthe ist, so hat doch Erfahrung gelehrt, daß auch Steigungen bis zu einem gewissen Grade von der Locomotive überwunden werden können.

Da der Tract der Berlin-Hamburger Bahn, wie bereits oben bemerkt ist, in abwechselnd höheres und niederes Terrain fällt, so ist es klar, daß auf derselben neben den horizontalen Flächen, auch Steigungen vorkommen müssen. Dieselben sind, die Bahn möge nun dem Flußthale folgen oder angegebenermaßen die Städten Wusterhausen, Kyritz und Perleberg berühren, von Berlin bis zur Mecklenburgischen Grenze von keinem Belang, indem sie nirgends das überaus günstige Verhältniß von 1:1000 übersteigen. Im Mecklenburgischen und Pauenburgischen kommen dagegen, wegen Querüberschreitung der Flußthäler der Löcknitz, Elde, Rögwitz, Sude, Voize und Stecknitz, Steigungen von 1:300 vor; doch sind auch diese noch zu den practisch günstigen zu zählen, wie denn neuern Terrainstudien gewiß auch hier, wie bereits im Preussischen, noch günstigere Neigungsverhältnisse ermitteln werden. Ueberhaupt wechseln die Gefälle in dieser Linie 12mal und lassen sich dieselben, zwischen der Horizontale und 1:300, folgendermaßen classificiren;

a. Horizontale Strecken	19 $\frac{1}{2}$ Procent.
b. Horizontal bis $\frac{1}{5000}$	4 $\frac{1}{4}$ „ „ „ „
c. $\frac{1}{5000}$ bis $\frac{1}{1000}$	29 $\frac{1}{2}$ „ „ „ „

d. $\frac{1}{1000}$	16 $\frac{1}{4}$ Procent.
e. $\frac{1}{1000}$ bis $\frac{1}{500}$	9 $\frac{1}{4}$ "
f. $\frac{1}{500}$ bis $\frac{1}{300}$	21 $\frac{1}{4}$ "

Da Berlin 98³⁸ Fuß höher als Hamburg liegt, so beträgt die ganze von Hamburg bis Berlin zu er-
steigende Höhe 98³⁸ Fuß; es sind indessen der Terrain-
verhältnisse wegen nicht 98³⁸, sondern im Ganzen 498³³
Fuß zu steigen. Das sogenannte verlorene Gefälle be-
trägt auf der Bahn also 399⁹⁵ Fuß, d. h. 290¹¹ Fuß
mehr als auf der dem Flußthale folgenden Linie über
Lenzen.

Nächst den Steigungen einer Eisenbahn sind es die
Krümmungen, durch welche die Wirksamkeit derselben be-
dingt wird, indem Krümmungen nicht sowohl unter allen
Umständen die freie Bewegung hindern, als sie in ge-
wissen Fällen selbst gefahrbringend sein können. Da es
hierbei nicht allein auf die Länge, als auch auf den
Krümmungshalbmesser ankommt, so vermeidet man gerne
Bögen, welche mehr als den sechsten Theil des Kreis-
umfangs einnehmen und einen Halbmesser von weniger
als 300 Ruthen haben.

Unter diesen allgemeinen Bedingungen enthält der
Tract der Berlin-Hamburger Bahn überhaupt 70 Cur-
ven, von denen 9 zwischen Berlin und Wusterhausen,
11 zwischen Wusterhausen und Perleberg, 22 zwi-
schen Perleberg und Boitzenburg und 28 zwischen
Boitzenburg und Bergedorf liegen. Die Gesammt-
länge aller Curven, welche dem größern Theile nach
einen Halbmesser von 1000 und nur bei zweien von
300 Ruthen haben, beträgt 15,634 Ruthen; es würde
also etwas weniger als der 4. Theil der ganzen Bahn,
oder nahe an 23 Procent derselben, in Krümmungen
zu liegen kommen, wovon $\frac{5}{7}$ auf der Strecke von Perle-
berg bis Bergedorf.

Die Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg
überschreitet 3 schiffbare Wasser, nämlich die Havel, den
Eldecanal und die Stecknitz. Da die Havel jährlich
von circa 23000 Fahrzeugen befahren wird, deren Masse
mit geringen Ausnahmen nicht zum Niederlegen einge-

richtet sind, so wird es nöthig, die am Salzmagazin bei Berlin anzulegende Brücke von 1274 Fuß Deffnung als Drehbrücke zu construiren, deren Weite der größten Breite der hier durchpassirenden Dampfmaschine anzupassen ist. Beim Eldecanal und bei der Stechnitz ist der Schifffahrtsbetrieb dagegen der Art beschränkt, daß süglich ohne Durchlaß auszukommen ist. Sehr große Erd- und Dammarbeiten sind für den Fall erforderlich, daß die Bahn längs dem steilen und hohen Elbufer zwischen Voitzenburg und Geesthacht gelegt werden muß. Es würde hier nicht allein ein langer, wasserfreier Bahndamm zu gründen sein, sondern derselbe müßte auch auf der andern Seite durch kostspielige Steinschüttungen gegen den Wellenschlag bei hohem Wasser, und auf der andern Seite durch künstliche Befestigung und Entwässerung des Ufers gegen Verschüttung gesichert werden. Außerdem würde bei Lauenburg, wo sich die bedeutendste Strommenge der ganzen Unter-Elbe befindet, eine breite, feste Mauer in 3 aneinanderstoßenden Krümmungen aufzuführen, und ein anderes Packhofsgebäude am oberen Ende der Stadt am rechten Ufer der Stechnitz anzulegen sein. Gegen die bei Besenhorst befindlichen Sandberge endlich, welche die Bahn mit Flugand bedrohen würden, müßte durch Anlegung von lebendigen Hecken und Besamung der Anlagen mit Strandhafer ein sicheres Schuzmittel gesucht werden. Die Kosten für die von Voitzenburg bis Bergedorf anzulegenden Brücken und Durchlässe, für die Wasserleitungen, die Futtermauer bei Lauenburg und die Steinböschungen längs der Elbe und Lauenburg bis Geesthacht sind allein auf 1,393,909 Rthlr., so wie die der Erd- und Manirungsarbeiten bis Bergedorf auf 714,690 Rthlr. angeschlagen, Grund genug, um zur Ersparung von circa 1,426,948 Rthlrn. der in's Land einbiegenden Linie den Vorzug zu geben. Selbige würde bei Personenbeförderung in 9, beim Gütertransporte in 11 bis 12 Stunden durchfahren werden.

Eine schwierige Aufgabe ist es, die Kosten für Anlegung der Bahn und Erhaltung des Betriebes auf der

selben im Voraus genau zu bestimmen. Für den Fall, daß dieselben die veranschlagten 8,000,000 Rthlr. übersteigen sollten, wird der Rest, wie dieß auch bei andern Bahnen der Fall ist, durch sogenannte Prioritäts-, d. h. allen übrigen vorgehende, Actien zu decken sein. Nach dem Gutachten des Wasserbau-Inspectors Henz wird die Hamburg-Berliner Eisenbahn kosten für

1) Erdarbeiten	2,053,089 Rthlr.
2) Grundentschädigung	738,524 "
3) Brücken und Durchlässe	533,122 "
4) Wegetbergänge	168,563 "
5) Einfriedigung und Abtheilungszeichen	165,076 "
6) Oberbau	2,567,000 "
7) Bahnhof und Stationen	987,060 "
8) Direktion, Beaufsichtigung des Baues, Vorarbeiten, Zinsen während der Bauzeit u.	1,051,896 "
	<hr/>
	zusammen 8,276,530 Rthlr.

Dazu kommen

1) für 50 Locomotiven, à 16,000 Rthlr.,	800,000 Rthlr.
2) „ 193 Personenwagen, à 1,800	347,400 "
3) „ 668 Güterwagen, à 950	634,600 "
	<hr/>
	zusammen 1,782,000 "

Es ergeben sich hiernach die Anlagekosten der Bahn und der Betriebsmittel auf 10,155,124 Rthlr., d. h. auf circa 295,000 Rthlr. für die Meile, wobei jedoch zu bemerken ist, daß diese Summe durch Abgewinnung besserer Terrainverhältnisse, sowie durch Ersparungen verschiedener Art auf 9,500,000 Rthlr., also auf 379,000 Rthlr. für die Meile, und vermuthlich noch weiter, abgemindert werden kann.

Was nun endlich den Betrieb der Bahn anbelangt, so ergeben sich, den angestellten Forschungen zufolge, nachstehende Resultate. Nach Maßgabe der Bevölkerung, welche an die Bahn gelangen kann, und der Frequenz, welche auf andern Bahnen stattfindet, werden jährlich 289,150 Personen und 2,150,000 Centner Güter auf

die Berlin = Hamburger Eisenbahn gelangen. Selbige werden an Selbstkosten für Unterhalt, Transport und Verwaltung 420,500 Rthlr. verursachen; die Beförderung einer Person wird also gegen 37 Sgr., und die eines Centners Güter gegen $6\frac{1}{2}$ Sgr. kosten. Nimmt man nun das Anlagecapital zu 9,500,000 Rthlrn. und die Zinsen nebst den jährlichen Betriebskosten zu 970,501 Rthlrn. an, so werden sich bei nur 150,000 Personen und 2,000,000 Centnern Güter die Kosten für den Transport einer Person auf etwas mehr als 2 Rthlr., und die eines Centners Güter auf etwas mehr als 10 Sgr. herausstellen. Würden nun die Transportpreise auch nur das Doppelte der auf der $15\frac{1}{2}$ Meile langen Strecke von Leipzig nach Dresden geltenden Preise betragen, so machte dieß für die Person in der 1., 2. und 3. Wagenklasse respective 6 Rthlr., 4 Rthlr. 16 Sgr. und 3 Rthlr., also durchschnittlich 4 Rthlr. $15\frac{1}{3}$ Sgr., oder, da in der ersten Wagenklasse verhältnißmäßig weniger Personen fahren, mindestens 4 Rthlr., und für den Centner Güter (zu 1 Sgr. den Centner gerechnet) 1 Rthlr. 4 Sgr. Es kämen also für jede Person der Bahncasse 2 Rthlr. und für jeden Centner Güter 24 Sgr., also in Summa 1,900,000 Rthlr. als jährlicher reiner Ertrag für Zins- und Dividendenzahlung, Reservfond und Abtrag zu Gute.

Noch günstiger muß sich natürlicherweise das Resultat stellen, wenn man ein Bauecapital von nur 8,000,000 Rthlrn., und, da sich bei verminderter Beförderung auch die Kosten mindern, eine jährliche Frequenz von nur 85,000 (täglich etwas über 250) Personen und 1,630,000 Centnern Güter annimmt. Selbige würden eine jährliche Ausgabe von 480,000 Rthlrn., und eine Einnahme von 1,009,500 Rthlrn. verursachen; der Reinertrag würde also noch immer 529,500 Rthlr. und im Falle, daß eine Frequenz von 150,000 Personen und 2,000,000 Centnern Güter erreicht würde, sogar 760,500 Rthlr. ergeben, ausreichend, um selbst ein Anlagecapital von 9,500,000 Rthlrn. mit 8 Procent zu verzinsen.

So sehen wir denn erwartungsvoll dem Tage entgegen, an welchem die erste Locomotive unsere heimischen

fluren durchfliegen wird. Mecklenburg wird fortan nicht mehr isolirt dastehen im großen Völkerbunde, sondern durch das Mittel der Eisenbahnen wird es sich den entferntesten Ländern eng verbinden. Nach Sachsen, Baiern, Oesterreich, ja nach Belgien und Frankreich werden wir, wenn erst alle projectirten Bahnen vollendet sind, in eben so viel Tagen gelangen, als es dazu früher Wochen und noch früher Monate bedurfte. Unsere Gelehrten werden in den großen Städten neue Schätze des Wissens sammeln; unsere Künstler werden die entferntesten Bildungsanstalten mit leichter Mühe besuchen können; unser Handel wird durch den erleichterten Verkehr mit den Binnenländern einen neuen Aufschwung bekommen, und unsere Industrie wird aus den Fortschritten und Erfahrungen anderer Länder mit geringen Kosten größtmöglichen Nutzen ziehen. Am meisten aber wird unser Ackerbau und unsere Viehzucht, wenigstens in den von der Eisenbahn berührten Gegenden, die sich wieder mit den entfernter liegenden durch verbesserte Communicationsmittel in Verbindung setzen werden, gewinnen. Unsere schon jetzt gesuchten Producte werden in den großen Städten der benachbarten Länder einen stets gesicherten Markt finden, und sowie, nach Eröffnung der Paris-Orleans-Bahn, die Stadt Orleans sich genöthigt sah, ihre Lebensbedürfnisse viele Meilen weit herbeizuholen, weil alles dort zu Markt Gebrachte schon früh Morgens aufgekauft und nach Paris geschickt wurde, so wird es auch in den die Bahn berührenden Städten nicht an Käufern aus Berlin und Hamburg fehlen, was, durch den erhöhten Werth der Erzeugnisse, wieder auf andere Landesstrecken wohlthätig einwirken muß. Sind dann erst die Städte Schwerin, Wismar und Rostock durch die projectirte Zweigbahn mit der Hauptbahn verbunden, ist die Warnow schiffbar gemacht und mit dem Schweriner See in Verbindung gesetzt, haben die übrigen Städte des Landes durch Vollendung der Chausseen eine erleichterte Communication miteinander und mit den Bahnstädten erlangt, dann wird gewiß der früher entschiedenste Gegner der Eisenbahnen die Stunde segnen, in welcher

auch in Mecklenburg der Entschluß zum Bau von Schienenwegen gefaßt wurde, wie er den Fürsten glücklich preisen wird, dem es beschieden war, dasjenige in's Werk zu setzen, was sein unvergeßlicher Vater auszuführen sich vorgenommen hatte.

Nachtrag. Nachdem am 21. August durch eine zu diesem Zweck ernannte Deputation in Magdeburg die Zusammenstellung der Wahleresultate von Berlin und Hamburg statt gefunden hatte, ist am 16. September d. J. in Ludwigslust der Ausschuß der Gesellschaft definitiv bestimmt worden. Zum Vorsitzenden wurde ernannt Herr Dr. A. Abendroth aus Hamburg; zu dessen erstem Stellvertreter Herr Geh. Commerzienrath Robert Tornow aus Berlin und zum zweiten Stellvertreter Herr Forstrath v. Wiede aus Schwerin.

Die Mäßigkeits-Vereine in Mecklenburg.

Wenn zu der Zeit, als auf den jetzt zerstörten Burgen Ritter und Edle hausten, unser Land in einem eben nicht seinen Rufe hinsichtlich des Sausens stand, so daß die am Rheine wohnende Ritterschaft, als sie sich zur Mäßigkeit im Trinken verpflichtete, ihren Mitgliedern das Sausen in dem Falle gestattete, wenn sie sich in Mecklenburg aufhielten; — so war doch das Getränk entweder Bier oder Wein, und übermäßig wurde es nur genossen von den Burgbewohnern bei festlichen Gelegenheiten, denn namentlich der Wein war für Alle zu theuer und der tägliche Genuß auch den Reicheren nicht möglich. Seitdem aber der Brantwein erfunden und die Bereitung desselben allgemein geworden ist, wird er seines wohlfeilen Preises wegen gerade von den Armeren am meisten getrunken, so daß man jetzt Säuser überall und Trunkene zu jeder Zeit, bei Tage und bei Nacht, findet. Nicht an festlichen Tagen wird er getrunken, nein der Brantwein ist nothwendig geworden in Leid wie in Freude, bei Hochzeiten, Kindtaufen und Begräbnissen, in nasser

und trockener, kalter und heißer Witterung, bei der Arbeit und beim Nichtsthun, bei trockenem Brote und bei fetter Kost, in Gesellschaft und in der stillen Ecke des einsamen Kämmerleins. Sonst weiß man, daß die Arznei — und das ist der Brauntewein — nur für Kranke ist, und heilsam nur vom Arzte verordnet wird; — aber diese Arznei soll auch für Gesunde sein und von ihnen selbst verordnet genossen werden. Mag es noch so unsinnig klingen, daß er bald nährt und bald zehrt, bald erwärmt und bald kühlt; — Tausende rühmen seine wunderbaren Eigenschaften. Ob aber andere Tausende darüber hungern, trauern und weinen, ob die Gesundheit an Leib und Seele verloren gehe, ob darüber die heiligsten Pflichten unerfüllt bleiben, das kümmert solche Trinker nicht, und den Gedanken an den ewigen Richter, wenn er je in ihnen aufsteigt, suchen sie durch neues Trinken zu vertreiben. Vergebens wurde lange über das Sausen geklagt und gepredigt, ja in manchen Ländern selbst Gesetze dagegen erlassen, es nahm immer mehr überhand; weshalb sich die Meinung fast allgemein bildete, es gebe gegen dieses Uebel kein Mittel, und einem Säufer sei nicht zu helfen. Aber es ward endlich ein Mittel gefunden, und mag es zuerst von Fabrikherren in Nordamerika entdeckt sein, welche gerne nüchterne Arbeiter haben wollten, es wurde, als Gott seinen Segen sichtbar darauf legte, von edlen und frommen Männern angewandt aus reiner Liebe zu den Brüdern, nicht um ihres zeitlichen Wohles, sondern auch ihres ewigen Heiles willen. Dieses Mittel sind die Mäßigkeits-Vereine, von Männern gestiftet, welche selbst dem mäßigsten Genuße des heillosen Trankes entsagten, und durch ihr Beispiel zeigten, daß man ihn entbehren könne. Als in andern Staaten Europa's und einzelnen Ländern Deutschlands, besonders Hannover, diese Vereine sich bildeten, blieb auch unser Mecklenburg nicht zurück, und wenn diese Sache auch nur allmählig Eingang fand, und mit vielen Hindernissen, besonders Vorurtheilen, zu kämpfen hat, so ist es doch ein gutes Zeichen, daß man ihr Aufmerksamkeit schenkt, und sie vielfach in allen Kreisen bereits be-

spricht. Es ist einmal die Art und Weise der Mecklenburger, langsam und bedächtig, ja selbst oft mißtrauisch sich dem Neuen zuzuwenden, aber das einmal als gut Erkante auch desto fester zu halten.

Solche Vereine haben sich bisher zuerst in Städten gebildet, weil hier die Folgen des Sausens häufiger als auf dem Lande die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich ziehen und weil es hier am leichtesten möglich ist, daß Gleichgesinnte eine solche Verbindung schließen, und unter den Städten Mecklenburgs ging

A. Bügow mit edlem Eifer voran. Am 18. Novbr. 1839 traten hier 11 Einwohner zu einem Mäßigkeits-Vereine zusammen und unterschrieben folgende Statuten:

„Die Unterzeichneten sind überzeugt, daß der Genuß
„des Branntweins für die körperliche Gesundheit und
„noch mehr in sittlicher Hinsicht schädlich und ver-
„derblich ist. Sie verpflichten sich daher auf Ehre und
„Gewissen:

„1) für sich selbst, für Frau und Kinder dem Genusse
„aller Arten von gebrannten Wassern — mit Aus-
„nahme jedoch des ärztlich Verordneten — gänzlich zu
„entsagen;

„2) nach bestem Ermessen, je nach ihren Verhält-
„nissen, dahin zu wirken, daß auch Andere von dem
„Genusse des Branntweins gänzlich absteiben;

„3) keinen Verkehr und Handel mit Branntwein
„zu treiben, und unbedingt niemals solchen zur Förde-
„rung der Geselligkeit darzubieten.

„4) Könnte wider Erwarten ein Mitglied dieses
„Vereins zu einer, den Grundsätzen desselben wider-
„sprechenden Ansicht gelangen, so bliebe ihm die Er-
„klärung des Austrittes frei und unbenommen.

„5) Dagegen würde Jeder, der (wider Verhoffen)
„ohne solche vorausgegangene Kündigung gegen die
„hier übernommene Verbindlichkeit handelte, die not-
„wendig gewordene förmliche Ausschließung aus diesem
„Verein verschuldet haben.

„6) Weitere, für nützlich erachtete Bestimmungen
„werden den vierteljährlich abzuhaltenden Versamm-

„lungen vorbehalten und die laufenden Geschäfte einem „Ausschusse von drei Mitgliedern übertragen.“

Später wurden in den Ausschuss sechs Mitglieder gewählt und dem Ausschusse die Befugniß ertbeilt, sich durch ein bis drei Mitglieder selbst zu verstärken. Am 22. März 1840 bestand der Verein schon aus 32 Personen, von denen viele sich unaufgefordert angeschlossen hatten. Wurde er auch von manchen Seiten eben seines Zweckes willen angefeindet, und hatte er auch mit vielen Hindernissen zu kämpfen, so ruhet doch der Segen des Herrn auf ihm, daß manche Trinker und Säufer durch ihn bekehrt und gerettet wurden; auch ist die Zahl der Mitglieder noch in stetem Wachsen und beträgt gegenwärtig etwa 70. Außerdem ist aber das Wirken des Vereins darin erfolgreich gewesen, daß Viele dort mäßig geworden sind, ohne dem Vereine beizutreten; — eine Erfahrung, die man überall macht, denn Manche werden erst dadurch recht auf ihren bisher verkehrten Weg aufmerksam, die Macht des Beispiels wirkt auf sie, aber von falscher Scham befangen, mögen sie es nicht bekennen, weder daß sie Sünder waren, noch daß sie dem Vereine großentheils ihre Befehrung verdanken. Die Mitglieder des Bükower Vereins sind aus allen Ständen, aber es darf nicht unbeachtet bleiben, daß hier wie fast überall die Geistlichen sich unter den ersten Stiftern und Begründern befanden, — daß es dagegen in den kleineren Städten schwer hält (obwohl mit einzelnen ehrenwerthen Ausnahmen) die Aerzte für die Vereine zu thätiger Theilnahme zu gewinnen, obgleich sie am besten von der Schädlichkeit des Schnapstrinkens überzeugt sein sollten. Eigennuz kann unmöglich der Grund dieser bes fremdenden Erscheinung sein. — Der Bükower Verein ließ, um der Sache mehr Deffentlichkeit zu geben, im Jahre 1840 eine kleine Schrift: „Erste Nachricht von dem Mäßigkeits-Vereine zu Bükow“, und in demselben Jahre eine etwas stärkere Schrift: „Beantwortung der Einwürfe gegen die Mäßigkeits-Vereine“ drucken. Auch trat er in Verbindung mit auswärtigen Vereinen, und es nahm Einer aus seiner Mitte als Abgeordneter des

Bereins Theil an der allgemeinen Versammlung des 6. August d. J. zu Hamburg. — Darauf traten

B. zu Wittenburg nur vier Männer im Oct. 1840 mit der Aufforderung zur Bildung eines Vereins hervor, und luden ihre Freunde und Bekannte zu einer Versammlung am 22. November ein. Es fanden sich etwa 20 Personen ein und man entwarf folgende Statuten:

„Jedes Mitglied müsse versprechen:

„1) für seine Person allem Trinken von Branntwein und gebrannten Wassern in jeder Mischung zu entsagen, wenn es nicht vom Arzte ausdrücklich vorgeschrieben ist;

„2) allen von ihm abhängigen Personen, nämlich Kindern und Diensthoten, keinen Branntwein zu geben, und notorische Säufer nicht in Arbeit zu nehmen;

„3) jeden Uebertretungsfall obiger Punkte von einem der Mitglieder dem Directorio bekannt zu machen;

„4) dahin zu wirken, daß auch Andere dem Genuße des Branntweins entsagen;

„5) in dem Falle, daß er diese Verpflichtungen nicht länger halten wollte, davon Anzeige zu machen.“

Es wurde ein Directorium von drei Personen auf zwei Jahre gewählt und zu regelmäßigen Versammlungstagen jeder erste Sonntag der Monate Februar, Mai, August und November angesetzt. Dem Directorium wurde das Recht der Ausnahme neuer und der Warnung rückfälliger Mitglieder ertheilt; die Ausschließung sollte nur vom Vereine an den Versammlungstagen geschehen. Zugleich wurde durch freiwillige Beiträge an diesen Tagen eine Vereins-Casse gebildet, um Bücher zur Vertheilung dafür anzuschaffen, und es verdient erwähnt zu werden, daß der Herr v. Cassert auf Lehsen allein einige 40 Rthlr. zur Anschaffung der Böttcher'schen Schriften: „das Hauskreuz“ und „der Patriot“ dem Vereine überwies.

Es traten auch hier nach und nach mehr Mitglieder hinzu, und viele, die sonst Säufer gewesen waren, ließen sich aufnehmen; kamen auch einige Rückfälle vor, so hielt doch die größere Anzahl das gegebene Versprechen, und manche Familie dankt dem Vereine ihren Frieden und

zunehmenden Wohlstand. Freiwillig traten nur im Anfange Einige zurück des Punsches wegen, aber leider mußten Andere um des übermäßigen Weingenußes willen ausgeschlossen werden.

Der Verein verbreitete sich auch bald auf dem Lande und zählt Mitglieder aus der Gegend von Gadebusch bis hinter Hagenow und bis zum Hannoverschen Amte Neubaus; besonders wirkte für die Verbreitung des Vereins der Pastor Rehrbahn zu Döbbersen, der auch als viertes Mitglied in das Directorium aufgenommen wurde. Doch wünschte der Verein der guten Sache nicht allein Dessenlichkeit, sondern auch allgemeine Anerkennung und Theilnahme zu verschaffen. Dem dortigen Magistrate ward gleich Anfangs die Existenz des Vereins angezeigt und seine Statuten mitgetheilt; im November 1841 geschah das Gleiche bei hoher Landes-Regierung mit der allerunterthänigsten Bitte um deren Genehmigung; — worauf unterm 30. December desselben Jahres die huldvolle Versicherung ertheilt wurde, daß allerhöchsten Ortes die Bestrebungen des Vereins mit Theilnahme bemerkt würden. Einzelne Mitglieder gaben von Zeit zu Zeit im freimüthigen Abendblatte Nachricht von dem Vereine und suchten durch ihre Mittheilungen auch an anderen Orten gleiche Vereine ins Leben zu rufen. Diese Versuche aber blieben bis jetzt erfolglos, so wie das Bestreben, die gesammte Geistlichkeit Mecklenburgs für die Sache der Mäßigkeits-Vereine zu gewinnen; da die Vorurtheile dagegen noch nicht überwunden sind. Endlich erließ der Vorstand im Mai d. J. einen Ausruf an alle Mecklenburger: „die Bildung von Mäßigkeits-Vereinen zu befördern und mit dem Wittenburger Verein in Verbindung zu treten“; als Beilage zu Nr. 54 der Mecklenburg-Schwerinischen Anzeigen vom 8. Juli 1843 beigegeben. Er enthält die beachtenswerthen Worte: „Wir haben Verantwortung auch wegen der Sorge, die wir für unserer Mitmenschen Wohl (im weitesten Sinne genommen) getragen haben. Da nun unsere Zeit uns in den Mäßigkeits-Vereinen den bisher erfolgreichsten Weg bietet, gegen das tiefge-

hende Verderben der Völlerei wirksam einzuschreiten, so erkennen wir's für Pflicht, einen solchen Wink nicht unbenutzt zu lassen, sondern thun in Gottes Namen, was er in den Zeichen der Zeit zu thun gebietet. Nicht der Staat kann dem Elend der Unmäßigkeit ein Ende machen; aber wohin der Arm der äußerlichen Macht nicht reicht, dahin reicht der Arm der Liebe, und wo jene zu wirken aufhören muß, da schreitet diese ein". — Die Zahl der treugebliebenen Mitglieder ist jetzt ungefähr 60.

Zu der General-Versammlung in Hamburg reiste ebenfalls von hier einer der Dirigenten des Vereins.

C. Ein Verein wird jetzt zu Plau gebildet, über den sich aber noch weiter nichts berichten läßt, da er erst im Entstehen ist, als daß er wahrscheinlich recht viele Mitglieder zählen wird. Die erste constituirende Versammlung wurde am 3. September d. J. gehalten.

D. Einer besondern Erwähnung bedarf noch, daß alle Arbeiten zu Dreibergen bei Bülow, die von den Sträflingen geleistet wurden und zum Theil wohl beschwerlich waren, ohne daß ihnen Brantwein gereicht wurde, beschafft sind; ja Manche waren im Stande, noch außer der gesetzmäßigen Zeit Arbeiten, wofür sie bezahlt wurden, vorzunehmen, und alle Arbeiter erfreueten sich einer trefflichen Gesundheit. So hat denn auch in unserm Lande die Erfahrung die so oft bestrittene Wahrheit bewiesen: daß auch der schwer Arbeitende ohne Schnaps leben, ja noch besser und mehr arbeiten könne, als mit demselben; ferner: daß auch frühere Schnaps-trinker (denn das sind gewiß die meisten Sträflinge) denselben plötzlich entbehren können, ohne Schaden an ihrer Gesundheit zu leiden.

E. An Versuchen und Aufforderungen zur Bildung von Mäßigkeits-Vereinen hat es, außer von Seiten der bestehenden Vereine, nicht gefehlt. Besonders ist an manchen Orten die Anregung vom patriotischen Vereine gegeben, aber meist aus dem Grunde fruchtlos geblieben, daß diejenigen, welche einen Verein stiften wollten, nicht auf Gottes Hülfe baueten, und wenn sie auch nur drei waren, in seinem Namen getrost an's Werk gingen; sie

setzten ihre Hoffnung des Gelingens auf Menschen und nahmen wohl kleinliche Rücksichten, wenn sie sprachen: „ja, wenn der und der einflussreiche und hochstehende Mann seine Theilnahme erklärt, so wollen wir es gerne wagen; aber dieser und jener will nicht, also muß es unterbleiben.“ — Nun, diese Rücksichten müßten ja überwogen werden in unserm Mecklenburg durch die Rücksicht auf die Theilnahme, welche allerhöchsten Ortes diesen Bestrebungen geschenkt ist; — und es werden hoffentlich bald in allen Städten Mecklenburg's sich Vereine bilden und die Umgegend überall sich anschließen, damit eines der größten Uebel der menschlichen Gesellschaft, die Hauptursache früher Arbeitsunfähigkeit, Verarmung und Geisteschwäche und das Reizmittel zu vielen Ausschweifungen, Lastern und Verbrechen in dem Genusse des Branntweins aufgehoben werde. Sollten nicht in Mecklenburg so gut wie in andern Ländern sich edle Gutsbesitzer angetrieben fühlen, ihre Brennereien eingehen zu lassen? Sollte das Beispiel Schwedens und anderer Länder nicht auf unsere besördernde Landes-Regierung wirken, daß in den Domänial-Ortschaften alle Brennereien nach und nach gelegt werden? — Gott gebe, daß mit dem nächsten Jahre schon recht viel Erfreuliches in dieser Sache zu berichten sein möge!

Wietlütbe, Anfangs September 1843.

J. Ritter.

Lebensbilder und Schildereien.

(Aus dem Tagebuche eines Reisenden.)

Von David Nussa.

I.

Aus Schwerin.

Wie es mir hier in Mecklenburg gefällt? Lieber Freund, diese Frage kann ich Dir den ersten Eindrücken nach bejahend

beantworten. Dieses Land mit seinem fruchtbaren Boden, seinen schönen Edelfitzen, seinen guten Städten und Dorfschaften und seinen meerbespülten Küstenstrichen, es gefällt mir schon. Auch diese Menschen sind gut, wenigstens so gut, wie bei Euch in Eurem behaglichen Süden, keineswegs aber schlechter. Das Gemüthsleben hat hier etwas Ernsteres, seiner Tiefe wegen muß man sich schon suchend in dasselbe versenken, es liegt nicht so sehr auf der Oberfläche, wie in Schwaben und am Rheine. Der Nordländer ist an und für sich schon mehr verschlossen; er besitzt etwas von der Sprödigkeit, die der Natur seines Landes, seinem Klima überhaupt so eigentümlich ist. Man rühmt seine Biederkeit, das Ehrliche in seiner Handlungsweise, — der Mecklenburger soll darin manchen andern deutschen Volksstamm übertreffen, nun, ich will dies eben so wenig in Abrede nehmen, als mich durchaus beistimmend dieser Meinung anschließen. Die menschliche Natur ist in den wesentlichen Grundzügen sich wohl überall gleich, hier und da stellt sich freilich eine abweichende Nuance heraus. Die heißere Zone macht heißeres Blut, die kältere läßt die Leidenschaften nicht so gewaltig kochen und gähren. Das hat aber unstreitig auch seinen Nutzen. Ja, seinen Nutzen, das ist wohl der richtige Ausdruck für das, was hier so vorherrschend hochgeschätzt wird. Es muß Alles nützlich sein, wenn man ihm Werth zugestehen soll. Ist es auch praktisch? fragen hier die Leute zuerst, wenn von einer neuen Einführung die Rede ist. Man kann sie schön finden, man kann sie loben, will sie aber nur dann erst für zulässig erklären, wenn die Sache ihre nützliche Seite herausgekehrt hat. Im Ganzen ist das recht und billig, es ist verständig und zeigt von einem soliden Sinn, das wirst Du selbst zugeben müssen.

Ein solider Sinn ist dem Mecklenburger überhaupt nicht abzusprechen. Er läßt sich nicht leicht zu Extravaganzen hinreißen. Sein Charakter hat einmal nichts von einem revolutionairen Elemente an sich. Er raisonnirt freilich auch, aber er raisonnirt erst dann, wenn es ihm nicht mehr schaden kann, und immer nur so gut er's versteht. Du begreiffst mich schon? Du lächelst. Du glaubst zwischen den Zeilen meines Briefes lesen zu können. Immerhin; nimm die Sachen,

wie Du willst. So viel wirst du mir aber zugeben, daß es viele Leute in der Welt gibt, die gerade am meisten über solche Dinge zu raisonniren lieben, von welchen sie wenig oder gar nichts verstehen. Du lächelst schon wieder? Jetzt glaube ich, verstehen wir uns beide! —

— Du kennst meine Manier, auf Reisen mir Alles, was ich sehe und erlebe, aufzunotiren, selbst das scheinbar Unbedeutende, was aber für mich immer eine gewisse Bedeutung und Wichtigkeit hat! Ich zähle mir das Kleine hübsch zusammen und freue mich hinterher über die Summen, die diese Addition oft ergibt. Nicht selten kommt auf diese Weise ein erkleckliches Capital heraus, das ich zuweilen recht gut anzulegen weiß. Ich muß mich nur selbst als guten Wirth und Rechenmeister loben, Andere thun es doch nicht, und zu diesen Anderen gehörst auch Du. Dennoch aber forderst Du mich auf, Dir vorzurechnen, was ich zusammengebracht habe, wobei Du Dir den Anschein gibst, als ob Du keinen besonderen Werth darauf legest. Wäre ich eitel, so könnte mich das leicht böse machen. So aber weiß ich mich darüber wegzusehen, und bin Dir gern zu Willen. Deshalb schreibe ich Dir auch recht fleißig in Deinen warmen Süden hinein, wie Du es vor meiner Abreise nach dem Norden verlangt hast. Du kannst mit meinen Schildereien machen, was Du willst; ich gebe sie Dir offen und ungenirt, selbst auf die Gefahr hin, daß Du, als leidenschaftlicher Volksfreund, sie irgend einem Volksbuche zur Veröffentlichung mittheilest. Du weißt, daß ich mir jede Kritik gefallen lasse, sogar die, die selbst unter aller Kritik ist. Kritik ist jetzt überall und also auch hier in Mecklenburg, wo außerdem noch eine besondere Empfindlichkeit gegen das herrscht, was über Land und Leute öffentlich besprochen wird. Ich habe Dir oben schon von der Sprödigkeit des Nordländers gesagt. Diese tritt nirgend sichtlicher hervor als hier, vornämlich in Dingen, welche die inländischen Zustände vor das Forum der Doffentlichkeit bringen. Der Respect vor dem Bestehenden grenzt hier mitunter an das Nührende — und was noch darüber hinaus liegt. Das wird oft gar zu einseitig, nicht wahr? Das Einseitige möchte Dir aber am Ende doch langweilig werden, daher will ich es auch nicht weiter berühren. —

Den mecklenburgischen Landmann solltest Du kennen. Du solltest sehen, wie er fleißig ist und wirthschaftet, Du würdest Respect vor der Landwirthschaft überhaupt bekommen. Hier ist sie die Krone aller Industrie. Wer hier diesen Zweig menschlicher Thätigkeit ergreift und dabei tüchtig und verständig ist, sich gehörig vorbereitet und ausgerüstet hat, der kommt gewiß auf einen grünen Zweig, wie man zu sagen pflegt. Ein mecklenburgischer Landmann ist in der Regel auch ein Ehrenmann, Du kannst ihm in jeder Hinsicht trauen, und wirst selten Ursache haben, es zu bereuen. Seine Biederkeit ist sprichwörtlich geworden, und das mit Recht. Es ist ein eigener Schlag Menschen, geradezu und offen, fest und derbe, voller Ausdauer und Zähigkeit. Materielle Interessen überwiegen freilich, aber ist das bei der Landwirthschaft nicht in der Ordnung? Sie schließt dabei keineswegs die geistige Thätigkeit aus, denn soll das Materielle gedeihliche Blüthe treiben, so muß es vom Geistigen mit abhängig sein. Der Geist muß die Materie überall regieren, lenken und überwachen, sonst bleibet sie starr und kalt und bringt es zu nichts. Das Starre und Kalte muß belebt, beseelet werden, und dazu bedarf es wieder des Geistes. Da die Deconomie einmal materieller Natur ist, hier aber durch die Verhältnisse des Bodens und der Lage obenan steht, so wirst Du Dich auch nicht wundern, wenn der Geist hier die vorherrschende Richtung auf das materielle Bedürfnis genommen hat. Kunst und Wissenschaft, Handel und Gewerbe sind auch da, aber untergeordnet, wie das nicht wohl anders sein kann, und woran ebenfalls wieder die natürlichen Verhältnisse Schuld sind.

Doch ich merke schon, ich komm' Dir viel zu vernünftig vor, und das bist Du an mir nicht gewohnt. Du meinst, die praktische Seite sei einmal meine schwächste, und magst Dir lieber etwas von mir erzählen lassen, was wie eine Gesabichte aussieht. Malen soll ich, Lebensbilder willst Du haben. Muß ich Dir immer zu Willen sein?

II.

„Wenn es nur morgen nicht regnet!“ rief Marie aus, indem sie mit den klauen Augen nach dem grauen Himmel blickte. „Das Pfingstfest ist nun einmal verdorben und alle Freude

baran buchstäblich zu Wasser geworden; aber morgen, morgen der schöne Verdertag, der auch nur einmal im Jahre ist, sollte auch der verregnet werden, so verzweifle ich!"

Dabei bemühte sie sich, ein recht verzweifeltes Gesicht zu machen, was dem schelmischen Blondköpfschen aber nicht gelingen wollte.

"Ich glaube gar, Du willst böse werden, sagte die Mutter, das verbitte ich mir! Wenn das der Vater sieht, wenn er hört, wie Du Dich wieder über das Wetter ärgerst, und das bloß, weil es Dir die Freude auf morgen zu stören droht, so wird er mich wieder meiner Nachsicht wegen schelten, die ich für Dich, wie er sagt, nur in einem zu großen Maße bejße!"

"Dafür bist Du ja aber auch mein lieb' Mütterchen!" rief Marie, zog die Schmollende in die Arme und küßte sie, daß sie zu sprechen aufhören mußte. Marie hat eben ihr siebenzehntes Jahr zurückgelegt, ist schlant und groß gewachsen und wird nicht nur für sehr schön, sondern auch für recht geschickt und verständig gehalten. Der Meinung sind nämlich alle jungen unverheiratheten Tänzer in der Bürgerressource, und selbst mancher Ehemann meint, Marie sei ein ganz hübsches und auch kluges Kind, dem es einst durchaus nicht an einem guten Manne fehlen könne. Diese beifällige Ansicht der männlichen Welt theilt jedoch die weibliche nicht, was jeder, der sich nur einige Erfahrung in der Gesellschaft angeeignet hat, auch sehr natürlich und ganz in der Ordnung finden wird.

Ich will es Dir nur bekennen, Adolphy, Marie ist die Tochter meines Wirthes hier in Schwerin, wo ich mir ein Privatlogis auf einige Monate gemiethet und mich darin recht behaglich einquartiert habe. Mein Wirth ist ein wohlhabender, ja man sagt reicher Mann, der früher einen einträglichen Kleinhandel betrieben und durch Sparsamkeit und unermüdlischen Fleiß so viel zusammengebracht hat, daß er vor kurzem seine Gewerbe niederlegen, sein Geld auf Zinsen in Grundstücke und öffentliche Cassen ausgeben konnte und nun von diesen Renten lebt. Der gute Mann hat einen hoffnungsvollen Sohn durch den Tod verloren, und die nun noch übrig gebliebene einzige Tochter ist sein ganzer Trost, seine Hoffnung, seine Freude und sein Stolz zugleich. Er

hat sich ihre Erziehung etwas kosten lassen, wie er sagt. Er rühmt sich, daß seine Marie „die deutsche Sprache sprechen“, auch französisch lesen, Clavier spielen und viele schöne Handarbeit machen kann. „Es ist ein gebildetes Mädchen, flüsterte er mir jüngst im Vertrauen zu; sie erbt einmal mein ganzes Vermögen, und ich wünsche, daß sie dieses einst mit einem recht tüchtigen fleißigen Manne, am liebsten einem vom Lande, theile. So ein Landmann, der ein schönes Gut oder eine hübsche Pachtung besitzt, wäre ganz nach meinem Sinne. Freilich aber, setze er mit erhobener Stimme hinzu, müßte es ein Mecklenburger, beileibe aber kein Preuße sein.“ Warum nicht? fragte ich. „Mein Herr, antwortete er, die Preußen mögen ganz gute Leute sein, ich habe nichts dagegen, aber Mecklenburger sind es doch nicht.“ Ich fand diese seine Folgerung ganz richtig, es jedoch noch immer sehr befremdend, daß er keinen Preußen zum Schwiegerjohn haben möchte. Indes ließ er sich auf keine nähere befriedigende Erklärung ein; er hasse die Preußen nicht, sagte er, sie seien unstreitig auch Deutsche, aber er ziehe einmal Alles, was echt mecklenburgisch sei, vor. Vergeblich sprach ich ihm von der Einbeit Deutschlands, vom deutschen Zollverein. „Preussischen Zollverein, fiel er mir verbessernd in die Rede, den mögen wir nicht!“ Diese Protestation hatte ich schon oft in Mecklenburg, besonders unter der mittleren und niederen Volksklasse, vernommen, und es dürften noch viele Vorurtheile zu besiegen sein, ehe diese Leute hierin anderer Meinung werden.

Du siehst, mein Wirth ist ein Stod-Mecklenburger, und Du erlaubst mir diesen Ausdruck schon; hört man doch häufig von Stod-Preußen sprechen, warum soll ich den Mecklenburgern das nicht zurückgeben? Mein Wirth will seine specielle Nationalität einmal nicht aufgeben und von einer generellen deutschen nichts wissen; all mein Demonstriren hilft mir nicht. Was nicht zu Mecklenburg gehört, ist bei ihm „das Ausland“, wozu er auch die deutschen Bundesstaaten, die ich ihm beharrlich lange in's Gedächtniß rief, durchaus rechnet. Der Mann besitzt sonst so guten Menschenverstand, ist in so vielen anderen Dingen einsichtsvoll und vernünftig, und dennoch so fest befangen in diesem Vorurtheile. Leider sind mir solcher Charaktere schon viele begegnet, und alle so

hartnäckig, aller Belehrung und Befehung so unzugänglich. Wer trägt die Schuld? Unsere Zeitungen? Vielleicht. Die Particularinteressen einzelner Staaten? Du lächelst schon wieder, ich sehe es deutlich im Geiste, was für malitiose Mienen Du dabei annimmst. Du weißt, ich kann das nicht leiden, willst Du mich denn immer ärgern? Dafür breche ich hier ab. —

Marie hat Recht. Es ist ein häßliches Pflanzwetter, es regnet, und wenn es einmal damit aufhört, so fängt es bald wieder damit an. Dabei ist die Luft kalt und rauh. Ich bin recht verdrießlich, sitze am Fenster und zähle die Regentropfen, die der Wind daran schlägt: ein schlechter Zeitvertreib. Das Ungemach der Witterung läßt keine Festfreude, kaum die Idee davon aufkommen. Und morgen, wie wird's dann sein? Morgen ist wieder Fest, und zwar ein Volksfest, dort draussen auf dem Werder, dem Schelfwerder, wie sie es nennen, den sie mir als ein wunderschönes, secunspültes Gehölz rühmen, wo bei schönem Wetter sich viele Freude und Lust versprechen läßt. Soll dies Volksfest auch verregnet werden? Ich bin recht neugierig, recht festlustig, wie ein Kind, habe ich mich seit Wochen dazu gefreuet, wenigstens eben so wie Marie, die nicht satt wird, davon zu erzählen und mir das Herz groß zu machen, noch größer, als es vielleicht schon ist. Ueberhaupt ist diese Marie ein recht treffliches Mädchen. Ich mache täglich mehr die Erfahrung, welch' ein Gemüthschaß diesem lieben Kinde zu Theil geworden ist. Mit welcher Freude hört sie mir zu, wenn ich ihr von unserm schönen Süden erzähle, wie aufmerksam lauscht sie, wenn ich ihr eine alte Aheinsage vortrage. Ihr seelenvolles Auge glänzt bald auf vor Freude, bald trübt es sich vor schmerzlichem Mitgefühl. Sie ist ganz Naturkind, selbst ihre kleine Koketterie ist natürlich, ich finde wenigstens nichts Gefuchtes, Berechnetes daran. Du solltest sie nur sehen, wenn sie aus irgend einem Grunde, oder oft auch aus gar keinem, recht schmallen zu müssen glaubt, wie komisch dieser angenommene Ernst, diese unnatürliche Strenge zu ihren offenen Zügen, der gewohnten Heiterkeit ihrer Mienen paßt, und wie es gar nicht lange dauert, und der Sonnenblick ihrer Gutmüthigkeit bricht durch, daß jegliches finstere Wölkchen

flieht und aus ihren Augen wieder der Himmel lacht, den sie in ihrem Innern trägt. Es ist ein herrliches Wesen! Die Bildung, die man ihr durch Unterricht in Sprachen und Musik beizubringen suchte, hat nur dazu beigetragen, ihr Herz zu veredeln, ohne ihrem Verstande eine schiefe Richtung zu geben. Man sieht es, die Güte ist ihr angeboren, aber die Vernunft ist nicht dahinter zurückgeblieben.

Marie kennt alle unsere besseren Dichter, und bei ihren Seelenanlagen finde ich es ganz natürlich, daß Schiller ihr Liebling ist. Man mag sagen, was man will, Schiller's keusche, ewig junge Muse wird der deutschen Jugend stets heilig und lieb bleiben. Sie versteht es, mit dieser Jugend zu träumen und zu schwärmen, sie geht auf alle ihre Gefühle und Gedanken ein, weiß allen ihren Empfindungen entgegenzukommen und ist stets warm, stets frisch und innig diese unvergleichliche Muse, die man bisher dem Goethe'schen Genius immer vergeblich hintanzusehen versucht hat! Es hilft alles Demonstrieren nicht, Goethe wird dieser Jugend immer etwas fremd bleiben. Die Objectivität erfordert zu ihrer Würdigung schon eine Gemüthsruhe, eine plastische Anschauungsfähigkeit, die dem jugendlich emporstrebenden und aufsprudelnden Geiste noch fern steht. Er kann wohl bewundern dieser Geist, was ihm imponirt, aber zur Liebe, zur begeistertsten Anbetung reißt ihn nur das hin, was ihn mit Liebe zu durchglühen und zur Begeisterung entflammend zu erheben weiß. So viel ist gewiß, Schiller ist Volksdichter. Er ist in alle Classen der Gesellschaft gedrungen. Läßt sich das auch durchaus von Goethe sagen? Wird Goethe, der viel Bewunderte, auch so geliebt wie Schiller, der der Ewiggeliebte des deutschen Volkes bleiben wird? —

Auch mit der französischen Literatur hat Marie sich bekannt gemacht, mit der classischen, wie mit der romantischen. Unter den modernen Autoren dieser merkwürdigen Nation gefiel ihr George Sand außerordentlich, sie schwärmte sogar mit dieser jedenfalls bewundernswerthen Frau, wo sie den Conflict des Lebens mit der Gesellschaft so unnachahmlich schön hervorzuhellen weiß; aber es wohnt zu viel deutsches Element, ein zu guter gesunder Weiblichkeitskern in Marie, als daß sie die Emancipation des Weibes anders als wie ein idelles Hirn-

gespinst betrachten könnte. Das ist eben das Herrliche an diesem Mädchen, daß ihre Natur durch und durch weiblich, im edelsten Sinne des Ausdrucks ist. Sie erkennt vollkommen das Mangelhafte in unseren gesellschaftlichen Einrichtungen, sie sieht es aber auch ein, daß ihr Geschlecht vornämlich berufen ist, überall versöhnend einzutreten, wo der Zwiespalt der Verhältnisse eine Zerrissenheit herbeigeführt hat.

Du merkst es, daß ich gerne bei der Charakterschilderung dieses Mädchens verweile. Du weißt aber auch, daß mich im menschlichen Leben nichts mehr interessirt, als gerade der Mensch selbst. Ihn mache ich stets zum Gegenstande meines Studiums, und ich erkenne hierin keinen Unterschied des Geschlechtes an. Mensch ist mir Mensch. Einer gilt mir mehr als der andere, je nach der Wesenheit seiner Individualität, nach seinem Charakter, den die Verhältnisse zwar bilden und lenken, der aber, wenn er sich bewähren soll, die Verhältnisse unter allen Umständen, allen Gestaltungen des äußern Schicksals beherrschen muß. —

Diesen Morgen habe ich die Domkirche besucht. Ein vorzügliches, kühn ausgeführtes Gebäude, dem nichts fehlt, als ein schönerer, dem Ganzen mehr entsprechender Thurm. Im Innern macht diese Kirche jedoch den besten Eindruck, es ist Alles harmonisch und nichts störend. Hinter dem Altar in diesem Dome befindet sich die Grabcapelle, welche die irdischen Ueberreste Paul Friedrichs umschließt. Hier schlummert er, der im Leben so geliebt ward, unter einer rothsammtenen Sargdecke in der schwarz ausgeschlagenen Capelle, die nur durch niedrige Gitterstäbe von den übrigen Theilen der Kirche getrennt ist. Wie der Sarg ist auch der Boden ringsherum mit Blumenkränzen und Gedichten bedeckt. Der schwarze Vorhang des Fensters verhindert nicht, daß die Sonne freundlich hereinscheint und das Ganze, den Todten und seine Behausung, mit ihrem liebevollen Strahle begrüßt. Bei diesem Anblicke vergißt man die Schrecken des Todes; nur das Leben in seiner breiter ersten Bedeutung tritt einen hier an, das Leben diesseits, wie das Leben jenseits.

Du glaubst nicht, wie sie diesen Paul geliebt haben. Geliebt haben? nein, wie sie ihn noch lieben, diese Schweriner.

Und nicht bloß deshalb lieben sie ihn, weil er todt ist, wie das so oft der Fall ist, daß man die Menschen erst dann recht lieb hat, wann und weil sie todt sind — nein, weil dieser Paul Friederich gelebt und nur für sie gelebt hat, lieben ihn diese Schweriner noch im Tode, so heiß, so innig, so wahr, daß es rührend ist, selbst für mich, den Nicht-Mecklenburger. Jeder hier spricht von ihm, als hätt' er zu seiner eigenen Familie gehört. „Unser Paul,“ heißt es immer.

Ja, nach Allem, was ich höre, war er auch ihr Paul. Er lebte, dachte, fühlte für sie, war nur froh, wenn sie froh waren, und nahm an Allem Theil, was sie in Freud' und Leid berührte. Doch das kann ich Dir nicht schildern, Du mußt es von Marie hören, mußt sie dabei sehen, wie verklärt sie aussieht, wenn sie von ihm spricht, wenn sie erzählt, wie er gewesen, so lebendig, so rüstig, so beweglich, so frisch! Wenn sie ihn nur sahen, die Leute, so freuten sie sich schon; das Herz ging ihnen auf, wie das Mädchen sich ausdrückt, und es slog ihm zu dieses Herz, wenn er sie so freundlich, so väterlich milde grüßte, sie anlächelte mit dem von Liebe strahlenden Antlitz, und nun ist er todt, auf einmal todt, und sie können sich noch nicht darein finden. Es kam ihnen zu unerwartet, zu plötzlich, und als es geschehen war, als er vollendet hatte, da war es ihnen zu unwahrscheinlich, als daß sie gleich hätten daran glauben können. Es ist nicht möglich, hieß es, es kann nicht sein! Und doch war es so, nur zu wahr, aber auch zu schrecklich! Armer Paul! noch nicht zweiundvierzig Lebensjahre und erst im sechsten der Regierung, und schon mußtest Du scheiden von der „süßen Gewohnheit des Daseins“, die für Dich in Wahrheit süß und lieb gewesen!

Der siebente März 1842 war es, der dem Lande seinen hoffnungsvollen, lebensfrischen Fürsten, der Stadt Schwerin aber noch insbesondere ihren Freund und Wohlthäter entriß. Schwerin, obgleich Haupt- und Residenzstadt genannt, war seit einer langen Reihe von Jahren in Wirklichkeit keine fürstliche Residenz mehr. Der vorlezte verstorbene Großherzog Friederich Franz wohnte schon in früherer Zeit nur selten hier; in dem letzten Abschnitte seines Lebens, in den Jahren, wo seine Sonne sich immer mehr dem Untergange neigte,

residirte er ununterbrochen drüben in dem fürstlichen Flecken Ludwigslust, das nicht ganz mit Unrecht das mecklenburger Versailles genannt ward. Paul, sein Enkel und Nachfolger, liebte es schon als Erbgroßherzog, hier in Schwerin zu verweilen. Schon damals wurde er von den Schwerinern gerne gesehen, schon damals hieß er „unser Paul.“ Als er mit dem 1. Februar 1837 die Regierung antrat, war er gleich darauf hier, ihm folgte natürlich sein Hofstaat mit dem ganzen Schwefel, der daran gehört. Die Garde mit dem schönen Hautboistencorps, die Dienerschaft, der Marstall mit dem Beamtenpersonale, sie Alle wurden hierher verlegt. Schwerin fing an aufzuathmen, schien sich wie neugeboren zu verzüngen, alle seine Pulse schlugen voller, das Leben nahm einen frischeren, höheren Aufschwung. Man verspürte es durch alle Kreise der Gesellschaft, daß eine neue Zeit aufgegangen. Ueberall wurde das Aeußere der Stadt verbessert, überall rege Baulust, vermehrte Thätigkeit, vermehrter Gewinn. Hier erstand eine neue Straße, dort ein ganz neuer Stadttheil, der den Namen seines Gründers trägt: die schöne Paulstadt, an dem Bassin des Pfaffenreiches erbauet, hat in der That ein sehr großstädtisches, herrliches Ansehen. Hier wurde der Grund zu einem stattlichen Arsenal gelegt, das jetzt schon im großartigen Style, mit majestätischer Fronte prangt; hier wird bald das Großherzogliche Amtsgebäude stehen, da Paul's jugendlicher Nachfolger, sein hoffnungsvoller Thronerbe, diese Schöpfungen des erlauchten, nunmehr verklärten Vaters weiter ausführen wird. Ueber eine Berengung des großen, wunderlieblichen Sees ist ein Damm gelegt, der ganze umliegende Dorfschaften näher an die Stadt gerückt und die Landstraße nach Güstrow und Rostock um mehrere Meilen dichter herangezogen hat. Und die Seele aller dieser Neugestaltungen, aller dieser und noch vieler anderer Verbesserungen war Paul! Ueberall regte und feuerte er an. Seine Persönlichkeit war schon eine siegreiche, herzzgewinnende, beseelende. Er brauchte nur zu wünschen, und nie sind Befehle besser und lieber ausgeführt worden, als diese Wünsche. Seine Wünsche zielten ja nur auf ihr Bestes; ja, man sage, was man will, sein Wille war gut, war jedenfalls immer nur auf das Gemein-

wohl gerichtet. Er konnte ja irren, aber wenn er es that, so geschah es nur aus Liebe, aus guter Absicht, das wird ihm selbst der strengste Kritiker, sein bitterster Gegner lassen müssen.

Nun ist er todt. — Marie meint, daß er noch im Tode, daß er noch im Jenseits, dort oben vor dem Throne des allliebenden Vaters für sein Volk, seine Kinder, bete. Wie gesagt, es ist rührend, dies Alles mit anzuhören, rührend, wenn sie seinen Tod und die Trauer schildert, die sie um ihn gehabt, die Thränen, die sie um ihn geweint haben, die sie noch weinen, wenn sie seiner gedenken, und das geschieht oft, sehr oft.

Schon während seiner Krankheit, als eben erst die Kunde davon sich zu verbreiten anfing, haben die Schwärmer gezittert, gebebt wie Kinder, denen es um ihren lieben Vater bange wird. Schon damals konnte man sehen, daß in diesem Schmerze, in diesem Bangen nichts Gemachtes, nichts Erbeuchteltes lag. Es war Alles so wahr, ihre Furcht, ihn zu verlieren, ihre Besorgniß, daß er sterbe. Am Vorabende seines Hinscheidens, als alle Hoffnung zu schwinden begann und der theure Verlust sich zu verwirklichen drohte, da umstanden sie seinen Palast in dichten Schaaren, in leiser Beängstigung, in stillem Grauen, und als die Nacht hereinbrach, die für ihn die letzte auf Erden sein sollte, wollten sie kaum weichen. Endlich zerstreuten sie sich spät, mit dem schwachen Schimmer einer karggenährten Hoffnung. Bei Gott ist nichts unmöglich! hieß es hier, wie sonst in ähnlichen Fällen, wo man Alles aufgeben soll, aber nicht gerne aufgeben will, und es kaum für möglich hält, daß man auch das Liebste aufgeben kann. Einige behaupteten den Platz, andere kamen während der Nacht häufig wieder, ängstlich auf jede Kunde laufend, die von dem liebesumwehten Sterbelager hinuntergelangte. Ach, die Morgensterne, die Paul geru noch einmal vor seinem Hintritte zu sehen wünschte, schien mit zitternd brechendem Frühstrahl auf ein gebrochenes Augenpaar, das nur mit heller Liebe auf die Seinen niederzuschauen gewohnt war! —

Ich erzähle Dir nichts mehr davon. Marie versteht es einmal besser, als ich es mit der todten Feder auf dem leblosen Papier vermag. Aus dem Munde dieses Mädchens

wird Alles lebendig, Alles nimmt eine frische Färbung, eine anschauliche Gestalt an. Sie theilte mir noch mit, wie feierlich sie ihn beigesetzt haben in dem Dome, der ihm im Leben immer so lieb war, und wie der König von Preußen, der Kronprinz von Dänemark und einige preußische Prinzen dabei gewesen. Die Leichensolge wie die Trauer war eine freiwillige aller Stände. Schon gleich nach seinem Tode, noch ehe er beigesetzt ward, haben sie, die Bürger und Einwohner Schwerin's, eine überaus zahlreiche Subscription zu einem Denkmale für ihn gezeichnet. Rauch, der gefeierte berliner Künstler, wird es anfertigen, es soll ein Standbild aus Erz werden.

Ich muß mich sammeln. Mariens Schmerz hat mich tief bewegt, hat meinen eigenen Schmerz aufgerüttelt. Ich habe bei ihrer Geschichte lebhaft mitgeföhlt. Schade, daß ich es nicht so wieder geben kann!

Ich verfüge mich in das Gesellschaftszimmer hinunter. Es werden Gäste zum abendlichen Festschmause erwartet. Bevor ich schlafen gehe, schreibe ich Dir noch.

III.

Ich habe gegessen und getrunken, gesprochen und gehört, geliebt und geköhlt. Ja, ich liebe und mach' mir nichts daraus, wenn Du drohend den Finger erhebst! Du bist neugierig, ich verdanke Dir es nicht. Doch nur Geduld, Du sollst Alles hören!

Das war eine Gesellschaft! echt mecklenburgisch, freilich, es sind ja lauter Mecklenburger, mit denen ich zusammen war. Mir gegenüber saß ein Mann mit einem feisten, rothglänzenden Fallstaffgesichte. Er trank und seufzte über die schlechten Zeiten und die Kornpreise, dann trank er wieder und vergaß dabei keinesweges, den guten Speisen tapfer zuzusprechen. Es regnete ihm schon zu lange, meinte er, aber wenn es wieder heiß und festes trodenes Sommerwetter würde, wie im verwichenen Jahre, dann gäbe es wieder eine schlechte Ernte und das liebe Vieh hätte kein Futter, und sie würden im Winter ihre liebe Noth haben, es durchzubringen. Dergleichen Gespräche habe ich hier schon zu hundert Malen gehört. Wenn es drei Tage hintereinander regnet, so ist es nicht recht, und wenn es einmal wieder zwei Tage warm

und trocken ist, so ist gar nicht recht. Die Landleute klagen immer, wollen nie zufrieden sein, immer befürchten sie, Schaden zu nehmen; ein solcher Landmann war auch mein Vis-à-Vis. Das hättest Du hören und sehen sollen, wie der stöhnte und seufzte, und aß und trank. Wahrlich, der Mann hatte seinen dicken Bauch und sein feistes Gesicht nicht umsonst. Er ließ sich es recht sauer werden, das sah ich, und gab sich alle erdenkliche Mühe, sich bei „guter Constitution“ zu erhalten. Man mochte reden, was man wollte, er überschrie sie Alle, und sprach fortwährend von Wind und Wetter. Zum Glück saß mir zur Rechten Marie und zur Linken ein blaßes hageres Mütterchen, das offenbar halbtäub und sehr engbrüstig war, immer tiefinnend in den Teller blickte, selbst wenn nichts darauf war, zuweilen eine Priese aus einer kleinen Silberdose nahm und sich mitunter stellte, als ob es Alles hörte, was ringsherum gesprochen wurde. Sie schüttelte dann ihr hochbehaubtes Köpfchen und sagte: „ja, so mein ich's auch, ich hab's gleich gesagt!“ Diese stereotype Redensart paßte nicht selten wie die Faust auf's Auge, was dann ein schallendes Gelächter erregte, wodurch das Mütterchen sich aber durchaus nicht irre machen ließ. Höchstens sagte sie darauf: „geht's, so geht's!“ Es ging auch, wenigstens störte sie uns nicht, ich meine nämlich Marie und mich. Wir beide unterhielten uns lebhaft und fast ununterbrochen, nur daß der Landmann uns dann und wann mit seinen Wetterbemerkungen auf einzelne Augenblicke störte.

Was ich mit Marie sprach? Ja, Freund, bei aller meiner Gewissenhaftigkeit, bei aller Genauigkeit, mit der ich mein Tagebuch zu führen gewohnt bin, kann ich Dir das nicht wörtlich oder sonst irgendwie umständlich erzählen. Es gehen Dinge vor zwischen Erd' und Himmel, von denen unsere Philosophie sich nichts träumen läßt, meint Hamlet schon; ich setze hinzu, daß es oft im Wachen Träume gibt, gegen die all' unsere Philosophie auch nichts auszurichten vermag, wenn es darauf ankommt, solch' Traumleben zu verhindern oder die Wirkung des Erträumten für das prosaische Sein aufzuheben. Solche Momente hatte ich diesen Abend an Mariens Seite. Wir sprachen und sprachen und sahen uns an und redeten wieder. Wir sagten uns mit keinem Worte, daß

wir uns lieb hatten, aber jeder von uns wußte das, ohne daß ein Wort darüber gewechselt wurde. Um nicht die Aufmerksamkeit der Tischgesellschaft allzusehr auf uns zu ziehen, mußten wir endlich, wie Marie ermahnte, auch einmal zuhören, was Andere redeten. Das allgemeine Gespräch ging eben mit dem Zollverein zu Ende, den sie nicht haben mochten, weil, wie ein Canzlist meinte, der Caffee und Zucker dann so theuer zu stehen käme, daß die Wirthschaftsausgaben sich vergrößern, die Gehaltseinnahme dabei aber keinen Zuwachs erleiden, ein „Angestellter“ also offenbar benachtheiligt sein würde. „Ja, so mein' ich's auch, ich hab's gleich gesagt,“ fiel meine Nachbarin zur Linken ein. „Sie vergessen den Rothwein, sagte der Landmann. Jetzt kommt mir die Flasche, wenn ich ihn von Lübeck verschreibe, kaum sechs Schillinge, würden wir aber in den preußischen Zollverein treten, so hätte ich dieselbe Sorte, die einen recht guten Tischwein abgibt, kaum für zwanzig Schillinge. Bedenken Sie diese unverhältnismäßige Preisserhöhung für ein so schönes Bedürfniß, wie der Rothwein ist, ohne welchen mir wenigstens das Leben kaum mehr gefallen würde. Ich bin in dem Mäßigkeitsverein und trinke daher durchaus keinen Schnaps, aber ein Surrogat muß man doch haben, wie schon unser Pastor sagt. Ich halte mich deshalb noch einmal so stark wie früher an den Wein, und werde ihm auch bis an mein seliges Ende getreu bleiben.“ — „Geht's, so geht's!“ rief hier das halblauhe Mütterchen an meiner linken Seite, und als nun Alle lachten, ich selbst nicht ausgenommen, da wurde die alte Frau recht freundlich, zog ihre Silberdose hervor, schnupfte mit großem Behagen eine Prise, von der sie die Hälfte auf den Teller verschüttete, und präsentierte dann mir mit nachbarlicher Huld und nicht geringer Grazie die Dose, die ich aber dankend zurückweisen mußte. „Ja, so mein' ich's auch!“ rief sie kopfnickend, als ob ich ihr eine noch so wichtige Meinung ausgesprochen hätte.

Nun gingen sie auf die Eisenbahn, d. h. gesprächsweise über. Das war ein ergiebiges Thema. Die Stände des Großherzogthums sollten auf dem bevorstehenden schweriner Convocationstage die Frage in Berathung ziehen, ob eine Eisenbahn für Mecklenburg's Wohl überhaupt förderfam sei

oder nicht, und ob sie sich insbesondere dem Berlin-Hamburger Projecte anschließen könnten, wozu sie im bejahenden Falle anderthalb Millionen Thaler zu bewilligen hätten. Für diese Frage erklärten sich Alle, mit Ausnahme eines Materialwaarenhändlers, welcher der Ansicht war, daß die Eisenbahn ihnen hier zu Lande gar nichts nützen könnte, im Gegentheil würde er und Consorten großen Schaden erleiden; denn wenn man von Schwerin nach Hamburg künftig nicht nur an einem Tage hin- und herreisen, sondern dort auch noch ein Tagesgeschäft abmachen könne, so würden das viele vom Publicum benutzen und sich dort ihren Bedarf an Caffee, Zucker und anderen Colonialwaaren einkaufen, zumal sie dann alle diese Sachen weit billiger als hier, „für den Einkaufspreis“ haben könnten, was dem ganzen Handel schaden müßte, ergo wäre die Eisenbahn von großem Nachtheil und dürfte nicht bewilligt werden. Zu meiner Freude wurde dieser Krämer mit einer noch längeren Nase, als ihm schon die Natur ertheilt hatte, abgefertigt, obgleich auch mein Wirth die Befürchtung nicht unterdrücken konnte, daß sie durch die Eisenbahn am Ende leicht „zu preussisch“ werden möchten. Indessen schloß er sich doch der Majorität an, zu welcher auch mein feistes Vis-à-vis gehörte.

Wie es kam, weiß ich nicht recht anzugeben, genug, trotz aller dieser materiellen Unterhaltungen und Discussionen nahm der Schalk Amor immer mehr Platz in meinem Herzen, so daß sich dieses zuletzt ganz auf Discretion ergeben mußte. Ich wagte es endlich, Marie die Hand unter dem Tische zu drücken, wiederholte dies ein paarmal, ohne daß es mir irgendwie gewehrt oder auch nur durch einen streng verweisenden Blick vorgeworfen wurde. Ja, einmal war es mir, als ob mein Händedruck leise Erwiderung fand, worauf ich dem lieben Kinde in die strahlenden Augen sah, die mich unbefangen anlächelten. O, Du mußt nicht malignös werden, Adolpb! Ich bin endlich einmal alles Ernstes verliebt und habe meinen Entschluß gefaßt, wie Du aus dem Verlaufe noch ersehen wirst.

Habe ich Dir schon früher geschrieben, daß ich die hiesige Bürgerressource besucht habe? Das ist eine Gesellschaft, in der es Dir ohne Zweifel auch gefallen würde; ich weiß ja,

wie gern Du, als Bürgerfreund *par excellence*, unter Bürgern bist, zumal wenn sie so lustig sind, wie diese hier. Es gibt hier außerdem noch drei geschlossene Gesellschaften. Ohne dergleichen geht es einmal in einer norddeutschen Mittelstadt, selbst in einer Residenz, nicht ab. Die spröde Nordlandsnatur ist in geselliger Beziehung wie die Pflanze, die sich vor fremder Berührung schein zurückzieht, hier heißt es: *noli me tangere!* Gleich und Gleich gesellt sich gern, um das zu erproben, wird der Ballotkasten gebraucht. Eine Feuerprobe das, die ich nicht erleiden möchte. Als Fremder durfte ich aber ohne Weiteres jüngst in die Bürgerressource eingeführt werden. Dort tanzte ich viel und gerne mit Marie. Schon damals schien es mir, als ob das Mädchen mir noch recht gefährlich werden könnte. Ich wollte nur nicht daran glauben. Nun aber weiß ich es gewiß, daß sie es mir geworden ist, denn ich will Dir nur gestehen — ich habe sie heute Abend, draußen im Vorzimmer, als ich mich nach meiner Stube begeben wollte, und sie, wahrscheinlich zufällig, mir in den Weg trat, recht herzlich geküßt. Gute Nacht, lieber Adolph!

IV.

Es ist rauhes, stürmisches Wetter, der Regen wird auch nicht lange auf sich warten lassen, da der Himmel mit düster grauem Gewölke bedeckt ist. Wie wird es heute mit unserm Volksfeste werden? Es ist hier im Hause noch Alles still und ruhig. Der gestrige Festabend muß der Leuten noch in den Gliedern liegen, zumal des späten Aufbleibens wegen; der Traumgott umgaukelt wohl noch die müden Sinne. Ob Marie auch träumt? Vermuthlich. Vielleicht bin ich ihr jetzt im Geiste nicht fern, vielleicht sieht sie mich mit geschlossenen Augen. O süßes, theures Mädchen, ich bin Dein auf immer! Ja, Adolph, was bisher noch keiner gelang, ist diesem Engelskinde gelungen; ich bin gefesselt und bin es gern. Diesmal ist es ernsthaft. Ich bin des wüsten Umherstreifens, des unstäten Lebens längst müde. Es ist überdies Zeit, mir meinen eigenen Heerd zu bauen. Lächle nur, ich weiß, weshalb Du so spöttlich den Mund verziehst und mich so mephistorbelesartig anblickst. Du willst mir meine bisherige Unbeständigkeit vorwerfen, mir meine früheren Liebchaften in's Gedächt-

niz rufen. Du hast meine Flogeljahre, meine Tändelzeit gekannt und wahnst mich noch darin befangen. Du irrst Dich. Du meinst, ich sei keiner ernstern Liebe fähig, die Flatterhaftigkeit sei meine zweite Natur geworden, der Leichtsinns sei der Leiter meines Herzens. Adolph, diesmal irrst Du, ich wiederhole es. Ich bin seit diesen zwei Jahren ein ganz anderer Mensch geworden, das Leben in Paris hat gerade meinen Ernst geweckt, hat mir die bedeutungsvolle Seite des Lebens gezeigt, nachdem ich lange genug bei der inhaltslosen mich aufgehalten. Es geht doch nichts über ein echt deutsches Gemüth! Jetzt kenne ich seine Freuden und Leiden so ganz, es ist mir in's Bewußtsein gedrungen, daß ich ein Deutscher bin und als solcher mein Glück nur auf deutschem Boden finden kann. Hier blüht meine Zukunft. Ich habe ein Herz gefunden, das mich versteht, bisher hat es mir immer an einem solchen gefehlt. Fürchte nicht, daß ich dies Verhältniß zu leicht angeschürzt habe, zu unüberlegt darauf eingegangen bin. Drei Monate bilden einen kurzen Zeitraum, das ist freilich wahr; aber bedenke, daß ich während dieser drei Monate mehr dem Gemüthe gelebt habe als früher in drei Jahren. Ich habe einen ununterbrochenen Verkehr mit meinem Innern gepflogen, mit einem Worte: ich habe mich selbst wieder gefunden. Es ist keine bloße, leicht verfliegende Auswallung, kein übereilter und deshalb die Probe nicht bestehender Entschluß, den ein gewöhnliches Verliebtsein aufsteigen ließ. Nein, ich schwöre Dir — doch wozu schwören! meine nächsten Handlungen sollen es Dir beweisen, daß ich allen Ernstes entschlossen bin, hier zu bleiben an Marien's Seite. Ich habe mich selbst erkannt und werde nie werden, was die Welt Philister nennt. Ich danke es meinem Oheim noch im Grabe, daß er mich elternlose Waise zu sich genommen auf sein Gut am Rheine, daß er mich die Landwirthschaft erlernen ließ. Diese meine öconomischen Kenntnisse werden mir hier nützlich sein können. Das Vermögen, das ich von dem trädernen Tafel geerbt, so wie das Landgut, das er mir hinterlassen und welches ich mit Vortheil werde veräußern können, geben mir hinreichend die Mittel an die Hand, mich hier niederzulassen, in dieser Gegend ein Gut anzukaufen und — — Du wirst sehen, lieber Adolph, es geht Alles gut, eine in-

nere Stimme sagt es mir, ich werde hier mein Glück finden. Die Liebe verhilft mir dazu. Deutscher bleibe ich ja immer, ob ich ein Unterthan des Herzogs von Nassau oder des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin bin, und *ubi bene, ibi patria!* Laß mich nur machen!

Ich habe diese Nacht wenig geschlafen. Ein lebhafter Traum spiegelte mir die Bilder der vergangenen Tage zurück, die im schönsten Hoffnungsschimmer verklärt erschienen. Natürlich war Marie stets die Hauptfigur. Als ich erwachte, war es eben Tag geworden, ich verließ das Lager und fand Muße genug, Alles noch einmal zu überlegen. Je mehr ich über meine Aussichten nachdenke, desto lieber werden sie mir, desto schöner erscheint mir meine Zukunft. Jetzt oder nie werde ich glücklich.

Es nimmt Dich vielleicht Wunder, daß ich so bestimmt, schon so gewiß und sicher von „Aussichten“ und „Zukunft“ rede. Du weißt zwar, daß ich mit Marie geplaudert und gekostet, nicht aber, daß auch schon Alles zwischen uns so gut wie abgemacht und festgesetzt ist. Der gestrige Tag war ein entscheidender. Ich habe mich dem Mädchen vorher offen und unumwunden erklären wollen. Es war am Nachmittag, wo ich sie allein im Gartenhause fand. Ich hatte diese Gelegenheit schon seit mehreren Tagen gesucht. Marie war vorher in der Kirche gewesen, und es war noch wie eine milde Andachtsgluth in ihrem ganzen Wesen verbreitet. Ich erzählte ihr von meiner Vergangenheit, wie ich bisher so stürmisch durch das Leben gefahren und mich jetzt so sehr nach dem Hafen der irdischen Glückseligkeit und Ruhe sehne. Du kannst Dir denken, daß ich mein früheres Treiben nur skizzenhaft darstellte, nur andeutungsweise mittheilte; wie unbefriedigt mich ein unstätes Leben ohne wahre Liebe gelassen hätte, wie ich aber jetzt, wenn Ein Herz mich verstehen und nicht zurückweisen wollte, so glücklich werden könnte. Ich war eben im Begriffe, mich ganz deutlich gegen sie auszusprechen, eben wollte ich ihre Hand ergreifen, als die Mutter eintrat und mich unterbrach. Ich glaubte jedoch an Mariens Blicken wahrzunehmen, daß sie mich verstanden. Das beste Einverständnis stellte sich aber vollends bei Tische zwischen

uns her. Doch das habe ich Dir schon bekannt. Endlich der Kuß — Du weißt nun Alles.

Ich fühle mich diesen Morgen so glücklich, so überaus selig. Ich weiß mich geliebt, von dem besten weiblichen Herzen geliebt. Eine Banne, wie ich sie nie vorher gekannt, hat sich meines ganzen Wesens bemächtigt. Jetzt fühle ich ganz die Bedeutung der Worte: „Das Leben ist doch schön!“ Ja, es ist schön, es ist himmlisch, aber nur durch die Liebe, die die einzig wahre Lebens- und Weltseele ist! Ich könnte schwärmen, phantasiren, Verse schreiben, singen — Alles könnte ich in dieser Stimmung. Ich fürchte weder Deinen Spott, noch Deinen Ernst. Mein Entschluß steht einmal fest, und heute oder nie entscheidet sich mein Glück, das Heil meines ganzen künftigen Seins! —

— — Welch' ein Wetter! Ist das ein Tag nach Pfingsten? Und unser Volksfest, unser Werder — es sieht schlimm für uns aus. Marie hatte sich so sehr dazu gefreut, schon ihretwegen wünsche ich die heiterste Sonne, den blauesten Himmel, die mildeste Luft. Es wird jetzt rege im Hause, ich höre laute Stimmen, und unter diesen diejenigen, die ich unter tausenden herausvernehmen würde. Schon bei diesem Tone schlägt mir das Herz lauter. Geduld, mein Herz, Du findest heute Erhörung oder — — —

Es hat den ganzen Morgen gestürmt und geregnet. „So geht es mir mit Allem, wozu ich mich so recht freue,“ sagte Marie in übler Laune, der Vater runzelt die Stirn, und die Mutter blickt finster drein. Ich vertröste sie Alle auf den Nachmittag, indessen ist es schon Mittag und der Himmel noch keineswegs günstiger. Doch jetzt, gerade jetzt dringt die Sonne durch den grauen Schleier, der Regen verliert sich, aber der Wind weht noch heftig. Dabei ist es rauh, für die Jahreszeit sogar kalt. —

— — Marie verkündigt mir eben mit siegestrunkenem Blicke, daß wir jedenfalls den Werder besuchen werden. „Der Vater will einen Wagen nehmen, sagt sie, denn Sie müssen doch unser Volksfest kennen lernen.“ „Sie? rufe ich aufspringend, Sie?“ Ich ergreife ihre Hand und bemühe mich, ihr strafend in das Auge zu sehen. „Deures, himmlisches

Mädchen, willst Du mir das süße Du nicht zurückgeben? Haben unsere Seelen sich nicht gefunden und bereits den Bund geschlossen, den mein Mund jetzt besiegelt?" Ich drückte ihr einen Kuß auf die kirschrothen Lippen. Sie wird todtbleich vor Schreck und sinkt wie Schutz suchend vor dem überwältigenden Gefühle an meine Brust. Ich schließe meine Arme um die herrliche Gestalt und rufe: „Marie, willst Du nicht mein sein für dieses wie für jenes Leben?“ Sie schlägt langsam das große seelenvolle Auge auf und sieht mich sanft, aber lange und schweigend an, fest begegne ich ihrem Blicke. Sie wird roth, wie von Purpurgluth übergossen, und drückt das heiße Antlitz an meine Brust. Dann erhebt sie es wieder, legt beide Hände um meinen Hals und bleibt an meinem Munde hängen. Das ist ein seliger Moment, ein kurzer zwar, der aber die ganze Wonne einer bedeutungsvollen Gegenwart, einer verheißungsreichen Zukunft in sich schließt. Alles scheint mir entrückt, Nähe und Ferne, nur sie, sie ist für mich da!

Sanft entwindet sie sich meiner Umarmung. „Ich bin Dein!“ flüstert sie, indem Thränen ihren Augen entströmen, und ehe ich es verhindern kann, hat sie das Zimmer verlassen.

Verliebte Leute laufen Gefahr, leicht langweilig zu werden, besonders denjenigen gegenüber, welche nicht selbst lieben, und zu diesen gehörst auch Du, reinpraktischer Mensch, Du Corpus=Juris=Seele, ja leider einmal. Ich sage leider! Denn in meiner Liebe möchte ich die ganze Welt verliebt wünschen, damit sie Alle mich verstehen und jeder wisse, was ich empfinde und wie groß mein Glück ist. Daher will ich Dich nicht weiter langweilen mit der Schilderung meiner Liebe, die sich überhaupt auch nicht wohl schildern läßt. Dagegen fordere ich wieder von Dir, daß Du mir keine Einwendungen machest und vor allen Dingen jeden Versuch, mir eine Gardinenpredigt zu halten, aufgeben mögest. Du kennst ja das Sprichwort: Verliebten ist nicht gut predigen. Also spare Dir die Mühe und behalte Deine Moral für Dich. Ich meinerseits werde künftig so viel wie möglich vermeiden, die ausführlich über meine Liebe zu sprechen, obgleich dies eine

Sache ist, über welche, um mit Dir zu reden, die Acten noch lange nicht geschlossen sind. Schon die ältesten Dichter haben die Liebe besungen, und die neuern und neuesten unterlassen es noch nicht. Sie wissen vielmehr immer neue Seiten, immer schönere Puncte herauszufinden. Ein Beweis, daß die Liebe ein unerschöpfliches Thema ist, eine nie veraltende Geschichte, von der es wenigstens mit Recht heißen kann:

„Es ist 'ne alte Geschichte

Und täglich wird sie neu.“

„Und wem sie just passiret, dem bricht das Herz entzwei“, lautet es zwar nach Heine weiter, oder doch ungefähr so weiter. Mir aber, dem diese alt-neue Geschichte nun unzweifelhaft auch passirt ist, mir bricht Gottlob! das Herz nicht entzwei, vielmehr fühle ich es so warm und ganz in mir wie nie, und dabei ist es besser und stärker geworden, dies mein tapferes Herz. Das laß' Dir gesagt sein!

V.

Nun kenne ich auch das schweriner Volksfest, freilich nur unvollkommen, da die Witterung in ihrer Ungunst viel Volk abgehalten hat, es zu feiern; allein auch ohne diese Störung glaube ich, daß es in Norddeutschland kein vollkommeneres Volksfest gibt, zumal hier in der Residenz, wo so viele Stände und Classen sind, wo der Gastengeist so recht zu Hause ist, wo eine ungemessene Titelsucht herrscht und wo nur Gleiche mit Gleichen Umgang pflegen wollen. Volk ist hier bei Vielen ein Begriff, mit dem man die unterste Stufe der Gesellschaft bezeichnen mag. „Das Volk,“ heißt es, ungefähr so, als ob man „der Pöbel“ sagen wollte; es ist gleichsam eine Umschreibung für diesen gebässigen Ausdruck. Ueberdies gibt es keine eigentliche Doffentlichkeit, die sich stark und bewußt ausbilden kann. Es liegt dies wieder in den Verhältnissen. Ein öffentliches Fest ist hier eben nur eine Belustigung, bei der man öffentlich essen und trinken, öffentlich Würfel spielen und hin- und herschlendern kann. Das ist Alles, was darüber hinausliegt, kennt man nicht. Die höheren Stände fahren hinaus und besehen sich „das Volk“, welches festlich gepunkt erscheint, sich im Grunde aber immer genirt fühlt. Wollte ich politisiren, was keinesweges meine Absicht ist, so

könnte ich Dir Motive genug angeben, weshalb ein Volksfest mit zu den norddeutschen Unmöglichkeiten gehört.

Der Werder ist aber wunderschön, nämlich das Werdergehölz, aus dem früher an diesem Tage nach Pfingsten die Geistlichen ihr Holz erhalten haben sollen, von welchem Umstande dies Fest ursprünglich hergeleitet wird. So erzählte man mir wenigstens. Schon der Weg nach dieser Waldung ist ein vortrefflicher. Eine schöne Allee führt dahin, an deren Eingang das Stadtkrankenhaus, ein freundliches Gebäude, das sich auch im Inneren einer guten zweckmäßigen Einrichtung zu erfreuen hat, in einer reizenden Umgebung liegt. Zur Rechten und Linken dieses Baumganges genießt man die herrlichsten Ausichten. Links erhebt sich am jenseitigen Ufer des Sees auf einer sanft aufsteigenden Anhöhe der Sachsenberg, jene weitberühmte Irrenheilanstalt, die in ihrem Aeußern durchaus nicht das Beklagenwertheste aller menschlichen Geschichte verräth, das hinter diesen Mauern rast, tobt, seufzt und brütet. Gibt es in der That ein größeres Unglück auf Erden als das, der Vernunft beraubt zu sein? Freilich kann mir der den Verstand verloren haben, der einen zu verlieren hatte, und es soll Fälle geben, in welchen es ein Glück ist, keinen mehr zu haben; auch mögen viele Verstandesberaubte sich recht glücklich fühlen; aber geistig todt und körperlich lebendig sein, o, das ist mehr als schrecklich, ärger als todt und begraben sein! Diese traurigen Gedanken versflogen mir jedoch zum Glücke bald wieder und wurden gänzlich zurückgedrängt, als wir über die Werderbrücke dahinjagten und am Saume des Waldes abstiegen.

Hier war in der That schon viel Volk versammelt. Wir bewegten uns zwischen zwei Reihen Buden dahin, in welchen alle möglichen Gegenstände zum „Verspielen“ ausgestellt waren. Die Leute drängten sich von allen Seiten herzu, um ihr Glück zu versuchen und ihr Geld loszuwerden, welches letztere auch gewiß auf das vollkommenste erreicht ward. Wenigstens schienen mir alle Anstalten dazu getroffen. Es wurde viel über das Wetter raisonnirt; dieser Wind, diese Kälte und zuweilen ein tüchtiger Regenguß — das hatte freilich wenig Festliches an sich. Indessen mußte man gute Miene zum bösen Spiel machen, gespielt mußte ja einmal werden.

Hier konnte es heißen: Wir sind gekommen, uns zu amüsiren, und wir amüsiren uns auch! Ja, ich amüsirte mich, dem Heiteren ist ja Alles heiter, dem Glücklichen erscheint Alles glücklich. Und war ich es nicht? Konnte etwas an meinem Glück fehlen, da Marie sich an meiner Seite befand? Ich süßte den lebenswarmen Druck ihres Armes, ich sah in ihr freudestrahlendes Auge, und was ich darin erblickte, verkündigte mir abermals nur mein Glück. Die allgemeine Freude, die ich wahrzunehmen glaubte, schien mir nur meinerwegen zu herrschen. Ich war froh, und Alles, was mich umgab, mußte es ja auch sein!

Wir begaben uns in das Gehölz hinein. Ueberall lag der Reiz der Natur ausgebreitet, selbst das schlechte Wetter konnte ihn nicht verwischen, diesen Reiz, der verschwenderisch an Laub und Nasen prangte. Wir bestiegen unsern Wagen wieder und ließen uns nach dem „Celtenberg“ fahren. Ich weiß nicht, ob dieser Berg seinen Namen wirklich von den alten Celten herschreibt, aber das weiß ich, daß er eine Aussicht bietet, die ihres Gleichen sucht. Zu unsern Füßen dehnt sich der weite Wasserspiegel des großen schweriner See's aus, welcher heute freilich kein ebener, glatter Spiegel, der einen blauen sonnigen Himmel zurückstrahlt, aber doch majestätisch ernst und lieblich reizend ist. Ja, der Charakter dieser ganzen unbeschreiblich schönen Gegend verbindet auf eine seltene Weise hehre Feierlichkeit mit lieblicher Schönheit. Lieblich ist hier der richtige Ausdruck. Ich habe großartigere Naturschönheiten gesehen, die in ihrer gewaltigen, oft schauerlichen Macht den Menscheng Geist überwältigend hinreißen; aber selten sah ich Gegenden, die lieblicher genannt werden können, als diese trefflichen Sceuser. Besonders vom Celtenberge aus trifft der Blick überall auf malerische Punkte, die ich Dir gern einmal abzeichnen will, denn ich denke, oft meine Schritte hierher zu lenken. Außerdem gibt es noch viele herrliche Wald- und Seepartien auf diesem Scherlswerder, der im Ganzen nur zu wenig besucht wird. Sie sind überhaupt keine Spaziergänger *ex professo* diese Schweriner. Sie wissen wohl, daß sie eine schöne, wunderbare Naturumgebung haben, sie sind sogar gelegentlich recht stolz darauf, aber mir scheint es doch, als ob sie dieselbe nicht gehörig würdigen. Selbst

diesen vorzüglichen, immer schönen Schloßgarten, ihre Hauptpromenade, habe ich fast immer leer gefunden. Nur selten erblickte ich darin zahlreichen Besuch, es sei denn Sonntags, wenn musicalische Abendunterhaltungen sie heranzogen. Dieses Zippendorf, eine wahre Perle in dem Halbesgescheide, mit dem sich diese Gegend so reizend geschmückt hat, könnte ebenfalls mehr durch Besuch gewürdigt werden. Der Schwärmer begibt sich aber lieber in seinen Clubb, pflanzt sich hinter den Kartentisch in tabackgeschwängelter Atmosphäre, wo er immer unter Seinesgleichen ist. Die Natur ist aber einmal frei und allgemein zugänglich — sollte sie deshalb hier so zurückgesetzt werden? Vielleicht erfinden sie aber hier noch Spaziergänge, zu denen man sich ballotiren lassen muß, und dann werden sich schon Liebhaber einstellen.

Glaube nicht, daß diese etwas maliösen Bemerkungen lediglich von mir herrühren, ich habe sie hier vielfach und in noch weit stärkeren Ausdrücken vernehmen müssen. Sie kennen hier recht gut ihr Claquewesen, ihre unnatürliche Geselligkeit; jeder raisonnirt darüber, aber keiner denkt ernstlich daran, für sein Theil zu ihrer Verbesserung beizutragen. Daher bleibt Alles beim alten Schlandrian, und das ist bequem, ist „immer so gewesen“, und soll so hingenommen werden — weil es doch einmal nicht besser ist! —

Doch um wieder auf den Werder zu kommen, auf das Fest nämlich, das von der Vertlichkeit her kurzweg diese Benennung hat. Der Werder also war diesmal nicht so besucht, wie in den früheren Jahren, von deren Herrlichkeit und Pracht mir unaufhörlich erzählt ward, wie da die Menschen sich drängten, wie man an mancher Spielbude gar nicht Platz finden konnte, so gern man auch wollte und so viel Lust man auch hatte, sein Geld an Mann zu bringen. Dies Jahr aber sei es im Ganzen gar zu traurig. Ich konnte das jedoch eben nicht finden; für mich war nichts trauriges vorhanden. Ich machte hie und da einen Einsatz, Marie würfelte und verlor in der Regel. „Wenig Glück im Spiel, viel in der Liebe,“ meinte ein Hausfreund meines Wirthes, und „geht's, so geht's“, warf mein halbtaubes Mütterchen dazwischen, das wirklich auch auf dem Werder sich eingefunden hatte.

Gegen Abend wurde die Luft immer rauher und kälter, wodurch der Aufenthalt im Freien natürlich höchst unangenehm werden mußte. Papa erinnerte an den Rückweg, den wir auch endlich anzutreten beschloßen.

Ich habe Dir schon gesagt, daß Mariens Einwilligung, die Meinige zu werden, mir bereits zu Theil geworden. Es galt nun noch, die Einwilligung der Eltern zu erlangen. Um Dich nicht zu sehr mit Umständlichkeiten über meine Liebe und den Verlauf ihres Erfolges zu langweilen, berichte ich Dir hier nur noch in aller Kürze, daß auch die Mutter schon für uns gewonnen war. Eine einzige Tochter ist gewöhnlich der Mutter Abgott, das wirst Du häufig wahrnehmen können. Marie war aber noch ganz insbesondere das Schooskind ihrer Mutter, die selbst ihre kleinen Launen liebenswürdig sünden konnte, dafür aber auch das volle Vertrauen des Väterchens besaß. Daher kam es, daß Marie ihr auch unsere Liebe nicht verschwieg und sie sofort um Schutz und Verwendung bei dem Vater bat. Wie ich späterhin erfuhr, hat die Mutter diesem schon auf dem Werder desfallige Andeutungen gemacht, als sie mit ihm allein in einiger Entfernung hinter uns herging. Der Alte sah mich beim Nachhausefahren oft prüfend und bedenklich an, dann richtete er die forschenden Blicke lange und schweigend auf die Tochter, schüttelte zuweilen den Kopf und versank endlich in ein tiefes Nachdenken, aus dem er sich durch nichts stören ließ. Die ganze Rückfahrt wurde überhaupt unter bedeutsamem Schweigen zurückgelegt. Eine Stille, wie sie so oft einem entscheidungsvollen Ereigniße voranzugehen pflegt, herrschte mit wenigen Unterbrechungen. Jeder hatte genug mit sich und seinen Gedanken zu thun.

So kamen wir denn in unserer Behausung an. Die Zeit zwischen unserer Ankunft und dem Abendessen schien mir die geeignetste für die Erreichung meines Zweckes. Ich habe Dir schon oben bemerkt, daß heute oder nie mein Geschick sich entscheiden sollte. Ich ersuchte daher meinen Wirth, mir zu einer vertraulichen Mittheilung Gehör auf meinem Zimmer zu schenken. Er folgte mir sogleich dahin nach. Soll ich Dir nun meinen Antrag, meine Werbung noch lange und ausführlich schildern? Du kannst Dir denken, daß ich den

Alten in der Einleitung mit meinen Verhältnissen und der Absicht, mich in Mecklenburg als Landmann niederzulassen, bekannt machte, dann ihm die Nothwendigkeit auseinandersetzte, eine wackere Frau als Ehehälfte und Hauswirthin bald mein nennen zu müssen. Ich versicherte ihm nun, einen solchen würdigen weiblichen Gegenstand bereits gefunden zu haben, und zwar in seiner Tochter, mit der ich unbeschreiblich glücklich zu werden hoffte et cetera, et cetera. Der Schluß war natürlich der, daß ich um seinen Segen bat!

Papa ließ mich ruhig ausreden. Keine Miene in seinem Gesichte verrieth während meines Vortrags, was in seinem Innern vorging. Als ich aber geendigt hatte, fing er an mit großen Schritten das Zimmer auf und nieder zu messen. Jetzt konnte ich wahrnehmen, daß ein starker Kampf von ihm bestanden wurde. Eine lange abnungsvolle Pause trat für mich ein; mein Herz schlug so laut wie nie. Endlich blieb der Alte stehen. „Sie sind kein Preuße, sagte er, aber auch kein geborener Mecklenburger, wollen jedoch ein solcher werden. Sie geloben mir, meine Tochter glücklich machen zu wollen; wie meine Frau sagt, hofft auch Marie, es mit Ihnen zu werden. Ihr habt schon Alles unter Euch abgemacht, setzte er lächelnd hinzu, und mir zu guter Letzt die dankbare Rolle des gutmüthigen Vaters in der Komödie zuertheilt. Es bleibt daher wohl nichts anders übrig, als mich nicht länger zu sperren, diese zu übernehmen und sie nach Wunsch auszuführen, damit ich nicht am Ende gar ausgepiffen werde von einem ungeduldigen Publicum.“

Kurz um und kurz aus, mir öffneten sich alle Himmelsportnen, ich zog ein und schloß meinen Engel in die Arme, diesmal als meine holde Braut, denn unten, wo sich die Gesellschaft von gestern wieder versammelt hatte, wurde sofort die Verlobung gefeiert. Brauche ich dir noch zu schreiben, daß ich überglücklich die herzlichsten Gratulationen entgegennahm, daß unzählige Toaste, worunter auch recht viele auf das Wohl des jugendlichen, hoffnungsvollen Großherzogs Friedrich Franz, den ich nunmehr auch als meinen Landesheerrn zu begrüßen so glücklich bin, ausgebracht wurden? Vornämlich froh zeigte sich mein künftiger Standesgenosse, der Landmann mit dem feisten Gesichte, und das halbtotbe

Mütterchen rief einmal über das andere: „So mein' ich's auch, ich hab's ja gleich gesagt!“ und: „geht's, so geht's.“ Und, lieber Adolph, du sollst sehen, daß mit Gottes Beistand und Segen Alles gut, sehr gut gehen wird!

Das Großherzoglich mecklenburgische Militair.

Je weiter wir uns unter fortdauernder Entwicklung unsers Militairwesens von dessen Zustande, so wie von dessen Würdigung Seitens der obersten Staatsgewalt und der Staatsbürger vor und während der französischen Kriege entfernen, je lebhafter regt sich bei jedem aufmerksamen Beobachter vaterländischer Zustände der Wunsch nach einer umfassenden Geschichte desselben bis auf unsere Tage. Allein das Umfassende will über Raum und Zeit gebieten, die hier aber zu sparsam zugemessen sind, als daß die Leser mehr als leitende Gedanken zur neuesten Geschichte unsers Militairwesens erwarten dürften, also eine für den Laien lesbare Skizze.

Während das mecklenburgische Militair im Jahre 1815 eine Stellung unter den norddeutschen Bundestruppen eingenommen hatte, um mit für die Ruhe und Sicherheit Europas zu kämpfen, war es zu einer Brigade vereinigt worden. Nach der Rückkehr in's Vaterland, und zwar am Schlusse des Jahres 1815, hörte jene Vereinigung der mecklenburgischen Truppen wieder auf, und bestand nun jede Militair-Abtheilung dergestalt wieder für sich, daß die respectiven Chefs mit allen dienstlichen Vorträgen, Eingaben, Rapports u. s. w. unmittelbar an Se. Königl. Hoheit den Großherzog verwiesen waren. Die beiden Infanterie-Bataillons, jetzt 1tes und 2tes Musquetier-Bataillon genannt, traten wieder unter dem Befehl eines Obersten zu einem Regiment zusammen, welches Verhältniß auch während der Vereinigung unsers Militairs zu einer Brigade in der Kriegszeit aufgehoben war.

Nach Ueberschreitung der vaterländischen Grenze wurde höchsten Orts sofort nachstehende Dislocation der mecklenburgischen Truppen befohlen:

- 1) In Ludwigslust der Stab der Brigade und die 1ste und 2te Compagnie der Grenadier-Garde nebst deren Stab;

- 2) für Schwerin die 3te und 4te Compagnie der Grenadier-Garde und die Artillerie;
- 3) in Wismar das 1ste Bataillon des Infanterie-Regiments;
- 4) in Rostock das 2te Bataillon des Infanterie-Regiments nebst dessen Stab, und
- 5) in Güstrow, Malchin, Grabow, Boitzenburg und Bülow die damals noch bestehenden 3 Landwehr-Bataillons vertheilt.

Mit dem Beginn des Jahres 1816 ward auch sofort der Personal-Bestand verändert. Die Compagnien der Grenadier-Garde und des Infanterie-Regiments wurden *excl.* der Unterofficiere bis auf 80 Mann, die der Landwehr bis auf 30 Mann beurlaubt. Die Artillerie verblieb noch in ihrer bisherigen Stärke, so daß der Total-Bestand der mecklenburgischen Truppen etwa noch 1700 Mann betrug.

Die 3 Landwehr-Bataillons mögen hier fernerhin nicht mehr in Betracht gezogen werden, sie wurden zunächst, wie bekannt, bis auf den Namen reducirt und endlich ganz aufgelöst.

In den nun folgenden Jahren schmolz die Stärke der mecklenburgischen Truppen durch fortlaufenden Abgang bei nicht stattfindender Conseription immer mehr zusammen; Pensionirung dienstunfähig gewordener Individuen und der Austritt der Freiwilligen, deren Recapitulationen abgelaufen waren, thaten dabei das Meiste. Das Grenadier-Garde-Bataillon, von welchem die 1ste Compagnie Bärenmützen, die drei übrigen *incl.* der vierten, der Voltigeur-Compagnie, damals noch Czacsots trugen, reichten endlich für den Garnisondienst in Schwerin und Ludwigslust nicht mehr aus und mußten für diesen Dienst vom Infanterie-Regiment aus, Rostock und Wismar Commandos nach den oben genannten Orten befehligt werden. Zwar hatten auch die Artilleristen zur Verrichtung des Garnisondienstes Gewebre erhalten, doch war auch dieses Corps im Jahre 1820 etwa bis auf 15 Kanoniere zusammengeschmolzen.

Mit dieser Abnahme an Mannschaft, die gewiß den durch Kriegslasten erschöpften Cassen sehr entsprach, war jedoch keine Abnahme der militairischen Uebungen oder wohl gar

ein Verfall guter Disciplin verbunden, und spätere Zeiten haben bewiesen, daß Kenntniß und Geist zur Ausführung neuer Organisationen stets im mecklenburgischen Militair erhalten wurden.

Da erschienen endlich am 15. April 1821 Bestimmungen zur Organisation unsers Militairs nach dem deutschen Bundesbeschlusse, wonach das Contingent eine Stärke von 3580 Mann erhalten sollte; bestehend aus 4 Bataillons Infanterie zu 2620 Mann, und zwar 1 Bataillon Grenadier-Garde zu 769 Mann in 4 Compagnien; 2 Bataillons Musquetiere und 1 leichtes Bataillon zu 342 Mann in 3 Compagnien, und ferner aus einem Regiment Cavallerie zu 614 Mann in 4 Escadrons, und aus einer 6pfündigen Batterie von 8 Geschützen, zwei 7pfündigen Haubitzen und sechs 6pfündigen Kanonen mit einer Mannschaft von 310 Köpfen in 2 Compagnien, die eine zur Bedienung der Geschütze, die andere eine Train-Compagnie; dazu eine Abtheilung Pionniers und Pontoniers zu 36 Mann, welche der Artillerie beigegeben werden sollten. Ferner ward die Bildung einer Reserve von 1790 Mann befohlen, bestehend aus 1 Bataillon Infanterie zu 1387 Mann in 6 Compagnien, 1 Escadron Cavallerie zu 256 Mann und 1 Compagnie Artillerie, incl. 18 Mann Pionniers und Pontoniers, zu 147 Mann. Hinsichtlich des Zahlenverhältnisses fanden aber im Laufe der folgenden Jahre, theils durch die mit Mecklenburg-Strelitz zu regulirenden Militair-Verhältnisse, einige Abänderungen statt.

Es hatte nun eine neue Zeitrechnung in der Geschichte unsers Militairs begonnen, doch weniger durch die Verstärkungen an Mannschaft, als durch Versetzung derselben in eine Bildungsschule, und durch die in der neuen Organisation liegende Möglichkeit zur Erreichung einer vollkommenern Manövrirfähigkeit unserer Truppen in einer Brigade, — die Form will's zwar nicht thun, aber doch der Geist, der gute Formen schafft —, denn nach gleichzeitigen Bestimmungen bildeten nun die Infanterie und Artillerie incl. der Pionniers und Pontoniers wieder eine Brigade, nur die Cavallerie sollte zur Friedenszeit für sich bestehen. Damit war aber auch das bisherige Infanterie-Regiment als solches wieder aufgelöst, und bestehen seitdem die beiden Bataillons desselben

als Theile der Brigade für sich unter der Benennung: „1stes und 2tes Musquetier-Bataillon.“ Auch eine bessere Dislocation der Truppen ward festgestellt, wovon wir nur als abändernd gegen frühere Zustände bemerken wollen: die Zusammenziehung der 4 Garde-Compagnien zur Garnison für Ludwigslust, nebst gleichzeitiger Verwandlung der Voltigeur-Compagnie in eine 4te Grenadier-Garde-Compagnie.

Aber auch in anderer Rücksicht wirkten allerhöchste Verfügungen für ein neues regeres Leben und für wahre Liebe zum Dienst unter den Truppen. Es sollte die Noth dem Fortschritt hier kein Hinderniß sein. Den Militärpersonen aller Grade ward von nun an auch für Frau und Kinder Arzt und Medicin frei gegeben: eine der dankenswertesten Gaben von der Gnade eines Fürsten. Seit der Zeit gehen die Frauen verheiratheter Soldaten nicht mehr nach der Apotheke, um für $\frac{1}{2}$ fl. Brechpulver für jede Krankheit ihrer Kinder zu kaufen. Um nach Möglichkeit Allen mit dem Nothwendigsten zu helfen, erhielten die Militärpersonen aller Grade wöchentlich $7\frac{1}{2}$ \mathcal{R} Brot *in natura* geliefert. Auch mit der Bekleidung wurde manche zweckmäßige und verschönernde Veränderung vorgenommen: alle 4 Compagnien der Garde erhielten Bärenmützen. Die Artillerie verlor die Epaulettes und erhielt gleich der übrigen Infanterie Achselklappen. 1822 wurden auch Schießübungen nach der Scheibe befohlen und Prämien für die besten Schützen ausgesetzt, für Artillerie und Infanterie.

Da man aber auch wohl auf alle möglichen Ersparungen Bedacht nehmen mußte, so erlitten manche der vorerwähnten Bestimmungen in der Formation der Großherzogl. Truppen Reformen und Einschränkungen. So wurden jetzt z. B. sämtliche Infanterie-Compagnien des activen Contingents auf 172 Gemeine gebracht. Eine Compagnie des leichten Infanterie-Bataillons, und zwar die zweite, ward ganz aufgelöst; auch die bisher noch bestandene active Reserve ging ein, jedoch nur in Rücksicht auf Spielleute und Gemeine. Die Unterofficiere blieben in Bützow zur Dienstleistung im Innern des Criminalgefängnisses, zu dessen äußern Bewachung von nun an das 1ste Musquetier-Bataillon ein Commando nach Bützow zu entsenden hatte. Die bisher auch für die

Officiere gelieferten Brotportionen wurden für nicht nothwendig erachtet und nicht mehr verabreicht.

Weitere Ersparungen gingen unter andern aus der Beurlaubung der Compagnien bis auf $\frac{1}{4}$ ihrer Gemeinen hervor, so daß also per Compagnie 43 Mann mit Ausschluß der Officiere, Unterofficiere und Spielleute im Dienste verblieben.

Doch wurden diese Ersparungen eigentlich alle nur gemacht, um andererseits nicht in den Mitteln zur Vervollkommnung unsers Militärwesens beschränkt zu sein. Alles schien darauf hinaus zu gehen, immer den Anforderungen der Zeit mit den vorhandenen Mitteln gewachsen zu sein. Dahin zählen wir z. B. den Ankauf der Bespannung für eine halbe Gypsündige Fußbatterie, die später, Juni 1841, bis bis auf 44 Pferde zu 6 Geschützen erhöht wurde, und die Errichtung eines Zelten=Lagers bei Buchholz in der Nähe von Schwerin, welches, zu einer umfangreichern Uebung im Batteriebau und Scheibenschießen, alljährlich vom 1. bis 30. September von der Artillerie nebst den Sappeurabtheilungen der 4 Infanterie=Bataillons bezogen wird. Auch ergingen im April 1824 Bestimmungen zur Einsetzung einer Militair-Examinations-Commission. Es sollte ohne vorausgegangene Prüfung niemand mehr zum Officier befördert werden, und haben seitdem alle jungen Leute, die jene Beförderung wünschten, erst ihr Officier-Examen machen müssen, über welches derzeit ein ausführliches Reglement erschien. So ward ferner 1824 die Artillerie mit einem 10psündigen Mortier beschenkt, um auch durch diese Waffe ihre Kenntniß im Kriegshandwerk zu vermehren, der 1828 noch ein 50psündiger Mortier beigelegt worden ist.

Auch andere Beweise der Vorsorge und des ununterbrochenen Ueberwachens erhielt das Großherzogl. Militair später in mehren allerhöchsten Verfügungen, als z. B. das Versprechen an Unterofficiere und Soldaten auf Civilversorgung nach 12jähriger Dienstzeit, und namentlich durch die 1830 erschienene Ernennung des Erbgroßherzogs Paul Friederich, Königl. Hoheit, zum General-Inspector der mecklenburgischen Truppen.

Aber ein ganz neues Leben und Streben brachte 1831

die luxemburger Frage auch ins mecklenburgische Militairwesen. Alle Kräfte und Elemente, die gebietenden wie die gehorchenden, leisteten hier Bürgschaft für die Erhaltung der militairischen Ehre im ernstesten Unternehmen, auch wohl für Erlangung von Ruhm und Waffenglück. Da Se. Königl. Hoheit sich bereitwillig erklärt hatte, zur Hülfsleistung in dieser Angelegenheit einen Theil unseres Bundescontingents mobil machen zu lassen, so wurden das 1ste und 2te Musquetier-Bataillon, das leichte Infanterie-Bataillon, 100 Mann Artillerie mit 4 Geschützen und 1 Escadron des Chevaux-légers-Regiments zu 150 Pferden zum Ausmarsch commandirt. Die Mobilmachung dieser Corps, unter der Benennung: „mecklenburgische Halbbrigade“, wurde durch Geübtheit in rascher und pünctlicher Ausführung gegebener Befehle in kurzer Zeit bewerkstelligt. Und doch waren, außer den der Gysündigen Batterie zugehörigen Munitionswagen, keine Fahrzeuge, als Bagage-, Brot-, Medicin- und Monturwagen vorhanden, dergleichen fehlten die Geschirre für die erst anzukaufende Bespannung. Aber das Nothwendigste, weil es nicht rasch herbeizuschaffen gewesen wäre, fehlte im Depot nicht, nämlich die trocknen Nutzhölzer von den nothwendigen Dimensionen für die erforderlichen erst neu zu erbauenden Fahrzeuge, und alles übrige mußte den dargebotenen Mitteln und dem Eifer der Beauftragten aller Grade weichen. Man kann dies als eine Frucht des guten Geistes betrachten, den man seit Jahren zu pflanzen und zu erhalten bemüht war.

Um mit einer geübten und an Disciplin gewöhnten Mannschaft in's Feld gehen zu können, fand bei der Infanterie die gewöhnliche Beurlaubung nicht nur nicht Statt, sondern wurde auch noch eine ältere, sich auf Urlaub befindende und zum activen Dienst verpflichtete Classe einberufen und mit ihr auf's fleißigste das Tirailleurs, der Felddienst u. s. w. geübt. Die Batterie- und Infanterie-Trainpferde wurden auf 145 gebracht, zu deren Empfangnahme bald die erforderlichen Pack- und Trainknechte, wie früher, mit ihren hellblauen Kragen und Aufschlägen an den Montirungen, bereit standen. Wie denn auch zu der befohlenen Zeit jedem Bataillon die für dasselbe bestimmten

Fahrzeuge, 1 Montirungs-, 1 Officier-Bagage-, 1 Brot-, 1 Medicin- und 1 Montur-Wagen, nebst 1 Paß-Pferde für jede Compagnie, hätten zugetheilt werden können.

Alle diese kostbaren Zurüstungen, die die Nothwendigkeit geboten hatte, fanden zur Verfolgung ihres ursprünglichen Zweckes, wie bekannt, keine Anwendung (und vielleicht doch als Bestandtheile einer ersten Demonstration); leisteten jedoch in anderer Rücksicht bald vorzügliche Dienste. Ein längst erwarteter Feind nähete sich endlich auch den Grenzen Mecklenburgs, die Cholera zeigte auch dort ihren tödtenden Arm, und von großem Heil mag es für unser Vaterland gewesen sein, daß die mecklenburgische Brigade nun grade in den Stand gesetzt war, ihre wohlausgerüsteten Commandos zu den Quarantaine-Anstalten, an die Grenzen des Landes und nach dem Wachtschiff bei Wismar entsenden zu können.

Nachdem also dergestalt die luxemburger Angelegenheit und die Cholera, die uns so lange wie ein schweres Ungewitter am fernen Horizont bedrohte, vorübergezogen oder abgewiesen worden waren, begann auch sogleich die Immobil-machung der gedachten Halb-Brigade, und im Anfange des Jahres 1832 war der Friedens- und Garnisons-Stat wieder hergestellt.

Der Alles leitende Blick konnte nun wieder auf fernere Vervollkommnung unsers Militairwesens geworfen werden. War ununterbrochen seit der neuen Organisation im Jahre 1821 Alles aufgeboten worden, in der Brigade den echt militairischen Geist immer mehr durch eine consequente Gesetzgebung, durch Bataillonschulen und manche oben erwähnten allerhöchsten Erlasse anzufachen, so hörte man auch jetzt nicht auf, die durch jene Anregungen erlangten guten Resultate anzuerkennen, zu belohnen und in neue Triebfedern der Maschine zu verwandeln. Dahin rechnen wir unter andern jenes humane Gesetz, nach welchem den Wittwen und hinterbliebenen Kindern aller vom obligaten Wittwen-Institut ausgeschlossenen Chargen, wenn sie der Unterstützung bedürftig sind, eine solche aus der Militair-Casse zugesichert wird. Ferner jene huldreiche allerhöchste Bestimmung über Zulagen an Brot für verheirathete Militairs nach der Anzahl ihrer Kinder.

Viel Neues brachten auch die nun folgenden Jahre in Hinsicht auf Uniformirung, Bewaffnung, ja selbst auf Dislocation der Truppen. 1834 wurde nicht nur die ganze Gypsüchtige Batterie unter Einführung schwächerer Dimensionen nun laffettirt, ihre Röhren durch Umgießen in Berlin leichter gemacht, also eine größere Beweglichkeit der Batterie erreicht, sondern es wurde auch eine halbe Reserve-Batterie aus 4 französischen Kanonen (die unserer Brigade von den eroberten französischen Geschützen zugetheilt worden waren) bestehend, errichtet, sie erhielten neue Lauffetten und Progen, nebst allem erforderlichen Zubehör. Auch fand 1835 die Einführung der Percussionschlösser bei der Batterie — bei der Infanterie erst später — Statt.

Einen noch lebhaftern Gang nahmen die Reformen namentlich bei der Uniformirung, wo preussische Modelle und Decorationen den früheren, mehr französischen Schnitt beiseitigten, als der bisherige General-Inspector der mecklenburgischen Truppen, der Erbgroßherzog Paul Friedrich, Königl. Hoheit, die Zügel der Regierung übernahm. Bald verlor die Grenadier-Garde auch ihre weißen Tuchpantaloons gegen graue und die Bärenmützen gegen Czacots. Im Jahr 1837 ward dem Cavallerie-Regiment statt der Benennung: „Chevau-légers-Regiment“ der Name „Dragoner-Regiment“, als der Eigenthümlichkeit und Bewaffnung dieses Corps entsprechender, beigelegt und demselben statt der Helme später ebenfalls Czacots gegeben. Bei der Artillerie wurden statt der Tambours nunmehr Trompeter eingeführt.

Aber die allerhöchste Fürsorge erstreckte sich auch auf Erlangung größerer Manövrirfähigkeit durch möglichste Zusammenziehung der Truppen an einem Ort, und mußte zu diesem Zweck schon im Juni 1837 die Grenadier-Garde auf 8 Tage in Schwerin einrücken, um in Vereinigung mit dem leichten Infanterie-Bataillon und der Artillerie zu exerciren. Noch mehr dahin führend war die noch im Novbr. desselben Jahres erfolgende Verlegung des Grenadier-Garde-Bataillons, zu dessen Chef sich Sr. Königl. Hoheit der Großherzog erklärt hatte, von Ludwigslust nach Schwerin. Im Mai 1835 trat auch das Cavallerie-Regiment in den Brigade-Verband und unter Brigade-Befehl; es hörte von dieser Zeit an die

bisherige Benennung „Infanterie-Brigade“ auf und wurde dagegen in „Großherzoggl. Brigade“ verwandelt. Im Febr. 1838 erfolgte auch die Verlegung der einen Hälfte der Cavallerie nach Ludwigslust, und im Juli desselben Jahres die der andern Hälfte. Die Einführung eines neuen, des preussischen, Exercier-Reglements machte ferner, zur Förderung einer gleichmäßigen Ausbildung der Truppentheile in selbigem, eine Vereinigung derselben immer nothwendiger, und so ward dann im März 1838 eine solche in und bei Schwerin für die Dauer der Exercierzeit vom 2. bis 23. Juni 1838 allerhöchst befohlen. Für die beiden Musquetier-Bataillons stand nah am Haselholz bei Schwerin am 2. Juni ein Hüttenlager aufgeführt, welches an diesem Tage von den aus Rostock und Bismar kommenden genannten beiden Corps besetzt wurde. Auch im Frühjahr 1839 fand eine acht tägige Vereinigung der Brigade ohne Beziehung eines Lagers statt; die beiden Musquetier-Bataillons wurden zu Schwerin einquartirt und das Dragoner-Regiment in dem nahegelegenen Ostorf untergebracht. Welche Belehrung aus diesen Vereinigungen der Brigade geschöpft worden und welche Anwendung zur militairischen Ausbildung sie gefunden hat, darüber trauen wir uns kein Urtheil zu; aber nach den Vergleichen, die später und namentlich in jüngster Zeit mit den Leistungen anderer Truppen haben angestellt werden können, ist man wohl zu der Behauptung berechtigt, daß Fürst und Vaterland einst, bei ernstern Veranlassungen, von Seiten ihres Militairs dürften zufriedengestellt werden, und ward demselben auch durch die Gewährung freier Schulunterrichts für die Kinder der Unterofficiere und Soldaten der schweriner Garnison eine Anerkennung des Verdienstes zu Theil. Die Halbschied der dadurch erwachsenden Schulgelder wird aus Großherzoggl. Chatouille verabreicht. Solche Hülfen zur Ausbildung der Kinder unbemittelter Eltern interessieren und erfreuen aber auch den Nichtmilitair als Mensch, selbst wenn er die Nothwendigkeit einer steigenden Ausbildung des Militairs nicht begriffen haben sollte.

Mit Gefühlen der Freude, aber leider auch des Schmerzes über sich uns aufdrängende Erinnerungen an einen unvergeßlichen Verlust, müssen wir hier noch der Stiftung und

der im Juni 1841 erfolgten Austheilung der Militair-Dienstkreuze gedenken. Viel fordern und viel gewähren ist ein Attribut der bessern Menschen.

Im November 1841 erschien auch in Mecklenburg die Militair-Bundes-Commission zur Inspicirung der Brigade, die sich nicht auf die Manövrirfähigkeit der Truppen beschränkte, sondern auch, z. B. bei der Artillerie, auf das Schießen und Werfen der Geschosse nach der Scheibe und andern bestimmten Punkten, wie auch auf die Vorräthe der Waffen- und Montirungsfammern jedes Corps sich erstreckte. Es soll dieselbe, namentlich in Rücksicht auf die Leistungen der Truppen, sehr befriedigt worden sein.

Indem wir noch der allerhöchst befohlenen Abnahme der Gewehre bei der Artillerie gedenken, wodurch diesem Corps ein Hinderniß bei seinen vielen artilleristischen Uebungen beseitigt wurde, müssen wir der wesentlichen Bestimmungen hinsichtlich der Organisation der Brigade und der Reserve erwähnen, die in Folge eines hohen Bundesbeschlusses am 1. Januar 1842 auf Befehl Sr. Königl. Hoheit des Großherzogs in Kraft traten. Der beschränkte Raum erlaubt nur die Angabe einiger der wichtigsten Punkte zur ungefähren Uebersicht der jetzigen Organisation unsers Militairs.

In Rücksicht des activen Contingents erfuhren die 4 Infanterie-Bataillons keine wesentliche Veränderung in ihrer Stärke. Bei der Cavallerie war der künftig feststehende Etat folgender: 23 Officiere, 57 Unterofficiere, 13 Trompeter, 409 Dragoner mit 479 Pferden. Davon sollen stets im Garnisonsdienst sein: 23 Officiere, 57 Unterofficiere, 13 Trompeter, 328 Dragoner mit 397 Pferden, wodurch der bisherige Garnison-Bestand des Regiments an Combattanten um 4 Officiere, 17 Unterofficiere, 48 Dragoner mit 84 Pferden zu vermehren war. Was die active Fuß-Artillerie betrifft, so soll dieselbe jetzt mit Einschluß des diesseits übernommenen strelischer Antheils stark sein: 8 Officiere, 1 Fähnrich, 19 Unterofficiere, 18 Bombardiere, 6 Spielleute, 45 Fahr- und 134 Fußkanoniere mit 303 Pferden. Der permanente Garnisons-Bestand an Combattanten beträgt: 8 Officiere, 1 Fähnrich, 15 Unterofficiere, 6 Bombardiere, 5 Spielleute, 24 Fahr- und 76 Fußkanoniere mit 44 Pferden,

wozu noch für den Zeitraum vom 1. Mai bis 1 Septbr. jeden Jahres 14 Trainsoldaten kommen.

Beim Uebergange zur neuen Bildung des Reserve-Contingents ist zu bemerken, daß nach Landtagsbeschuß jetzt auch die Feststellung einer 6jährigen Dienstzeit erfolgte, also für die Reserve-Mannschaft eine zweijährige Dienstzeit eintrat und daß diese Mannschaft von jetzt an bei ihren resp. Corps verbleibt und somit das bisher nur aus exercirten und unexercirten Leuten bestandene Reserve-Depot aufhört. Zugleich ward mit dem Verbleiben der Reserve-Mannschaft bei ihren resp. Corps für dieselbe ein neues Dienstverhältniß befohlen. Diese beurlaubten Reserve-Soldaten stehen jetzt mit Ausnahme von zwei Militärverbrechen, nämlich der Desertion und der Insubordination, gänzlich unter bürgerlicher Gerichtsbarkeit. Sie können ohne vorherigen Consens von Seiten ihrer Militärbehörde, gleich den übrigen Unterthanen, jedes Gewerbe treiben und sich verheirathen. Natürlich ist damit nicht die Freiheit, in fremde Militärdienste zu treten, verbunden.

Die Bildung des Reserve-Contingents betreffend, so formirt die Reserve-Infanterie im Kriege ein selbstständiges Bataillon von 4 Compagnien mit 18 Officieren, 58 Unterofficieren, 13 Spielleuten und 811 Soldaten, und verbleiben von den verschiedenen Chargen stets präsent in Garnison: 18 Officiere, 29 Unterofficiere und 6 Spielleute, von denen für jetzt beim Bataillons-Stabe der Reserve: 4 Officiere, 1 Unterofficier und an Noncombattanten 1 Bataillons-Chirurgus verbleiben, die übrigen aber beim activen Contingent als überzählig aufgestellt und sonach jeder der 14 activen Compagnien zugetheilt werden: 1 Officier und 2 Unterofficiere.

Die Reserve der Cavallerie beträgt incl. Feldgendarmarie 170 Mann.

Die Reserve-Artillerie besteht, incl. des diesseits übernommenen freilicher Antheils, aus 3 Officieren, 1 Fähnrich, 10 Unterofficieren, 9 Bombardieren, 2 Spielleuten, 18 Fahr- und 52 Fußkanonieren, 29 Artillerie-Trainsoldaten mit 145 Pferden, von denen stets in Garnison verbleiben: 3 Officiere, 1 Fähnrich, 5 Unterofficiere und 1 Spielmann.

Es sind jedoch auf's neue einige Formations-Veränderungen befohlen worden, und zwar in Folge einer mit Mecklenburg-Strelitz abgeschlossenen Convention, nach welcher diesseits das strelischer Cavallerie-Contingent gegen dortige Bestellung einer gleichen Anzahl Infanterie übernommen wird. Hierdurch erleidet beim activen Contingent jedes der 3 Linien-Infanterie-Bataillons eine Verminderung von 16 und das leichte Infanterie-Bataillon um 12 Soldaten, so daß künftig alle 14 Infanterie-Compagnien eine gleichmäßige Stärke von 168 Soldaten enthalten werden. Diese Abänderung wird successive durch Minderempfang von Rekruten ausgeführt, und bleibt der Garnisonbestand in seiner frühern Stärke. Die Cavallerie wird dadurch bis zum Frühjahr 1846 auf 177 Dragoner gebracht und ihr Garnison-Bestand in seiner Vollzähligkeit 382 Dragoner stark sein. Das Reserve-Contingent erleidet in seiner Organisation keine Abänderung, nur hinsichtlich des numerischen Verhältnisses der Infanterie und Cavallerie ist folgende Augmentation zu bemerken: künftige Stärke des Reserve-Bataillons 788 Soldaten und die der Reserve-Cavallerie 193 Dragoner.

Nach allerhöchster Beschlußnahme durfte die Brigade auch an der bei Lüneburg vom 24. September bis 8. October 1843 stattfindenden Concentrirung des 10. Bundes-Armee-Corps theilnehmen, und ergingen schon im Juni d. J. hierauf bezügliche Tagesbefehle an die verschiedenen Truppenabtheilungen. Ein solcher bestimmte, als der Concentrirung vorausgehend, die Zusammenziehung der Infanterie in Schwerin zu vierzehntägiger Brigade-Uebung, der zu diesem Zwecke gleichzeitig auch das strelischer Bataillon beiwohnen sollte, und es rückte am 24. September das strelischer Bataillon, so wie das 1ste und 2te Musquetier-Bataillon in Schwerin ein.

Einigkeit und Pflichteifer der Untergebenen und die daraus entspringende milde Handhabung der Gesetze von Seiten der Obern ließ diese Zeit der Anstrengung wie im Fluge vorübergehen, und mit Freude sah die Brigade den weitem Beschwerden des Marsches nach Lüneburg entgegen, der am 20. September von Schwerin, für die Cavallerie von Ludwigslust aus, begann und der am 24. September durch die Ankunft der Infanterie im Lager, der Artillerie in ihren

Contonnements zu Wendisch-Evern, Göre und Willerding und des Cavallerie-Regiments in Lüneburg, ohne Unglück und mit erfreulicher Ausdauer und Ordnung von allen Truppen-Abtheilungen zurückgelegt war.

Die Stellung der mecklenburgischen Brigade hinsichtlich der Zusammensetzung und Eintheilung des 10. Bundes-Armee-Corps anlangend, sei hier auch bemerkt, daß dieselbe zur zweiten der beiden Corps-Divisionen gehört, welche zusammen das 10. Armee-Corps bilden. Diese 2. Corps-Division ist in drei Brigaden eingetheilt, von denen die 2te aus den Contingenten von Mecklenburg-Schwerin mit 3585 und von Strelitz mit 718 Combattanten besteht. Commandirt wurde diese Brigade vom General-Major v. Elderborst; die 2te Corps-Division stand unter dem Befehl des General-Lieutenants, Landgrafen Wilhelm zu Hessen Durchlaucht, und Commandirender des ganzen 10. Armee-Corps war der hannöversche General-Lieutenant Halkett.

Wer hier Gelegenheit gehabt hat, die mecklenburgischen Truppen im Verein mit den nachbarstaatlichen exerciren und manöviriren zu sehen, dem haben diese Uebungen auch die Ueberzeugung gegeben, daß unsere Brigade jedem Truppenverbande sich ohne Scheu anschließen dürfe, sei's auch, den ernstesten Unternehmungen entgegen zu gehen. Um unsere Neigung zum Ziehen einer Parallele zwischen der mecklenburgischen Brigade und den übrigen Truppen des 10. Armee-Corps, des engen Raums wegen, rasch hier unterdrücken zu können, müssen wir peremptorisch uns erklären: nur im Puncte einer gewissen Eleganz in der Uniformirung und Decorirung gestehen wir einzelnen Corps der Nachbarstaaten einen Vorzug zu.

Als Belohnung für die lange Anstrengung und das Geleistete ergingen am Schlusse der Uebungen des Armee-Corps Tagesbefehle von Seiten des General-Lieutenants Halkett, des Landgrafen Wilhelm zu Hessen und des Brigade-Commandeurs, General-Major von Elderborst, welche die größte Zufriedenheit und die gerechte Anerkennung des während der Concentrirung Geleisteten aussprachen.

Juchtes mag jede Nation der Zukunft entgegen sehen, wenn ihr aus des Landes Instituten brauchbare Menschen zurückgegeben werden.

Vericht über den Chausseebau in Mecklenburg.

Vom

Kammer-Registrator **Jeppe** in Schwerin.

Der frühere Zustand der Wege und Landstraßen in unserm Vaterlande war bekanntlich von der Art, daß ungedachtet aller von den betreffenden Behörden angewendeten Bemühungen, eine gründliche Besserung in bisheriger Art nicht erreicht werden konnte. Die Lage der Wege, welche gewöhnlich tiefer war, als der auf beiden Seiten liegende Acker, machte sie gleichsam zu Abzugsgräben, welche das Wasser aus dem Acker aufnehmen mußten. Die fast allgemein gebräuchliche Bepflanzung mit Hecken oder Weiden verhinderte das Austrocknen, und die vielen Krümmungen der Wege machten das Reisen in Mecklenburg zur wahren Qual. Die mangelhaften Wegebesserungs-Anstalten, erst noch von Unkundigen geleitet, konnten zu nichts mehr führen, und die Klagen wurden immer lauter.

Man sah jetzt die Nothwendigkeit ein, nach dem Vorbilde anderer deutschen Staaten, auch über Mecklenburg ein Netz von Kunststraßen auszuspannen, und die betreffenden Verhandlungen mit den Ständen, rücksichtlich der Landesbülfen, so wie der Expropriations-Grundsätze, welche sich jetzt erst zu einer gesetzlichen Form ausgebildet, führten auch bald und ohne große Schwierigkeiten zu den erfreulichsten Resultaten.

Vergleichen wir den frühern Zustand unserer Post- und Frachtstraßen mit der jetzigen Einrichtung, die frühern Schwierigkeiten und Kosten der Reisen und Waaren-Transporte mit der Leichtigkeit, Wohlfeilheit und Annehmlichkeit der jetzigen, sehen wir ferner wie viele unserer Mitbürger durch den Chausseebau Arbeit und Unterhalt, wie viele Andere durch den gesteigerten Verkehr sonst nicht gekannte Erwerbsquellen fanden, so muß es für jeden Freund des Vaterlandes von nicht geringem Interesse sein, auf den Chausseebau in Mecklenburg einen kurzen Blick zu werfen.

I. Die Hamburg-Berliner Chaussee.

Die unterm 30. Juni 1824 mit Preußen abgeschlossene Convention, wegen einer veränderten Richtung der Post- und Commercialstraße von Hamburg nach Berlin, gab den ersten wirksamsten Stoß zur Errichtung der Chausseen in Mecklenburg. Die bisherige Straße ging von Voitzenburg über Lüththeen, Bolstraße, Wielank zc. nach Lenzen; die neue Kunststraße sollte aber von Perleberg über Warnow, Ludwigslust, Redefin, Dellahn zc. nach Voitzenburg gehen. Der längst besprochene und beabsichtigte Chausseebau trat also mit dieser Chaussee ins Leben.

Die Deputirten der Regierung, der Kammer und der Stände traten nunmehr mit dem William Elliot, als dem Agenten einer Gesellschaft in England zusammen, und es kam am 20. Juli 1825 mit demselben ein Vertrag wegen der Uebernahme dieses Baues nach Mac-Adamscher Methode zu Stande, welcher aber weder die Genehmigung des Großherzogs, noch der Stände fand. Am 14. Dec. desselben Jahres schloß jedoch der Hr. Minister v. Plessen mit dem zc. Elliot einen etwas abgeänderten Contract ab, welcher die Allerhöchste Genehmigung erhielt, und mit der Accessions-Acte des damaligen Erbgroßherzogs versehen wurde. Elliot erhielt nach diesem Contract für die Meile von 2000 Ruthen Abemisch 24,800 Rthlr. Nzdr., von welcher Summe er aber das Steinmaterial bezahlen mußte. Die Breite der Fahrbahn ward zu 20 Fuß, die der Bankette und Gräben zu 16 Fuß, die Stärke der Versteinung aber zu 8 Zoll bestimmt. Die Gelder wurden durch eine Anleihe aufgebracht und zum successiven Abtrage derselben, außer den ankommenden Weggeldern, die benötigten Summen auf die Staatskassen angewiesen. Elliot sollte dabei verpflichtet sein, die Chaussee auf 21 Jahre nach ihrer Vollendung zu erhalten, gegen eine Vergütung von 800 Rthlrn. pro Meile. Diese Erhaltung übernahm im Jahre 1842 Großherzogliche Kammer selbst, und ward Elliot wegen Einziehung dieser Unterhaltungsgelder abgefunden.

Der Bau begann etwa im April 1826 bei der preussischen Grenze, und demnächst an mehreren Stellen zugleich. Große Schwierigkeiten machte die Durchführung der Chaussee durch die Gamm bei Voitzenburg und die Abgrabung des

Schloßbergs bei dem Nothen-Hause daselbst, welche aber glücklich überwunden wurden.

Die erste Erhebung des Chaussée-Geldes geschah im Juli 1827 auf der Hebestelle No. 1. bei Grabow, und betrug für den Monat Juli 9 Rthlr. 18 fl. 3 Pf.

Bis Johannis 1828 waren die Arbeiten so weit fortgerückt, daß schon auf 4 Hebestellen Weggeld erhoben werden konnte, so daß im Ganzen pro Johannis 18^{27/28} die Summe von 757 Rthlrn. 33 fl. auskam. Im November 1829 begann auch die Erhebung für die 8. Meile, und war somit die ganze Chaussée als fahrbar anzusehen, obgleich die völlige Consolidirung der Steindecke begreiflich erst später eintreten konnte. Die Chaussée ging Anfangs nur bis Horst, weil die Fortsetzung derselben nur durch das Stecknitzthal bis zur Lauenburger Grenze, theils der Ueberschwemmungen wegen, theils durch die Schwierigkeiten, welche die N. dänische Regierung machte, unterbrochen wurde. Nach Beseitigung dieser Hindernisse wurde 1836 mit der Chaussirung auch dieser Wegestrecke begonnen, und solche im October 1837 vollendet.

Die Chaussée berührt von der Preussischen Grenze bei Warnow an folgende Ortschaften:

Buckentiner Krug, Chausséehaus No. 1 bei Kremmin, Grabow, Chausséehaus No. 2 bei Tschentin, Tschentiner Holzwärter- und Büdner-Stellen, Ludwigslust, Chausséehaus No. 3, Kammerscher Krug, Feldmark Neu-Krenzlin und Alt-Krenzlin, Feldm. Bresegard, Gr. Krams, Redefin, Chausséehaus No. 4, Redefiner Forsthof, Fischerfaten, Mückenfaten, Feldm. Warlik, Neuenrode, Goldenitz, Pritzker Feldmarken, Schwchow, Jesow und Kloddrum, Bellahner Posthalterei, Chausséehaus No. 5, Dammercker Krug und Schmiede, Derselow, Chausséehaus No. 6, Zabrenstorf, die Gamm, Chausséehaus No. 7, Botzenburg, Nothe Haus, Bierhof, Bierkrug, Horst, Chausséehaus No. 8, Lauenburger Grenze unweit der Palmschleuse.

Nach der Messung vom Jahre 1828 betrug die Länge der Chaussée: von der preussischen Grenze bis zum Hauptmeilenstein in Ludwigslust 3535 Ruthen 3 Fuß, von da bis zum Redefiner Posthause 5492 R. 4 F., von da bis Pritzker 2240 R. 1 F., von da bis zum Bellahner Chausséehause

2538 R. 4 F., von da bis Boitzenburg 4546 R. 8 F., von da bis zur Grenze 2350 R. 7 F., also zusammen 20,703 R. 3 F. oder 10 Meilen 703 R. 3 F.

Es dürfte nicht ohne Interesse sein, eine Uebersicht der Einnahme an tarifmäßigen Wegegeldern zu haben, um den steigenden Verkehr beurtheilen zu können. Es kamen auf:

18 ²⁷ / ₂₈	757	Rthlr.
18 ²⁸ / ₂₉	5706	"
18 ²⁹ / ₃₀	8575	"
18 ³⁰ / ₃₁	8887	"
18 ³¹ / ₃₂	7719	"
18 ³² / ₃₃	8288	"
18 ³³ / ₃₄	8482	"
18 ³⁴ / ₃₅	10285	"
18 ³⁵ / ₃₆	11417	"
18 ³⁶ / ₃₇	12102	"
18 ³⁷ / ₃₈	12394	"
18 ³⁸ / ₃₉	13813	"
18 ³⁹ / ₄₀	12564	"
18 ⁴⁰ / ₄₁	13447	"

Noch soll hier des Hauptmeilensteins erwähnt werden. Die Granitblöcke dazu wurden im Aker der Hauswirthe zu Stolpe gefunden, Gessins- und Stufenstücke theils zu Toddin, theils in der Gegend von Wittenburg, nach Ludwigslust transportirt und zu einer Pyramide verarbeitet, die auf einem freien Platze vor dem Grabower Thore daselbst aufgestellt, eine Zierde des Orts wurde. Ihre Höhe beträgt mit Ausschluß der Stufen 25 Fuß, und sämtliche Kosten etwa 8400 Rthlr.

II. Die Chaussee von Schwerin nach Wismar.

Unter allen Wegen Mecklenburgs war die Land- und Poststraße von Schwerin nach Wismar unstreitig eine der schlechtesten und zuweilen so grundlos, daß sogar einmal die Post zu diesen 4 Meilen 36 Stunden gebraucht haben soll. Daher ward es vor allen Dingen nöthig, die Chausfiring dieser Straße vorzunehmen. Der Anfang ward damit gemacht, daß die Strecke vom Spieltber bis zur Bischofsmühle nach der Mac-Adamschen Methode chausfirt wurde, welcher Versuch aber anfangs nicht recht gelingen wollte.

Die weitem Arbeiten begannen im Herbst 1828, die erste Meile war 1832 vollendet, und 1835 die ganze Strecke fahrbar, so daß auf den 3 Hebestellen zu Medewege, Zickhusen und Mecklenburg das Chausseegeld erhoben werden konnte. Dies betrug:

18 ³² / ₃₃	. . . . .	1211	Rthlr.
18 ³³ / ₃₄	. . . . .	2303	"
18 ³⁴ / ₃₅	. . . . .	3834	"
18 ³⁵ / ₃₆	. . . . .	4151	"
18 ³⁶ / ₃₇	. . . . .	4603	"
18 ³⁷ / ₃₈	. . . . .	4356	"
18 ³⁸ / ₃₉	. . . . .	4797	"
18 ³⁹ / ₄₀	. . . . .	4813	"
18 ⁴⁰ / ₄₁	. . . . .	5073	"

Die Chaussee berührt folgende Dörfer:

Bischofs-mühle, Gr. Medewege, Chausseehaus Nr. 1, Kirch-Stueck, Feldmark Trebbow und Lübtorf, Zickhusen, Chausseehaus Nr. 2, Neundorf, Gr. Stieten, Feldmark Kl. Stieten, Mecklenburg, Chausseehaus Nr. 3, Feldmark Karow und Steffin, Nothethor, Wismar. Die Hebestelle Nr. 2 ist verpachtet.

Nach der letzten Messung beträgt die ganze Länge dieses Wegs 8263 Ruthen, davon sind 5787 Ruthen nach Mac-Adamscher Methode chausfirt, die übrige Strecke besteht größtentheils aus Steindämmen, von denen die ritterschaftlichen Anwohner 919 Ruthen zu erhalten haben. Diese und die nun folgende

III. Chaussee von Schwerin nach Ludwigslust durchschneiden Mecklenburg fast in der Mitte, und stellen eine Verbindung der Meeresküste mit der Berlin-Hamburger Chaussee her. Im Jahr 1828 ward für's erste der Weg von Ludwigslust bis zum ersten Meilensteine chausfirt und 1833 mit dem Bau der ganzen Straße bis Schwerin, unter Leitung des Hrn. Oberbauraths Wünsch, fortgeföhren. Die Sache ward so ernstlich betrieben, daß die Chaussee schon 1836 ganz vollendet war. Die Richtung derselben ist folgende:

Hasenhäge, Dretfrug, Fahrbinde, Dreekrögensch'er Krug, Wöbbelin, Kleinow, Ludwigslust.

Ihre Länge von den Hauptmeilenstein in Ludwigslust bis zum Thore von Schwerin (sonst Sickenbaum) beträgt 9173 Ruthen 2 Fuß. Auf dieser Straße sind nur 2 Hebestellen, zu Dörkrug und am Thore zu Ludwigslust, welche an Wegegeldern erhoben:

18 ³⁵ / ₃₆	. . . . .	2258	Rthlr.
18 ³⁶ / ₃₇	. . . . .	3730	"
18 ³⁷ / ₃₈	. . . . .	3915	"
18 ³⁸ / ₃₉	. . . . .	3717	"
18 ³⁹ / ₄₀	. . . . .	3671	"
18 ⁴⁰ / ₄₁	. . . . .	4090	"

IV. Chaussée von Schwerin nach Güstrow.

Dieser Bau, welcher wegen der damit verbundenen Durchdämmung des Schweriner Sees unstreitig der merkwürdigste dieser Art in Mecklenburg genannt werden kann, sollte nach anfänglicher Bestimmung den See bei der Fäbre umgehen, und über Crivitz und Sternberg geführt werden. Doch die Vorliebe des unvergeßlichen Großherzogs Paul Friederich für großartige Bauwerke, so wie Seine fürstliche Absicht, Seine Residenz- und Hauptstadt zu heben und zu verschönern, welche Seine ganze Regierung bezeichnet, vermochte Ihn, eine Durchdämmung des Sees hinter dem Schelwerder vornehmen zu lassen. Unverkennbar ist der Vortheil, der der Residenz dadurch erwachsen wird, daß beide Seeufer auf solche Art verbunden sind, und ein noch größerer ist vorauszusehen, wenn eine Chaussée grade auf Rostock zu Stande kommt. Die Arbeiten begannen auf dem Wickendorfer Moore mit Ausführung eines Canals vom Werder ab, um auch eine Wasserverbindung zwischen dem nördlichen und südlichen Theile des Sees zu erhalten. Die aufgeworfene Erde bildet den Damm, welcher vom Werder in grader Linie zum Chausséebause führt und sich dann rechts nach Rampe hinüber biegt. Hier ist mit großen Kosten und Schwierigkeiten der Damm durch die s. g. Schnittlade geführt. Bei dem Chausséebause befindet sich eine Drehbrücke, und eben solche am Eingange des Werders nach der Stadt zu, so daß die Schiffe durchgelassen werden können. Die ganze Anlage ist so zweckmäßig, daß das Publicum schon jetzt die größten Vortheile davon genießt, obgleich der Bau bei Weitem noch

nicht vollendet ist. Chausséegeld wird zwar schon erhoben, aber noch nicht an die Chausséebau-Casse abgeliefert, weil der Bau und die Unterhaltung noch von der Direction besorgt wird. Die dritte Meile war bereits Johannis d. J. fertig geworden, und wird im nächsten Jahre weiter über den Bau, die Richtung und Vollendung der ganzen Kunststraße berichtet werden.

V. Chaussée von Schwerin nach Lübeck.

Die erste Veranlassung zu dem Bau dieser Straße gab der Justizrath v. Paepke auf Lütjenhof, indem er seine desfallsigen Verhandlungen mit dem Senat der Stadt Lübeck der Regierung mittheilte. Nach seiner Ansicht sollte aber der Strakenzug über seine Güter gehen.

Der Bau begann etwa im Jahre 1837. Seit 1831 wird die Chaussée ganz befahren. Das Nähere ist über diesen Bau nicht anzugeben, da die Chaussée zur Administration Großherzoglicher Kammer noch nicht übergegangen ist. Ihre Richtung ist folgende:

Von der Paulstadt am Pfaffenteiche an: Pantow, Friedrichsthal (Chausséehaus), Wahrholz, Eulenfrug, Rosenberg (Chausséehaus), Bleese, Lühower Krug, Gadebusch, Holdorf (Chausséehaus), Nefow, Nehna, Löwitzer Mühle, Roduchelsdorf (Chausséehaus), Rabenstorf, Schönberg, Lübeck.

Vermessen ist diese Strecke bisher noch nicht.

VI. Chaussée von Gadebusch nach Rakeburg,

ebenfalls schon befahren, aber noch nicht zur Administration der Kammer übergegangen. Sie wurde 1843 beendet, und nimmt von Gadebusch die Richtung über Jarmstorf, Ganzow, Roggendorf (Chausséehaus), Kl. Thurow, Mustin, Zietzen, Rakeburg.

VII. Chaussée von Bleese nach Bellahn. (vid. V.)

Auf Actien erbaut, unter specieller Leitung des Gutsbesizers von Laffert auf Lehßen, im Jahr 1840 angelegt.

Sie nimmt die Richtung nach Lühow, Groß und Klein Renkow, Badower Ziegelei, Badow, Boddin, Pittelkow, Wittenburg, Lehßen, Albertinenhof, Bellahn, wo sie in die Hamburg-Berliner Chaussée fällt.

VIII. Chaussée von Hagenow nach Priskier.

Nachdem bereits 1837 der Herr Landrath v. Rönemann

von seinem Gute Prikier, welches von der Hamburg-Berliner Chaussee durchschnitten wird, eine Chaussee auf seinem Territorio nach Hagenow zu hatte anlegen lassen, schlossen sich auch das Domanium und die Stadt Hagenow diesem Baue an, welcher 1839 vollendet wurde. Die Hebestelle in Toddin erhebt das Chausseegeld für die ganze Strecke, und betrug dasselbe pro 1841/42 398 Rthlr. Die Länge der Chaussee beträgt 2635 R., wovon dem Landrathe v. Könemann 1057 R., dem Domanio 958 R., der Stadt Hagenow 620 R. gehören; nach diesem Maßstabe werden auch die Aufkünfte, nach Abzug der Unterhaltungskosten vertheilt.

IX. Chaussee von Rostock nach Neubrandenburg.

Im Jahr 1829 ward durch die dieserhalb zusammengetretenen Actiouaire diese Arbeit begonnen. Die Direction derselben besorgt die Erhaltung, und läßt auch das Chausseegeld erheben. Die Staatsbehörden interessieren bei dieser und der folgenden Chaussee weiter nicht, als wegen der vorkommenden Expropriations-Verhandlungen. Die Richtung dieser Chaussee ist von Rostock aus über Meßin (Chausseehaus), Dummerstorfer Schmiede, Pankelower Krug, Rostower Krug (Chausseehaus), Feldm. N. Lantow, Lage, Breesen (Chausseehaus), Schwens, Neukrug, Matgendorf, Perow, Todendorf (Chausseehaus), Thürkower Krug, Ieterow (Chausseehaus), Niendorf, Panstorf, Remplin, Malchin (Chausseehaus), Stavenhagen, Alt-Bauhof, Rikerow (Chausseehaus), Galenbeck, Rosenow (Chausseehaus), Gädebahn, Strelitzsche Grenze.

Die Länge beträgt 12 $\frac{3}{4}$ Meilen auf Mecklenburg-Schweringischem Territorio.

X. Um die Stadt Güstrow mit der vorgedachten Chaussee zu verbinden ward von der Actien-Gesellschaft eine Chaussee von Güstrow angelegt, welche über die Feldmarken Sudow und Sarmstorf, durch Ruhs, Feldm. Arikow, Weitendorf, Feldm. Leykendorf, Feldm. Kronskamp geht und auf dem Lantower Felde in die Rostock-Neubrandenburger Chaussee ausmündet. Ihre Länge beträgt 2 $\frac{1}{2}$ Meilen.

XI. Chaussee von Rostock nach Wismar.

Im Jahre 1835 schon traten mehre Gutsbesitzer mit einem Plane hervor, Rostock mit Wismar und Ribnitz durch Chausseen zu verbinden, die vorgeschlagene Linie ward 1839

genehmigt, und der Bau angefangen. Im Juni 1842 war die Chaussee bis Doberan fahrbar, und ist im laufenden Jahre schon bis Kröpelin fortgesetzt, so daß schon auf den beiden Hebestellen zu Bramow und Reddelich das Weggeld erhoben wird. Ihre Richtung nimmt sie nach Kayen-Mühle, (Chausseehaus) Schutow, Bargeschagen, Doberan, Reddelich, (Chausseehaus) Kröpelin, und die Länge beträgt von der Mitte des Neuen Markts in Rostock bis zur Mitte des Markts in Kröpelin 6660 Ruthen, oder $3\frac{1}{3}$ Meilen. Das auf beiden Hebestellen erhobene Chausseegeld betrug pro 18^{42/43} 4544 Rthlr.

An diese Chaussee schließt sich in nordöstlicher Richtung:

XII. Die Chaussee von Rostock nach Ribnitz an.

Die Arbeiten begannen zu Häschendorf im August 1840, und im December 1841 wurde schon auf der ersten Hebestelle zu Bentwisch, und in diesem Jahre auch auf der zweiten zu Altenheide das Chausseegeld erhoben; welches pro 18^{42/43} 2773 Rthlr. brachte.

Die Richtung ist nach Bentwisch (Chausseehaus), Mönchshagen, Forsthof, Altenheide (Chausseehaus), Ribnitz.

Die Länge beträgt $3\frac{1}{2}$ Meilen.

XIII. Chaussee von Wismar nach Warin.

Der Zweck dieser Straße ist die Herstellung einer Verbindung zwischen Wismar und Güstrow, welche dadurch erreicht wird, wenn sie in die von Schwerin über Brüel nach Güstrow führende Chaussee einmündet. Die Stadt Wismar übernahm, unter commissarischer Leitung des Hrn. Geheimen-Amtsraaths Koch in Warin, auf eigene Rechnung mit den dazu bewilligten Mitteln den Bau, welcher 1843 vollendet, und zur landesherrl. Erhaltung übergeben wurde. Diese Straße geht von Wismar nach Krißower Burg, Zurow, Reinsdorf, zwischen Büschow und Nisbill durch, nach Warin. Ihre Länge beträgt von der Mitte des Wismarschen Marktes bis zur Mitte des Warinschen Marktes 5501 Ruthen. Hebestellen sind zu Krißower Burg und Reinsdorf, es wird jedoch noch kein Weggeld erhoben.

Außer diesen Chausseen sind noch zwei chausfirte Wege zur Benutzung des Publikums gestellt, von denen aber kein Chausseegeld erhoben wird. Diese sind:

a) die Chaussee von Doberan nach dem heiligen Damm, und

b) die Grandchauffee von dem Klettischen Hause im Schwerinschen Schloßgarten bis zum Exercierplatze bei Zippendorf.

Wir wollen zum Schlusse nur noch diejenigen Chauffeen anführen, deren Bau zwar besprochen und vorbereitet wird, jedoch noch nicht wirklich begonnen hat. Sehr wahrscheinlich werden solche in einigen Jahren fast alle zu Stande kommen, da die Landesherrschaften auf 15000 Rthlr. für die Meile erhöhet sind. Es gehören dahin:

1) die Chauffee von Wismar nach Lübeck.

Der Magistrat zu Lübeck offerirte bereits 1835 eine Bauhülfe von 20,000 Rthlrn., wenn eine Chauffee-Verbindung zwischen Wismar und Lübeck zu Stande käme. Für Mecklenburg verspricht man sich von dieser, längs der Seeküste hinreichenden Chauffee so große Vortheile nicht, und namentlich hat die Stadt Wismar wohl nicht ungegründete Besorgnisse wegen aller Chauffeen, die in Lübeck ausmünden. Die Gründe hierzu sind hier nicht näher zu entwickeln.

2) Von Ludwigslust nach Neustadt.

3) Von Rostock über Jessin nach Sülz. Da die von mehreren Seiten gewünschte Leitung der Rostock-Ribnitzer Chauffee über Sülz nicht genehmigt wurde, so entstand der Plan zu dieser Verbindung zwischen Rostock und Sülz.

4) Von Wismar nach Gadebusch und von da weiter nach Raseburg, Hamburg, so wie nach Wittenburg und Boikenburg. Jetzt da bereits eine Chauffee von Wismar nach Schwerin und Gadebusch führt, so scheint diese Anlage nicht mehr so dringend erforderlich.

5) Von Güstrow über Goldberg nach Lütz.

Der Plan dazu ward 1835 entworfen. Von Lütz sollte ein Zweig derselben nach Rlekke ins Preussische, ein anderer über Parchim und Neustadt nach Ludwigslust gehen. Der Plan ist jetzt wieder von Neuem aufgenommen.

6) Von Rostock über Bützow nach Brühl.

7) Von Sülz über Malchin nach Waren.

Vom Salinenamte ward im Jahre 1831 der Plan zu solcher Chauffee vorgelegt, und auf dem Landtage von 1837 das Interesse der Saline in Absicht auf solche Straßenverbindungen zur Sprache gebracht, wodurch der Salzabsatz, besonders in Mecklenburg-Strelitz, gehoben wird.

- 8) Von Waren über Kempkin nach Bazedow.
 9) Von Stavenhagen nach Traamin.
 10) Von Malchin nach Waren.
 11) Von Güstrow über Plau nach der Preussischen Grenze bei Mezenburg. Da die vorhandenen Mittel ausreichen, so steht der Anfang des Baues nahe bevor.
- Im Allgemeinen wird beabsichtigt, alle diese Kunststraßen nach der bereits bewährten Mac-Adamschen Methode von zer-
 schlagenem Granit zu erbauen, doch hat die Großherzogliche
 Kammer 1836 versuchsweise eine Strecke Wegs von den Parper
 Tannen bei Güstrow bis zur Rostock-Neubrandenburger
 Chaussee mit Kies (oder Grand) chausseiren lassen. Die Aus-
 führung läßt fast nichts zu wünschen übrig, da bei bedeutend
 geringern Kosten eine der Mac-Adamschen Chaussee fast gleich-
 kommende Festigkeit der Fahrbahn erreicht ist.
- Schwerin, im October 1843.

Helene, Herzogin von Orleans,

geborne Prinzessin von Mecklenburg-Schwerin.

Unter den deutschen Frauen, denen noch vor Kurzem eine große Zukunft verheißen war — und vielleicht noch verheißen ist — zeichnet sich durch Gaben des Geistes und Herzens vornämlich Eine aus. Es ist dies Helene, verwitwete Herzogin von Orleans, geborne Prinzessin von Mecklenburg-Schwerin. Eine Tochter des am 29. November 1819 verstorbenen Erbprinzen Friedrich Ludwig und der am 20. Januar 1816 diesem im Tode vorausgegangenem Prinzessin Caroline Louise von Sachsen-Weimar, wurde sie am 24. Januar 1814 zu Ludwigslust geboren. Hier in diesem freundlichen Orte mit den breiten geraden Straßen, den schattigen Laubgängen und dem großen, durch seine An-
 lagen so sehenswerthen Parke verlebte sie ihre erste Jugend in einem der Häuser am Bassin, welche der Herzog Friederich erbauen und Friederich Franz für ihren Vater hatte vergrößern lassen. Dort stand ihre Wiege, dort schaute der Todesengel zum ersten Male in

ihre stille Wohnung. In ihrem zweiten Lebensjahre verlor sie ihre Mutter, eine Fürstin, von der einst Goethe, der sie am Hofe des um Kunst und Wissenschaften so hochverdienten Herzogs Carl August zu Weimar hatte aufwachsen sehen, mit Recht sagen konnte: sie war ein himmlisches Gemüth. Kaum 4 Jahre später starb ihr Vater, ein Mann, der seiner Geisteskräfte, Thätigkeit und Herzengüte wegen, noch jetzt im Andenken aller derer lebt, welche ihn kannten. Beide Eltern ruhen in einem Mausoleum im sogenannten Prinzen-garten zu Ludwigslust; neben ihnen die erste Gemahlin des Erbprinzen Friedrich Ludwig, die am 24. Sept. 1803 verstorbene Großfürstin Helene Pawlowna und die Ehe- desselben aus zweiter Ehe, der im frühesten Kindesalter verstorbene Herzog Magnus und der am 18. October 1834 verstorbene Herzog Albrecht.

War es der Herzogin Helene bestimmt, schon in den ersten Jugendjahren die theuersten ihrer Lieben zu verlieren, so wurde ihr ein reicher Ersatz für dieses harte Geschick durch eine zweite Mutter geboten. Am 3. April 1818 hatte sich nämlich ihr Vater mit der Prinzessin Auguste von Hessen-Domburg vermählt, und dieser edlen Frau, diesem Muster aller Stiefmütter war es vorbehalten, die in dem zarten Kinde schlummernden Keime des Guten und Schönen zu wecken. Sie war es, welche die Herzogin von Orleans mit Zuziehung gewählter Lehrer und einer trefflichen Erzieherin bildete; sie war es, welche am Bette der geliebten Tochter wachte, wenn eine schwere Krankheit das theure Leben bedrohte; sie war es, die durch unermüdlche Sorgfalt, durch grenzenlose Liebe, durch geistreichen Unterricht die herrlichen Gaben entwickelte, welche der Himmel der Prinzessin verliehen; sie war es endlich, die ihren Pflegling Schritt für Schritt in das Leben, zur Hochzeit nach Frankreich und zum Grabe ihres Vaters führte. Wahrlich hat jemals eine Mutter durch unnüge Zärtlichkeit und unermüdlche Ergebenheit, hat jemals ein edles Herz, verklärt durch Gottvertrauen, und gestählt durch eigene und fremde Widerwärtigkeiten sich Ansprache erworben auf ein dankbares Kindesherz, so ist es die zweite Mutter Helenens, und hat jemals eine Tochter mit grenzenloser Liebe an ihrer Mutter gehangen, hat jemals ein

Kindliches Gemüth von einer Mutter hoffen und entsagen, menschlich denken und fürstlich handeln gelernt, so ist es Helene. Zwanzig Jahre, der Einsammlung von Erfahrung, dem Unterrichte und guten Werken gewidmet, verlebten beide gemeinschaftlich zu Ludwigslust. Nur selten erschienen sie dort am Hofe des hochbetagten Großherzogs Friederich Franz, noch seltener zu Schwerin, bei den glänzenden Festen, welche der damalige Erbgroßherzog Paul Friederich, Helenens älterer Bruder aus der ersten Ehe ihres Vaters, auf dem alten Fürstenschlosse gab. Eine Reise war beim Beginn des Sommers ihre ganze Erholung. Da wurden die schönsten Gegenden und die merkwürdigsten Städte Deutschlands besucht: vornehmlich aber wurde in Jena und Weimar angehalten, wo die Zuneigung, welche die Einwohner dieser Städte einst Carolinen Louise geschenkt hatten, auf die Tochter derselben übergegangen war.kehrten beide Fürstinnen dann zum Herbst nach Ludwigslust zurück, so freute sich Jung und Alt, Arm und Reich; denn die Mutter der Armen und der Schutzengel der Waisen und Verlassenen waren von allen Ständen gleich sehr geliebt.

So war ein Tag nach dem andern, ein Jahr nach dem andern vergangen. Die Zeit, welche nicht dem geselligen Umgange, dem Studium, der Lectüre, oder dem Spaziergange gewidmet war, wurde mit Wohlthun oder in häuslicher Andacht verbracht. Da warf ein edler Königssohn, der Erbe eines mächtigen Reiches, seine Augen auf eine Tochter aus dem Obotritischen Fürstenstamm. Louis Philipp, König der Franzosen, ließ für seinen ältesten Sohn, den Herzog Ferdinand Philipp von Orléans, geboren den 3. September 1810, durch den französischen Gesandten zu Berlin, Herrn Bresson, beim Großherzoge Friederich Franz um die Hand der Prinzessin Helene werben. Sie wurde ihm, nach dem am 1. Februar 1837 erfolgten Tode desselben vom Großherzoge Paul Friederich, als derzeitigem Familienoberhaupte, nicht vorenthalten. Hiermit tritt ein Wendepunct im Leben unserer jungen Fürstin ein. Sie, die bisher im stillen häuslichen Kreise gelebt und gewirkt hatte, war jetzt berufen, die Königin eines Volkes zu werden, dessen Name in den weiten Räumen der Erde überall als einer der ersten genannt wird. Die Blicke von ganz Paris, von ganz Frankreich waren auf

die Tochter eines Landes gerichtet, dessen Fürsten zwar von jeher mit den ersten Regentenhäusern verschwägert gewesen waren, von dem aber mancher Professor der Geschichte in Frankreich nicht viel mehr wissen mochte, als daß es in der Nähe von Hamburg liege. Wie spottete nicht der Charivari über das kleine Mecklenburg, dessen Fürst kaum so viele Soldaten habe, als es Marschälle von Frankreich gebe! Wie schaueten nicht der scheele Neid und der böswillige Parteilich darnach aus, an der Prinzessin auch nur den geringsten Matel, das kleinste Ridicüle zu gewahren, und wie glänzend hat sie den Namen Mecklenburg vor ganz Frankreich gerechtfertigt! „Man erwartete eine Fürstin, aber eine Königin ist angekommen,“ rief einer der französischen Staatsminister aus, als sie unter dem Jubel von halb Paris majestätisch die Stufen des Schlosses hinaufflieg, wo ein liebendes Elternpaar, ein zärtlicher Gatte sie erwarteten! Wer erinnert sich nicht der glänzenden Feste von Fontainebleau, wo sie mit so viel Glanz und Würde geschmückt erschien; wer erinnert sich nicht jener Soiréen im Pavillon Marfan, wo sie im Vereine mit ihrem erlauchtem Gemahl die Notabilitäten des Reiches, die Großwürdenträger der Krone, die Dichter, die Deputirten des Volks und die Künstler um sich versammelte? War das eine Deutsche oder war es eine Französin, die nach langer Abwesenheit in ihre Heimath zurückkehrte? Helene war beides in einer Person. Sie war Französin geworden, ohne aufgehört zu haben, eine Deutsche zu sein. Seit ihrer frühesten Jugend war sie der französischen Sprache mächtig; sie sprach dieselbe so fertig, wie ihre Muttersprache. Nur in der Literatur und Geschichte Frankreich's wurden vor ihrer Abreise aus Mecklenburg noch eifrige Studien gemacht. Wollte sie eine Tochter des französischen Volkes werden, so mußte sie die Tage des Ruhms und der Ehre, die Tage der Schmach und der Erniedrigung desselben kennen. So konnte sie den Herzog von Broglie, der sie an der Grenze des Landes empfangen hatte, eines Tages an ihren Wagen rufen lassen, und ihn auf eine Gegend zwischen Hanau und Frankfurt aufmerksam machen, wo einst einer seiner Vorfahren die Schlacht bei Bergau gewonnen hatte; so konnte sie den Deputationen der Städte und Landgemeinden, welche sie auf

ihrem Wege freudig begrüßten, stets auf eine, den Verhältnissen angemessene Weise antworten. War sie doch keine Fremde mehr in dem Lande, das ihr Fuß betreten, kannte sie doch die Schicksale desselben, die Wünsche, die Hoffnungen des Volkes, dem sie einst berufen war, einen König zu geben. Und doch, sagen wir, hatte sie nicht aufgehört, eine Deutsche zu sein. Welche herzliche Briefe hat sie nicht in die Heimath geschrieben, welche Gaben der Liebe und des Wohlwollens hat sie nicht stets denen gesandt, welche ihrer mit Liebe und Wohlwollen gedachten. Nahte ein Tag der Freude für die heimgebliebenen Ibrigen heran, so durfte ein Glückwunsch der Herzogin von Orleans nicht fehlen; wollte ein Mecklenburger eine Reise nach Paris unternehmen, so sah er sich vor allem nach einem Empfehlungsschreiben an die Herzogin von Orleans um; gerieth ein Landsmann, ein Deutscher zu Paris in Noth oder andere Verlegenheit, so brauchte er sich nur an die Herzogin von Orleans zu wenden, um der Unterstützung, des Beistandes gewiß zu sein. Freilich mußtten die größern Gaben, die Tausende von Franken, welche sie den Armen verabreichte, den Franzosen selbst, und vornämlich der Bevölkerung von Paris zuschießen; denn wo sie eine Thräne zu trocknen, eine Noth zu lindern wußte, dahin sandte sie die geflügelten Boten ihrer Großmuth, ihrer Theilnahme und ihres Trostes.

Als die Herzogin Helene im Mai des Jahres 1837 Ludwigslust verließ, hatte sie am Tage ihrer Abreise folgende Worte in eine der Fensterscheiben ihres Wohnzimmers geschrieben:

So leb' denn wohl, du silles Haus,

Ich zieh' betrübt zu dir hinaus;

Blüht mir auch fern ein schönes Glück,

Denk ich doch oft an Dich zurück!

Fünf Jahre, Jahre des Glückes und der Freude waren seit jener Zeit verflossen. Dem französischen Volke hatte sie am 24. August im Grafen von Paris einen Thronerben, und diesem am 9. November 1840 im Herzog von Chartres einen Bruder geschenkt. Vom Volke geliebt, von den königlichen Eltern geehrt, und von ihrem herzoglichen Gemahle angebetet, konnte sie der frohesten Zukunft entgegen sehen. Ihre verehrungswürdige Stiefmutter, die Erbgroßherzogin

Auguste, hatte mehrere Jahre hindurch, einige Monate in ihrer Nähe verbracht, alte Bekannte aus Preußen und Mecklenburg hatten sich ihr vorstellen lassen, der Herzog Gustav von Mecklenburg-Schwerin, ihr verehrter Oheim, hatte ihr im Frühling des Jahres 1842 einen Besuch gemacht; was konnte, wo solche Bande der Liebe und Zuneigung sie umgaben, ihrem Glück fehlen?! „Doch mit des Geschicks Mächten Ist kein ew'ger Bund zu flechten!“ Im März des Jahres 1842 hatte sie der erste Schlag des Unglücks durch den Tod ihres geliebten Bruders, des Großherzogs Paul Friedrich, getroffen; bald, nur zu bald, sollte diesem Schlage ein noch viel härterer folgen. Ein Unglück, ein schreckliches Unglück, das wie ein Donner Schlag ganz Europa durchhallte, sollte allen Festen, allen frohen Zusammenkünften am Hofe zu Paris auf lange Zeit ein Ende machen.

Die Herzogin von Orléans hatte mit ihren Kindern das Seebad genommen und verweilte auf dem Schlosse zu Plombières in ländlicher Ruhe; der Herzog dagegen bereitete sich auf eine glänzende Heerschau vor, und eilte lebensfroh und kriegesmuthig am 13. Juli 1842 nach Neuilly zu seinen Eltern, um sich bei diesen auf einige Tage zu beurlauben. Da entwurzelte ein Blitz aus heiterm Himmel den Baum der Freude, und ein unerforschlicher Rathschluß des göttlichen Willens knickte die Blüthe der Hoffnung. In der **Rue de la Révolte** scheuten die Pferde und veranlaßten dadurch ein augenblickliches Schnellfahren, wobei der Herzog auf eine noch immer kaum erklärliche Weise kopfüber aus dem Wagen geschleudert wurde, und sich an dem Steinpflaster die Hirnschale zerschmetterte. Hoffnungslos wurde er in das benachbarte Haus eines Krämers getragen, und hier in Sablonsville, wo jetzt zur Erinnerung an diesen Unglücksfall die Kapelle des heiligen Ferdinand steht, hauchte er nach wenigen Stunden, ohne wieder zum Bewußtsein gekommen zu sein, in den Armen seiner krostlosen Eltern, umringt von seinen Geschwistern und den Ersten des Reichs, doch ferne von seiner Gattin und seinen Kindern, den Todesseufzer aus. Vorstichtige Boten müssen der Herzogin von einer Krankheit des Herzogs berichten. Ahnungsvoll eilt sie nach Paris zurück. Da begegnen ihr unterwegs Bruder und Schwester des Verstorbenen.

Ihre stumme Umarmung verkündet die Größe des Unglücks, und das stille Dunkel der Nacht umhüllt auf einsamer Landstraße den unfäglichen Schmerz einer trostlosen Wittwe.

Die Gebeine des Herzogs von Orleans ruhen zu Dreux in der Begräbniskapelle des Hauses Orleans. Die feierliche Beisehung derselben war in der **Notre Dame**-Kirche zu Paris mit der größten Feierlichkeit geschehen. Kein Unfall, keine Ruhestörung hatte dabei stattgefunden. Ganz Frankreich theilte den Schmerz des greisen Königs; alle Parteien stimmten darin überein, den Tod des Herzogs von Orleans für eins der betrübendsten Ereignisse zu erklären. Man hat ihn allgemein, nebst dem Brande von Hamburg und dem Erdbeben auf Hayti, unter die Unglücksfälle des Jahres 1842 gezählt. Desto größere Pflichten sind durch denselben der Herzogin von Orleans aufgelegt. Hat sie gleich allen Ansprüchen auf eine dereinstige Regentschaft freiwillig entsagt, so ist ihr doch die Erziehung ihrer beiden Söhne und somit des künftigen Königs der Franzosen vorbehalten. Mit mütterlicher Zärtlichkeit wacht sie über das Leben ihrer beiden Pfleglinge, und hat sie gleich die Trauer um den entschlafenen Gatten noch nicht abgelegt, so entzieht sie sich doch, wie ihre Anwesenheit zu Eu während des Besuches der Königin von England bewiesen, nicht ganz den Anforderungen des geselligen Lebens. Zwei Mal drohte ihr und ihren Kindern seit jenem tragischen Ereignisse die größte Gefahr; einmal als beim Herunterfahren von einem steilen Berge ein Wagen, an dem der Hemmschub gebrochen, in schneller Fahrt den Wagen der vorauffahrenden Prinzen mit der Deichsel durchbohrte; das andere Mal, als auf der Brücke zu Tréport die Pferde vor dem Wagen des Königs scheuten, und die ganze königliche Familie nahe daran war, in den Kanal geschleudert zu werden. Nur der König, heißt es, und die Herzogin von Orleans behielten in diesem schrecklichen Augenblicke die Geistesgegenwart. „Auch dieses, und wir alle zugleich,“ waren ihre Worte. Ihre Gesundheit soll, den neuesten Berichten zufolge, seit jener Zeit sehr gelitten haben. „Möge Gott sie zur Ehre des deutschen Namens, zur Freude des mecklenburgischen Volkes und zum Heile Frankreichs, dessen theuerstes Kleinod ihr anempfohlen ist, noch recht lange erhalten!“

190 Candidaten.

Referent ist seit Jahren damit beschäftigt, den Mecklenburgischen Staatskalender in Musik zu setzen, um daraus einen Cyclus von Opern zu schaffen. So oft er indeß an die lange Reihe der heil. Candidaten des Predigtamts kommt, weiß er nicht, ob er ein Recitativ, oder eine Arie, oder einen Jägerchor, oder aber eine Symphonie, die allmählig in einen Sehnsuchtswalzer und gegen Ende in einen Trauermarsch übergehen müßte; oder was er sonst daraus machen soll. Sondern ihm wird folgendermaßen zu Muth:

190 Candidaten,

schreibe einmal hundert und neunzig; mithin kommen auf die Quadratmeile von Mecklenburg $\frac{2}{3}$ Candidat. Die Kirche, unsre liebwürthe Frau Mutter, hat eine ansehnliche Reserve. Nach dem dreißig-, wie auch siebenjährigen Kriege mußten manche Pfarren im Lande jahrelang unbesetzt bleiben, weil es an Theologen gebrach. Eine baldige Wiederkehr jener glücklichen Zeiten steht vor der Hand nicht zu erwarten.

190 Candidaten,

Alle wollen in's Amt; der früher, der später; der später, der früher. Es wäre an der Zeit, noch einen eignen Rechnungsbeamten anzustellen, welcher die Lösung folgender Fragen zu beschaffen hätte:

Wie viel Candidaten sind in Mecklenburg?

Wie viel Pfarren?

Wie viel Schulstellen sind, die noch mit Studirten besetzt werden?

Wie viel Stellen werden im Jahr erledigt?

Wie viel Candidaten werden befördert?

Wie viel frische kommen zu?

Nach wie viel Jahren, Monden, Wochen können die ersten 20 in Amt und Brot sein?

Nach wie viel Jahren, Monden, Wochen No. 150 bis 190?

Wie viel Candidaten kommen nach ihrem 60sten Jahre in's Amt?

Giebt es eine Regel über die Sterblichkeit der Prediger?

Der Schulrectoren?

Wie viel Zeit braucht die Cholera morbus, um wieder zu kommen?

Sind Cordons zu empfehlen?

Ist es wünschenswerth, daß Prediger sich den Mäßigkeitsvereinen anschließen?

Um wie viel schneller führt der Mysticismus in's Amt als der Nationalismus?

Ist der Mysticismus ein Dampfwagen?

Ist der Nationalismus ein ehrlicher, offener Holsteiner? —

Der Rechnungsbeamte müßte auf das Wahrscheinlichkeitsgesetz beedigt werden, und zugleich gehalten sein, alle Neujahr einen Hoffungsbarometer für die Candidaten drucken zu lassen. —

190 Candidaten.

O zarte Sehnsucht! süßes Hoffen! Es ist 'ne Rectorstelle offen. O Lebensglück, o süßer Seelenfriede, dein Nam' heißt Pastorat! Was Mecca und die heil. Raaba den Ebnen des Halbmonds, das ist unter den jetzigen ungesegneten Umständen den Candidaten das Amt. Wenn Paulus vom Harren der Creatur spricht, so ist das vom Mecklenburgischen Candidaten zu verstehn. Es ist ein Drängen um die Aemter, wie vor den Hallen eines Opernhäuses, wenn neue Coulißen aufgeführt werden sollen, oder wie vor dem Altonaer Thor, 5 Minuten vor der Sperre. Aber ach! der Eingang in's Amt ist nicht vollends so breit wie das Altonaer Thor; er gleicht eher jenen Eingängen zu Promenaden, die man mit einem, in halber Mannshöhe schwebenden, horizontalen Kreuzholz versehen hat. Nur ein Einziger kann zur Zeit hindurch passiren. Die aber sind am besten zu Wege, welche bei solchen Eingängen nach vorne hin sich durchgearbeitet haben. Es ist indeß eine eigne, wenn auch gerade nicht schöne Kunst, sich durchzudrängen. Und es sollte, namentlich in großen Städten, Doctoren geben, welche den Unterricht in dieser eben so nöthigen, als schwierigen Kunst privatim erteilten. Practische Uebungen dürften dabei nicht fehlen. Vorkünftig merke man nur Folgendes: Wer im Gedränge der Welt avanciren will, der unterlasse weislich jeden Versuch, gerade auszugehen und mit der breiten Brust sich eine Gasse zu machen. Vielmehr er nehme eine schiefe Position, stämme die eine Schulter

vorwärts, und schiebe sie ungesäumt in jede neu entstandene Lücke. Seid aber nicht einseitig, sondern wechselt fleißig mit den Schultern. Wer nicht auf beiden Achseln zu tragen weiß, der mag alles Mögliche schon sein, aber werden kann er nie etwas. Wählt auch nicht den geraden Weg; denn in der Mathematik des Lebens gilt schon seit Pythagoras Zeiten der Satz: Eine gerade Linie ist der längste Weg zwischen zwei Puncten. Und ist nicht die Schönheitslinie gleichfalls eine krumme? Womit jedoch keineswegs gesagt sein soll, daß eine krumme Schöne besonders liebrend sei.

Das Leben ist eine Regelbahn. Was giebt die gerade Kugel? — Einen lächerlichen „Pust die Lamy aus!“ oder „Schulterhüter!“ Höchstens **Quinque-** Wollt ihr ein groß Honneur erzielen, so muß eure Kugel auf ihrem Wege etliche Bogen beschreiben und in schiefer Richtung zwischen die Regel fahren. Um aber nicht selbst einen gar zu argen Pudel zu machen, kehrt Referent zurück zu seinem Thema.

190 Candidaten.

Ein langer Zug. Bei marschirenden Regimentern haben es die bekanntlich am sauersten, welche hinten sind. Während die Vorderen bei ihrem wohlgemessenen Vierteltaktschritt bleiben, sind die Letzten genöthigt, zum allegro eines kleinen Hundetrabs überzugehen. Vernünftige Commandeurs lassen deshalb von Zeit zu Zeit wechseln; und die Ersten werden die Letzten, und die Letzten die Ersten. Wenn ihr in Gebirgen reist auf Pfaden, die nur für einen Mann Raum haben, so laßt die schwächsten Kumpane voran marschiren, damit ihnen der Weg minder sauer werde. Deshalb ist es auch löblich und wohlgethan, wenn auf dem Wege der Beförderung den schwächsten Candidaten (nicht bloß von Theologen zu verstehen) zu Zeiten der Vortritt angewiesen wird. Denn was soll überhaupt bei Anstellungen entscheiden? Ueber diesen Punct ist unser bischen Unverstand oben so sehr mit Finsterniß umbüthet, wie über die Höhe des Berges Sinai. Soll Düchtigkeit entscheiden, oder ein Beller? Wissenschaft oder eine Schürze? — **Anciennoté** etwa? Nun so condoleire ich herzlich dem Schwanz der Colonne; ihm muß alle Lust und Lust vergehn. Denn es ermüdet und ermattet bekanntlich in der ganzen Welt Nichts so sehr, als langes,

banges Warten. Es gibt auf jeder Quadratmeile höchstens zwei Seelen von der Güte des Barinas-Kanasters, oder des edlen Rheinweins, der durch Länge der Zeit an Geist und Blume gewinnt. Die meisten Charaktere sind Berliner Pfannkuchen, die mit der Zeit trocken, hart und ungenießbar werden; wenn sie nicht gar Austern sind, die bald und leicht in Fäulniß gerathen. Andere Charaktere sind wie Schwedisches Knäckebröt, oder wie Westphälischer Pumpernickel; sie bleiben wohl genießbar, aber nicht für Jedermann; denn sie sind verzweifelt hart geworden. — Die Moral dieser Fabel, auf die Candidaten angewandt, lautet: Hoffen und Harren macht Viele zu Hypochondristen. Das bekannte **Malum Hyp** grassirt überhaupt nirgends stärker als unter der jungen Theologie. So holt der lanzengewaffnete Hay, der Marodeur der Salzfluth, aus einem Radel von badenden Menschen lieber einen Schwarzen heraus, als einen Weißen.

Ja, es sind schlechte Zeiten alleweile. Die meisten Candidaten haben Aussichten, so weite, wie die von der Wartburg, oder vom Blocksberg, oder vom Inselstein, aber nicht so angenehme.

Dazu kommt, daß die meisten Herren verlobt sind, oder sich verloben wollen. Bei den Verlobten sollte billig im Staatskalender der Name der Braut mit angemerkt stehen; die Unverlobten aber sollten gehalten sein, ihre Nummer am Hut zu tragen. Ich thue diesen patriotischen Vorschlag im reinsten Interesse für die Damen. Denn eine Dame führt höchst selten einen Staatskalender mit sich; und sie kann bei einem neu eingeleiteten Sponsament doch unmöglich fragen: Herr Candidat, was haben Sie für 'ne Nummer? Ich würde als Mädchen diese Frage nie über meine Lippen bringen können, und wenn ich auch so dreist wäre, wie Bettina Brentano. Nun läßt sich aber denken, daß dasjenige Individuum, so eine gute Nummer im Staatskalender hat, eo ipso auch eine gute Nummer bei den Damen haben werde.

Indessen geht es mir sehr zu Herzen, daß unter der Ungunst dieser Zeiten so manches unschuldige Mädchen mitzuleiden hat. Es ist nur noch ein wahres Glück, daß Liebenden die Zeit so schnell verstreicht, und daß sie von der Länge eines Weges wenig gewahr werden; weshalb ich in Paren-

these hier bemerke, daß die Meile von Hagenow nach Wittenburg von Leuten ausgemessen ist, die bis über die Ohren verliebt waren.

Die wirklich unverlobten Candidaten mögen nun vor der Hand einen Theil ihrer Muße dazu anwenden, daß sie sich nach einer künftigen Frau Liebsten umsehen. Denn wie Reinlichkeit das halbe Leben ist, so ist Liebe die ganze Seligkeit. Schaut euch deshalb um unter der blühenden Flora des Landes, bis ihr mit dem alten Philosophen ausrufen könnt: Gefunden! — Nur seid nicht gar zu bedenklich und zauderhaft! Sucht, prüft, wählt! aber fangt nicht immer wieder von vorne an zu suchen! — So steht vor dem Ladentisch des Bandjuden die ländliche Jungfrau, die sich zum Fest ein neues Band auf den Hut kaufen will. Sie wählt und wählt und legt das Band an den Hut, und schaut bald von vorn, bald von der Seite in den Spiegel, den der Bandjude ihr vorhält, und legt eine frische **Couleur** an, und wieder eine frische, und dann wieder die erste, und nimmer will der Entschluß in ihrem Busen reifen. Denn sie spricht in ihrem Herzen, aber auf plattdeutsch: **tous les genres sont beaux.**

Glaubt mir, Kinder, das bißchen Beste, das an uns ist, das ist die edle Leidenschaft und der rasche Entschluß. Glaubt mir, die Leidenschaft hat auch ihren Genius, der fliegt ihr voran und erleuchtet mit seiner Fackel die Pfade des dunklen Lebens. Aber die acht- und bedachtsame Vernunft geht uns voran wie eine alte Magd mit der Stalleuchte, und thut keinen Schritt, ohne vorher mit dem Krückstock zu tasten. Alles aber, was Leidenschaft heißt, ist der Vernunft ein greuelhaftes Räthsel, ein Phantom. Seht, so läuft mit Mutterangst im Herzen eine alte Gluckhenne, welche Enten ausgefressen hat, auf und nieder an dem grünlichen Teich, und sträubt das Gefieder und schreit; aber die Kleinen rudern lustig herum in dem frischen Element ihres Lebens und schwelgen in Entensflott. (Boizenb. Wochenblatt.)

Die Heiligen-Bluts-Kapelle im Dome zu Schwerin.

Als eine der größten und ältesten Kirchen des nördlichen Deutschlands ist der Dom zu Schwerin bekannt. An der

Stelle des im Jahre 1171 vom Heinrich dem Löwen, bei Verlegung des Bischofsstuhles von Mecklenburg nach Schwerin, gegründeten Gotteshauses, wurde die jetzige Kirche im Jahre 1222 begonnen und am 15. Juni 1248 in Gegenwart der Bischöfe von Lübeck, Verden und Camin vom Bischofe Wilhelm von Schwerin unter großen Feierlichkeiten geweiht. Veranlassung zum Bau derselben war ein Tropfen des heiligen Blutes (vermuthlich ein in Jaspis gefaktes Stück Zinober), welchen der Graf Heinrich I. von Schwerin von seinem Kreuzzuge nach Palästina heimgebracht hatte und zu dessen Ehren ein großer Ablass nebst Wallfahrt veranstaltet wurde. Ein Drittel der frommen Gaben wurde zum Bau der Kirche bestimmt, deren Schiff jedoch erst zu Anfang des 15. Jahrhunderts von den Stralsündern zur Lösung vom Banne, der wegen Ermordung dreier Priester im Jahre 1407 über sie verhängt war, gewölbt wurde. Große Veränderungen gingen im Laufe der Zeiten mit dem Innern des Gebäudes vor. Im Jahre 1552 ließ der Herzog Johann Albrecht I., bei Einführung des protestantischen Gottesdienstes, das heilige Blut verbrennen, worauf im Jahre 1585 die Chöre, Chorgitter und Altäre, deren es 42 gegeben haben soll, entfernt wurden. Eine noch größere Umgestaltung und nach dem damaligen Geschmacke Verschönerung wurde jedoch im Jahre 1815 vorgenommen, indem die Kirche theils durch die Kriegsjahre, wo unter andern einmal nach der Schlacht bei Jena 3000 gefangene Preußen darin bewacht wurden, theils durch den im Laufe der Zeiten eingetretenen Verfall der innern Einrichtung außerordentlich gelitten hatte. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die an den Wänden der Bluts-Kapelle befindlichen und im Jahre 1841 restaurirten 8 Gemälde von Rittersn (6 Grafen von Schwerin und 2 Herzöge von Mecklenburg) aus dem Anfange des 15. Jahrhunderts überweist, so wie der Boden der Kirche gleich gelegt und statt der gebliebenen 2 Altäre das jetzige Altar eingerichtet wurde.

Die Heiligen-Bluts-Kapelle war bereits bei Reformation des Doms vom Herzoge Johann Albrecht I. zur Begräbnisstätte des Mecklenburg-Schwerinschen Hauses bestimmt worden. Er selbst wurde in dem unter derselben befindlichen Grab-

gewölbe im Jahre 1756 beigesezt und nach ihm fanden noch manche andere Glieder des Mecklenburgischen Regentenhauses dort die letzte Ruhe. Seit dem Anfange des 18. Jahrhunderts wurde indessen die Schelfkirche und in noch späterer Zeit die Kirchen und Grabkapellen zu Ludwigslust und Döberan zu diesem Zwecke benützt, bis im Jahre 1842 die alte ehrwürdige Domkirche wieder eine fürstliche Leiche, die des unvergeßlichen Großherzogs Paul Friedrich, in sich aufnehmen sollte. Nach dem am 7. März des genannten Jahres erfolgten Tode dieses in den Annalen der Stadt Schwerin ewig denkwürdigen Fürsten, wurde die Leiche des Verklärten, welche an dem vorausgehenden Tage in einer Trauerhalle im Großherzogl. Schlosse auf Parade gestanden hatte, in Begleitung des Großherzogs Friedrich Franz und des Herzogs Wilhelm von Mecklenburg-Schwerin, so wie des Königs, des Prinzen und der Prinzen Carl und Albrecht von Preußen, des Kronprinzen von Dänemark und des Erbgroßherzogs von Mecklenburg-Strelitz, nicht minder in Begleitung sämmtlicher in Schwerin seßhafter Dicastrien und vieler Deputationen der Ritter- und Landschaft, durch ein vom Großherzoglichen Militair und den Gewerken gebildetes Spalier im feierlichen Zuge in die Domkirche gebracht und, nach einer vom Oberhosprediger Walter gehaltenen Rede, in der Heiligen-Bluts-Kapelle beigesezt. Letztere war zu diesem Zwecke in der Art eingerichtet, wie sie auf der hierzu gehörigen Ansicht zu sehen ist. Die Wände sind mit schwarzem Sammet bekleidet und über demselben befinden sich architectonische Verzierungen in Silber. Der Sarkophag ist mit rothem Sammet überzogen und reich mit goldenen Tressen und Quasten versehen. In demselben befindet sich ein zinnerner, hermetisch verschlossener Sarg, und in diesem die Leiche. Die Ruhestätte aber wird noch täglich von Einheimischen und Fremden besucht und am 15. Septbr., als am Geburts- und am 7. März, als am Sterbetage des geliebten Fürsten, bezeugen zahllose Kränze und Gedichte die tiefe Trauer um den hohen Verbliebenen.

Eine große Veränderung steht der heiligen Bluts-Kapelle und dem übrigen Innern der Kirche zum Anfange des Jahres 1845 bevor. An die Stelle der 3 Predigerstühle hinter und

zu den Seiten des Altars wird eine ungefähr 40 Fuß hohe Altarwand im reinsten gothischen Style treten. Selbige wird aus Eichenholz geschnitten und umfaßt ein, die Kreuzigung Christi vorstellendes Gemälde von etwa 22 Fuß Höhe und angemessener Breite. In der Kapelle wird der Fußboden mit dem Sarge um 3 Fuß gesenkt und, gleich wie die Wände, mit Marmor bekleidet werden. Die 3 hinter derselben befindlichen Fenster, deren mittleres gegen 30, jedes der beiden andern dagegen 35 Fuß hoch ist, werden mit Glasgemälden geziert, deren Rahmen oben mit Rosen (Glascheiben, in Gestalt einer Rose architectonisch zusammengesetzt) versehen, nach unten aber im reichsten gothischen Geschmacke ausgeführt werden. Sämmtliche Arbeiten werden von mecklenburgischen Künstlern ausgeführt. Die Zeichnungen zum Altar liefert und führt dieselben aus der Bauconducteur Willebrandt; die Schnitarbeiten sind vom Bildhauer Petters und die Glasmalereien, Zeichnung und Ausführung, vom Maler Gillemeister zu Schwerin. Das Altargemälde liefert der Hofmaler Lenthe jun., gegenwärtig zu Berlin, und nur die Cartons zu den 3 Glasgemälden werden von einem Ausländer, dem Professor Cornelius in Berlin, geliefert werden. Die obere Aufsicht über den Bau hat der kunstverständige Cabinetsrath Dr. Prosch übernommen. Möge dieses Werk der Pietät, dem Entschlafenen zur Ehre und dem Dome zur Zierde, angedeutetermaßen (ohne Unfall) vollführt werden!

Verzeichniß der Jahrmärkte.

Anklam. 1) vom 6 bis 9 März Kram-, Vieh- und Pferdemarkt; 2) den 8 Juli Wollmarkt; 3) vom 9 bis 14 September Kram-, Vieh- und Pferdemarkt; 4) den 5 October Viehmarkt; 7) den 19 und 26 October Viehmarkt.

Barth, Kreis Franzburg. a. Vieh- und Pferdemarkte den 19 Februar, den 8. Juli, den 30 October. b. Krammarkt: den 30 September, 3 Tage. — Bütz. 5 November. — Bernitt. Kram- und Viehmarkt, 12 November. — Westh., im Amte Boizenburg. 1) den 26 Juni; 2) den 2 October, beide Kram- und Viehmärkte. — Dielede. 1) 20 März; 2) 25 Juli; 3) 18 Septbr.; 4) 27 Novbr. — Boizenburg. 1) Krammarkt 6 März; 2) Kram-, Pferde- und Viehmarkt 22 Mai; 3) Kram-, Pferde- und Vieh-

markt 30 October; 4) Vieh- und Pferdemarkt 16 October; 5) Wollmarkt den 8, 9 und 10 Juli. — Neubrandenburg. 1) 28 Februar; 2) 3 Juli; 3) 23 October; 4) Wollmarkt 17 bis 23 Juni. — Braunschweig. 1) Messe 5 Februar; 2) Messe, auch Wollmarkt 12 August; 3) Wollmarkt 1 bis 4 Juli. — Brühl. 1) 14 März; 2) 11 Juli; 3) 11 October, sämmtlich Kram-, Vieh- und Pferdemarkte. — Neu-Puckow. 1) 17 April, Vieh- und Pferdemarkt; 2) 2 Juli; 3) Kram-, Vieh- und Pferdemarkt 29 October. — Bülow. 1) 21 März; 2) 9 Juli; 3) 22 October.

Crivitz. Kram-, Vieh- und Pferdemarkte: 1) 12 März; 2) 9 Juli; 3) 10 October.

Dambeck. 1) 14 Mai; 2) 3 September — Dargun. 1) 6 März; Kram-, Vieh- und Pferdemarkt; 2) 4 Decbr. Kram- und Viehmarkt. — Dargun. 1) 12 Juni; 2) 23 October. Jedesmal Tags vorher Vieh- und Pferdemarkt. — Dassow. 5 Novbr. — Dehmen. 25 Juni. — Demmin. 1) 28 Februar; 2) 26 Juni; 3) 4 Septbr; 4) 6 Novbr. Jedesmal Tags vorher Vieh- und Pferdemarkt, jeder $1\frac{1}{2}$ Tage. — Doberan. 25 Septbr. — Dobbertin. 23 April. — Döbbersen. 26 Juni. — Dömis. 1) 27 März; 2) 19 Juni; 3) 28 August; 4) 15 October. Alle 4 Märkte sind zugleich Vieh- und Pferdemarkte.

Eldena bei Dömis. 1) 26 März; 2) 25 Juni; 3) 1 Oct. — Eiren, bei Eriebsees. Den 24 April Krammarkt. — Großen-Eiren. 25 Juni. — Mühlen-Eiren. 18 April.

Feldberg. 1) 5 Juni; 2) 6 Novbr. — Frankfurt a. M. 1) Osterdienstag, 9 April; 2) Mariä Geburt, 8 Septbr. — Frankfurt a. d. O. Messen: 1) 26 Februar; 2) 8 Juli; 3) 4 Novbr. — Franzburg. 1) 10 April; 2) 11 Juli; 3) 28 Novbr., Kram-, Vieh- und Pferdemarkte, jeder $1\frac{1}{2}$ Tage. — Friedland. 1) 22 März; 2) 5 Juli: am Tage vorher Vieh- und Pferdemarkt; 3) Vieh- und Pferdemarkt 26 August; 4) Krammarkt und am Tage vorher Vieh- und Pferdemarkt, 29 und 30 October. — Fürstenberg. 1) 7 Juni; 2) 8 November. Am Tage vorher jedesmal Viehmarkt.

Gadebusch. 1) 21 Februar; 2) 10 Juli; 3) 10 October. — Gnoien. 1) 28 März; 2) 27 Juni; 3) 16 October. Tages vorher Viehmarkt. — Goldberg. 1) 5 März; 2) 18 Juni; 3) 12 Novbr. Allemal Kram-, Vieh- und Pferdemarkt. — Grabow. 1) 22 Februar; 2) 21 Juni; 3) 4 October; 4) 15 Novbr. Diese 4 Märkte sind Krammärkte und jedesmal ist Tages vorher Viehmarkt. 5) Buttermärkte; die einzelnen Tage, an welchen sie stattfinden sollen, wird der Magistrat daselbst jedesmal einige Zeit vorher öffentlich bekannt machen. — Greifswald. 1) 8 Februar Pferdemarkt; 2) 25 Juli Pferdemarkt, Tages darauf Kram- und Buttermarkt, den 27 Juli Schuhmarkt; 3) 25 October Vieh- und Pferdemarkt; den 1 Novbr. Krammarkt; den 2 Novbr. Schuhmarkt. Buttermärkte: den 29 Mai, 31 Juli und 25 September. — Greifsmühlen. 1) 21 März; 2) 18 Juli; 3) 22 October. — Großen-Gievisch. 25 Juli. — Grubenhagen. 1) 12 März; 2) 19 Juni; 3) 14 November. — Güstrow. 1) Umstlag 13 bis 27

Februar; 23 Februar, Vieh- und Pferdemarkt; 2) Kram-, Vieh- und Pferdemarkt, 1 Mai; 3) Kram-, Vieh- und Pferdemarkt, 17 Juli; 4) Kram-, Vieh- und Pferdemarkt 11 Septbr.; 5) Vieh- und Pferdemarkt 1 Novbr.; 6) Wollmarkt 3 Tage, 26, 27 und 28 Juni.

Hagenow. 1) 14 Febr.; 2) 1 Mai; 3) 17 Juli; 4) 16 Octbr.

Jabel. 1) 3 Januar; 2) 12 April; 3) 25 Septbr. —
Fördensdorf. 1) 29 März; 2) 2 Juli.

Neu-Kalden. 1) 18 April; 2) 10 Juli; 3) 18 October.
Allemaal Tags vorher Viehmarkt. — Kiel. 1) Umschlag 6 Jan.; 2) 25 Febr.; 3) 2 Juli; 4) 7 Oct. — Kirchdorf, auf der Insel Poel. 18 Septbr. — Klütz. 3 October. — Krakow. 1) 17 April; 2) 10 Juli; 3) 20 Novbr. Jedesmal Kram- u. Viehmarkt.

Laage. 1) 26 März; 2) 20 Juni; 3) 24 October Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt. — Lauenburg. 1) 11 April; 2) 30 Juli; 3) Viehmarkt 29 October. — Lehsen, im Amte Wittenburg. Am 4 Juli. — Leipzig. 1) Neujahrs-Messe 27 Decbr. 43; 2) Oster-Messe, 21 April; 3) Michaelis-Messe 29 Septbr.; 4) Wollmarkt 14 bis 17 Juni. — Penzen. 1) 27 Februar; 2) 18 Juni; 3) 20 August; 4) 22 October, jedesmal Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt. — Lüthten. 1) 18 April; 2) 6 Juni; 3) 29 August; 4) 3 December. — Lübz. 1) 21 März. 2) 26 Juni; 3) 17 October. — Ludwigslust. a. Jahrmärkte: 1) 8 Mai; 2) 11 Sept.; b. Abgabefreie Pferdewärkte: 1) 15 Febr.; 2) 6 Juni; 3) 26 Aug. c. Abgabefreie Ferkelwärmärkte: 1) am Tage des dortigen Frühlingjahrmarktes, 8 Mai; 2) letztere auch zugleich Pferdewärkte, 31 October. — Lüneburg. Messen: 1) 18 März; 2) 15 Septbr. Jahrmärkte: 1) 29 April; 2) 30 Sept.

Malchin. 1) 21 Februar; 2) 24 April; 3) 26 Juni; 4) 2 October. Jedesmal ist Tags vorher Viehmarkt. — Malchow. 1) Krammarkt, Febr. 20. Tages vorher Viehmarkt; 2) Kram- und Viehmarkt, 15 October. — Kloster Malchow. 1) 17 April; 2) 25 Juni. — Marlow. 1) Vieh- und Krammarkt, 25 Juni; 2) 31 October. Beide Märkte dauern anderthalb Tage. — Mirow. 1) 28 März; 2) 27 Juni; 3) 25 October, Tages vorher Viehmarkt. — Mölln. 12 Novbr.

Neukloster. 1) 13 Juni; 2) 17 October. — Neufirchen, bei Bügow. 19 April. — Neustadt. 1) 19 März; 2) 20 Juni; 3) 29 October. Sämmtl. Kram-, Vieh- und Pferdewärkte.

Nardim. Altstadt: 1) 7 Mai; 2) 24 Septbr. Tages vorher Viehmarkt. Neustadt: 1) Vieh- und Pferdemarkt, 25 März; 2) 16 Juli. Tages vorher Viehmarkt; 3) 5 Novbr. — Penzlin. 1) 23 Februar; 2) 5 Juli; 3) 11 October. Tages vorher jedesmal Vieh- und Pferdemarkt. — Perleberg. 1) 26 Februar, Kornmarkt. Krammärkte: 2) 12 März; 3) 2 Juli; 4) 29 October, Tages vorher Viehmarkt beim 2., 3. und 4. Markt. — Picher. 1) 20 März; 2) 22 Mai; 3) 5 Sept.; 4) 18 Decbr. — Plau. 1) 7 März; 2) 30 April; 3) 9 Juli; 4) 22 Octbr. Tages vorher jedesmal Viehmarkt. — Prizier. 12 Novbr.

Magdeburg. 1) 11 März, Krammarkt; 2) 15 Juli, Krammarkt; 3) 30 October, Vieh- und Pferdemarkt. — **Rechentlin.** Am Katharinentage, 25 Novbr. — **Rehna.** 1) 7 März, Kram- und Viehmarkt; 2) 6 Juni, Kram- und Viehmarkt; 3) 31 Oct.; 4) 19 Decbr. — **Ribnig.** 1) 20 März, Vieh- und Pferdemarkt; 2) 10 Juli; 3) Kram- und Tages vorher Viehmarkt, 23 Octbr. — **Röbel.** 1) 19 März; 2) 18 Juni; 3) 10 Septbr.; 4) 29 October. Allemal Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt. — **Rostock.** 1) Vieh- und Pferdemarkt, 26 Februar; 2) 27 Mai bis 8 Juni; Vieh- und Pferdemarkt, 3 Juni; 3) Vieh- und Pferdemarkt, 28 Septbr. — **Rüest,** im Kloster-Amte Dobbertin. 17 Septbr. — **Rühn.** Kram- und Viehmarkt, 30 Mai.

Satow, Amrs Lübz. Vieh- und Krammarkt, 17 Decbr. — **Schönberg,** im Fürstenthum Magdeburg. 1) 5 März; 2) 8 Octbr., jederzeit Kram- und Viehmarkt. — **Schwaan.** 1) 12 März; 2) 11 Juli; 3) 15 October. — **Schwerin.** Altstadt: 1) 28 März; 2) 13 Juni; 3) 19 Septbr., sämmtlich Kram- und Viehmärkte. **Neustadt:** 1) 24 April; 2) 24 October, beides Vieh- und Krammärkte. — **Serrahn.** 8 Novbr. — **Stargard.** 1) 14 März; 2) 7 Mai; 3) 24 Septbr.; 4) 20 Decbr. Allemal ist Tages vorher Viehmarkt. — **Stavenhagen.** 1) 20 März; 2) 23 Juli; 3) Tages vorher Viehmarkt, 9 October. — **Sternberg.** 1) 26 März; 2) 19 Juni; 3) 16 October. An denselben Tagen zugleich jedesmal Viehmarkt. — **Alt-Strelitz.** 1) 14 Februar; 2) 14 Mai, Kram- und Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt; 3) 16 Octbr., Tages vorher Viehmarkt; 4) Vieh- und Pferdemarkt, 2 Septbr. — **Neu-Strelitz.** 1) 26 März; 2) 9 Juli; 3) 17 Decbr. Tages vorher jederzeit Viehmarkt. — **Süß.** 1) 13 März; 2) 17 Juli; 3) Kram-, Vieh- und Pferdemarkt, 24 October.

Tessin. 1) 18 Juni; 2) 29 October, Tages vorher jedesmal Viehmarkt. — **Teterow.** 1) 13 März; 2) 19 Juli, Kram-, Vieh- und Pferdemarkt; 3) 6 Novbr., Kram-, Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt.

Warchentin. 9 Juli. — **Wellaun.** 1) 16 April; 2) 19 Juni; 3) Kram-, Vieh- und Pferdemarkt, 23 October.

Waren. 1) 22 Februar; 2) 13 Juni; 3) 16 October; 4) 19 Decbr. Jedesmal Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt. — **Warin.** 1) 18 und 19 April; 2) 30 und 31 October. — **Walsendorf.** 19 März. — **Wanzka.** 9 Septbr. — **Wesenberg.** 1) 12 März; 2) Tages vorher Vieh- und Pferdemarkt, 20 Juni; 3) Kram- und Viehmarkt, 26 Septbr.; 4) 12 Novbr., Tages vorher jedesmal Viehmarkt. — **Wismar.** 1) 26 Februar, Vieh- und Pferdemarkt, 2) 20 bis 25 Mai; Vieh- und Pferdemarkt, 10 October. — **Wittenburg.** 1) 28 Februar; 2) 17 April; 3) 10 Juli; 4) 1 Novbr., Kram- und 25 October, Vieh- und Pferdemarkt. Die 3 ersten Märkte sind zugleich Kram-, Vieh- und Pferdemarkte.

Zarrentin. 1) 28 Juni; 2) 18 October, Kram-, Vieh- und Pferdemarkt.

Inhalt.

- 1) Der Zeitkalender des Schaltjahres 1844.
- 2) Der Convocationstag von 1843. Vom Dr. Schnelle auf
Buchholz pag. 1 — 39.
- 3) Die deutschen Eisenbahnen, in besonderer Beziehung auf
Meklenburg. Vom Pagen-Informator Dehn zu Schwerin
pag. 39 — 67.
- 4) Die Mäßigkeits-Vereine in Meklenburg. Vom Pastor Ritter
zu Vietklütze pag. 67 — 74.
- 5) Lebensbilder und Schildereien. Aus dem Tagebuche eines
Reisenden. Von David Ruffa pag. 74 — 101.
- 6) Das Großherzoglich meklenburgische Militair pag. 101 — 113.
- 7) Bericht über den Chausséebau in Meklenburg. Vom Kammer-
Registrator Teppe zu Schwerin . . . pag. 114 — 124.
- 8) Helene, Herzogin von Orléans. Vom Pagen-Informator
Dehn zu Schwerin pag. 124 — 130.
- 9) 190 Candidaten. Vom Rector Reinhard zu Boizenburg,
pag. 131 — 135.
- 10) Die Heiligen = Bluts = Kapelle im Dome zu Schwerin
pag. 135 — 138.
- 11) Verzeichniß der Jahrmärkte pag. 138 — 141.

Als Kunstbeilagen werden gegeben:

Ein Portrait Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs Fried-
rich Franz II. von Meklenburg-Schwerin
und
eine Abbildung der Heiligen-Bluts-Kapelle im Schweriner Dom.



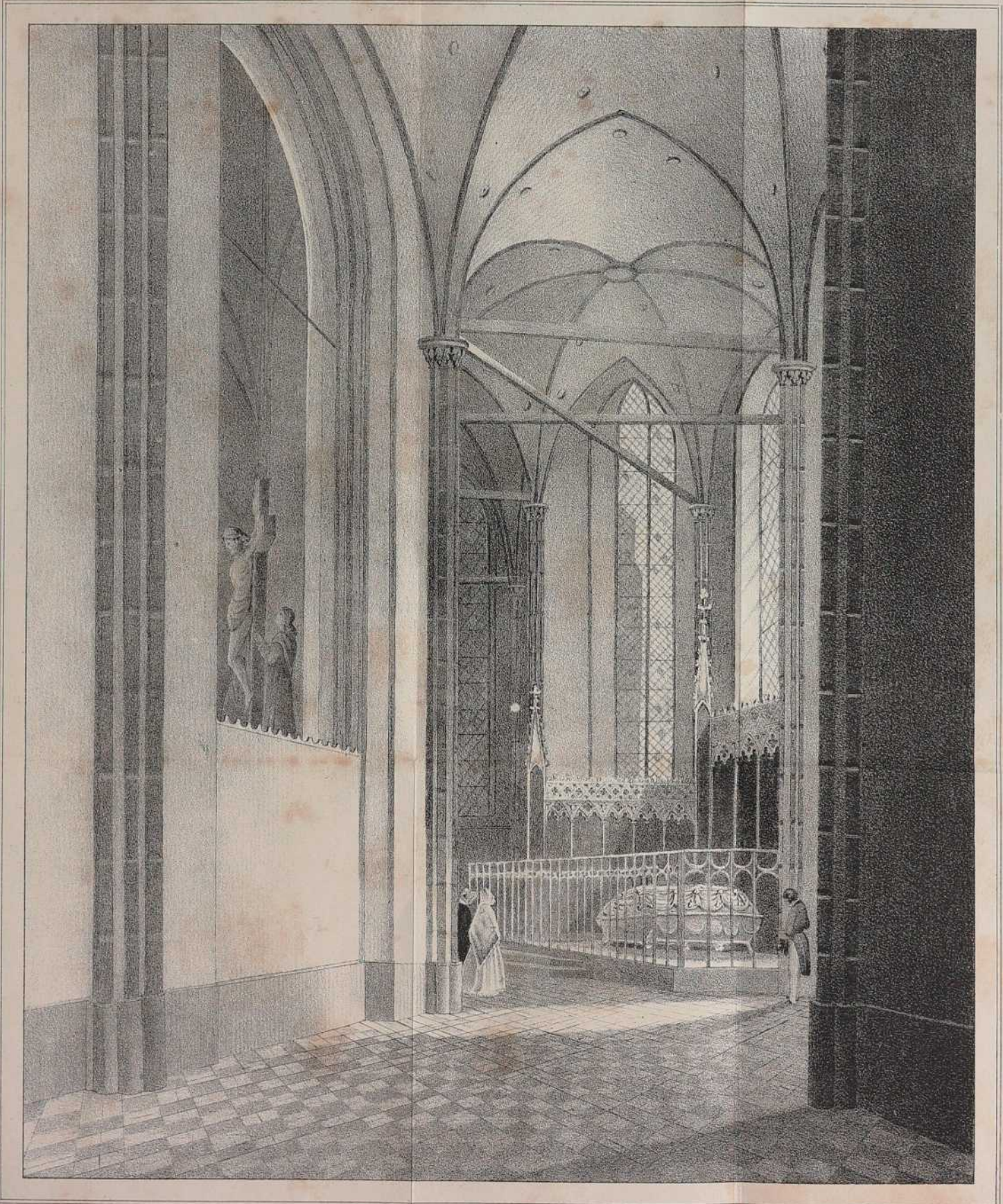
Nach v. Weizsäcker nach einem Bismarck zuweisen im
Verlage: Unterzeichn. Handl. erscheinend. Originalportr.

Verlag der Historischen Buchhandlung zu
Parchim und Schwigkstedt

Druck v. L. Zeller in Berlin.

FRIEDRICH FRANZ
Großherzog von Mecklenburg-Schwerin.



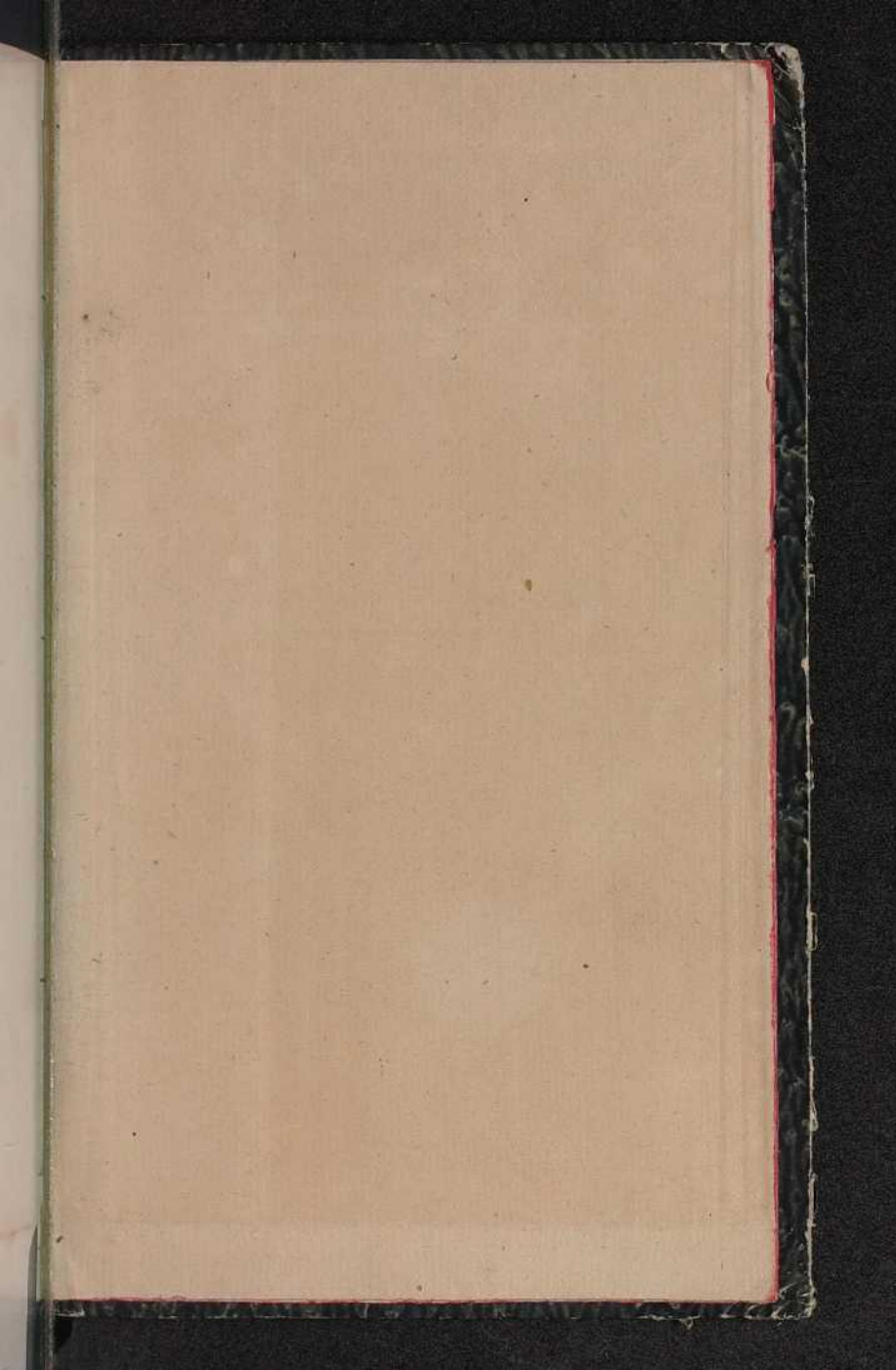


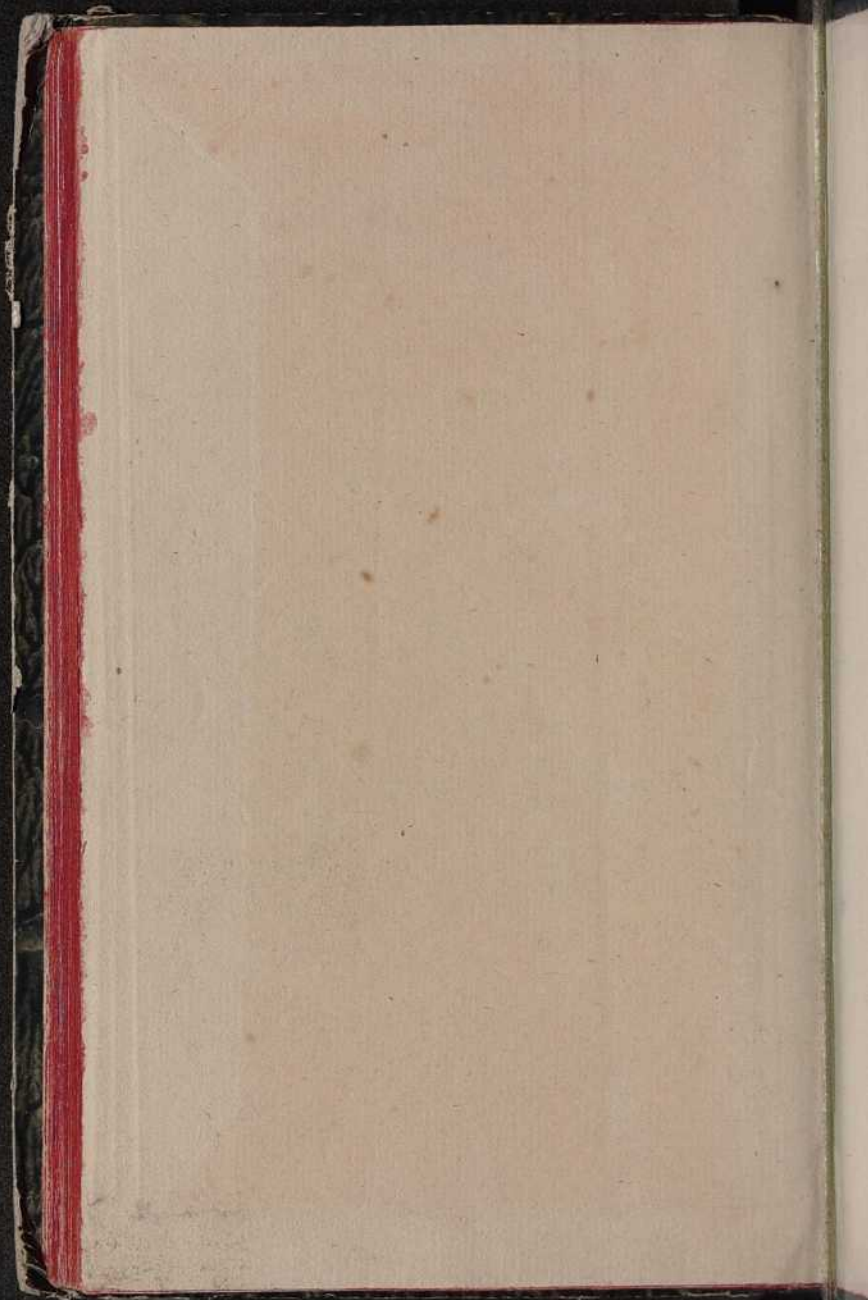
Gez. v. P. Schmitt

Gr. d. W. Winkelmann u. Söhne in Berlin u. Leit. v. J. Storch

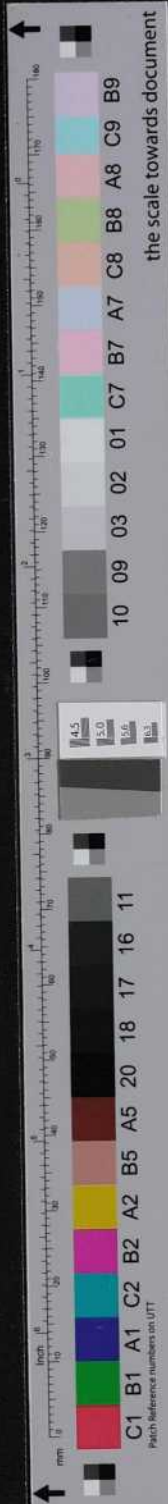
Die Heiligen-Bluts-Kapelle im Dome zu Schwerin.











the scale towards document

125

in ihrem zweiten Lebensjahre verlor
erstin, von der einst Goethe, der sie
und Wissenschaften so hochverdienten
Weimar hatte aufwachsen sehen,
sie war ein himmlisches Gemüth,
arbeit ihr Vater, ein Mann, der seiner
und Herzengüte wegen, noch jetzt
lebt, welche ihn kannten. Beide
Aussoleum im sogenannten Prinzen-
neben ihnen die erste Gemahlin des
weig, die am 24. Sept. 1803 ver-
elene Pawlowna und die Schöne
e, der im frühesten Kindesalter ver-
und der am 18. October 1834
st. ~~...~~
in Helene bestimmt, schon in den
theuersten ihrer Lieben zu verlieren,
er Ersatz für dieses harte Geschick
geboten. Am 3. April 1818 hatte
it der Prinzessin Auguste von Hessen-
dieser edlen Frau, diesem Muster
s vorbehalten, die in dem zarten
eime des Guten und Schönen zu
elche die Herzogin von Orleans mit
rer und einer trefflichen Erzieherin
che am Bette der geliebten Tochter
re Krankheit das theure Leben be-
durch unermüdlische Sorgfalt, durch
geistreichen Unterricht die herrlichen
e der Himmel der Prinzessin ver-
ch, die ihren Pflingling Schritt für
tr Hochzeit nach Frankreich und zum
te. Wahrlich hat jemals eine Mutter
und unermüdlische Ergebenheit, hat
verklärt durch Gottvertrauen, und
fremde Widerwärtigkeiten sich An-
dankbares Kindesherz, so ist es die
und hat jemals eine Tochter mit
er Mutter gehangen, hat jemals ein