

Aktien, Anleihen und Papiergeld

Die Kassenscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie als Teil des innovativen Finanzierungsmodells der ersten deutschen Ferneisenbahn (1838–1876)*

von
FRANK METASCH

Als wirtschaftlich am weitesten entwickelter Staat in Deutschland¹ nahm Sachsen im Prozess der deutschen Industrialisierung des 19. Jahrhunderts eine herausgehobene Rolle ein. In der Literatur gilt das Königreich oftmals nicht nur als ein, sondern sogar als das ‚Pionierland der Industrialisierung‘ in Deutschland, was nicht zuletzt auch durch die 4. Sächsische Landesausstellung von 2020 „Boom. 500 Jahre Industriekultur in Sachsen“ noch einmal öffentlichkeitswirksam forciert worden ist.²

* Bereits bei seinem Antritt als neuer Lehrstuhlinhaber für Sächsische Landesgeschichte 1999 habe ich meinen späteren Doktorvater Prof. Dr. Winfried Müller kennengelernt. Ich selbst bin damals gerade vom Grund- ins Hauptstudium gewechselt und habe schon vom ersten Hauptseminar an bei ihm die Möglichkeit erfahren, mein schon damals ausgeprägtes Interesse für die sächsische Numismatik in die landesgeschichtlichen Themen einzubringen und zu vertiefen. Auch später, als mein Doktorvater und Vorgesetzter am Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, hat Prof. Müller meine Passion weiterhin gefördert. Ich habe es damit vor allem ihm zu verdanken, dass ich am ISGV die Möglichkeit erhalten habe, meine anfänglich rein numismatischen Interessen auf geld- und finanzgeschichtliche Fragen zu erweitern und in ein eigenständiges Projekt einfließen zu lassen. Aus diesem Projekt zur Finanz- und Geldgeschichte Sachsens im 18. und 19. Jahrhundert, in dem ich mich auch mit der frühen Etablierung von Papiergeld beschäftige, ist der vorliegende Aufsatz entstanden, den ich deshalb meinem Doktorvater Winfried Müller widmen möchte.

¹ Vgl. z. B. FRANK OTTO, Die Entstehung eines nationalen Geldes. Integrationsprozesse der deutschen Währungen im 19. Jahrhundert (Schriften zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 71), Berlin 2002, S. 31.

² Vgl. THOMAS SPRING (Hg.), Boom. 500 Jahre Industriekultur in Sachsen, Dresden 2020, hier z. B. für die Bedeutung der sächsischen Industriekultur für die Identität der „sächsischen Menschen“ S. 7 und S. 10. Im Umfeld der Landesausstellung hebt beispielsweise Frieder Bluhm Sachsen als „das Pionierland der Industrialisierung“, von dem die Industrielle Revolution in Deutschland ihren „Ausgangspunkt“ nahm, hervor; vgl. FRIEDER BLUHM, Das Pionierland der Industrialisierung. Industriekulturelle Standorte in Westsachsen, in: Industriekultur 2019, H. 4, S. 31-34, hier S. 31. Auch die auf eine breite Öffentlichkeit ausgerichtete populärwissenschaftliche Zeitschrift „Damals“ betitelte ihr der Landesausstellung gewidmetes Sonderheft mit „Pionierland Sachsen“; vgl. Damals. Das Magazin für Geschichte 2020, H. 5: Pionierland Sachsen – Vom Silberboom zum Industrierevier. Die maßgebliche neuere Überblicksdarstellung zur sächsischen Wirtschaftsgeschichte des 19. Jahrhunderts spricht von Sachsen allerdings

Während über die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des 1815 so stark verkleinerten und in die politische Bedeutungslosigkeit³ zurückgefallenen Königreichs Sachsen in der Forschung Konsens herrscht, sieht es bei der Frage, woher eigentlich das enorme notwendige Kapital für den Ausbau Sachsens zu einem frühen Industriestandort stammte, ganz anders aus.⁴ In der wirtschaftsgeschichtlichen Forschung „haben Analysen über die Herkunft des Kapitals [zwar] großes Interesse gefunden. Je nach Erkenntnisinteresse und Betrachtungszeitraum oder Branche differieren allerdings die Ansichten über dessen Ausmaß, Herkunft und Wirkung“.⁵ Allgemeine Aussagen sind daher noch immer schwierig, und die einzelnen Forschungsergebnisse erweisen sich „sobald man zeitlich, räumlich und branchenmäßig genauere Abgrenzungen vornimmt und den allgemeinen Anspruch dieser Aussagen empirisch einzulösen versucht, [...] als nicht mehr anwendbar.“⁶

Einig ist sich die wirtschaftsgeschichtliche Forschung aber dahingehend, dass die Industrialisierung in Sachsen auf der einen Seite besonders kapitalintensiv war, auf der anderen Seite aber überhaupt in ganz Deutschland ein beständiger, enormer Kapitalmangel herrschte. Dieser Mangel an investierbaren finanziellen Mitteln wird vereinzelt sogar als Ursache „für die langsame Industrialisierung in Deutschland während der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts“ betrachtet, ist aber zugleich gerade für die Zeit der Frühindustrialisierung noch weitestgehend als Forschungsdesiderat zu bezeichnen.⁷

Auch die der Frage nach dem Kapital immanente deutsche Geld- und Währungsgeschichte wird von der „Wirtschaftsgeschichte weitgehend vernachlässigt“.⁸ Dabei müsste gerade für eine Epoche, in der noch weit mehr als zwei Drittel der vorhandenen Geldmenge aus Münzen bestand, doch stärker danach gefragt wer-

zurückhaltender von „einem Pionierland“; vgl. RAINER KARLSCH/MICHAEL SCHÄFER, *Wirtschaftsgeschichte Sachsens im Industriezeitalter*, Dresden/Leipzig 2006, S. 7.

³ Zum Jahr 1815 als einem „Tiefpunkt der sächsischen Geschichte“ vgl. z. B. WINFRIED MÜLLER, 1815 – Teilung statt Annexion. Von der napoleonischen Ära zum Wiener Kongress, in: Reinhardt Eigenwill (Hg.), *Zäsuren sächsischer Geschichte*, Beucha/Markkleeberg 2010, S. 136-152; als neueste Überblicksdarstellung mit weiterführenden Literaturangaben sei hier nur verwiesen auf STEFAN GERBER/WALTER RUMMEL, *Das Napoleonische Jahrzehnt: Mitteldeutschland/Linksrheinisches Deutschland*, in: Werner Freitag u. a. (Hg.), *Handbuch Landesgeschichte*, Berlin/Boston 2018, S. 166-198.

⁴ Zur Frage der Herkunft des Kapitals vgl. insbesondere den Forschungsüberblick bei HUBERT KIESEWETTER, *Die Industrialisierung Sachsens. Ein regional-vergleichendes Erklärungsmodell (Regionale Industrialisierung 5)*, Stuttgart 2007, S. 489-495 sowie MICHAEL SCHÄFER, *Die Wirtschaftsgeschichte Sachsens von 1800 bis 1914*, in: Karlsch/Schäfer, *Wirtschaftsgeschichte Sachsens* (wie Anm. 2), S. 48-55 und RUDOLF FORBERGER, *Die industrielle Revolution in Sachsen 1800–1861 (Quellen und Forschungen zur sächsischen Geschichte 18)*, Bd. 2/1: *Die Revolution der Produktivkräfte in Sachsen 1831–1861*, Stuttgart 1999, S. 405-418.

⁵ Vgl. KIESEWETTER, *Industrialisierung Sachsens* (wie Anm. 4), S. 489.

⁶ Vgl. ebd., S. 490.

⁷ Vgl. ebd., S. 490 f.

⁸ Vgl. OTTO, *Integrationsprozesse* (wie Anm. 1), S. 18.

den, wie denn in solchen ‚Kurantgeldwährungen‘ überhaupt neues investierbares Geld geschöpft werden konnte. Kurantgeld – also vollwertige Münzen, deren Nominalwert ihrem Edelmetallgehalt entsprach – erwies sich hier als nicht flexibel genug. Überzogen formuliert musste, um für 1 Million Taler neues Kurantgeld in Umlauf geben zu können, zuvor erst einmal für fast dieselbe Summe Gold oder Silber erworben und in Münzen umgeprägt werden. Kurantgeldwährungen erlaubten damit auch keine wirkliche moderne Wirtschaftssteuerung über die Geldmenge. Eine solche ‚dezisionistische Geldpolitik‘ war erst allmählich mit dem Bedeutungsgewinn papierener Zahlungsmittel im Verlauf der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts möglich.⁹

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts war der Umlauf papierener Zahlungsmittel noch recht überschaubar: Die beispielsweise für 1840 von Bernd Sprenger berechnete Geldmenge in Deutschland in Höhe von 449 Millionen Talern setzte sich zu 69 Prozent aus Münzen, zu 24 Prozent aus Buchgeld und nur zu 7 Prozent aus Papiergeld und Banknoten zusammen.¹⁰ 321 Millionen Talern Münzgeld standen somit gerade einmal 30 Millionen Taler in Papiergeld und sogar nur 2 Millionen Taler in Banknoten gegenüber. Dieser geringe Anteil papierener Zahlungsmittel an der Gesamtgeldmenge lässt sich vor allem aus der zu diesem Zeitpunkt in großen Teilen der Politik wie auch der gesamten Gesellschaft noch immer tief verwurzelten Angst vor den unberechenbaren Gefahren von Papiergeld und Banknoten erklären, wobei hier für das weitere Verständnis eine definitorische Unterscheidung vorzunehmen ist:

Während beide Begriffe heute gemeinhin synonym verwendet werden, wurde bis ins 20. Jahrhundert hinein strikt zwischen Banknoten und Papiergeld unterschieden.¹¹ Da beide Formen ebenfalls der alleinigen Münz- bzw. Währungs-

⁹ Zur Bedeutung von Banknoten und Papiergeld für die sogenannte dezisionistische Geldpolitik – das heißt der „Möglichkeit, mittels der Manipulation des Geldumlaufes steuernd in wirtschaftliche Abläufe eingreifen zu können“ – vgl. ebd., S. 19.

¹⁰ Vgl. BERND SPRENGER, *Das Geld der Deutschen. Geldgeschichte Deutschlands von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Paderborn u. a. ³2002, S. 164, 171. ‚Geldmenge‘ definiert Sprenger hierbei „im weitesten Sinne als de[n] Umlauf von Münzen und Papiergeld plus Bankeinlagen“; vgl. ebd. S. 170. Allgemein zur Entwicklung und Zusammensetzung der Geldmenge im Verlauf der Industrialisierung vgl. DERS., *Geldmengenänderung in Deutschland im Zeitalter der Industrialisierung (1835 bis 1913)* (Kölner Vorträge und Abhandlungen zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 36), Köln 1982.

¹¹ Vgl. z. B. NIKLOT KLÜSSENDORF, *Numismatik und Geldgeschichte. Basiswissen für Mittelalter und Neuzeit*, Peine 2015, S. 102 f.; ANDREAS KAISER, *Das Papiergeld des Kurfürstentums Hessen. Methoden staatlicher Schuldenaufnahme im 19. Jahrhundert* (Untersuchungen und Materialien zur Verfassungs- und Landesgeschichte 19), Marburg 2004, S. 17-22; OTTO, *Integrationsprozesse* (wie Anm. 1), S. 220 f.; SPRENGER, *Geldmengenänderung in Deutschland* (wie Anm. 10), S. 33-49; LUDWIG SCHREINER, *Liberales Regulierung. Die Gründung der deutschen Reichsbank und der Bank in Spanien als Zentralnotenbanken 1874/75*, Diss. Universität Siegen 2004, S. 18-26; ARNOLD KELLER, *Das Papiergeld der altdeutschen Staaten (Taler- und Guldscheine) vom 17. Jahrhundert bis zum Jahr 1914*, maschinenschriftliches Manuskript Berlin-Wittenau 1953, S. 15 f.

hoheit des jeweiligen Landesherrn unterlagen, musste ihre Ausgabe entsprechend durch die Regierung des jeweiligen Staates konzessioniert werden. Die von ihrer Entstehungsgeschichte her älteren Banknoten wurden dabei von speziell berechtigten Notenbanken, den sogenannten Zettel-Banken, ausgegeben. In ihrer Anfangszeit waren sie im eigentlichen Sinne nur Quittungen über das hierfür hinterlegte Metallgeld, gegen das sie jederzeit wieder eingewechselt werden konnten. Da bei einer soliden Geldpolitik erfahrungsgemäß nie alle Banknoten gleichzeitig zum Einlösen vorgelegt wurden, zog die emittierende Bank daraus Gewinn, dass sie mehr Noten ausgab, als sie Münzgeld eingelagert hatte, und dieses zusätzliche, neue Geld gewinnbringend anlegen oder gegen Zinsen verleihen konnte. Als gesundes Maß wurde hierbei lange Zeit die Dritteldeckung angesehen, bei der ein Drittel der ausgegebenen Noten durch Münz- bzw. Edelmetallreserven gedeckt war. In der Regel unterlagen Banknoten keinem Zwangskurs, das heißt, niemand war verpflichtet, sie anzunehmen. Zu gesetzlichen Zahlungsmitteln wurden Banknoten in Deutschland erstmalig 1906 erklärt.¹²

Da die deutschen Landesregierungen sowie die in Finanz- und Geldfragen zu konsultierenden Landstände den Notenbanken lange Zeit skeptisch gegenüberstanden, erlangten Banknoten in Deutschland erst ab der Revolutionszeit um 1848 eine größere Bedeutung. Auch die Gründung spezieller Staatsbanken war politisch lange Zeit nicht gewollt. Nicht nur, dass die dann bürgenden Staaten die ungewissen finanziellen Risiken fürchteten, die Landstände hatten auch große Angst davor, dass der Landesherr ihr Kreditbewilligungsrecht dadurch umgehen könnte, dass er sich von ‚seiner‘ Staatsbank großzügige Kredite gewähren ließ. Damit Banknoten zudem gar nicht erst im allgemeinen, alltäglichen Zahlungsverkehr Verwendung fanden, wurde zumeist nur die Ausgabe besonders hoher Nominale genehmigt. Der Einsatz von Banknoten blieb damit vor allem dem Bankenverkehr selbst und dem Großhandel vorbehalten.

Aber auch die Staaten selbst wollten seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert verstärkt auf diese Form der modernen Geldschöpfung zurückgreifen und gaben über ihre Staatskassen eigenes Papiergeld aus. Dieses staatliche Papiergeld trug anfänglich noch den Charakter unverzinslicher Schuldscheine und diente vorrangig dazu, sich selbst einen zinsfreien Kredit zu geben. Profitiert haben die ausgebenden Staaten von ihrem Papiergeld also vor allem erst einmal durch die eingesparten Zinsen: Bei einem durchschnittlichen jährlichen Zinssatz von 4 bis 5 Prozent sparte die ausgebende Kasse beispielsweise pro 1 Million Taler Papiergeld jährlich zwischen 40 000 und 50 000 Taler an Zinszahlungen ein. Im Gegensatz zur Banknote war Staatspapiergeld zudem nicht zwangsläufig – bzw. wenn, dann nur gegen eine zusätzliche Gebühr (das sogenannte Aufgeld bzw. Agio) – gegen Münzgeld einlösbar, teilweise bestand sogar ein Zwangskurs. Im Gegenzug verpflichtete sich der ausgebende Staat, sein Papiergeld bei öffentlichen Zahlungen –

¹² Vgl. z. B. OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), S. 505.

insbesondere bei Steuern und Abgaben – zum Nennwert anzunehmen. Als Sicherheit diente hier in Erwartung zukünftiger Steuereinnahmen nur das darauf basierende Zahlungsverprechen des Staates. Da staatliches Papiergeld immer einen Teil der Staatsschuld darstellte, besaßen die für die Landesschulden bürgenden Landstände bei der Ausgabe ein wichtiges Mitbestimmungsrecht.

Beide Formen, egal ob Banknote oder Papiergeld, galten im 19. Jahrhundert noch nicht als ‚richtiges‘ Geld, sondern immer nur als Geldsurrogat bzw. Kreditgeld – vollwertiges Geld waren einzig und allein die jeweiligen Kurantmünzen. Auch die Kassenscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, die im Folgenden im Mittelpunkt stehen sollen, tragen daher von Beginn an den ausdrücklichen Hinweis, dass sie bei den Kassen der Eisenbahngesellschaft jederzeit gegen *baare[s] Geld* umtauschbar wären (Abb. 13-16).

Die Trennung zwischen dem von einer öffentlichen oder privaten Kasse ausgegebenen Papiergeld – daher oftmals der Name *Cassen-Schein* oder *Cassen-Billet* – und den von privaten oder staatlichen Banken ausgegebenen Banknoten ist nicht immer einfach und hob sich im allgemeinen Zahlungsverkehr größtenteils wieder auf. Hier waren das Nominal und die Sicherheit, die Scheine auch ohne eigene Verluste weitergeben bzw. einlösen zu können, bedeutsamer. Da es im Interesse des ausgebenden Staates lag, dass sein Papiergeld sich schnell und weiträumig im Umlauf verbreitete, wurde es zumeist in kleineren Nominalen zu 1, 2 oder 5 Talern emittiert. Vielen Papiergeldausgaben, insbesondere der deutschen Kleinstaaten, lag sogar die Hoffnung zugrunde, dass die Scheine aufgrund des niedrigen Nennwertes gar nicht mehr zur Einlösung vorgelegt würden.

Eine besondere Art des Papiergeldes stellt hierbei das nicht von öffentlichen, sondern ‚privaten‘ Kassen ausgegebene ‚Privatpapiergeld‘ dar. Für die gesamte deutsche Geldgeschichte sind nur drei private Institutionen bzw. Personen bekannt, die eine staatliche Konzession zur Ausgabe eigenen Papiergelds erhielten:¹³ 1835 die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1846 die Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft¹⁴ (Abb. 1 und 2) und 1854 der Köthe-

¹³ Vgl. SPRENGER, Geldmengenänderung in Deutschland (wie Anm. 10), S. 48 f. – Sprenger geht hierbei auch auf die schwierige und nicht immer unstrittige Unterscheidung zwischen Staats- und Privatpapiergeld ein.

¹⁴ Zu den Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahnscheinen vgl. JENS HECKL, Das Geldwesen Anhalts unter Berücksichtigung der Staatsschulden 1690 bis 1875 (Numismatische Studien 12), Hamburg 1999, S. 497-502, 535-538; sowie den Blogbeitrag vom 26. März 2021 auf Geldscheine-Online: HANS-LUDWIG GRABOWSKI, Eisenbahn-Cassenscheine der Anhalt-Cöthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft 1846–1856, online: <https://www.geldscheine-online.com/post/eisenbahn-cassen-scheine-der-anhalt-coethen-bernburger-eisenbahngesellschaft-1846-1856> [Zugriff 24. Juni 2021]; ALBERT PICK, Papiergeld. Ein Handbuch für Sammler und Liebhaber (Bibliothek für Kunst und Antiquitätenfreunde 47), Braunschweig 1967, S. 176. Als Katalog zu den ausgegebenen Scheinen vgl. HANS-LUDWIG GRABOWSKI/MANFRED KRANZ, Das Papiergeld der altdeutschen Staaten. Geldscheine der Staaten auf dem Gebiet des 1871 gegründeten Deutschen Reichs von den Anfängen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts, Regenstauf 2020, S. 73 f., Nr. 1.2.4.

ner Heilpraktiker Arthur Lutze (1813–1870), der zum Bau seines homöopathischen Sanatoriums eigene 1-Taler-Scheine¹⁵ ausgeben durfte.

Selbst in der geldgeschichtlichen Literatur werden diese wenigen Privatgeldausgaben aufgrund ihres geringen Emissionsvolumens – Arthur Lutze gab insgesamt wohl nur 4 000 Taler aus – zumeist nur am Rande als Kuriosa der deutschen Geldgeschichte mit genannt und aufgrund ihrer vermeintlich marginalen Bedeutung nicht mit in die größeren Betrachtungen einbezogen. Mit Blick auf die ausgehenden Institutionen stellt sich diese angenommene geringe Bedeutung jedoch völlig anders dar: Hier wäre z. B. zu fragen, inwieweit der Bau des Köthener Sanatoriums oder auch der beiden genannten Eisenbahnlinien ohne das eigene Papiergeld überhaupt in Angriff genommen worden wäre.

Gerade die frühe Genehmigung des Papiergeldes der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft von 1835 erscheint hier besonders interessant, da sie zu einer Zeit erfolgte, als papierene Zahlungsmittel noch um ihre allgemeine Akzeptanz kämpften und der ‚geistige Vater‘ des deutschen Eisenbahngeldes, Friedrich List, in ihnen sogar ein Pilotprojekt mit Vorbildwirkung für ganz Deutschland sah – worauf noch einzugehen sein wird.

Die Literaturbasis zu den Leipzig-Dresdner Eisenbahnscheinen ist allerdings ebenso schmal wie widersprüchlich.¹⁶ In den vielen Publikationen zur Leipzig-Dresdner Eisenbahn wird, wenn überhaupt, nur kurz darauf verwiesen, dass die Gesellschaft eigenes Papiergeld ausgeben durfte.¹⁷ Selbst in der numismatischen Literatur wurden Banknoten und Papiergeld lange Zeit nur recht stiefmütterlich behandelt. Die mangels moderner Alternativen noch immer maßgebliche Gesamt-

¹⁵ Auf die sogenannten Lutze-Taler geht ausführlicher ein: JENS HECKL, Die Zahlungsanweisungen des Köthener Homöopathen Arthur Lutze aus dem Jahr 1854, in: Numismatisches Nachrichtenblatt 49 (2000), S. 297-301. Auch hier als neuester Katalog der ausgegebenen Scheine: GRABOWSKI/KRANZ, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 14), S. 75 f., Nr. 1.2.6.

¹⁶ Die deshalb ursprünglich für den vorliegenden Aufsatz angedachten Archivrecherchen in Dresden und Leipzig waren leider pandemiebedingt nicht mehr durchführbar. Sie werden jedoch im Rahmen des Gesamtprojektes zum sächsischen Papiergeld nachgeholt werden. Die vorliegenden Betrachtungen stellen damit nur eine vorläufige Gesamtaufnahme auf der Grundlage der zur Verfügung stehenden Literatur und publizierten Quellen dar.

¹⁷ Zur Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurden, sofern nicht anders angegeben, vor allem die folgenden Überblicksdarstellungen bzw. Sammelbände herangezogen: Dresdner Hefte 117 (2014): 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn; Deutschland wird mobil. 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn, hrsg. vom Verkehrsmuseum Dresden, Dresden [2014]; FRITZ BOCHERT (Hg.), Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Anfänge und Gegenwart einer 150jährigen, Berlin 1989; UDO BECHER, Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, Berlin 1981. Als neueste Darstellung sei zudem verwiesen auf SUSANNE SCHÖTZ, Leipzig im Eisenbahnfieber, in: Dies. (Hg.), Geschichte der Stadt Leipzig, Bd. 3: Vom Wiener Kongress bis zum Ersten Weltkrieg, Leipzig 2018, S. 253-261, 929 f.

darstellung des Görlitzer Archivars Walther Haupt (1895–1990)¹⁸ von 1974 widmet dem bedeutsamen sächsischen Staatspapiergeld kaum mehr als eine halbe Seite, privates Papiergeld oder Banknoten fehlen gänzlich. Vermutlich haben beide der damals geläufigen numismatischen Definition von ‚Geld‘ noch nicht entsprochen und passten daher nicht in eine „Sächsische Münzkunde“.¹⁹ Da sich die Wissenschaft mit papierernen Zahlungsmitteln lange Zeit nicht auseinandergesetzt hat,²⁰ sind es wie in vielen Bereichen der Numismatik private Sammler,²¹ die neue Quellen und Erkenntnisse ausgehoben haben und denen umfassendere Darstellungen zu verdanken sind – allen voran die auch in wissenschaftlichen Publikationen zitierten Arbeiten von Arnold Keller (1897–1972)²² und Albert Pick (1922–2015)²³. Doch auch diese Arbeiten bieten zumeist nur erste Bestandsaufnahmen. Der umfangreichste Kenntnisstand für Sachsen – der trotzdem vorrangig auf der (unvollständigen) Auswertung normativer Quellen beruht – ist hier dem sächsischen Staatspapiergeld zuzusprechen, für die sächsischen Notenbanken gibt es

¹⁸ Zu Walther Haupt und seinen verdienstvollen numismatischen Arbeiten vgl. WERNER COBLENZ, Walther Haupt – Leben und Wirken, in: Lars-Gunter Schier (Bearb.), Studien zur Oberlausitzer Numismatik. Geldgeschichte – Städtische Münzen – Medaillen – Wertpapiere – Numismatiker (Krobnitzer Hefte 8), Krobnitz 2015, S. 335–351.

¹⁹ Vgl. WALTHER HAUPT, Sächsische Münzkunde (Arbeits- und Forschungsberichte zur sächsischen Bodendenkmalpflege, Beiheft 10), 2 Bde., Berlin 1974, hier Textband, S. 178.

²⁰ Aus der erfreulicherweise allmählich zunehmenden Anzahl wissenschaftlicher Forschungen seien hier beispielhaft angeführt NIKLOT KLÜSSENDORF, Papiergeld und Staatsschulden im Fürstentum Waldeck (1848–1890) (Untersuchungen und Materialien zur Verfassungs- und Landesgeschichte 8), Marburg 1984; HECKL, Geldwesen Anhalts (wie Anm. 14); KAISER, Papiergeld des Kurfürstentums Hessen (wie Anm. 11); OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1). Auch die Kulturwissenschaften haben das Thema für sich entdeckt, vgl. hier den auf eine Tagung an der Universität Augsburg von 2014 zurückgehenden Sammelband: STEFAN HARTMANN/CHRISTIAN THIEL (Hg.), Der schöne Schein. Symbolik und Ästhetik von Banknoten, o. O. 2016 oder auch den Katalog zur gleichnamigen kommunikationsgeschichtlichen Ausstellung: LIESELOTTE KUGLER/GREGOR ISENBORT/MARION GREETHER (Hg.), Die Sprache des Geldes (Katalog der Museumsstiftung Post und Telekommunikation 30), Leipzig 2009.

²¹ Zum Stellenwert der Sammler für die akademische Forschung vgl. HUBERT EMMERIG, Numismatik und Geldgeschichte, in: Archiv für Diplomatik 65 (2019), S. 321–338, hier S. 322–326; NIKLOT KLÜSSENDORF, Numismatik und Geldgeschichte, in: Toni Diederich/Joachim Oepen (Hg.), Historische Hilfswissenschaften. Stand und Perspektiven der Forschung, Köln/Weimar/Wien 2005, S. 107–154, S. 149–152.

²² Zur Biografie Arnolds Kellers vgl. WALTER LINKE, Dr. Arnold Keller. Ein Sammlerleben, in: Der Geldscheinsammler 14 (2000), H. 3, S. 6–10, H. 4, S. 22–28. Bekannt ist Keller vor allem durch seine bis heute als Standardwerke zitierten Notgeldkataloge; für die Geschichte des Papiergeldes und der Banknoten in Deutschland ist vor allem relevant: KELLER, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 11).

²³ Biografische Hinweise bietet der von Franziska Jungmann-Stadler verfasste Nachruf auf der Internetseite der HVB Stiftung Geldscheinsammlung München: <http://www.geldscheinsammlung.de/die-sammlung/seitentitel/> [Zugriff 27. Juni 2021]. Als bedeutendste Arbeiten zu Papiergeld und Banknoten der ‚altdeutschen‘ Staaten vgl. insbesondere: PICK, Papiergeld (wie Anm. 14); DERS., Papiergeldlexikon, Regenstauf 1992.

hingegen keine zufriedenstellende neuere Darstellung.²⁴ Bis heute existiert daher in der Fachliteratur wie in den aktuellen (Sammler-)Katalogen eine Vielzahl widersprüchlicher und zum Teil auch falscher Angaben zu den einzelnen Banknotenausgaben.

Im besonderen Maße gilt das auch für das Papiergeld der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, dessen Erwähnung aufgrund seiner besonderen Verbindung von numismatisch-geldgeschichtlichen mit wirtschafts- und finanz- sowie landesgeschichtlichen Aspekten²⁵ in vielen Gesamt- und Überblicksdarstellungen nicht fehlen darf.²⁶ Auch hier ist die erste, bis heute als Grundlagenwerk zu papierernen Zahlungsmitteln in Deutschland zitierte Darstellung Arnold Keller zu verdanken.²⁷ Der Autor selbst musste aber gerade anhand der Leipzig-Dresdner Eisenbahnscheine konstatieren,²⁸ dass ihm nur von drei Ausgaben Belegexemplare vorlagen „und die Angaben über die übrigen [Emissionen] zu sicherer Auseinanderhaltung nicht ausreichend“ waren. Daher ist auch im Folgenden zu hinterfragen, inwieweit der bis heute gültige und immer noch weitestgehend auf Keller beruhende Kenntnisstand Gültigkeit besitzt. Konkreter Ausgangspunkt für die vorliegenden Betrachtungen war hierbei ein lange Zeit unbekannter und von Arnold Keller noch nicht katalogisierter Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, der von seiner Gestaltung, seiner Währungsangabe, aber auch seinen Unterschriften so gar nicht zu der ihm bislang zugeschriebenen Datierung auf das Jahr 1870 passt (Abb. 13).

Natürlich soll es im Folgenden nicht nur um numismatische Spezialfragen etwa zur möglichen Datierung einzelner Ausgaben gehen, sondern es soll vielmehr nach der allgemeinen Bedeutung der Scheine für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gefragt werden, und zwar nicht nur im Rahmen der Finanzierung der Eisenbahngesellschaft. Gerade aufgrund ihrer frühen Genehmigung von 1835 und ihres langen Umlaufs bis mindestens 1876 können die Eisenbahnscheine vielleicht

²⁴ Als Überblick mit weiterführenden Literaturangaben vgl. FRANK METASCH, Papiergeld und Banknoten in Sachsen 1772 bis 1936, in: Sächsische Heimatblätter 65 (2019), H. 1: Geld in Sachsen, S. 14-24 sowie die im vorliegenden Beitrag angeführten Literaturverweise.

²⁵ Zur Unterscheidung zwischen Geldgeschichte und Numismatik sowie der gewinnbringenden Verknüpfung beider mit landesgeschichtlichen Fragestellungen vgl. KLÜSENDORF, Numismatik und Geldgeschichte (wie Anm. 21); DERS., Numismatik und Landesgeschichte, in: Hessisches Jahrbuch für Landesgeschichte 50 (2000), S. 163-192; DERS., Numismatik und Geldgeschichte. Basiswissen (wie Anm. 11).

²⁶ Beispielhaft sei hier auf die kurze Vorstellung der geldgeschichtlichen Sammlung der Deutschen Bundesbank von Juliane Voß-Wiegand verwiesen. Von den vier Abbildungen, die die Gesamtgeschichte papierener Zahlungsmittel illustrieren sollen, hat die Autorin bezeichnenderweise sowohl auf eine Abbildung des ersten sächsischen Staatspapiergeldes von 1772 als auch auf ein Exemplar der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine zurückgegriffen. Vgl. JULIANE VOSS-WIEGAND, Historische Geldzeichen in der Numismatischen Sammlung der Deutschen Bundesbank, in: Rechtsgeschichte – Legal History. Zeitschrift des Max-Planck-Instituts für europäische Rechtsgeschichte 28 (2020), S. 376-379.

²⁷ Vgl. KELLER, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 11), S. 76.

²⁸ Vgl. ebd., S. 15.

auch unseren Kenntnisstand zur zunehmenden Akzeptanz von Papiergeld erweitern und deutlicher machen, wie im Laufe des 19. Jahrhunderts aus einem stofflich wertlosen Geldsurrogat der heutige Inbegriff des Geldes werden konnte. In dieser langen und für den Siegeszug papierener Zahlungsmittel wichtigen Epoche spiegeln die Leipzig-Dresdner Eisenbahnscheine zudem den in Deutschland besonders schwierigen Weg zu einer nationalen Einheitswährung wider.²⁹ Und auch die anderen neuartigen Wertpapiere – die Aktien und Teilschuldverschreibungen (Anleihen) – auf die sich das Finanzierungskonzept der Leipzig-Dresdner Eisenbahn stützte, die aber trotzdem in der Forschung bislang so gut wie keine Beachtung gefunden haben,³⁰ sollen mit der gebotenen Kürze in die Betrachtungen einbezogen werden.

I. Die Gründung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

Die sächsische Messestadt Leipzig hatte zwar nach der Landesteilung von 1815 ihre „dominierende Position“ im westeuropäischen Messe- und Fertigwarenhandel behaupten können, musste ohne Anbindung an einen schiffbaren Fluss aber trotzdem in dem durch den alleinigen Straßentransport teuren Fernhandel einen zunehmenden Bedeutungsverlust hinnehmen.³¹ Gewinner war das preußische Magdeburg, von wo die aus Hamburg auf der Elbe verschifften Waren auf dem Landweg bis nach Bayern, Böhmen und Schlesien weitergeleitet wurden, oftmals unter Umgehung des eigentlich mit dem Stapel- und Niederlagerecht privilegier-

²⁹ In der vorliegenden Arbeit ist es nicht möglich, auch nur ansatzweise die Vielzahl der zu diesem Thema zur Verfügung stehenden Literatur zu zitieren. Die folgenden Ausführungen stützen sich weitgehend auf die Arbeit von OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), auf die für weiterführende Literaturhinweise verwiesen sei. Die Arbeit von Frank Otto ist insbesondere relevant, da der Autor ganz explizit auch nach der Bedeutung papierener Zahlungsmittel im Prozess der deutschen Währungsvereinheitlichung fragt. Seine Studie stützt sich dabei zwar vorrangig auf die Analyse der preußischen und bayerischen Verhältnisse, rekurriert aufgrund der besonderen wirtschaftlichen wie geldpolitischen Bedeutung aber auch immer wieder auf Sachsen.

³⁰ Zur Bedeutung historischer Wertpapiere für die geld- wie wirtschafts- und finanzgeschichtliche Forschung vgl. HEINZ FENGLER, Numismatik und Wertpapiere. Eine geldgeschichtliche Studie zur Entwicklung der deutschen Wertpapiere (Kleine Schriften des Münzkabinetts Berlin 6), Berlin 1978. Leider ist der damit einhergehende Appell des damaligen Direktors des Berliner Münzkabinetts, auch Aktien und Anleihen als Quellen mehr Raum in der Geld-, Finanz- und Wirtschaftsgeschichte zu geben, bislang kaum auf fruchtbaren Boden gefallen. Für ‚Sachsen‘ ist hier, neben den einschlägigen Sammlerzeitschriften, beinahe singulär zu nennen: WIELAND SCHÄFER, Die Historischen Wertpapiere der Oberlausitz – Ein Überblick, in: Schier, Studien zur Oberlausitzer Numismatik (wie Anm. 18), S. 305-324. Ein ebenfalls seltenes Beispiel, die „Industriefinanzierung“ anhand der überlieferten historischen Wertpapiere zu betrachten: WOLFGANG FACH/HORST A. WESSEL (Hg.), Hundert Thaler Preussisch Courant. Industriefinanzierung in der Gründerzeit, Wien u. a. 1981.

³¹ Vgl. SCHÖTZ, Leipzig im Eisenbahnfieber (wie Anm. 17), S. 253 sowie SCHÄFER, Wirtschaftsgeschichte Sachsens (wie Anm. 4), S. 39.

ten Leipzig. Mit der Erhöhung der Durchfuhrabgaben durch Preußen 1815 und der Senkung der Transportkosten auf der Elbe im Zuge der Elbschifffahrtsakte von 1821 geriet die Messestadt zunehmend unter Druck.

Bereits seit 1828 gab es daher im Leipziger Handelsbürgertum erste Überlegungen, mittels der neuen Eisenbahn der Stadt wieder mehr Gewicht im Fernhandel zu verleihen und sie möglichst an den Elbhandel anzuschließen.³² Die 1829 aufgekommene, ambitionierte Idee, eine Eisenbahnstrecke bis nach Magdeburg zu bauen, scheiterte jedoch am Widerstand der um ihre Vorteile fürchtenden Magdeburger Kaufmannschaft sowie der preußischen Bürokratie. Trotzdem trug gerade das Magdeburger Projekt wesentlich dazu bei, im Leipziger Handelsbürgertum die Bereitschaft zum Bau einer Eisenbahnlinie zu fördern.³³ Neuen Auftrieb erhielten diese Ideen 1833 durch den Nationalökonom und Eisenbahnpionier Friedrich List (1789–1846).³⁴

List, der aus politischen Gründen 1825 in die USA emigriert war und dort erste Erfahrungen in der Planung und im Bau einer Eisenbahnlinie sammeln konnte, hoffte, sein Wissen in Deutschland anwenden zu können. Für seine weitreichenden Pläne zum Bau eines gesamtdeutschen Eisenbahnnetzes fand er nach seiner Rückkehr nach Deutschland anfänglich keine Unterstützung, sodass er im Juni 1833 von Hamburg in das für seine Eisenbahnideen offenere Leipzig übersiedelte.

In Leipzig hatte sich das Interesse an der Eisenbahn mittlerweile sogar noch gesteigert. Mit dem im März 1833 beschlossenen Beitritt Sachsens zum Deutschen Zollverein (mit Wirkung zum 1. Januar 1834) stand auf der einen Seite zwar fest, dass die Stadt ihr bisheriges Stapel- und Niederlagerecht verlieren würde, auf der anderen Seite versprach der Zollverein aber auch neue Impulse für Handel und Gewerbe, sofern eben der Messestadt eine bessere Anbindung an das Fernhandelsnetz gelänge. Schon vor der Ankunft von Friedrich List waren daher beispielsweise in den Leipziger Zeitungen die Vor- und Nachteile des Eisenbahnbaus breit diskutiert worden.³⁵

³² Zu den frühen Eisenbahnprojekten in Leipzig vgl. SCHÖTZ, Leipzig im Eisenbahnfieber (wie Anm. 17), S. 253 f. sowie ausführlich PETER BEYER, Leipzig und die Anfänge des deutschen Eisenbahnbaus. Die Strecke nach Magdeburg als zweitälteste deutsche Fernverbindung und das Ringen der Kaufleute um ihr Entstehen 1829–1840 (Abhandlungen zur Handels- und Sozialgeschichte 17), Weimar 1978.

³³ Vgl. BEYER, Leipzig und die Anfänge des deutschen Eisenbahnbaus (wie Anm. 32), S. 12.

³⁴ Zu List und seinem Leipzig-Dresdner Eisenbahnprojekt vgl. z. B. RALF HAASE, Wirtschaft und Verkehr in Sachsen im 19. Jahrhundert. Industrialisierung und der Einfluss Friedrich Lists, Dresden 2009, hier insbesondere S. 123–173; SVEN BRACKE, Friedrich List und die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, in: Dresdner Hefte 117 (2014): 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn, S. 50–58; KIESEWETTER, Industrialisierung Sachsens (wie Anm. 4), S. 450–455; BEYER, Leipzig und die Anfänge des deutschen Eisenbahnbaus (wie Anm. 32), S. 92–156; BECHER, Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 17), passim.

³⁵ Vgl. BEYER, Leipzig und die Anfänge des deutschen Eisenbahnbaus (wie Anm. 32), S. 91 f.

Auch in Leipzig gab es hierbei wie in ganz Sachsen zu diesem Zeitpunkt noch große Zweifel an der Finanzierbarkeit und den Erfolgsaussichten des Eisenbahnbaus. Mit seiner im Oktober 1833 in der Messestadt veröffentlichten Schrift *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*³⁶ schaffte es List, nicht nur bei den maßgeblichen städtischen, sondern auch staatlichen Stellen die Zweifel zu zerstreuen und deren Interesse am Bau einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden zu wecken. Diese für den Eisenbahnbau in ganz Deutschland „grundlegende“ Werbeschrift,³⁷ der zufolge die Leipzig-Dresdner Strecke nur den *Anfangs- und Anknüpfungspunkt* eines sich nach allen Richtungen verzweigenden gesamtdeutschen Eisenbahnnetzes bilden sollte, war von List geschickt arrangiert worden. So hatte er die Gesamtauflage von 500 Stück nicht nur an alle relevanten städtischen und staatlichen Entscheidungsträger kostenlos verteilt, er verknüpfte hierin auch erfolgreich die städtischen mit gesamt-sächsischen, ja sogar nationalen deutschen Interessen. Sein mit großem Enthusiasmus und Weitblick formuliertes Entwicklungspotenzial der Eisenbahn verfehlte seine Wirkung nicht: Sowohl von der sächsischen Regierung und den beiden Landtagskammern als auch von der Leipziger Stadtverordnetenversammlung erhielt List positive Rückmeldungen.

Im Leipziger Handelsbürgertum fiel Lists Vorstellung, die Messestadt im Zollverein zum zentralen Ort des Binnenhandels zu erheben, auf fruchtbaren Boden. „Führende Repräsentanten der Leipziger Wirtschaftselite“, wie die Kaufleute und Unternehmer bzw. Bankiers Wilhelm Seyfferth (1807–1881), Albert Dufour-Feronce (1798/99–1861), Carl Lampe (1804–1889), August Olearius (1789–1861) und Gustav Harkort (1795–1865), kontaktierten umgehend und „gleichsam elektrisiert“ List, um mit ihm „das weitere Vorgehen zu beraten“.³⁸ Mit breiter Unterstützung Leipziger Unternehmer und Privatpersonen wurden im November 1833 die sächsische Regierung und der Landtag um die notwendige gesetzgeberische Unterstützung, insbesondere für die erforderlichen Enteignungen beim Streckenbau, gebeten. Die sächsische Regierung bekundete auch umgehend ihre Bereitschaft, überließ die konkrete Umsetzung des Projektes aber den Leipziger Initiatoren selbst.

Mit einer weiteren Schrift, seinem *Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen*,³⁹ sorgte List 1834 für die notwendige, breite öffentliche Unterstützung, die sich nun sogar zu einem regelrechten ‚Eisenbahnfieber‘ steigerte, sodass mit großem öffent-

³⁶ FR[IEDRICH] LIST, *Über ein sächsisches Eisenbahn-System als Grundlage eines allgemeinen deutschen Eisenbahn-Systems und insbesondere über die Anlegung einer Eisenbahn von Leipzig nach Dresden*, Leipzig 1833. Eine ausführliche Darstellung zusammen mit einem Abdruck der Schrift bietet BECHER, *Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie* (wie Anm. 17), S. 24–88.

³⁷ Vgl. BECHER, *Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie* (wie Anm. 17), S. 24.

³⁸ Vgl. SCHÖTZ, *Leipzig im Eisenbahnfieber* (wie Anm. 17), S. 256.

³⁹ *Aufruf an unsere Mitbürger in Sachsen die Anlage einer Eisenbahn zwischen Dresden und Leipzig betreffend*, Leipzig [1834].

lichen Interesse im Frühjahr 1834 in Leipzig ein Eisenbahnkomitee unter Vorsitz von Gustav Harkort gewählt wurde, das nunmehr für die Streckenplanung, die Bauvorbereitungen sowie die Kapitalakquisition verantwortlich zeichnete. Danach ging alles sehr schnell. Nach einer letzten mündlichen Verhandlung mit der sächsischen Regierung am 30. April 1834 erfolgte bereits am 6. Mai 1835 die Bestätigung der Statuten⁴⁰ der neu zu gründenden Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie sowie am 3. Juli 1835 die Verabschiedung eines ‚Expropriationsgesetzes‘, mit dem die für den Streckenbau notwendigen Grundstücksenteignungen und Entschädigungen geregelt wurden. Nur knapp eine Woche nach der offiziellen Bestätigung der Statuten konnte bereits am 14. Mai 1835 der Verkauf der Aktien starten und schon Anfang Juni 1835 traten die neuen Aktionäre zur ersten, konstituierenden Generalversammlung zusammen. Der hier gewählte Ausschuss wählte dann wiederum aus seinem Kreis das die Gesellschaft zukünftig führende Direktorium unter der Leitung von Gustav Harkort. Für Friedrich List selbst, mit dem sich „mehr und mehr Differenzen ergeben“ hatten, fand sich bereits zu diesem Zeitpunkt kein Platz mehr im Direktorium, sodass er zutiefst enttäuscht seinem Projekt den Rücken kehrte.⁴¹

Auch im Folgenden stand der Eisenbahnbau unter großem öffentlichem Interesse und war unter anderem in allen sächsischen Zeitungen das dominierende Thema.⁴² Am 1. März 1836 fand bei Machern der erste Spatenstich statt, und schon ein Jahr später, am 24. April 1837, konnte der erste Streckenabschnitt von Leipzig nach Althen in Betrieb genommen werden. Nach gerade einmal dreijähriger Bauzeit erfolgte am 9. April 1839⁴³ die Inbetriebnahme der gesamten Strecke.

⁴⁰ Die Statuten selbst wurden nach der konstituierenden ersten Hauptversammlung noch einmal geprüft und auf der zweiten Hauptversammlung im Juni 1836 abschließend verhandelt. Erst in dieser Form wurden sie dann per Dekret vom 20. März 1837 bestätigt und publiziert; vgl. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn. Für Dampfwagenreisende von Leipzig nach Dresden und von Dresden nach Leipzig, Leipzig [1838], S. 25. – Ohne Archivrecherchen kann auch im Folgenden nur auf die 1837 publizierte Version Bezug genommen werden, die ursprüngliche, vermutlich nur im Detail abweichende, am 6. Mai 1835 bewilligte Fassung konnte nicht eingesehen werden; vgl. Dekret wegen Bestätigung der Statuten der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie vom 20. März 1837, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1837, Dresden [1838], S. 26-43.

⁴¹ Vgl. z. B. SCHÖTZ, Leipzig im Eisenbahnfieber (wie Anm. 17), S. 256. Zu den Ursachen, insbesondere wohl die Weigerung des Eisenbahnkomitees und der Aktionäre, Lists weitreichende und ‚eigenmächtige‘ Pläne eines gesamtdeutschen Liniennetzes mitzutragen, vgl. HAASE, Wirtschaft und Verkehr in Sachsen (wie Anm. 34), S. 155, 159-164.

⁴² Vgl. SVEN BRÄCKE, Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in der öffentlichen Wahrnehmung und in Reiseberichten, in: Dresdner Hefte 117 (2014): 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn, S. 31-39, hier S. 39.

⁴³ Die feierlichen Eröffnungsfahrten am 7. und 8. April 1839 galten aus Sicht der Gesellschaft noch nicht als Inbetriebnahme, sondern erst der reguläre Fahrbetrieb ab dem 9. April. Zusammenfassend zu den ebenfalls sorgsam inszenierten Eröffnungsfahrten vgl. DANA RUNGE, Die Eröffnung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und die ersten Betriebsjahre, in: Dresdner Hefte 117 (2014): 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn, S. 20-30.

Die Leistungen des Eisenbahnkomitees bzw. -direktoriums bei diesem schon den Zeitgenossen als Jahrhundertbau geltenden Projekt sind nicht zu unterschätzen. Ohne „ein Vorbild, noch nennenswerte technische und ökonomische Erfahrungen, noch gesetzliche Grundlagen oder sonstige Anhaltspunkte“ hatten sie die erste, knapp 116 km lange deutsche Ferneisenbahn realisiert.⁴⁴ So war zwar 1825 in England mit der 40 km langen Route zwischen Stockton und Darlington die erste Eisenbahn der Welt in Betrieb gegangen, dampfbetriebene Lokomotiven spielten jedoch als Antriebsfahrzeuge noch eine untergeordnete Rolle. Auch in Deutschland waren die ersten, kürzeren Gleisstrecken erst einmal nur als Pferdebahnen betrieben worden, so z. B. im Ruhrgebiet die 1828 als erste deutsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft ins Leben gerufene Deilthaler-Eisenbahngesellschaft, die spätere Prinz-Wilhelm-Eisenbahn.⁴⁵ Auch die am 7. November 1835 zwischen Nürnberg und Fürth eröffnete, erste dampfbetriebene Eisenbahn in Deutschland kann mit ihren 6 km Strecke nur bedingt als Vergleich herangezogen werden. Zudem fand ihre Eröffnung erst statt, als die Gründung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie bereits im vollen Gange war. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn betrat also auf allen Gebieten Neuland, selbst die Eisenbahnschienen oder der für den Antrieb der Dampflokomotiven notwendige Koks konnten anfänglich nur im Ausland bezogen werden, zu groß war noch der industrielle Rückstand, den Deutschland etwa im Vergleich zu England aufwies.

II. Aktien, Anleihen und Papiergeld:

Das innovative Finanzierungsmodell der Leipzig-Dresdner Eisenbahn

Auch bei der Frage, wie das ganze Projekt eigentlich finanziert werden sollte, musste die Leipzig-Dresdner Eisenbahn mit ihrem auf 2 Millionen Taler geschätzten Kapitalbedarf neue Wege finden. Hinsichtlich des mangelnden Forschungsstandes zur Finanzierung der großen Unternehmen während der frühen Phase der Industrialisierung bildet auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie keine Ausnahme. In der Literatur kann daher zumeist nur kurz erwähnt werden, dass die Gesellschaft zur Deckung ihres Kapitalbedarfs recht erfolgreich Aktien ausgegeben hat. Dass auch Anleihen und sogar Papiergeld hier eine große Rolle spielten, findet hingegen nur selten Erwähnung.⁴⁶ Wie innovativ die von der Leipzig-

⁴⁴ Hier zitiert: BECHER, Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 17), S. 102.

⁴⁵ Zu den frühen Eisenbahngründungen vgl. beispielsweise ebd., S. 6-23; BEYER, Leipzig und die Anfänge des deutschen Eisenbahnbaus (wie Anm. 32), S. 11 f.

⁴⁶ Das Papiergeld der Leipzig-Dresdner Eisenbahn spielte daher bislang nur in Publikationen von bzw. für Sammler eine Rolle, wobei durchgehend die in der älteren Literatur aufgestellten Thesen und Vermutungen kolportiert werden. Ein Rückgriff auf Primärquellen konnte in der Literatur nicht gefunden werden. Auf die Aktien und Anleihen geht zudem bislang nur ein kürzerer Aufsatz des Dresdner Wertpapiersammlers Edgar Richter ein: EDGAR RICHTER, Zur Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, in: Geldscheine und Wertpapiere. Jahrbuch 1992, S. 35-43. Die dort gege-

Dresdner Eisenbahn gefundene Lösung war, ihr Finanzierungskonzept auf drei durchweg noch neue Finanzpapiere zu stellen, ist dementsprechend noch nicht näher gewürdigt worden.

Die wichtige konzeptionelle Schrift Friedrich Lists von 1833⁴⁷ fehlt aufgrund ihrer großen Bedeutung für den sächsischen wie deutschen Eisenbahnbau zwar in kaum einer Publikation, dass List hier aber auch in sehr ausführlicher Form Ideen entwickelte, wie der Eisenbahnbau trotz des vorherrschenden Kapitalmangels finanziert werden könne, tritt jedoch zumeist zurück. So hatte List bereits 1833 erkannt, dass es nicht allein darum gehen konnte, die ökonomischen und politischen Eliten vom gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Eisenbahnbaus zu überzeugen, sondern dass man vielmehr die gesamte Bevölkerung mobilisieren musste, damit diese ihr Geld in die neuen Aktiengesellschaften investierte.

Dieser Mobilisierung des privaten Kapitals diene mit Sicherheit auch die von Beginn an intensiv betriebene Öffentlichkeitsarbeit der Leipzig-Dresdner Eisenbahn.⁴⁸ Dass ein Großteil der Werbeschrift von List sich der Frage nach der Finanzierbarkeit der geplanten Eisenbahnstrecke von Leipzig nach Dresden im Speziellen und eines gesamtdeutschen Eisenbahnnetzes im Allgemeinen widmete, spiegelt die schwierige Lage sowohl des deutschen wie sächsischen Kapitalmarktes wider, die auf solche Großprojekte nicht ausgelegt waren.

Auch in Sachsen, bzw. in Leipzig als dem sächsischen Handelszentrum, waren Banken und Geldmarkt noch nicht weit genug entwickelt, um die neuen Anforderungen der im Zuge der aufkommenden Industrialisierung rasch expandierenden Wirtschaft zu erfüllen.⁴⁹ Der Kapitalmarkt und seine Institutionen befanden sich vielmehr noch in einem gerade erst an Fahrt gewinnenden und tiefgreifenden Wandlungsprozess, weg von den bisherigen durch private Geschäftshäuser und Großkaufleute geführten, kleinen Bankhäusern mit zumeist nur eingeschränktem lokalem Aktionsradius hin zu den großen kapitalkräftigen und überregional agierenden Banken auf Aktienbasis. Da die kleinen privaten Bankhäuser gerade bei größeren Projekten die unabsehbaren Risiken der noch jungen Industrialisierung scheuten bzw. gar nicht über die notwendigen Kapitalrücklagen verfügten, waren die frühen Unternehmensgründer vor allem darauf angewiesen, auf eigene oder familiäre Vermögensressourcen zurückzugreifen.

benen Informationen können angesichts der ausstehenden Grundlagenforschung nur erste Anhaltspunkte geben und sind zudem, wie im Folgenden noch gezeigt wird, nicht in allen Fällen zuverlässig.

⁴⁷ Vgl. LIST, Sächsisches Eisenbahn-System (wie Anm. 36).

⁴⁸ Zur großangelegten Öffentlichkeitsarbeit vgl. z. B. BRACKE, Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in der öffentlichen Wahrnehmung (wie Anm. 42); BECHER, Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 17), S. 104-122.

⁴⁹ Zur Entwicklung des Finanz- und Kapitalmarktes in Sachsen bzw. in Leipzig im Rahmen der Industrialisierung vgl. SCHÄFER, Wirtschaftsgeschichte Sachsens (wie Anm. 4), S. 48-53; MARKUS A. DENZEL, Messe- und Finanzplatz, in: Schötz, Geschichte der Stadt Leipzig 3 (wie Anm. 17), S. 235-245, 927 f., hier S. 243-245.

Auch die sich so sehr im Leipziger Eisenbahnbau engagierenden Gustav Harkort, Wilhelm Seyfferth und Albert Dufour-Feronce betrieben neben ihren eigentlichen Unternehmen private Bankhäuser. Von ihnen gingen wichtige Impulse zur Entwicklung des Geld- und Zahlungsverkehrs aus, und sie gehörten auch 1856 zu den Gründern der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt (ADCA) in Leipzig, die als Aktienbank erstmals eine große Bedeutung für die Finanzierung der weiterhin stark wachsenden Industrie entfalten konnte.

Das Notenbankwesen war in Sachsen zur Zeit der Gründungsphase der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ebenfalls noch völlig unterentwickelt. Lange Zeit ließ die sächsische Regierung keine Notenbankgründung zu, sondern gab stattdessen seit 1772 eigenes staatliches Papiergeld aus, dessen Gesamtmenge seit 1818 bei 2,5 Millionen Talern lag.⁵⁰ 1824 erhielt dann der Leipziger Kassenverein, eine Vereinigung Leipziger Handelshäuser, erstmalig in Sachsen die staatliche Konzession zur Ausgabe eigener Banknoten. Der auf die Bedürfnisse der Leipziger Großkaufleute fokussierte Geschäftsradius sowie das geringe Geschäftskapital des Kassenvereins waren für größere Unternehmungen allerdings nicht geeignet. Auch der 1827/28 aus dem Leipziger Kassenverein hervorgegangenen und als Aktiengesellschaft betriebenen Leipziger Discontokasse, die ebenfalls als Notenbank fungieren durfte, waren mit einem Geschäftskapital von 250 000 Talern enge Grenzen vorgegeben.

Die schon seit längerem aufgekommene Forderungen zur Gründung einer zentralen Notenbank in Sachsen lehnte die sächsische Regierung weiterhin vehement ab. 1839 durfte aber zumindest in Leipzig eine erste größere, aktienbasierte Notenbank gegründet werden: die unter Regierungsaufsicht stehende Leipziger Bank (Abb. 3). Mit einem Aktienkapital von 1,5 Millionen Talern versehen konnte die Leipziger Bank bereits einen deutlich größeren Geschäftskreis entwickeln und auch mit ihren ‚nur‘ noch auf 20 Taler lautenden Banknoten kam sie den realen Bedürfnissen des Zahlungsverkehrs weitaus näher. Die Bank war zwar nominell mit einem unbegrenzten Notenprivileg ausgestattet, die ihr auferlegten hohen Deckungsvorschriften – für die ausgegebenen Banknoten war mindestens eine Zweidritteldeckung in Bargeld bzw. Silber- und Goldbarren vorgeschrieben⁵¹ – setzten ihr aber ebenfalls deutliche Grenzen. Damit war auch die Leipziger Bank noch nicht wirklich auf eine Ausdehnung der Geldmenge ausgelegt, sondern sollte mit ihren papierernen Zahlungsmitteln wohl vorrangig den Zahlungsverkehr erleichtern. So durfte die Leipziger Bank z. B. 1855 ihr Aktienkapital auf 3 Millionen Taler erhöhen, ihr durchschnittlicher Notenumlauf lag zu dieser Zeit aber quasi bei fast demselben Betrag: 1854 bei 3,1 Millionen und 1860 bei 3,4 Millionen Talern.⁵²

⁵⁰ Mit weiterführenden Literaturverweisen: METASCH, Papiergeld und Banknoten in Sachsen (wie Anm. 24), S. 16-19, 21-23.

⁵¹ Vgl. Dekret wegen Bestätigung der Statuten der Leipziger Bank vom 12. März 1839, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1839, Dresden [1840], S. 56-81, § 38.

⁵² Zum Notenumlauf der Leipziger Bank vgl. HEINZ FENGLER, Geschichte der deutschen Notenbanken vor Einführung der Mark-Währung, Regensburg 1992, S. 54.

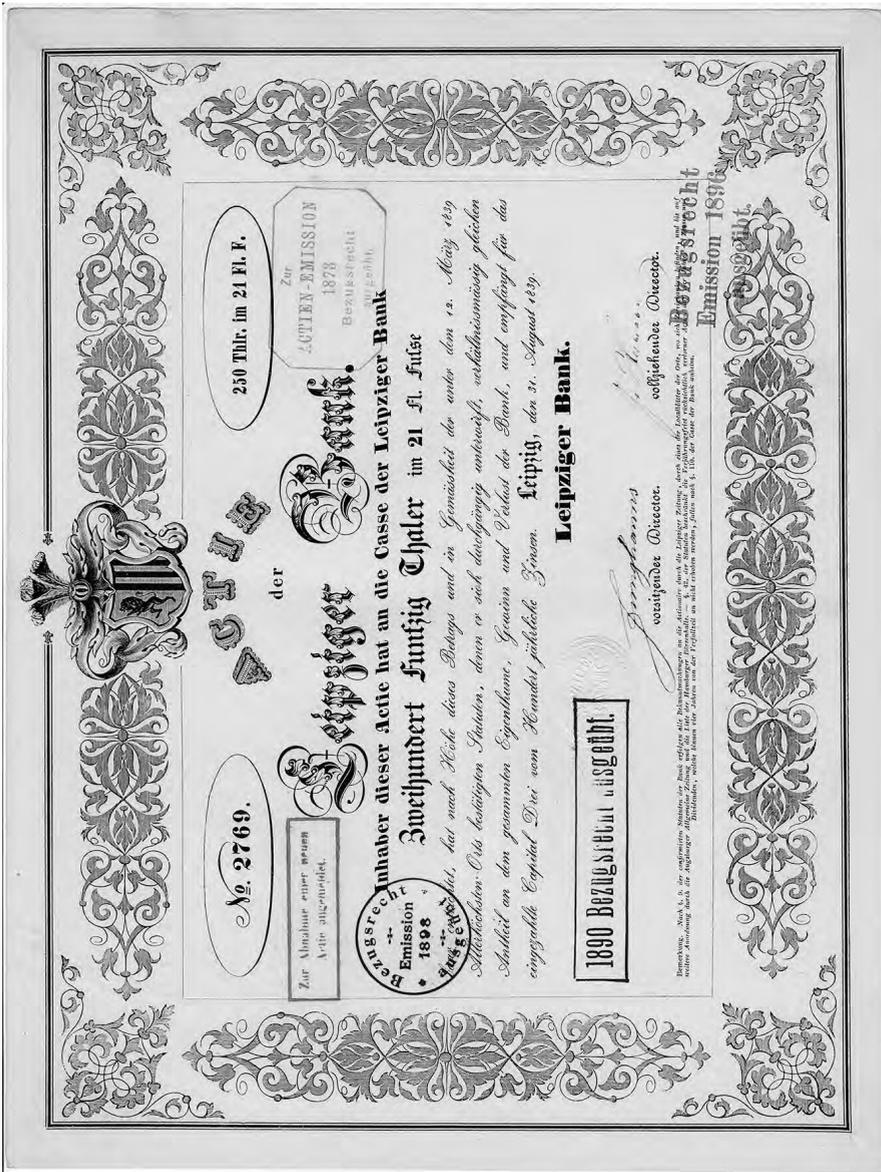


Abb. 3: Gründungsaktie der Leipziger Bank von 1839, 250 Taler im 21-Gulden-Fuß.

In der Gründungsphase der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie Mitte der 1830er-Jahre existierte also für den notwendigen hohen Finanzierungsbedarf kein geeignetes Bankhaus bzw. keine Notenbank, und auch der Staat hielt sich finanziell bedeckt. Die sächsische Regierung förderte zwar bereitwillig den Eisenbahnbau, indem sie vor allem im Bereich der Legislative (vgl. das Entschädigungsgesetz) die notwendigen Rahmenbedingungen schuf, sie war aber nicht bereit bzw.

in der Lage, sich auch finanziell am industriellen Aufbau zu beteiligen.⁵³ Überhaupt fehlte dem Staat zu diesem Zeitpunkt noch immer eine langfristige wirtschaftspolitische Konzeption für die weitere industrielle Entwicklung der Industrialisierung, unter anderem weil man in Regierungskreisen davon ausging, die Wirtschaft würde sich schon allein finanzieren. Noch ganz im herkömmlichen merkantilistischen Sinne war zwar 1833 ein staatlicher Fond zur Vergabe zinsgünstiger Kredite und kleinerer Zuschüsse an Wirtschaftsunternehmen eingerichtet worden, mit nur knapp 60 000 Talern versehen entsprach dieser aber nicht ansatzweise den Erfordernissen größerer Unternehmungen, geschweige denn des Eisenbahnbaus.

Alles in allem herrschten also auch in Sachsen keine besonders günstigen Voraussetzungen für den enorm kapitalintensiven Eisenbahnbau. Da für die Finanzierung weder die Banken noch öffentliche Gelder zur Verfügung standen, musste die Gesellschaft auch bei der Kapitalaufbringung neue Wege beschreiten, und sie fand eine Lösung hier in drei für Deutschland noch recht neuen, innovativen Finanzinstrumenten: Aktien, Anleihen und Papiergeld.

1. Die Aktien der Leipzig-Dresdner Eisenbahn

Wie schon in Lists ‚Gesetzentwurf‘ von 1833 vorgedacht, war auch für das Leipzig-Dresdner Eisenbahnkomitee die gewählte Betriebsform als Aktiengesellschaft die Hauptstütze des Finanzierungsmodells. Das Komitee, das den Kapitalbedarf 1835 mit 2 Millionen Taler veranschlagte, hoffte, dieses Geld vorrangig über die Ausgabe von Aktien im Gesamtwert von 1,5 Millionen Talern aufbringen zu können, war sich dabei aber bewusst, dass dies Schwierigkeiten mit sich bringen könnte.⁵⁴ Die restlichen 500 000 Taler sollten über eine eigene Papiergeldausgabe gedeckt werden.

Die gewählte Form der Aktiengesellschaft – nach Theodor Mommsen „einer ingeniosen Schlüsselinnovation des 19. Jahrhunderts“⁵⁵ – eröffnete auch der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ganz neue Zugänge zum Kapitalmarkt, war aber noch mit großer Skepsis versehen und galt noch nicht gerade als ‚Erfolgsmodell‘.⁵⁶ Nur

⁵³ Zur staatlichen Gewerbepolitik vgl. SCHÄFER, Wirtschaftsgeschichte Sachsens (wie Anm. 4), S. 53-55; RUDOLF BOCH, Staat und Industrialisierung im Vormärz: Das Königreich Sachsen (mit Vergleichen zu Preußen), in: Manfred Hettling/Uwe Schirmer/Susanne Schötz (Hg.), Figuren und Strukturen. Historische Essays für Hartmut Zwahr zum 65. Geburtstag, München 2002, S. 355-371; KIESEWETTER, Industrialisierung Sachsens (wie Anm. 4), S. 485-572.

⁵⁴ Vgl. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren ihres Bestehens. Denkschrift zur Feier des 8. April 1864, hrsg. auf Veranlassung des Directoriums, Leipzig [1864?], S. 24.

⁵⁵ Zitiert nach OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), S. 262.

⁵⁶ Für Sachsen vgl. SCHÄFER, Wirtschaftsgeschichte Sachsens (wie Anm. 4), S. 51-53; JOSEF MATZERATH, „Geld, Credit, Speculationsgeist“. Eine vormärzliche Debatte über ein Aktiengesetz für Sachsen, in: Ders., Aspekte sächsischer Landtagsgeschichte. For-

wenige Unternehmen wählten diesen „Schritt zur anonymen Kapitalgesellschaft“. Nicht nur, dass viele Aktiengesellschaften sich bislang nur kurzzeitig als überlebensfähig erwiesen hatten, die Unternehmer sorgten sich auch vor dem Einfluss der Aktionäre, die durchaus ganz anderen Interessen folgten und sich letztlich ihre Gewinne ausschütten ließen, statt sie wieder direkt im Unternehmen zu investieren. Und auch die Anleger scheuten die unabwägbaren Gefahren und wählten stattdessen möglichst risikoarme Anlageformen.⁵⁷ „Bis in die 1840er-Jahre hinein wurden [daher] an den deutschen Börsen fast ausschließlich staatliche Anleihepapiere gehandelt“.⁵⁸

Nur allmählich entwickelte sich auch in Sachsen ein Aktienmarkt. Wie bei allen Wertpapieren musste auch die Ausgabe von Aktien und Anleihen vom Staat konzessioniert werden. Die sächsische Regierung verpasste dabei zwar eine „gesetzliche Liberalisierung des Aktienrechts“ mittels eines regulierenden Aktiengesetzes, war dafür aber bei der Bewilligung von Aktiengesellschaften im deutschlandweiten Vergleich „recht großzügig“.⁵⁹ Als vermutlich erste, zumindest aber erste größere Aktiengesellschaft in Sachsen gilt die 1819 in Leipzig gegründete Feuerversicherungsgesellschaft.⁶⁰ Eine zweite größere Aktiengesellschaft folgte 1824 dann ebenfalls in Leipzig mit der Elb-Amerikanischen Compagnie, die aber nicht einmal vier Jahre bestand.⁶¹ 1837, als die sogenannte amerikanische Handelskrisis auch in Sachsen zu einem Einbrechen der Konjunktur und vieler Aktienkurse führte,⁶² existierten hier bereits 21 Aktiengesellschaften, mehr als z. B. im deutlich größeren Preußen. Gerade durch die Impulse aus dem Eisenbahnbau nahm die Gründung von Aktiengesellschaften dann ab 1840 deutschlandweit an Intensität zu.⁶³

mierungen und Brüche des Zweikammerparlaments (1833–1868), Dresden 2007, S. 25–30; FORBERGER, Die industrielle Revolution in Sachsen 2/1 (wie Anm. 4), S. 427–433.

⁵⁷ Dies hat z. B. auch KIESEWETTER, Industrialisierung Sachsens (wie Anm. 4), S. 491 bei der Analyse des Anlageverhaltens bei den durch die preußischen Agrarreformen und bäuerlichen Ablösungen in den 1820er- und 30er-Jahren frei gewordenen Kapitalien beobachtet.

⁵⁸ Vgl. OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), S. 262.

⁵⁹ Vgl. SCHÄFER, Wirtschaftsgeschichte Sachsens (wie Anm. 4), S. 51 f.; zum nicht umgesetzten Aktiengesetz: MATZERATH, Aktiengesetz (wie Anm. 56).

⁶⁰ Zur Firmengeschichte vgl. VOLKER WEISS (Red.), Die Vergangenheit bewahren – die Zukunft gewinnen. Festschrift der Alten Leipziger Versicherung Aktiengesellschaft zum 175jährigen Jubiläum. 1819–1994, Oberursel 1994, mit der Abbildung einer der Namensaktien vom 1. Juni 1819 über 1 000 Taler im 20-Gulden-Konventionsfuß auf S. 25.

⁶¹ Zu deren Aktien vgl. FRANK METASCH, Die „Elb-Amerikanische Compagnie“ in Leipzig (1824–1828). Eine kurze Firmengeschichte, in: Volkskunde in Sachsen. Jahrbuch für Kulturanthropologie 31 (2019), S. 43–52. Hier auch Literaturverweise auf die einschlägigen wirtschaftsgeschichtlichen Arbeiten von Jörg Ludwig zur Elb-Amerikanischen Compagnie.

⁶² Vgl. BOCH, Staat und Industrialisierung (wie Anm. 53), S. 361.

⁶³ Vgl. z. B. FENGLER, Numismatik und Wertpapiere (wie Anm. 30), S. 50.

Der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie kommt somit nicht nur wegen ihrer hohen Kapitalsumme, sondern auch wegen ihrer frühen Entscheidung für die Form einer Aktiengesellschaft eine besondere Rolle zu. Die große Schwierigkeit bestand nun für die Eisenbahngesellschaft darin, auch den Staat und die Öffentlichkeit von dieser neuen Anlageform zu überzeugen. Und auch hier stellte List in seiner Schrift von 1833 bereits ausführliche Vorüberlegungen an.⁶⁴ Friedrich List zufolge sollte der Staat nicht nur den notwendigen legislativen Rahmen für den Bau von Eisenbahngesellschaften schaffen – einen entsprechenden Gesetzentwurf liefert er gleich mit –, sondern er sollte auch eine 4-prozentige Dividende garantieren. Bereits List hatte also erkannt, dass Aktien – wie auch Teilschuldverschreibungen – als sogenannte Beteiligungspapiere das große Potenzial boten, dass nicht nur Banken oder vermögende Personen ihr Kapital investierten, sondern auch eine breitere Öffentlichkeit, sofern man die notwendigen Voraussetzungen und Anreize schuf. Damit sich beispielsweise auch die sächsischen Kommunen an der Aktienzeichnung beteiligen könnten, forderte List von der Regierung, ihnen die gesetzlichen Möglichkeiten zu schaffen, öffentliche Gelder zu investieren und dafür nötigenfalls sogar Schulden aufzunehmen.

Ein wichtiges Fundament sah List aber vor allem in der sächsischen Bevölkerung selbst.⁶⁵ Aus seiner Sicht würde der Eisenbahnbetrieb mit den zu erwartenden Geldflüssen sich eigentlich selbst finanzieren: *Die ganze Masse der Bevölkerung findet die Möglichkeit, an dem Unternehmen Theil zu nehmen, in dem Unternehmen selbst. Der Gewerbsmann wird durch vermehrte Geschäfte für die Canalarbeiter, der Landbauer durch vermehrten Absatz seiner Producte, der Arbeiter durch das Tagelohn in den Stand gesetzt, Aktien zu nehmen und zu bezahlen.* Damit auch wirklich breite Bevölkerungsteile an den von ihm prognostizierten hohen Gewinnen partizipieren würden, sollte bei der Subskription einer Aktie zudem nicht gleich der gesamte Betrag gezahlt werden müssen, sondern in Raten von 10 Talern abgezahlt werden können.

Auch wenn schlussendlich nicht alle Vorüberlegungen Lists umgesetzt wurden, zeigen sich bei den ausgegebenen Aktien der Leipzig-Dresdner Eisenbahn doch viele Parallelen zu seinen Ideen, um die Attraktivität der auszugebenden Wertpapiere zu erhöhen.⁶⁶ Im Gegensatz zur Feuerversicherungsgesellschaft und zur Elb-Amerikanischen-Companie, deren Papiere noch über 1 000 bzw. 500 Taler lauteten, verteilte das Eisenbahnkomitee die Kapitalsumme von 1,5 Millionen Talern auf 15 000 Aktien zu 100 Talern, wobei es ganze Aktien zu 100 und halbe, dann aber nicht stimmberechtigte Papiere zu 50 Talern gab.⁶⁷ Bei Zeichnung der

⁶⁴ Vgl. LIST, Sächsisches Eisenbahn-System (wie Anm. 36), hier insbesondere Art. VI–VIII, XI, XVI und XVIII seines *Entwurf[s] eines Gesetzes zum Zweck der Bildung von Aktien-Gesellschaften zu Erbauung einer Eisenbahn zwischen Leipzig und Dresden und zu Anlegung von Eisenbahnen im Königreich Sachsen überhaupt.*

⁶⁵ Vgl. ebd., S. 25 f.

⁶⁶ Zu den Aktien sowie Aktionärsrechten vgl. die entsprechenden Paragraphen in den Statuten vom 6. Mai 1835, insbesondere § 1–12; Dekret vom 20. März 1837 (wie Anm. 40).

⁶⁷ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 24.

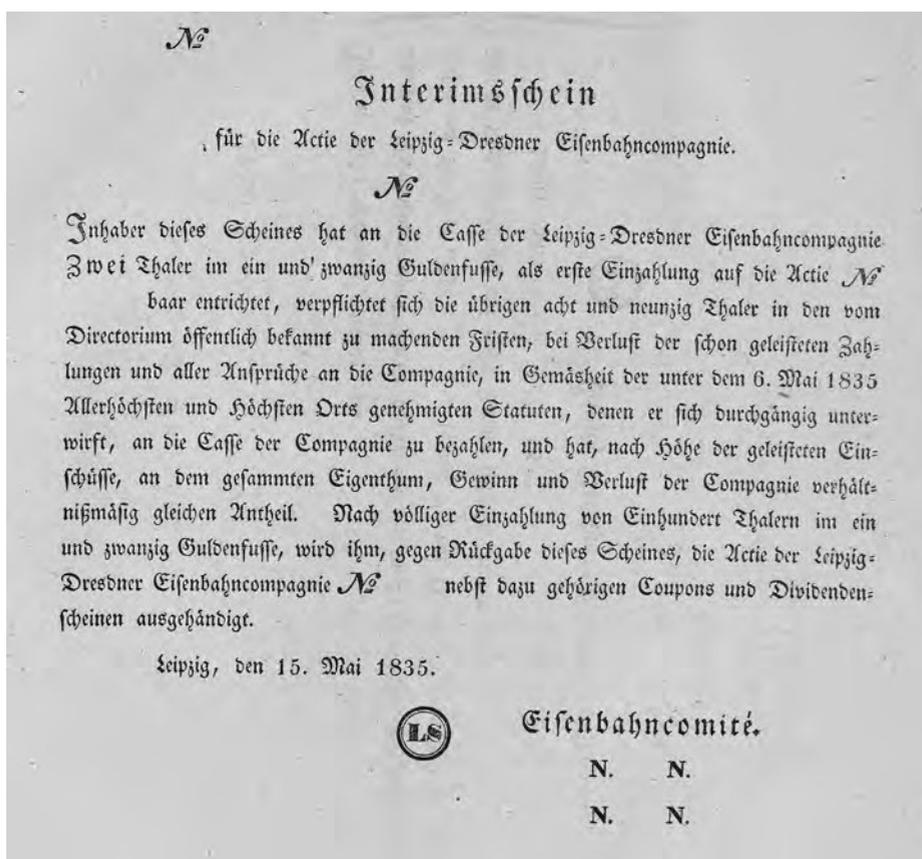


Abb. 4: Formular eines Interimsscheins vom 15. Mai 1835 für eine Actie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

Vollaktien waren gerade einmal 2 Prozent der Summe (2 Taler) direkt bar zu entrichten, der Rest konnte *in Raten von höchstens zehn Procent*⁶⁸ beglichen werden. Bis zur vollständigen Bezahlung der Aktien erhielt jeder Aktionär einen *Interimsschein* (Abb. 4), auf dem seine Ratenzahlungen vermerkt wurden und der ihm bereits die Wahrnehmung aller Rechte, aber auch Verbindlichkeiten garantierte. Eine staatliche Garantie für eine Mindestdividende ist zwar nicht erreicht worden, dafür versprochen die Aktien aber zusätzlich zur jährlichen Gewinnbeteiligung in Form einer Dividende auch eine aus heutiger Sicht ungewöhnliche feste Verzinsung von jährlich 4 Prozent, wofür jede Actie mit einem speziellen Kuponbogen versehen wurde.⁶⁹

⁶⁸ Vgl. Statuten vom 6. Mai 1835, § 3; Dekret vom 20. März 1837 (wie Anm. 40).

⁶⁹ Vgl. ebd., § 9. In der Anfangszeit der Aktien sollte dieses doppelte Gewinnversprechen aus einer in seiner Höhe ungewissen Dividende und einer festen Zinsgarantie sicherlich die Bereitschaft erhöhen, Kapital in diese noch rechte neue Anlageform zu investieren,

Im Gegensatz zur älteren, schwerfälligen Form der Namensaktie handelte es sich bei allen Wertpapieren der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ausschließlich um Inhaberpapiere, das heißt, beim Verkauf musste nicht mehr aufwendig und eventuell sogar noch kostenpflichtig der auf die Aktie eingetragene Name des Besitzers geändert werden, sondern alle Rechte gingen formlos auf den jeweiligen Käufer über. Wer dabei die Aktien im Einzelnen gezeichnet hat und woher also das aufgewendete Kapital stammte, ist unbekannt.⁷⁰ Eigenen Aussagen der Eisenbahngesellschaft zufolge waren im Mai 1835 10 Prozent der Aktien für *das königliche Haus und die Ministerien* reserviert worden. Da aber nicht einmal ein Viertel der betreffenden 1 500 Papiere abgerufen wurde, haben aus dieser Reserve die Städte Leipzig und Dresden jeweils 200 Aktien erwerben können, weitere 788 Stück wurden in Leipzig und Dresden *versteigert*.⁷¹

Die Aktien lagen anfänglich noch nicht gedruckt vor, sondern nur in Form der angesprochenen Interimsscheine. Der Druck der endgültigen Papiere sollte sicherlich erst erfolgen, nachdem die erste, konstituierende Generalversammlung der Aktionäre die Statuten abschließend bestätigt hatte.

Die Hoffnungen Lists, dass auch bei den Aktien weite Teile der Bevölkerung an den Gewinnen des Eisenbahnbaus partizipieren würden, scheinen sich nicht in dem Maße erfüllt zu haben. Trotz 15 000 ausgegebener Aktien fanden sich zur ersten Generalversammlung am 5. Juni 1835 im Gewandhaus nur 217 Aktionäre ein, die gerade einmal 926 Stimmen auf sich vereinten.⁷² Da die Statuten (§ 12) maximal 10 Stimmen für einen Aktienbesitzer (hier ab 150 Aktien) vorsahen, dürfte sich das Kapital also vorrangig auf Großaktionäre verteilt haben, denn mit 7 233 vorgelegten Interimsscheinen repräsentierten diese 217 Aktionäre bereits die Hälfte des Aktienkapitals.⁷³

insbesondere da die Kurse der Aktie ja nicht voraussehbar waren und jederzeit mit Kursverlusten gerechnet werden musste. Schon die Elb-Amerikanische Compagnie nutzte dieses doppelte Gewinnversprechen; vgl. METASCH, *Elb-Amerikanische Compagnie* (wie Anm. 61), S. 48 f.

⁷⁰ Obwohl auch die Aktien der Elb-Amerikanischen Compagnie anonyme Inhaberpapiere waren, ist es Jörg Ludwig in mustergültiger Weise gelungen, anhand der Archivüberlieferung einen Großteil der Gründungsaktionäre zu ermitteln und prosopografisch auszuwerten; vgl. JÖRG LUDWIG, *Der Handel Sachsens nach Spanien und Lateinamerika 1760–1830. Warenexport, Unternehmerinteressen und staatliche Politik*, Digitale Fassung 2014, S. 157–170, online: nbn-resolving.de/urn:nbn:de:bsz:14-qucosa-150345 [Zugriff 7. Juli 2021]. Entsprechende Grundlagenforschungen für andere Großunternehmen wie die Leipzig-Dresdner Eisenbahn stehen noch aus.

⁷¹ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 26 f.

⁷² Vgl. ebd., S. 27.

⁷³ Laut ebd., S. 55 waren analog zu den Aktien 15 000 Interimsscheine ausgegeben worden. Gewisse Unsicherheiten in der Interpretation zeigen sich hier durch die unbekanntenen Modalitäten hinsichtlich der halben Aktien zu 50 Talern. Diese verliehen ja ausdrücklich kein Stimmrecht, sodass sich zumindest theoretisch ein großer Teil der nicht zur Generalversammlung vorgelegten bzw. nicht zur Teilnahme berechtigten Interimsscheine im Besitz von Kleinaktionären befunden haben kann.

Voraussetzung zur Einberufung dieser ersten Generalversammlung war, dass mindestens die Hälfte des Aktienkapitals gezeichnet worden ist, eher durfte sich die Gesellschaft nicht konstituieren. Wie schon zuvor List, hatte auch das Eisenbahnkomitee verschiedene Regelungen vorgesehen, wenn, wie man erwartete, nicht gleich bei der ersten Aktienzeichnung genügend Kapital zusammenkäme. Als am 14. Mai 1835 im Büro des Eisenbahnkomitees im *Kramerhaus* der Verkauf startete, gingen die Komiteemitglieder davon aus, dass es *mehrere Tage, ja Wochen* dauern würde, bis die notwendige Mindestsumme erzielt wäre. Sie waren daher selbst überrascht, bereits am ersten Tag fast die gesamte Aktienmenge verkauft zu haben. Da niemand mit diesem Erfolg gerechnet hatte, war zu diesem Zeitpunkt noch nicht einmal die notwendige Zahl an Interimsscheinen vorrätig.⁷⁴

Leider ist wie bei so vielen frühen Wertpapieren bislang kein einziges Originalstück oder zumindest Musterdruck der Leipzig-Dresdner Eisenbahnaktien bekannt, sodass zur grafischen Gestaltung keine Aussagen möglich sind.⁷⁵ Den am 20. März 1837 veröffentlichten Statuten sind Formulare der Aktien (Abb. 5), Kupons und Interimsscheine beigelegt worden, sodass zumindest der Wortlaut der Papiere bekannt ist.⁷⁶ Laut Edgar Richter sollen die gedruckten Aktien das Ausgabedatum des 1. Januar 1836 getragen haben,⁷⁷ was aber recht unwahrscheinlich klingt. Denn dann wären die Aktien auf ein Datum gesetzt worden, das noch vor der die Statuten bestätigenden Generalversammlung vom 5. Juni 1836 bzw. der abschließenden Veröffentlichung durch das Dekret vom 20. März 1837 gelegen hätte. Im Dekret selbst sind bezeichnenderweise die Datierungen der Aktien und Kupons noch freigelassen worden, nur die Interimsscheine sind auf den 15. Mai 1835 datiert.

So groß der Erfolg bei der Aktienzeichnung am 14. und 15. Mai 1835 auch war, genauso schnell sollte sich zeigen, dass das aufgenommene Kapital von 1,5 Millionen Talern zum Bau der Eisenbahnstrecke nicht ausreichen würde, insbesondere da auch das genehmigte Papiergeld in Höhe von 500 000 Talern während der frühen Bauphase noch nicht ausgegeben werden durfte und dementsprechend in der Gesamtkalkulation fehlte. Bereits am 15. Juni 1837 musste auf der dritten

⁷⁴ Vgl. ebd., S. 26.

⁷⁵ Das Dekret vom 20. Juni 1857 bietet mit dem auf S. 111 abgedruckten und zu diesem Zeitpunkt gültigen Musterformular zumindest einen Eindruck über das Aussehen der Dividendscheine; vgl. Dekret wegen Bestätigung eines Nachtrags zu den Statuten der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie vom 20. Juni 1857, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1857, Dresden [1858], S. 110 f.

⁷⁶ Vgl. Dekret vom 20. März 1837 (wie Anm. 40).

⁷⁷ Vgl. RICHTER, Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 46), S. 37 f. – Richter ist hier aber nicht vollständig zu trauen, wie verschiedene Fehler in seinem Aufsatz belegen: So sollen laut ihm zur Deckung des anfänglichen Grundkapitals 50 000 Aktien à 100 Taler kreiert worden sein, was nicht nur gegen die Quellenüberlieferung spricht, sondern auch die aufgenommene Kapitalsumme von 1,5 Millionen Talern deutlich übersteigen würde. Zudem sollen die Aktien im Mai 1835 laut ihm auch von der Allgemeinen Deutschen Credit-Anstalt verkauft worden sein, die erst 1856 gegründet worden ist.

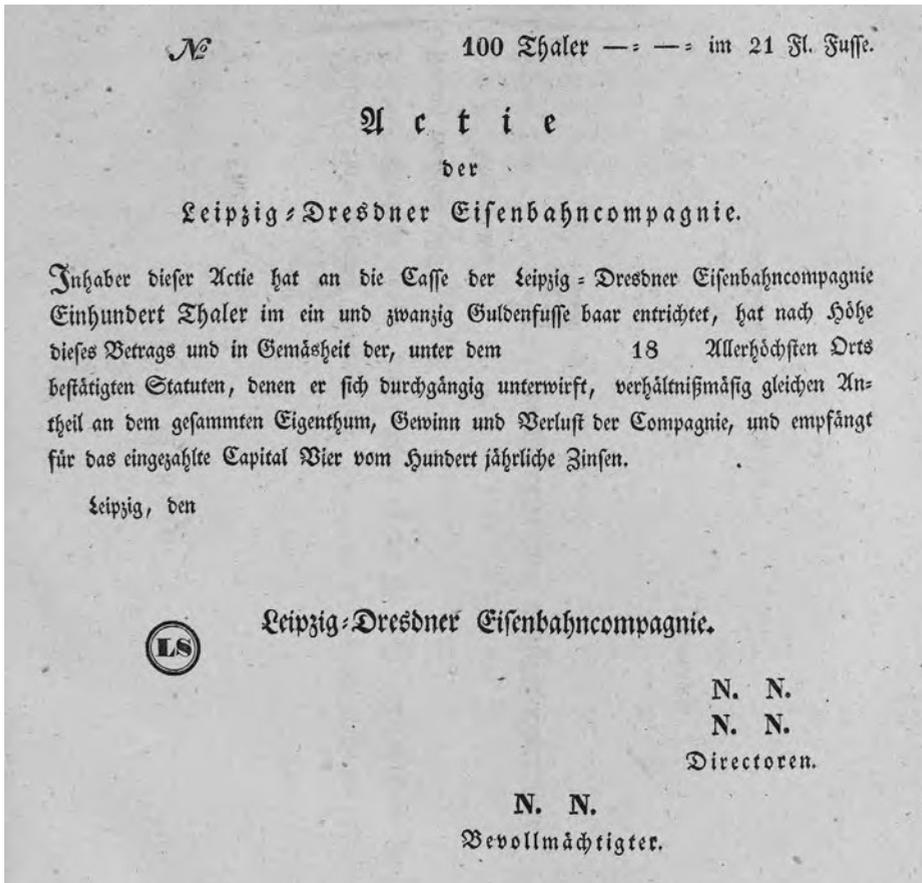


Abb. 5: Formular von 1837 einer Actie der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 100 Taler im 21-Gulden-Fuß.

Generalversammlung der Gesellschaft eine Kapitalerhöhung von 3 Millionen Talern auf insgesamt 4,5 Millionen Taler beschlossen werden.⁷⁸ Schon im Vorfeld der hitzig geführten Generalversammlung hatte die angekündigte Erhöhung zu heftigen Debatten in der Presse geführt. Die bisherigen Aktionäre bangten dabei nicht nur um den Gesamterfolg des Unternehmens, die zu erzielenden Gewinne würden sich zukünftig dann auch auf eine dreimal so große Aktionärszahl verteilen. Die unvermeidliche Kapitalerhöhung von 3 Millionen Talern erfolgte durch die Ausgabe weiterer 30 000 Aktien à 100 Taler, wobei es keine Hinweise gibt, ob an der Praxis der Halbaktien zu 50 Talern festgehalten worden ist.

⁷⁸ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 54-62.

Verschiedene Bauvorhaben, unter anderem eines Maschinenhauses und Verwaltungsgebäudes in Leipzig, erforderten dann ausgerechnet in den krisen-gezeichneten Revolutionszeiten von 1848, die den Kapitalmangel ohnehin enorm verschärft hatten und die auch an den Aktienkursen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn nicht spurlos vorübergegangen waren,⁷⁹ eine weitere Erhöhung des Aktienkapitals um 500 000 Taler auf nunmehr 5 Millionen Taler. Ausgegeben wurden wiederum 5 000 Aktien à 100 Taler, die auch weiterhin mit jährlich 4 Prozent verzinst waren. Damit die Gesellschaft in diesen schwierigen Zeiten überhaupt noch ihren Zahlungsverpflichtungen nachkommen konnte, musste sie unter anderem auch ihre neukreierten Aktien verpfänden bzw. diese *zum Nominalwerthe an Zahlungsstatt*, also als Zahlungsmittel, einsetzen. Diesmal gestaltete es sich auch deutlich schwieriger, die Papiere auf dem Kapitalmarkt zu platzieren: Immerhin 3 000 Stück konnten bis Ende 1849 verkauft werden, die restlichen 2 000 sollten erst einmal *als Reserve für weiteren Bedarf an Betriebsmitteln und dergleichen zurückbehalten* werden.⁸⁰

Eine letzte Erhöhung des Aktienkapitals erfolgte 1866 auf Beschluss der Generalversammlung vom 23. März 1865.⁸¹ Die für den geplanten Bau und Anschluss der Borsdorf-Döbeln-Meißner Eisenbahn an das Liniennetz der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft kalkulierten 8,5 Millionen Taler sollten unter anderem durch die Ausgabe von weiteren 25 000 Stammaktien à 100 Taler⁸² aufgebracht werden. Das gesamte Aktienkapital belief sich nunmehr also auf 7,5 Millionen Taler (vgl. Tab. 1).

⁷⁹ 1848 sank der Aktienkurs aufgrund der *allgemeine[n] Erschütterung des Credits* auf einen Tiefpunkt von 86 Prozent des Nominalwertes; vgl. ebd., S. 108 f. – Eine Auflistung des Aktienkurses zwischen 1835 und 1863 lag der Festschrift als Beilage bei (verwendet wurde hier das Exemplar der Bayerischen Staatsbibliothek).

⁸⁰ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünf und zwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 107-109.

⁸¹ Vgl. Dekret wegen Bestätigung des vierten Nachtrags zu den Statuten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie vom 16. Januar 1866, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1866, Dresden [1867], S. 7-14.

⁸² Laut. RICHTER, Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 46), S. 38 tragen diese das Ausgabedatum 1. Januar 1869.

Emis-sion ⁸³	Aufteilung	Nummerierung	Ver-zinsung	Kapitalsumme
1835	15 000 Aktien in Form von Vollaktien à 100 bzw. Halbaktien ⁸⁴ à 50 Taler im 21-Gulden-Fuß	[1–15 000]	4 %	1,5 Millionen Taler
1837	30 000 Aktien à 100 Taler [im 21-Gulden-Fuß]	[15 001–45 000]	[4 %]	+ 3 Millionen Taler = 4,5 Millionen Taler
1848	5 000 Aktien à 100 Taler [im 14-Taler-Fuß]	45 001–50 000 ⁸⁵	4 %	+ 500 000 Taler = 5 Millionen Taler
1866	25 000 Aktien à 100 Taler [im 30-Taler-Fuß]	[50 001–75 000]	[?]	+ 2,5 Millionen Taler = 7,5 Millionen Taler

Tab. 1: Übersicht über die von der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ausgegebenen Aktien (unsichere bzw. interpolierte Daten in eckigen Klammern).

2. Die Teilschuldverschreibungen

Zu einer zweiten Säule im Finanzierungskonzept der Leipzig Dresdner Eisenbahngesellschaft wurden sogenannte Teilschuldverschreibungen (Partialobligationen). Bis zu diesem Zeitpunkt waren Teilschuldverschreibungen wohl nur von Staaten bzw. Kommunen als neues, innovatives Verfahren zur ‚Kommerzialisierung‘ ihrer öffentlichen Schulden⁸⁶ eingesetzt worden. Ob die Anleihe der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft vielleicht sogar das früheste Beispiel für eine Adaption im privatwirtschaftlichen Bereich darstellt, kann beim aktuellen, defizitären Forschungsstand nicht beantwortet werden, auf alle Fälle kann sie mit zu den frühesten Vertretern gezählt werden.

Bei der finanztechnischen Innovation der Teilschuldverschreibung konnte in Sachsen sogar schon auf etwas längere Erfahrungen als bei Aktien zurückgegriffen werden: 1763 hatte Sachsen, das nach dem Siebenjährigen Krieg am Rande des finanziellen Ruins stand, vermutlich als erster deutscher bzw. sogar erster europäischer Staat seine enorme Schuldenlast über gedruckte und formalisierte Partial-

⁸³ Auf eine Übernahme der ungesicherten Ausgabedaten wurde verzichtet. Das Emissionsjahr bezieht sich daher auf das Jahr der Kapitalaufnahme und nicht auf die (unbekannte) Ausgabe der gedruckten Aktien.

⁸⁴ Nur für die erste Aktienemission ist die Ausgabe von Halbaktien à 50 Taler verbürgt. Möglicherweise wurde diese Praxis auch im Folgenden beibehalten. Wie bei den Anleihen könnten jeweils zwei Halbaktien dieselbe Kontrollnummer, unterschieden durch Lit. A und Lit. B, getragen haben.

⁸⁵ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 108.

⁸⁶ Vgl. HANS-PETER ULLMANN, Gebr. Bethmann und die österreichische Anleihe von 1778. Die Inhaberschuldverschreibung revolutioniert den Frankfurter Kapitalmarkt, in: Dieter Lindenlaub/Carsten Burhop/Joachim Scholtz (Hg.), Schlüsselereignisse der deutschen Bankengeschichte, Stuttgart 2013, S. 79–89.

obligationen abzutragen begonnen, was innerhalb der finanz- und bankgeschichtlichen Forschung bislang anscheinend kaum bekannt ist. So geht etwa Hans-Peter Ullmann davon aus, dass es erst eine österreichische Anleihe des Jahres 1778 war, die den Frankfurter Kapitalmarkt „revolutionierte“ und somit zu den „Schlüsselereignissen der deutschen Bankengeschichte“ zu zählen ist.⁸⁷

Warum Ullmann nicht die sächsische Anleihe von 1763, die er zumindest kennt, sondern die österreichische von 1778 als „Geburtsstunde der Inhaberschuldverschreibung“ deklariert,⁸⁸ kann nicht nachvollzogen werden. Die von ihm genannten finanztechnischen Innovationen von 1778 – „Zerlegung der Anleihesumme in einzelne Schuldverschreibungen“, „Vereinheitlichung der Anleihebedingungen“, „Reduzierung des Nennwerts“, „öffentliche Ausschreibung der Inhaberpapiere zur Zeichnung“ und „Formalisierung des Emissionsverfahrens“ – finden sich jedenfalls alle bereits bei den sächsischen Papieren von 1763. Vermutlich ist die ‚versteckte‘ sächsische Spezialliteratur zu diesem Thema außerhalb eines sehr engen Kreises der sächsischen Finanzgeschichte nicht weiter bekannt.⁸⁹

Dabei reicht die Vorgeschichte der Teilschuldverschreibung in Sachsen sogar noch etwas weiter zurück. Bereits auf dem sächsischen Landtag von 1748 war diskutiert worden, die hohen Staatsschulden nicht mehr über einzelne, zum Teil auf Millionenbeträge lautende Anleihen bei einzelnen in- wie ausländischen Bankhäusern aufzunehmen, sondern stattdessen eigene, auf kleinere Beträge lautende Inhaberschuldverschreibungen auszugeben. Erst 1763, nach dem beinahe finanziellen und politischen Zusammenbruch, konnte diese Idee jedoch umgesetzt werden. Als Novum in der Finanzgeschichte gab Sachsen 1763 zur Tilgung seiner Staatsschulden sogenannte Steuerkreditkassenscheine aus, die auf vier feste Beträge zwischen 100 und 1 000 Taler lauteten. Zur Tilgung wurde eine von den Ständen kontrollierte Steuerkreditkasse eingerichtet und mit einem jährlichen Etat von 1,1 Millionen Talern versehen. Was hiervon nicht für die Zinszahlungen aufgewendet werden musste, wurde für die Tilgung eingesetzt. In einem jährlichen Losverfahren wurden hierfür die Nummern derjenigen Teilschuldverschreibungen gezogen, die eingelöst werden sollten.

⁸⁷ Vgl. ebd.

⁸⁸ Vgl. ebd., S. 80.

⁸⁹ Zum neuen Schuldentilgungsmodell in Sachsen ab 1763 mittels Teilschuldverschreibungen sowie der dafür notwendigen Reform und Institutionalisierung der Staatsschulden vgl. insbesondere WALTHER DÄBRITZ, *Die Staatsschulden Sachsens in der Zeit von 1763 bis 1837*, Leipzig 1906 sowie auch GUNDA ULBRICHT, *Finanzgeschichte Sachsens im Übergang zum konstitutionellen Staat (1763 bis 1843)* (Studien zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte 23), St. Katharinen 2001 und JOSEF MATZERATH, *1763. Landtag, Landeswohl und Lotterie mit Staatsanleihen*, in: Ders., *Aspekte sächsischer Landtagsgeschichte. Die Spätzeit der sächsischen Ständeversammlung 1763 bis 1831*, Dresden 2006, S. 24-32, hier S. 30-32, der allerdings in der gebotenen Kürze nur einzelne Aspekte vorstellen kann.

Für den sächsischen Staat erwies sich dieses neue Modell der Schuldenfinanzierung und -tilgung als äußerst erfolgreich, insbesondere weil es genau den Nerv des sich wandelnden Kapitalmarktes traf, auf dem auch immer mehr Privatleute Möglichkeiten zur Anlage ihrer Ersparnisse suchten. Ihnen kamen die kleineren Beträge und die neue Mobilität der jederzeit zu veräußernden Inhaberpapiere enorm entgegen. Mit den ebenfalls als Novum eingeführten, frei handelbaren Zinskupons konnten jetzt sogar zukünftige Zinsversprechen vom ‚Inhaber‘ verkauft werden.

Die bei den öffentlichen Papieren schon erfolgreich erprobte Finanzierungsform ließ sich das Leipzig-Dresdner Eisenbahnkomitee von der sächsischen Regierung in ihren am 6. Mai 1835 angenommenen Statuten bestätigen. In § 60 behielt sich die Gesellschaft, wenn das ursprüngliche Aktienkapital sowie das auszugebende Papiergeld zur Finanzierung nicht ausreichen sollten, das Recht vor, nicht nur neue Aktien auszugeben, sondern auch Anleihen aufzunehmen. Diese Anleihen durften ein Drittel des Aktienkapitals jedoch nicht übersteigen.

Bereits zum 1. Dezember 1839 musste die Gesellschaft erstmalig von dieser Option Gebrauch machen. Zur Vollendung des zweiten Gleises zwischen Leipzig und Dresden sowie zum Bau einer Verbindungsbahn von Leipzig nach Magdeburg gab die Gesellschaft eine *öffentliche Anleihe* in Höhe von 1 Million Talern (im 14-Taler-Fuß) aus.⁹⁰ Insgesamt zerfiel dieser Betrag auf 10 000 *Partialobligationen* à 100 Taler, wobei wie bei den Aktien auch *halbe Obligationen* zu 50 Talern verausgabt wurden. 2 500 Obligationen (Nr. 1-2 500) wurden hierfür als halbe Anteile (jede Nummer unterschieden mit Lit. A und Lit. B) ausgefertigt. Im Gegensatz zu den Aktien sind im Münzkabinett Dresden alle drei Anleihepapiere mit jeweils einem Exemplar überliefert (Abb. 6 und 7).

Die für alle Schuldverschreibungen vorgesehene 4-prozentige Verzinsung wurde allerdings nicht vollständig ausgezahlt, sondern ein halber Prozentpunkt zur Schuldentilgung einbehalten. Dafür garantierte die Gesellschaft dem Inhaber bei der Einziehung eine zusätzliche *Prämie* von 1 Prozent pro Jahr auf den Nominalwert. Für die Einlösung haftete die Gesellschaft mit ihrem gesamten, auf Grundlage des Aktienkapitals erworbenen Eigentum. Für die Tilgung wurde ein fester Plan erstellt und unter anderem auf der Rückseite der Wertpapiere veröffentlicht (Abb. 7b): Wie bei den Staatspapieren sollte einmal jährlich unter staatlicher Aufsicht eine bestimmte Anzahl von Obligationen ausgelost und dann an der Leipziger Hauptkasse eingelöst werden. Die Gesellschaft hielt sich ausdrücklich vor, die Anleihen auch früher aufzurufen, denn der ursprüngliche Tilgungszeitraum reichte immerhin bis in das Jahr 1922.

Diese erste Anleihe musste zum 1. Juni 1841 um weitere 500 000 Taler zu denselben Bedingungen erweitert werden.⁹¹ Hierfür wurden als *II. Reihe* 10 000 neue *Partialobligationen* à 50 Taler (nummeriert mit *No. 1-10 000*) ausgegeben (Abb. 8).

⁹⁰ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 107 sowie die auf den Anleihen selbst wiedergegebenen Vertragsbedingungen.

⁹¹ Vgl. ebd.

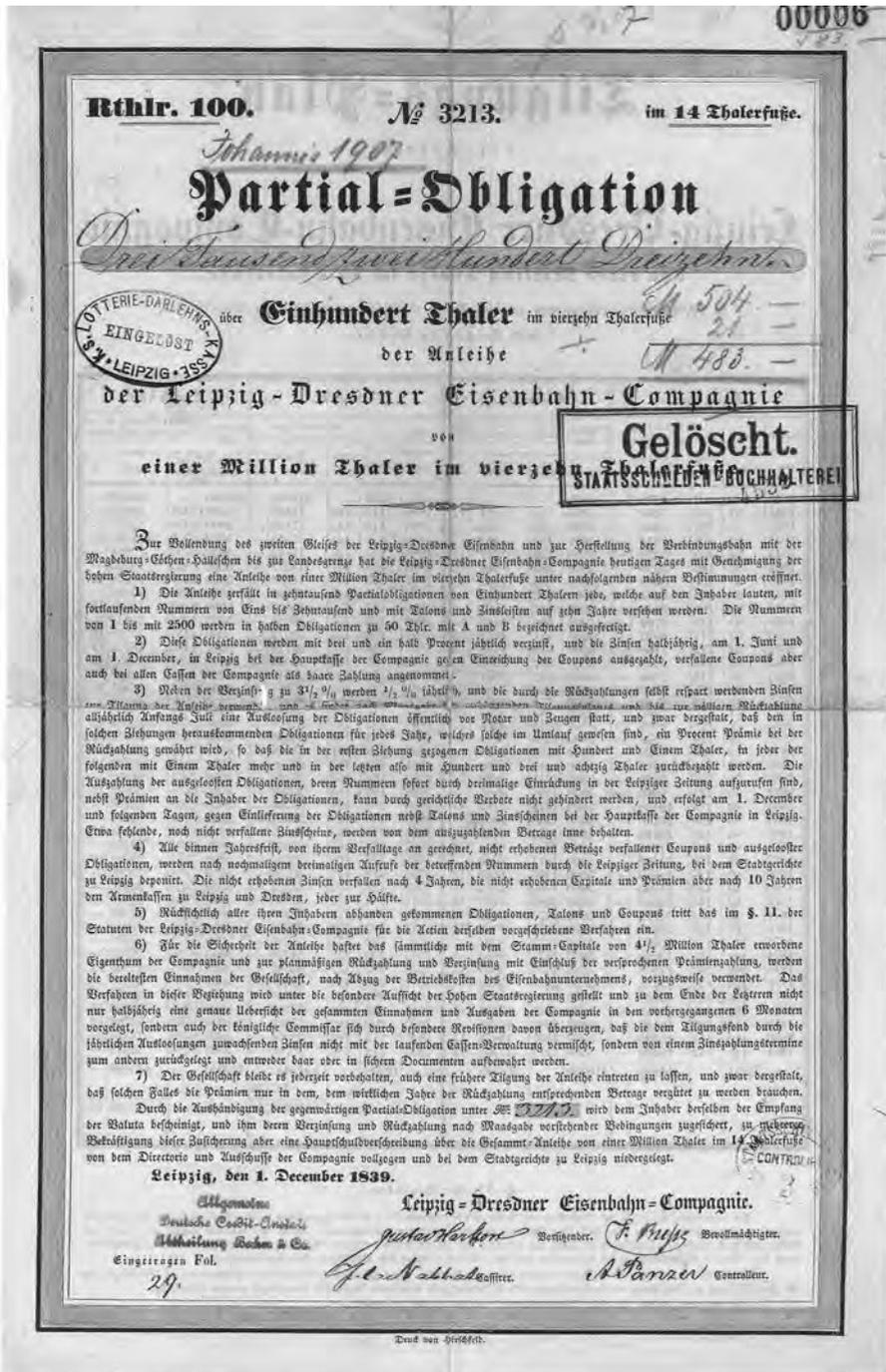


Abb. 6: Partialobligation der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 100 Taler im 14-Taler-Fuß, 1. Dezember 1839, Vorderseite.

Lizenz- und Nutzungshinweis:
 Werke der Autorinnen und Autoren stehen unter der Lizenz CC BY-ND 4.0.
 Sie können Inhalte Dritter mit abweichendem Rechtstatus enthalten.



Abb. 7a: Partialobligation der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 50 Taler (Lit. B) im 14-Taler-Fuß, 1. Dezember 1839, Vorderseite.

Lizenz- und Nutzungshinweis:
Werke der Autorinnen und Autoren stehen unter der Lizenz CC BY-ND 4.0.
Sie können Inhalte Dritter mit abweichendem Rechtestatus enthalten.

Tilgungs-Plan

der Anleihe

der

Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie

von einer Million Thaler im 14 Talerfuße,

in 10,000 Partialobligationen zu 100 Thlr., rückzahlbar nach jährlichen Annahmungen,
mit steigender Prämie.

Ausgabe.				Einnahme.				Ausgabe.				Einnahme.							
Jahre Kette- rung	Anzahl der Obli- gationen	Rückzahlung		Zinsfuß in %	Zinsfuß auf 100	Zinsen-Überschuß bei ge- richtigsten Obligationen à 3 1/2 %		Jahre Kette- rung	Anzahl der Obli- gationen	Rückzahlung		Zinsfuß in %	Zinsfuß auf 100	Zinsen-Überschuß bei ge- richtigsten Obligationen à 3 1/2 %					
		in Thlr.	in Gr.			auf 100	in Thlr.			in Gr.	auf 100			in Thlr.	in Gr.				
1840	49	101	4949	—	—	5000	—	—	—	—	—	—	—	21000	—	204918	—		
1841	51	102	5202	—	—	5000	49	171	12	1882	116	143	16588	5000	3334	11689	—		
1842	52	103	5356	—	—	5000	100	350	—	1883	119	144	17136	5000	3450	12075	—		
1843	53	104	5512	—	—	5000	152	532	—	1884	121	145	17545	5000	3569	12491	12		
1844	54	105	5670	—	—	5000	205	717	12	1885	122	146	17912	5000	3690	12915	—		
1845	56	106	5836	—	—	5000	258	906	12	1886	125	147	18275	5000	3812	13342	—		
1846	57	107	6009	—	—	5000	315	1102	12	1887	127	148	18796	5000	3937	13779	12		
1847	58	108	6284	—	—	5000	372	1302	—	1888	129	149	19221	5000	4064	14224	—		
1848	60	109	6540	—	—	5000	430	1505	—	1889	131	150	19650	5000	4193	14675	12		
1849	61	110	6710	—	—	5000	490	1715	—	1890	133	151	20083	5000	4324	15134	—		
1850	62	111	6882	—	—	5000	551	1928	12	1891	136	152	20522	5000	4457	15599	12		
1851	64	112	7108	—	—	5000	613	2145	12	1892	138	153	21114	5000	4593	16073	12		
1852	65	113	7345	—	—	5000	677	2389	12	1893	140	154	21699	5000	4731	16558	12		
1853	67	114	7638	—	—	5000	742	2597	—	1894	142	155	22310	5000	4871	17048	12		
1854	68	115	7824	—	—	5000	809	2831	12	1895	144	156	22944	5000	5013	17545	12		
1855	70	116	8120	—	—	5000	877	3069	12	1896	147	157	23607	5000	5157	18049	12		
1856	71	117	8307	—	—	5000	947	3314	12	1897	149	158	23542	5000	5304	18564	—		
1857	72	118	8496	—	—	5000	1018	3563	—	1898	152	159	24195	5000	5453	19085	12		
1858	74	119	8696	—	—	5000	1090	3815	—	1899	154	160	24840	5000	5605	19617	12		
1859	76	120	8904	—	—	5000	1164	4074	—	1900	156	161	25516	5000	5759	20150	—		
1860	77	121	9317	—	—	5000	1240	4340	—	1901	159	162	25758	5000	5915	20702	12		
1861	79	122	9638	—	—	5000	1317	4609	12	1902	161	163	26243	5000	6074	21259	—		
1862	80	123	9840	—	—	5000	1396	4886	—	1903	163	164	26732	5000	6235	21822	12		
1863	82	124	10165	—	—	5000	1476	5166	—	1904	166	165	27309	5000	6395	22393	—		
1864	84	125	10500	—	—	5000	1558	5453	—	1905	169	166	28064	5000	6564	22974	—		
1865	85	126	10710	—	—	5000	1642	5747	—	1906	171	167	28557	5000	6739	23565	12		
1866	87	127	11049	—	—	5000	1727	6044	12	1907	173	168	29064	5000	6904	24164	—		
1867	89	128	11392	—	—	5000	1814	6349	—	1908	177	169	29913	5000	7077	24769	12		
1868	90	129	11610	—	—	5000	1903	6660	12	1909	178	170	30200	5000	7254	25389	—		
1869	92	130	11960	—	—	5000	1993	6975	12	1910	182	171	31122	5000	7432	26012	—		
1870	94	131	12314	—	—	5000	2085	7297	12	1911	184	172	31648	5000	7614	26649	—		
1871	96	132	12672	—	—	5000	2179	7626	12	1912	186	173	32178	5000	7795	27293	—		
1872	97	133	12991	—	—	5000	2275	7962	12	1913	190	174	33060	5000	7984	27944	—		
1873	100	134	13400	—	—	5000	2372	8302	—	1914	192	175	33944	5000	8174	28609	—		
1874	101	135	13635	—	—	5000	2472	8652	—	1915	195	176	34820	5000	8366	29281	—		
1875	103	136	14008	—	—	5000	2573	9005	12	1916	197	177	34869	5000	8561	29963	12		
1876	105	137	14385	—	—	5000	2676	9366	—	1917	200	178	35600	5000	8758	30653	—		
1877	106	138	14628	—	—	5000	2781	9733	12	1918	203	179	36337	5000	8958	31353	—		
1878	109	139	15151	—	—	5000	2887	10104	12	1919	206	180	37090	5000	9161	32063	12		
1879	111	140	15540	—	—	5000	2996	10486	—	1920	209	181	37829	5000	9367	32784	12		
1880	112	141	15740	—	—	5000	3107	10874	12	1921	212	182	38584	5000	9576	33516	—		
1881	115	142	16330	—	—	5000	3219	11266	12	1922	212	183	38796	5000	9758	34255	—		
Zusam.	3334		414880	—	—	210000		204918	—	Summa	10000		1,515,445	—	415000		415000	—	
													Zinsfuß	497	12				
													Summe der Ausgabe	1,515,942	12	der Einnahme	1,515,942	12	

§. 11. der Statuten.

Die Auszahlung der Zinsen und Rückzahlen an die Inhaber der Coupons kann bei dem Directorium durch gerichtliche Beiräte nicht stattfinden werden. Unterzeichnete, welche aber noch ihren Antheil annehmen gesammter Interimsscheine, Actien oder Coupons werden auf Antrag der Beiräte nach vorläufiger schriftlicher Prüfung von Obliigationen und auf Verlangen der selben rechtlich erfolgten Beiräte durch die Beiräte durch eine öffentliche Bescheinigung dem Directorium anzuweisen und statt derselben dem Beiräte Duplikate auszufertigen.

In Betreff der Einlösung der Obliigationen und der Prämien haben die wegen Amortisation fällig. Zahl. Staatspapiere in dem Beschl. vom 25. Juni 1877 und der Berechnung der Rendite vom 6. October 1874 enthaltenen Vorschriften durchgängig analoge Anwendung.

Die competente Behörde für diese Obliigationen ist das Stadtgericht zu Leipzig.

1914, 2/10

Abb. 7b: Tilgungsplan der Anleihe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie vom 1. Dezember 1839 auf der Rückseite der Partialobligation über 50 Taler (Lit. B) im 14-Taler-Fuße.

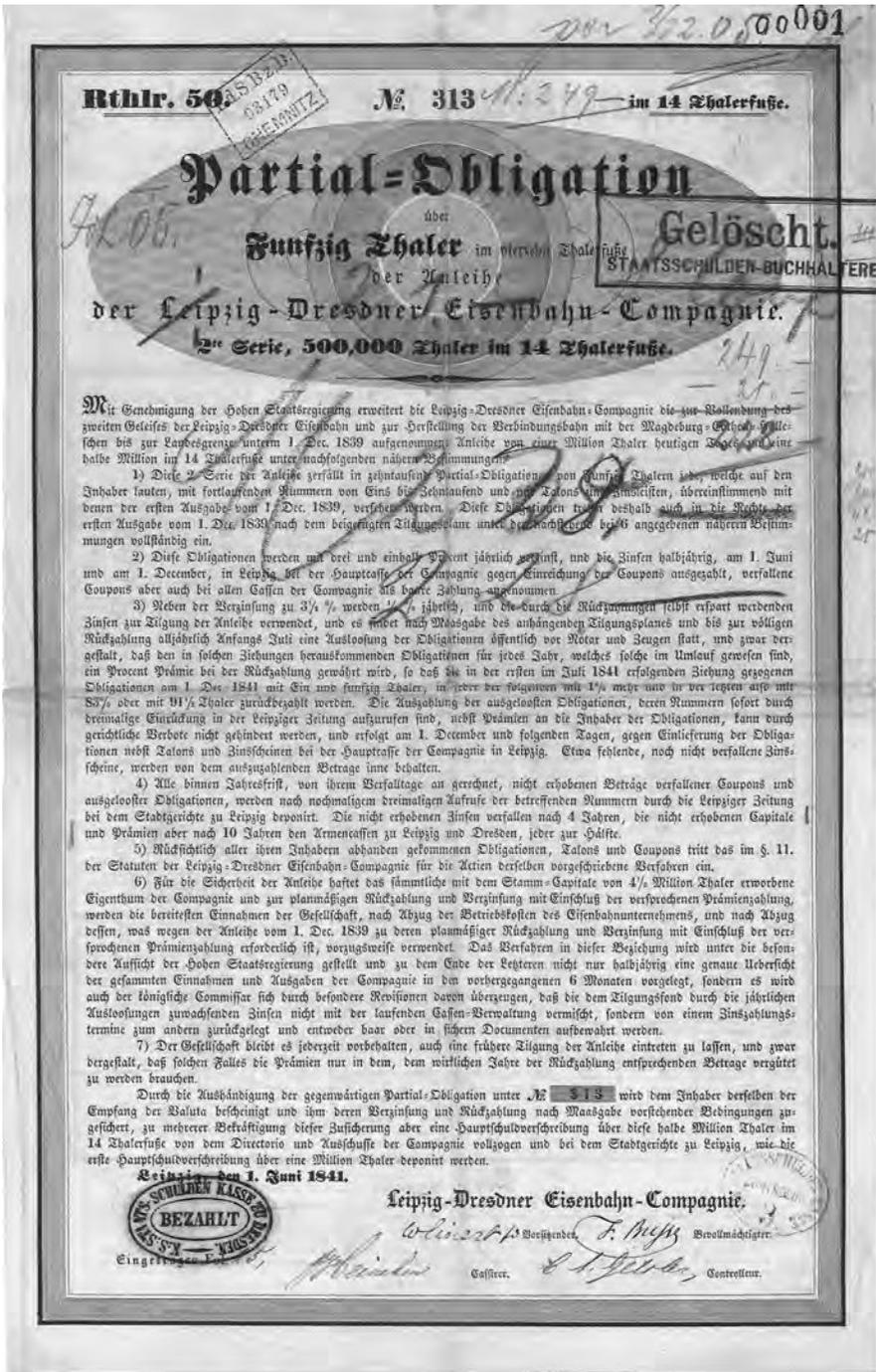


Abb. 8: Partialobligation der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie, 50 Taler im 14-Taler-Fuß, II. Serie vom 1. Juni 1841, Vorderseite.

Lizenz- und Nutzungshinweis:
Werke der Autorinnen und Autoren stehen unter der Lizenz CC BY-ND 4.0.
Sie können Inhalte Dritter mit abweichendem Rechtstatus enthalten.

Leipzig-Druckgraph.
Dresden am 30. November 1876.
Hauptsitz: Gammeln, Verwaltung.
Leipzig, Dresden, Chemnitz, Zwickau, Plauen, Bismarck, Verwaltungsgesetz.

Tilgungs-Plan
 der Anleihe vom 1. März 1866
 der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie
 von 600000 Thalem im 30 Thalerfusse
 in 600 Serien von je 50 Schulscheinen Lit. A. à 100 Thaler
 in 600 Serien von je 10 Schulscheinen Lit. B. à 500 Thaler
 rückzahlbar nach jährlichen Auslosungen in ganzen Serien.

Am 1. April	Zu verbleibendes Capital	Jährlich anzuzahlende Zinsen à 4%	Ersparis Zinsen zur Amortisation	Jährliche Amortisation 1%	Ueberschuss zur Ausgleichung der Serien	Disponibler Amortisations- Fond	Ausgeloste Zahl der Serien	Schuldscheine Auszahlender Geldbetrag
1878	6,000,000	240,000	—	60,000	—	60,000	12	60,000
79	5,940,000	237,600	2,400	60,000	—	62,400	12	60,000
80	5,880,000	235,200	4,800	60,000	2,400	67,200	13	65,000
81	5,815,000	232,600	7,400	60,000	2,200	69,600	13	65,000
82	5,750,000	230,000	10,000	60,000	4,600	74,600	14	70,000
83	5,680,000	227,200	12,800	60,000	4,500	77,400	15	75,000
84	5,605,000	224,200	15,800	60,000	2,400	78,200	15	75,000
85	5,530,000	221,200	18,800	60,000	3,200	82,000	16	80,000
86	5,450,000	218,000	22,000	60,000	3,000	84,000	16	80,000
87	5,370,000	214,800	25,200	60,000	4,000	89,200	17	85,000
88	5,285,000	211,400	28,600	60,000	4,200	92,800	18	90,000
89	5,199,000	207,800	32,200	60,000	2,800	93,900	18	90,000
90	5,100,000	204,000	36,000	60,000	—	98,000	19	95,000
91	5,005,000	200,200	39,800	60,000	1,000	100,800	20	100,000
92	4,905,000	196,200	43,800	60,000	800	104,600	20	100,000
93	4,805,000	192,200	47,800	60,000	4,600	112,400	22	110,000
94	4,695,000	187,800	52,000	60,000	2,400	114,600	22	110,000
95	4,585,000	183,400	56,600	60,000	4,600	121,200	24	120,000
96	4,465,000	178,600	61,400	60,000	1,200	122,600	24	120,000
97	4,345,000	173,800	66,200	60,000	2,600	128,800	25	125,000
98	4,220,000	168,800	71,200	60,000	3,800	135,000	27	135,000
99	4,085,000	163,400	76,600	60,000	—	136,600	27	135,000
1900	3,950,000	158,000	82,000	60,000	1,600	143,600	28	140,000
1	3,810,000	152,400	87,600	60,000	3,600	151,200	30	150,000
2	3,660,000	146,400	93,600	60,000	1,200	154,800	30	150,000
3	3,510,000	140,400	99,800	60,000	4,800	164,400	32	160,000
4	3,350,000	134,000	106,600	60,000	4,400	170,400	34	170,000
5	3,180,000	127,200	112,800	60,000	400	173,200	34	170,000
6	3,010,000	120,400	119,600	60,000	3,200	182,800	36	180,000
7	2,830,000	113,200	126,800	60,000	2,800	189,600	37	185,000
8	2,645,000	105,800	134,200	60,000	4,600	198,800	39	195,000
9	2,450,000	98,000	142,000	60,000	3,800	205,800	41	205,000
10	2,245,000	89,800	150,800	60,000	800	211,600	42	210,000
11	2,035,000	81,400	158,800	60,000	1,600	220,200	44	220,000
12	1,815,000	72,600	167,400	60,000	200	227,600	45	225,000
13	1,590,000	63,600	176,400	60,000	2,600	239,000	47	235,000
14	1,355,000	54,200	185,800	60,000	4,000	249,800	49	245,000
15	1,110,000	44,400	195,600	60,000	4,800	260,400	52	260,000
16	860,000	34,000	206,000	60,000	400	266,400	53	265,000
17	585,000	23,400	216,600	60,000	1,400	278,000	55	275,000
18	310,000	12,400	227,600	60,000	3,000	310,000	62	310,000
			3,520,600	2,479,400			1,200	6,000,000
			6,000,000					

1876/1878

Abb. 9b: Tilgungsplan der Anleihe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie vom 1. März 1866 auf der Rückseite des Schulscheines (Partialobligation) über 100 Taler im 30-Taler-Fuß.

Lizenz- und Nutzungshinweis:
 Werke der Autorinnen und Autoren stehen unter der Lizenz CC BY-ND 4.0.
 Sie können Inhalte Dritter mit abweichendem Rechtstatus enthalten.

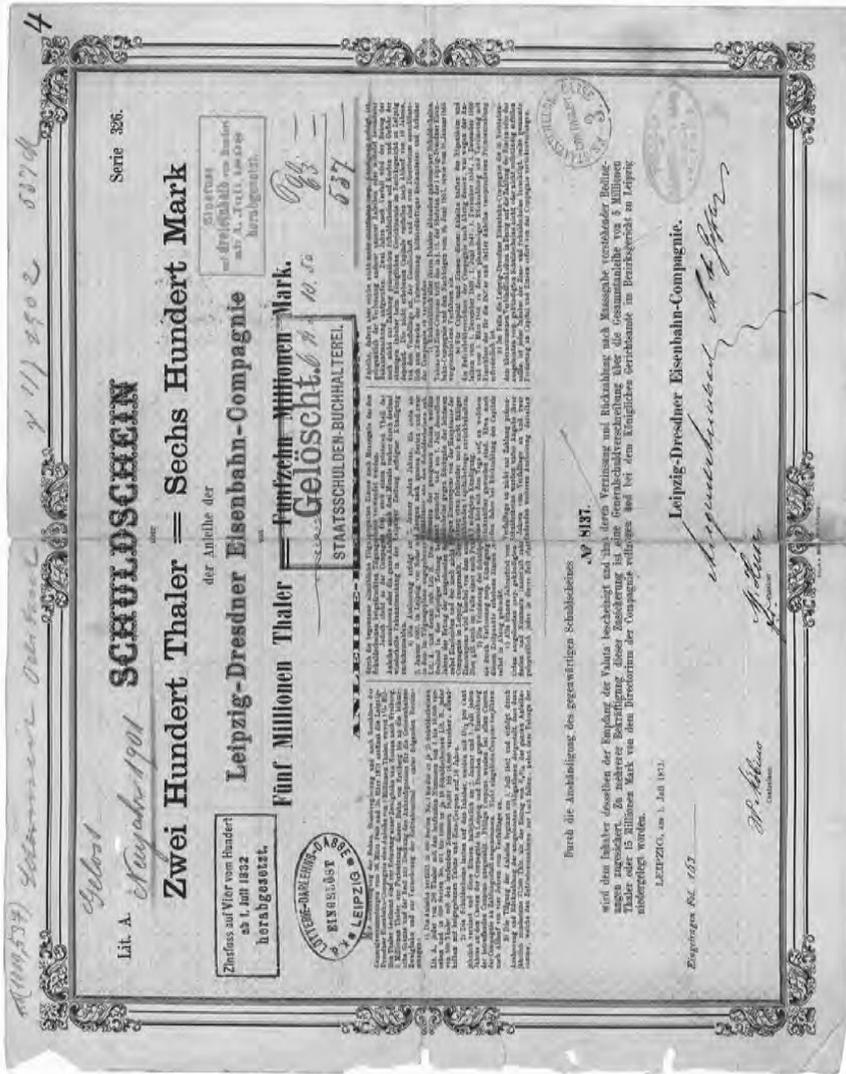


Abb. 11: Schuldschein (Partialobligation) der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 200 Taler/600 Mark, 1. Juli 1872, Vorderseite.

Für neue Bauvorhaben, unter anderem *die Erweiterung der Bahnhöfe*, kam es zum 1. Dezember 1854 zur Aufnahme einer neuen 4-prozentigen Anleihe in Höhe von 1,5 Millionen Talern.⁹² Bei dieser Anleihe wurden nicht mehr wie in der bisherigen aufwendigen Weise einzelne Nummern zur Einlösung ausgelost, sondern es wurden jetzt 300 Serien à 50 *Schuldscheine* zu 100 Talern ausgegeben und nur noch diese Serien wurden per Losverfahren gezogen. 1860 wurde auch diese

⁹² Vgl. ebd., S. 144.

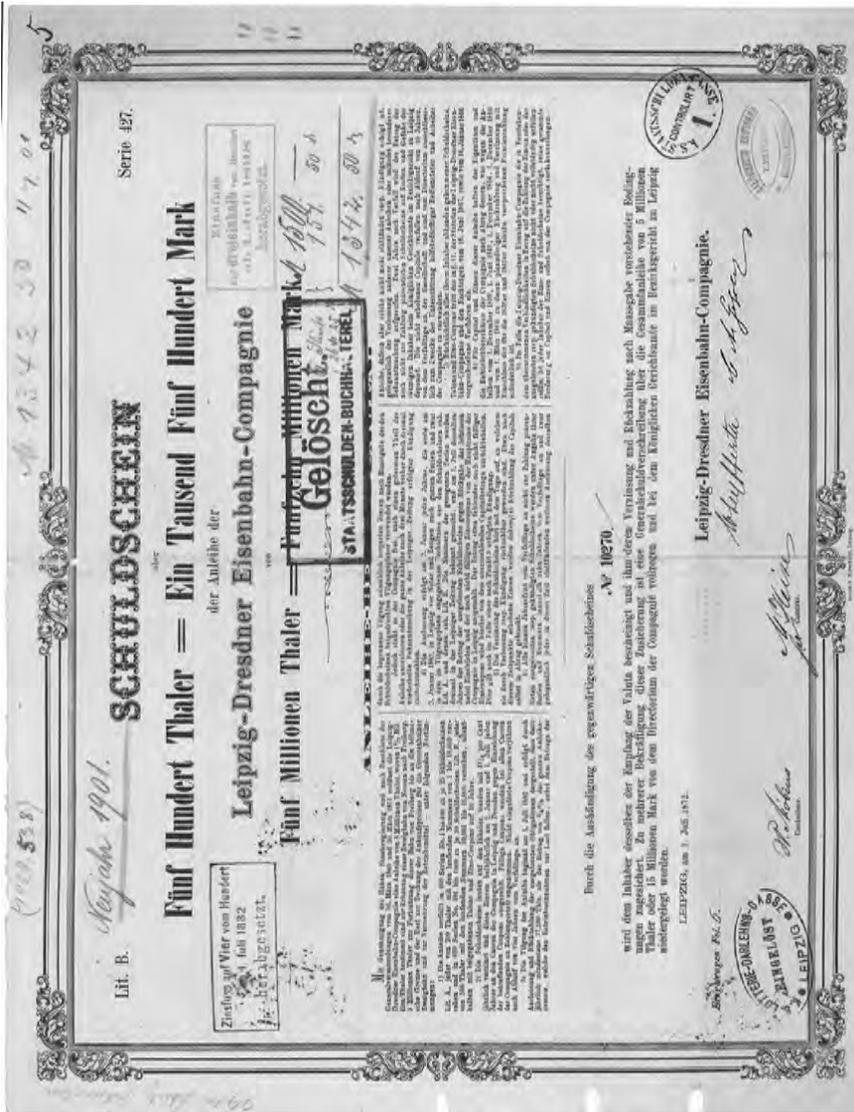


Abb. 12a: Schuldschein (Partialobligation) der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 500 Taler/1 500 Mark, 1. Juli 1872, Vorderseite.

Anleihe, insbesondere zum Bau einer Zweigbahn von Coswig nach Meißen sowie zur Umgestaltung des Leipziger Bahnhofes, zu denselben Bedingungen um weitere 500 000 Taler erhöht.⁹³ Von diesen Anleihen der Jahre 1854 und 1860 ist leider kein erhaltenes Exemplar bekannt.

Von der nächsten Emission vom 1. März 1866 über beachtliche 6 Millionen Taler im 30-Taler-Fuß haben sich glücklicherweise im Dresdner Münzkabinett

⁹³ Vgl. ebd.

Tilgungsplan
der Anleihe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie
von 5000000 Thlr. mit 4 1/2 % Zinsen und 3/4 % Tilgungsquote, welcher die jährlich ersparten Zinsen anzuwachsen,
vom 1. Juli 1872, mit Beginn der Tilgung vom 1. Juli 1882.

Jahr.	Capit.	Tilgungsquote.	Erspart. Zinsen.	Ausgleichung der Steuern.	Zahl der Serien.	Capit.	Tilgungsquote.	Erspart. Zinsen.	Ausgleichung der Steuern.	Zahl der Serien.
1	5000000	37500	—	2500	3	3500000	37500	65475	4025	100000
2	49825000	37500	1375	1375	3	34625000	37500	69975	1300	110000
3	49650000	37500	2750	2750	3	34250000	37500	74475	2600	120000
4	49475000	37500	4125	4125	4	33875000	37500	78975	3900	130000
5	49300000	37500	5500	5500	4	33500000	37500	83475	5200	140000
6	49125000	37500	6875	6875	5	33125000	37500	87975	6500	150000
7	48950000	37500	8250	8250	5	32750000	37500	92475	7800	160000
8	48775000	37500	9625	9625	6	32375000	37500	96975	9100	170000
9	48600000	37500	11000	11000	6	32000000	37500	101475	10400	180000
10	48425000	37500	12375	12375	7	31625000	37500	105975	11700	190000
11	48250000	37500	13750	13750	7	31250000	37500	110475	13000	200000
12	48075000	37500	15125	15125	8	30875000	37500	114975	14300	210000
13	47900000	37500	16500	16500	8	30500000	37500	119475	15600	220000
14	47725000	37500	17875	17875	9	30125000	37500	123975	16900	230000
15	47550000	37500	19250	19250	9	29750000	37500	128475	18200	240000
16	47375000	37500	20625	20625	10	29375000	37500	132975	19500	250000
17	47200000	37500	22000	22000	10	29000000	37500	137475	20800	260000
18	47025000	37500	23375	23375	11	28625000	37500	141975	22100	270000
19	46850000	37500	24750	24750	11	28250000	37500	146475	23400	280000
20	46675000	37500	26125	26125	12	27875000	37500	150975	24700	290000
21	46500000	37500	27500	27500	12	27500000	37500	155475	26000	300000
22	46325000	37500	28875	28875	13	27125000	37500	159975	27300	310000
23	46150000	37500	30250	30250	13	26750000	37500	164475	28600	320000

Abb. 12b: Tilgungsplan der Anleihe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie vom 1. Juli 1872 auf der Rückseite des Schuldscheines (Partialobligation) über 500 Taler/1 500 Mark.

zwei Exemplare erhalten, sodass wir auch hier detailliert über die (aufgedruckten) Ausgabebedingungen informiert sind (Abb. 9 und 10).⁹⁴ Wiederum war es der weitere Aus- und Umbau des Streckennetzes sowie der Bahnhofsanlagen in Leipzig und Dresden der neue hohe Summen erforderte. Gestückelt wurde die Anleihe in 600 Serien (Nr. 1–600) à 50 Obligationen (Lit. A) zu 100 Talern (Nr. 1–30 000) und weiteren 600 Serien (Nr. 601–1 200) à 10 Obligationen (Lit. B) zu 500 Talern

⁹⁴ Die bisher als Grundlage genutzte Festschrift von 1864 reicht nicht mehr bis in diese Zeit.

(Nr. 30 001–36 000). Ursprünglich sollte die gesamte Anleihe mit 4 Prozent verzinst werden, laut Bekanntmachung vom 21. Mai 1870⁹⁵ wurde für die zu diesem Zeitpunkt noch nicht ausgegebenen Obligationen in Höhe von 2 Millionen Talern der Zinssatz auf 5 Prozent erhöht, möglicherweise hatten sie sich also auf dem Kapitalmarkt nicht mehr so erfolgreich platzieren lassen.

Zum 1. Juli 1872 kam es dann zu einer letzten, mit 4,5 Prozent verzinsten Anleihe über 5 Millionen Taler bzw. umgerechnet auf die neue Reichswährung: 15 Millionen Mark.⁹⁶ Anlass war hier vor allem der Bau einer Zweigbahn von Nossen nach Freiberg, mitsamt deren Fortsetzung bis an die böhmische Grenze, sowie der Aufkauf der Großenhain-Cottbuser Zweigbahn als wichtige Streckenerweiterung nach Berlin. Die Anleihe selbst zerfiel auf 400 Serien (No. 1–400) zu je 25 *Schuldscheinen* à 200 Taler (Lit. A, nummeriert mit 1–10 000) und 600 Serien (No. 401–1 000) zu je 10 *Schuldscheinen* à 500 Taler (Lit. A, nummeriert mit 10 001–16 000). (Abb. 11 und 12) In geldgeschichtlicher Hinsicht bemerkenswert ist hierbei der ausdrückliche, aufgedruckte Hinweis (Absatz 2), dass sämtliche Kassen der Gesellschaft nicht nur die fälligen Zinskupons auszahlen würden, sondern dass diese dort auch *an Zahlungsstatt angenommen* würden. Auch die Zinskupons konnten also als Zahlungsmittel eingesetzt werden – die notwendige Akzeptanz in der Geschäftswelt vorausgesetzt, auch außerhalb der Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft.

3. Das Papiergeld der Leipzig-Dresdner Eisenbahn

Wie schon mehrfach erwähnt, hatte die Gesellschaft mit ihren am 6. Mai 1835 durch die Regierung bestätigten Statuten auch das beinahe einzigartige Privileg erhalten, eigenes Papiergeld zu kreieren. Zurück ging diese Idee ebenfalls auf die ursprüngliche Konzeption Friedrich Lists von 1833,⁹⁷ in der die papierenen Zahlungsmittel eine zentrale Rolle nicht nur für das Leipzig-Dresdner Bauvorhaben, sondern für ein gesamtes deutsches Eisenbahnnetz spielten. Denn nur wenn genügend investierbare Geldmittel zur Verfügung ständen und das Land auch bereit wäre, diese einzusetzen, wäre Lists Idee des auf Aktienbasis finanzierten Eisenbahnbaus umsetzbar gewesen.

Ausführlich versuchte Friedrich List daher mit verschiedensten Argumenten die vorherrschenden großen *Zweifel und Bedenklichkeiten* zu zerstreuen und stemmte sich vehement gegen die weitverbreitete Meinung, es gäbe *hier zu Lande keine so großen Capitale, nicht so vieles baare Geld, um so riesenmäßige National-*

⁹⁵ Vgl. Bekanntmachung, eine Abänderung des Planes für die Anleihe der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie vom Jahre 1866 betreffend, vom 21. Mai 1870, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1870, Dresden [1871], S. 159 f.

⁹⁶ Vgl. auch hier wieder die aufgedruckten, detaillierten Ausgabemodalitäten.

⁹⁷ Vgl. LIST, Sächsisches Eisenbahn-System (wie Anm. 36).

Werke zu unternehmen. Auch Sachsen hätte, wäre es ihm nur mit der Unternehmung Ernst, über hundertmal mehr Capital und baares Geld zu gebieten, als notwendig wäre. Sein Lösungsvorschlag zur Beseitigung des Kapitalmangels war die großzügige Genehmigung von Banknoten. Mögliche Gefahren sah List hierin nicht. Selbst wenn Sachsen eine Summe von 4 bis 6 Millionen Talern in Banknoten ausgabe, würde dies kaum den 3ten Theil des circulirenden baaren Geldes ausmachen, und man wäre damit noch weit weg von Nordamerika, wo erfolgreich zwei- und dreimal so viele Banknoten circuliren [würden] als baares Geld.⁹⁸

Überhaupt würden papierene Zahlungsmittel nicht nur *alle Finanzgeschäfte erleichtern*, sie würden sich auch als Segen für das ganze Land erweisen. Als Beispiel führt List unter anderem an: *Ein Bauer nimmt ein Anlehen bei der Bank, das er in Noten bezieht und womit er seine Aktien bezahlt. Die Noten wandern sofort in die Hände des Contraktors und hierauf in die Hände der Arbeiter, die sie dem Bauer wieder bringen, um sich dafür Lebensmittel zu kaufen, dieser aber gibt sie ohne weiteren Verzug der Bank zurück, um seine Schuld abzulösen. Hier hat der bloße Credit der Bank das Wunder gewirkt, Holz, Steine und Eisen zu einer productiven Maschine zusammen zu fügen, und das Getreide des Bauers in eine Dividende bringende Aktie zu verwandeln.⁹⁹*

Papierene Zahlungsmittel würden überdies auch insgesamt zu einer deutlich kostengünstigeren Finanzierung des Eisenbahnbaus beitragen. Durch die Einrichtung spezieller Notenbanken für den Eisenbahnbau – die Eisenbahngesellschaften sollten dafür mit ihren Immobilien und Betriebsmitteln haften – ließen sich laut List die *Anlagekosten* um zwei Drittel senken. Denn die Gesellschaften müssten dann nicht für die bei einer fremden Bank aufgenommen Kapitalien die volle Zinslast tragen, sondern sie müssten nur für die notwendige Dritteldeckung bei ihrer Bank sorgen und somit, wenn sie nur dieses Drittel bei einer fremden Bank leihen müssten, auch nur Zinsen für ein Drittel des Gesamtkapitals aufwenden.

Auch über die Akzeptanz des Eisenbahngeldes machte sich List in diesem Zusammenhang Gedanken. Damit die Scheine von der Bevölkerung willig angenommen würden, sollte der Staat das von ihm bewilligte neue Geld per Gesetz zum Verkehr an allen *öffentlichen Cassen*¹⁰⁰ zulassen. Der Leipzig-Dresdner Eisenbahn empfahl er, *mit den Herren Banquiers von Leipzig und Dresden Übereinkommenisse [zu] treffen*, damit diese auf Provisionsbasis die *Inumlaufsetzung und Auswechselung der Noten gegen baares Geld* übernähmen. Damit bliebe *der Compagnie die Haltung einer eigenen Wechselcasse erspart*.¹⁰¹

Insgesamt zeigte Friedrich List als Ökonom beim Thema Geld eine große Weitsicht, und zwar nicht nur bei den papierenen Zahlungsmitteln. Auch hinsichtlich des großen, jahrhundertealten Problems der deutschen Kurantgeldwährungen, dass ihre Münzen massenhaft ins Ausland abflossen und somit dem eigenen

⁹⁸ Vgl. ebd., S. 24–26.

⁹⁹ Vgl. ebd., S. 26–28.

¹⁰⁰ Vgl. ebd., S. 27 und Art. XVII.

¹⁰¹ Vgl. ebd., S. 36 f.

Zahlungsverkehr nicht mehr zur Verfügung standen, sah er eine Lösung im Eisenbahnbau. Damit das Geld im Inland verbliebe bzw. sogar umgekehrt noch zusätzliches ausländisches Geld angezogen würde, benötigte es seiner Meinung nach genau solcher kapitalintensiven wie gewinnbringenden Anlagemöglichkeiten: *Unter allen leblosen Gegenständen gibt es keinen, der von so unruhiger Natur wäre als die Thaler. Sie rennen täglich und stündlich nach Geschäften und finden sie keine im Lande so wandern sie aus. Das Müßigliegen ist ihrer Natur zuwieder etc. Daß man Thaler vom Ausland kommen läßt, ist vergeblich; denn wenn sie nicht durch vermehrte Industrie im Lande Beschäftigung finden, so kehren sie schnell nach Amsterdam und London zurück; vermehrt sich aber die Industrie, so kommen sie von selbst.*¹⁰²

Auch wenn letztendlich nicht alle Vorschläge Lists in dem Maße für den Bau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn realisiert worden sind, bleibt er mit seinen Ideen doch der geistige Vater des sächsischen Eisenbahngeldes, ohne den es diese dritte Säule im Finanzierungsmodell der Leipzig-Dresdner Eisenbahn wohl kaum gegeben hätte. Im Eisenbahnkomitee sind Lists monetäre Ideen – deren Anwendung er ausdrücklich *ganz [...] dem Ermessen der Plenar-Versammlung* der Aktiengesellschaft überlassen hatte¹⁰³ – sicherlich ausführlich diskutiert worden. Dass seine ursprüngliche Empfehlung einer Notenbank – die für *eine Million Banknoten [...] creiren [dürfe], welche bei sämtlichen öffentlichen Cassen als baares Geld anzunehmen sind* – in den Statuten der Gesellschaft in dieser Form keine Rolle mehr spielte, könnte durchaus den vielen Leipziger Bankiers unter den Komiteemitgliedern zuzuschreiben sein, die ja aus eigener Erfahrung um die ablehnende Haltung der sächsischen Regierung bei diesem Thema wussten. Die Idee des privaten Papiergeldes, die bei der Leipziger-Dresdner Eisenbahn-Compagnie erstmalig und beinahe auch einmalig in Deutschland umgesetzt worden ist, besaß letztlich sogar noch einige Vorteile gegenüber Lists ursprünglichem Notenbankkonzept. Denn für ihr Papiergeld musste die Gesellschaft eben nicht, wie von List in Vorschlag gebracht, mindestens für eine notwendige Dritteldeckung sorgen, sondern konnte dieses sonst gebundene Kapital mit zum Bau verwenden. Außerdem musste so durch die Gesellschaft keine neue Bank gegründet und unterhalten werden.

Per Dekret vom 6. Mai 1835 hatte die Eisenbahngesellschaft von der sächsischen Regierung die Konzession erhalten, für ein Drittel ihres Aktienkapitals *unverzinsliche Cassenscheine zu creiren*, also für eine Summe von 500 000 Talern.¹⁰⁴ Damit ruhten das Finanzkonzept und auch der Erfolg der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ursprünglich zu einem Viertel auf der Ausgabe eigenen Papiergeldes.

¹⁰² Vgl. ebd., S. 28.

¹⁰³ Vgl. ebd., Art. VII, hier S. 57.

¹⁰⁴ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 25. Die 1837 publizierten Statuten der Gesellschaft nennen diese Summe nicht, sondern erwähnen die genehmigten Kassenscheine nur in einem Nebensatz unter § 60: *Sollte das [...] Actiencapital und die, nach §. 9. des hohen Decrets vom 6. Mai 1835, in Cassenscheinen auszugebende Summe zur vollständigen Herstellung und zum Betriebe der Eisenbahn nicht hinreichen [...];* Dekret vom 20. März 1837 (wie Anm. 40).

Dass diese Quote recht schnell durch die notwendigen Kapitalerhöhungen immer weiter sank, war zu diesem Zeitpunkt nicht voraussehbar.

Gerade weil die Gesellschaft dem Papiergeld eine so eminente Rolle in ihrem Finanzierungsmodell zumaß, bereitete es ihr Sorgen, dass sie für den hohen *Bedarf an Geldmitteln für den Bau* die Kassenscheine, *auf welche man hierbei so wesentlich gerechnet hatte*, nicht direkt einsetzen durfte. Sicherlich weil die Gesellschaft mit ihrem Betriebsbesitz für ihr Papiergeld haftete, musste sie nach Vorgabe der Regierung bzw. des Finanzministeriums erst einmal für diese nötige Sicherheit sorgen und durfte die Scheine erst ausgeben, sobald das gesamte Aktienkapital von 1,5 Millionen Talern *in die Bahn* investiert wäre. Und auch dann erhielt die Gesellschaft erst *auf wiederholtes Ansuchen* zur Eröffnung der Leipzig-Wurzener Teilstrecke am 31. Juli 1838 nur die Genehmigung, erst einmal 100 000 Taler in Verkehr zu bringen. *Die Vervollständigung der Summe von 500 000 Thlr. erfolgte [anschließend] nach Maassgabe der Vollendung der Bahnstrecken.*¹⁰⁵ Das heißt, die Gesellschaft durfte wohl mit jedem neuen Baufortschritt weitere Kontingente ausgeben, bis ihr dann mit der offiziellen Inbetriebnahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn am 9. April 1839 die Gesamtsumme zur Verfügung stand.

Anlässlich ihres 25-jährigen Jubiläums betonte die Gesellschaft 1864 rückblickend noch einmal ausdrücklich die Bedeutung ihres Papiergeldes bei der Kapitalaufbringung: *Besonders hervorzuheben ist hierbei* [gemeint ist die den Statuten vorausgegangene mündliche Verhandlung mit der sächsischen Regierung am 30. April 1834] *das Zugeständnis der Ausgabe von einer halben Million unverzinslicher Cassenscheine, welche sich als eine wesentliche Förderung des Unternehmens erwiesen hat und wofür dem damaligen Finanzminister von Zeschau*¹⁰⁶ *warme Anerkennung zu zollen ist.*¹⁰⁷

Da die Summe von 500 000 Talern auch im Laufe der weiteren Entwicklung der Gesellschaft bis zum Schluss nicht erhöht werden durfte – es ist davon auszugehen, dass ein entsprechendes Interesse der Gesellschaft an der Ausweitung des Notenkontingents spätestens am Widerstand der Regierung gescheitert wäre –, sank entsprechend der prozentuale Anteil der Kassenscheine an der Gesamtfinanzierung. Setzt man das oben errechnete Aktienkapital von zuletzt 7,5 Millionen

¹⁰⁵ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 62 f. – Die geschilderten Aussagen aus der Festschrift von 1864 decken sich mit zeitgenössischen Beschreibungen des Jahres 1838: *Der ersten Dampfwagenfahrt von Dresden aus ist bereits früher kürzlich gedacht worden; als die ausgezeichnetste ist aber mit Wenigem die erste von Leipzig bis Wurzen [zu] erwähnen. Es war ja die, wodurch der eigentliche Verkehr eröffnet und in deren Folge Eisenbahncassenscheine, 100 000 Stück à 1 Thlr., zur Ausgabe bestimmt wurden. Beides geschah am 31. Juli 1838;* Leipzig-Dresdner Eisenbahn für Dampfwagenreisende (wie Anm. 40), S. 49.

¹⁰⁶ Heinrich Anton von Zeschau (1789–1857); zu seiner Biografie vgl. HEINRICH THEODOR FLATHE, Zeschau, Heinrich Anton von, in: Allgemeine Deutsche Biografie 45 (1900), S. 105–108, online: <https://www.deutsche-biographie.de/sfz86579.html> [Zugriff 9. Juli 2021].

¹⁰⁷ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 23 f.

Talern und die insgesamt für 14,5 Millionen Taler aufgenommen Anleihen ins Verhältnis, ging der Anteil des Papiergeldes letztendlich auf beinahe zu vernachlässigende 2 Prozent zurück.

Da das Direktorium selbst bei einer so geringen Quote und trotz aller Widrigkeiten bis zum Schluss an seinem Notenprivileg festgehalten hat, kann es hier nicht mehr allein um die reinen Zinersparnisse gegangen sein. Zu vermuten ist vielmehr, dass die Gesellschaft beim Betrieb der Eisenbahnlinie schnell die praktischen Vorteile des neuen Zahlungsmittels erkannte und nicht mehr darauf verzichten wollte.

Im wahrsten Sinne des Wortes ‚auf der Hand‘ lagen hierbei die Erleichterungen im Zahlungsverkehr, sprich die einfacheren Lager- und Transportmöglichkeiten aufgrund des geringen Gewichts und Volumens. Hätte die Gesellschaft beispielsweise eine ihrer Kassen mit 1 000 Taler in Silbermünzen bestücken wollen, wäre hier bereits ein Transportgewicht von 18,5 kg zusammengekommen. Oder hätte die Gesellschaft im Juli 1838 die ihnen genehmigten 100 000 Taler mit einem Mal als Münzgeld verschicken müssen, hätten sogar schon mindestens 1,85 t bewegt werden müssen. Da zudem wohl nie die Gesamtsumme außerhalb der Gesellschaft zirkulierte, sondern immer ein Teil – sei es, weil die Scheine für den Kauf von Fahrkarten verwendet oder gegen Münzgeld eingetauscht worden sind – in den eigenen Kassen vorhanden gewesen sein dürfte, könnte dieser Bestand der Gesellschaft gerade in Zeiten des akuten Bargeldmangels – beispielsweise für die Bezahlung ihrer Angestellten – eine größere Flexibilität ermöglicht haben. Überdies waren die in Deutschland (beinahe) exklusiven Scheine, solange sie in ihrem Wert stabil blieben, ein hervorragendes Werbemittel für die Gesellschaft. Das eigene Geld verlieh der Gesellschaft nicht nur einen Anstrich von Bonität, sondern jedem, der sie in die Hand nahm bzw. in den Tageszeitungen über sie las, wurde automatisch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn in Erinnerung gerufen.

Natürlich konnten die Scheine eine werbemächtige Wirkung sowie die ihnen zugeordneten Geldfunktionen nur entfalten, wenn sie sich auch fest im Zahlungsverkehr etablierten und rege weitergegeben wurden. Damit sie nicht nur für die Banken interessant waren, sondern sich auch im sogenannten kleinen Zahlungsverkehr der Bevölkerung einbürgern konnten, lauteten sie auf einen möglichst niedrigen Nominalwert von 1 Taler. Mit der damit erzielten Auflage von 500 000 Stück übertrafen sie während ihres Einsatzzeitraumes bei weitem alle privaten Banknotenausgaben in Sachsen und dürften neben dem staatlichen Papiergeld schnell zu den häufigsten papierernen Zahlungsmitteln gehört haben.

Gerade das seit 1772 in Sachsen sehr erfolgreich zirkulierende Staatspapiergeld dürfte die sächsische Bevölkerung bereits hinreichend an die neuartigen Zahlungsmittel gewöhnt haben, sodass die sich ohnehin im ‚Eisenbahnfieber‘ befindende Bevölkerung auch den ‚Eisenbahntalern‘ positiv gegenüberstanden haben dürfte. Anfänglich, als die Gesellschaft noch nicht über eigene Einwechslungsmöglichkeiten verfügte und es Währungsunterschiede – dazu später mehr – gegeben hat, scheint es noch zu Schwierigkeiten gekommen zu sein. So berichtete etwa

1864 die Gesellschaft rückblickend über ihre Kassenscheine: *Um ihnen im Verkehre den Cours zu eröffnen und zu sichern, bedurfte es übrigens anfangs mancher Anstrengung und Opfer, z. B. bei der Einlösung, welche durch die vormalige Disconto-Casse in Leipzig gegen entsprechende Provision bewirkt wurde.*¹⁰⁸ Spätestens nach der Eröffnung der Gesamtstrecke und den sukzessiven Streckenerweiterungen dürften sich diese Schwierigkeiten gelegt haben, da dann die Besitzer der Scheine ausreichende Möglichkeiten besaßen, diese auch ohne Gebühr jederzeit an allen Kassen der Gesellschaft einzulösen.

Folgt man dem 1844 von Otto Schellenberg herausgegebenen Handbuch zur Geldlehre, dann hatten sich die ‚Eisenbahntaler‘ zu diesem Zeitpunkt bereits fest im sächsischen Geldumlauf etabliert und spielten als einzige neben den Noten der Leipziger Bank überhaupt als papierene Zahlungsmittel eine nennenswerte Rolle.¹⁰⁹ Für die 1850er- und 60er-Jahre ließe sich dann eine Vielzahl von Verlust- und Diebstahlanzeigen anführen, die die rege Verbreitung der Eisenbahnscheine im Besonderen sowie papierener Zahlungsmittel im Allgemeinen belegen. Vier Beispiele aus den Tageszeitungen der Stadt Riesa, wo die Bahnstrecke die Elbe überquerte, sollen hier genügen, um die bereits erfolgte Verbreitung der Eisenbahnscheine zu demonstrieren:

- So fand beispielsweise das Dienstmädchen *Henriette Jähnig* am 4. November 1856 bei ihrem *Dienstherrn, dem Schneidermeister Lahl, 4 Thaler in Cassenscheinen, als: 3 Creditscheine der Chemnitzer Stadtbank und 1 Cassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahncompagnie.*¹¹⁰
- Dem *Mühlenbesitzer Ferdinand Moritz Jentsch aus Grubnitz* wiederum wurden am 20. April 1857 auf dem Riesaer Jahrmarkt 32 Taler gestohlen, die sich folgendermaßen zusammensetzten: *eine Zwanzigthaler-Note der Thüringischen Bank, ein luxenburgischer Zehnthalerschein, ein Leipzig-Dresdner Eisenbahntaler, ein sächsisches Cassenbillet, früherer Form.*¹¹¹

¹⁰⁸ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 63.

¹⁰⁹ Vgl. OTTO SCHELLENBERG, Die Geldlehre oder die Erklärung des Rechnungs-, Silber-, Gold- und Papier-Geldes aller Länder Europas und der bedeutendsten Handelsplätze der übrigen Welttheile und dessen Werth in Preußisch-Kurant, wie auch in Gulden und Krtz. des 24½-Fl.- u. 20-Fl.-Fß. nebst Tabellen über die in Deutschland üblichen Maße und Gewichte. Ein Handbuch für Kaufleute und Geschäftstreibende, Quedlinburg/Leipzig 1844, S. 28. Laut Schellenberg gab es in dem von ihm herangezogenen Jahr 1843 eigentlich nur zwei private Ausgaben, die neben dem Münz- und Staatspapiergeld in Sachsen umliefen: *Außerdem circuliren unter Vergünstigung der Staatsbehörde: Eisenbahnscheine der Leipzig-Dresdner Compagnie zu 1 Thlr. in Summa für ½ Mill. Thlr. und Bankkassenscheine der Leipz. Bank zu 20 Thlr. im 14-Thlrffß.* Das soll nicht heißen, dass keine weiteren Banknoten- oder Papiergeldsorten in Sachsen bekannt waren, diese spielten aber augenscheinlich für den regulären Zahlungsverkehr keine Rolle.

¹¹⁰ Anzeiger für Riesa, Strehla und deren Umgegend, Nr. 46 vom 14. November 1856, S. 181.

¹¹¹ Ebd., Nr. 17 vom 1. Mai 1857, S. 67 f.

- Am 17. oder 18. September 1859 wurden *Wilhelm Schneider* aus seinem Haus unter anderem *3 Thaler in leipziger-dresdner Eisenbahn-Cassenscheinen* gestohlen.¹¹²
- Und zu guter Letzt wurden zwischen dem 23. und 30. Mai 1860 einem *Hausbesitzer in Mehltheuer mindestens vierzig Thaler in Papiergelde*, darunter ein *zwanzigthäleriges Königl. Sächs. Kassenbillet*, *übrigens aber lauter einthälerige Kassenbillets*, *darunter auch Leipzig-Dresdner Eisenbahnkassenscheine* gestohlen.¹¹³

Bislang noch nicht hinterfragt wurde bei den Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheinen, inwiefern deren Ausgabe eigentlich nicht nur auf eine zeitlich begrenzte Dauer angelegt war. Denn nur weil eine Papiergeldausgabe jahrzehntelang erfolgreich zirkulierte, heißt das nicht automatisch, dass dies von Beginn an so intendiert war. Gerade beim Papiergeld ist es nicht ungewöhnlich, dass dessen Umlauf nur für einen bestimmten Zeitraum angedacht war, bis dann wieder genügend Geld in den Kassen war, um diese ‚Schulden‘ zu tilgen, sprich, die Scheine einzuziehen. Wie auch beim sächsischen Staatspapiergeld wäre hier durchaus zu fragen, inwieweit nicht auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie anfänglich nur mit einer begrenzten Umlaufzeit gerechnet hat und ob es nicht erst die zunehmende, erfolgreiche Etablierung papierener Zahlungsmittel war, die in Sachsen wie in Deutschland dazu führte, dass aus einem zeitlich begrenzten Mittel der zinsfreien Kreditaufnahme ein langfristiges Instrument zur Geldschöpfung wurde. List hatte bei seiner Idee eines deutschlandweit über Banknoten finanzierten Eisenbahnnetzes zwar sicherlich schon eine langfristige Geldschöpfung im Sinn, doch so weitsichtig wie er waren eben die politischen und ökonomischen Entscheidungsträger noch nicht.

Inwieweit die Scheine auch außerhalb Sachsens kursierten, kann ebenfalls noch nicht abschließend beantwortet werden. Es ist aber durch ihren geringen Nominalwert und die gute Anbindung Leipzigs an den deutschen Geld- und Finanzmarkt davon auszugehen, dass sie auch auswärtig zirkulierten. Gerade die ‚Transportrevolution‘ Eisenbahn hatte ja zu einem engen wirtschaftlichen Zusammenwachsen der bislang getrennten regionalen Märkte in Deutschland geführt, sodass auch das Papiergeld immer reger die Grenzen des eigenen Landes überschritt. Allein in Berlin sollen zu Beginn der 1850er-Jahre bis zu 40 unterschiedliche papierene Zahlungsmittel im Umlauf gewesen sein, weshalb sich die Staaten zunehmend gegen das Eindringen fremden Papiergeldes bzw. fremder Banknoten wehrten. 1855 folgten dann viele Länder dem preußischen Vorbild und verboten alle auswärtigen papierenen Zahlungsmittel unterhalb von 10 Talern, darunter im Juli 1855 auch Sachsen. Da der sächsischen Regierung jedoch bewusst war, dass sich einmal etabliertes (Papier-)Geld nicht so leicht wieder verdrängen ließ und es,

¹¹² Anzeiger. Inseraten-Beiblatt zum Elbeblatt. Amtsblatt für die Königlichen Gerichte-ämter und Stadträte zu Riesa und Strehla, Nr. 40 vom 7. Oktober 1859, S. 167.

¹¹³ Ebd., Nr. 36 vom 7. September 1860, S. 147.

solange es wertstabil blieb, auch benötigt würde, schlug Sachsen einen anderen Weg ein. Statt einfach nur den Umlauf zu verbieten, zwang man vielmehr die ausgebenden Institutionen, z. B. mit der Einrichtung von Auswechslungskassen in Leipzig, für eine schnelle Einlösung ihrer Scheine zu garantieren.¹¹⁴

Nicht anders als heute wurden natürlich auch damals schon die besonders beliebten Zahlungsmittel auch besonders häufig gefälscht. Ohnehin sind Geldfälschungen und -manipulationen wohl genauso alt wie das Geld selbst, und hier stellten auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine keine Ausnahme dar. Die neuen Eisenbahnscheine waren erst wenige Monate im Umlauf, als es bereits zum ersten Eklat kam. Am 20. Dezember 1838 war es selbst in München erwähnenswert, dass *in Leipzig [...] für 200 Thaler falsche Kassenscheine der Eisenbahn-Compagnie entdeckt worden* sind.¹¹⁵ Ein Angestellter der Brockhaus-Druckerei, die mit der Herstellung beauftragt war, hatte einen Teil der als *Ausschuß* aussortierten Formulare, die noch nicht *dem Controleur [...] zur Unterzeichnung vorgelegt, sondern sogleich verbrannt werden sollte[n]*, entwendet, die Unterschriften nachgemacht und in Umlauf gegeben. Eine letzte bekannte Fälschungsanzeige stammt wiederum aus dem Jahr 1872, als vor *mangelhaft in Lithographie ausgeführt[en]* Kopien gewarnt wurde.¹¹⁶ Damit wären Fälschungen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine für deren gesamte Umlaufzeit belegt. Auf die einzelnen Papiergeldemissionen selbst soll nun anschließend in einem eigenständigen Kapitel eingegangen werden.

III. Die einzelnen Emissionen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine

1. Emission 1838 im 21-Gulden-Fuß

In der Literatur wird das Papiergeld der Leipzig-Dresdner Eisenbahn – wie schon von den Zeitgenossen – vorrangig nur mit den charakteristischen grünen 1-Taler-Scheinen der Gesellschaft identifiziert. Der genaue Ausgabezeitpunkt der ersten Kassenscheine war dabei selbst in der geldgeschichtlichen Spezialliteratur bislang unbekannt und konnte nur grob auf „1838/39“ datiert werden.¹¹⁷ Mit den oben angeführten Belegen ist nun aber gesichert, dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie ein erstes Kontingent über 100 000 Taler mit der Inbetriebnahme der Leipzig-Wurzener Teilstrecke am 31. Juli 1838 in Umlauf geben durfte. Wie aber sahen diese ersten ‚Eisenbahntaler‘ aus? In der Literatur gelten die undatierten,

¹¹⁴ Vgl. OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), S. 331, 340.

¹¹⁵ Vgl. Die Bayer'sche Landbötin, Nr. 152 vom 20. Dezember 1838, S. 1287.

¹¹⁶ Vgl. Illustrierter Anzeiger über gefälschtes Papiergeld und unächte Münzen 8 (1872), Nr. 1, S. 3.

¹¹⁷ Als neueste Standardkataloge seien hier nur erwähnt: GRABOWSKI/KRANZ, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 14), S. 246, Nr. 510; MATHIAS BÜHN, Das Staatspapiergeld von Sachsen 1772–1945, o. O. 2020, S. 25, Nr. 0010.1.

grünen 1-Taler-Scheine im 14-Taler-Fuß als erste Emission (Abb. 14).¹¹⁸ Gegen diese Annahme spricht allerdings schon, dass Sachsen erst am 30. Juli 1838 mit der Unterzeichnung des Dresdner Münzvertrags die Übernahme des preußischen 14-Taler-Fußes bestätigt hatte. Die Scheine können also nicht schon einen Tag später, zur Eröffnung des Bahnabschnitts nach Wurzen, gedruckt vorgelegen haben.

Hier kommt vielmehr die schon eingangs erwähnte Ausgabe (Abb. 13) ins Spiel, die mit ihrer abweichenden, einseitigen Ausführung, ihrer fehlenden grünen Farbe oder auch ihren handschriftlichen Kontrollunterschriften ins Auge springt und so gar nicht zu der ihr zugeschriebenen Datierung auf das Jahr 1870 passt.¹¹⁹ Nicht nur, dass zu diesem Zeitpunkt die beiden Direktoriumsmitglieder Friedrich Busse und Gustav Harkort, deren Unterschriftenfaksimile sich auf den Scheinen finden, schon gar nicht mehr lebten, auch die für Sachsen als der ‚Wiege‘ des Talers ungewöhnliche Währungsangabe in einem 21-Gulden-Fuß gibt Rätsel auf.

Um der Antwort auf die Spur zu kommen, ist ein kurzer Exkurs in die deutsche sowie sächsische Währungsgeschichte notwendig. In Deutschland konnte die monetäre Einheit erst nach der nationalen Einheit erzielt werden, zu lange und zu vehement verteidigten die einzelnen deutschen Landesherren ihre Währungshoheit als eines ihrer wichtigsten Souveränitätsrechte.¹²⁰ Geld- und währungspolitisch blieb Deutschland bis zur Gründung des Kaiserreiches somit ein Flickenteppich. Charakteristisch ist hierbei vor allem die bereits seit dem 16. Jahrhundert bestehende (virtuelle) Grenzziehung zwischen einem norddeutschen Währungsraum mit Taler- und Groschenzählung und einem süddeutschen Währungsraum, wo in Gulden und Kreuzern gerechnet worden ist. Grundlage und Unterscheidungsmerkmal für die Vielzahl der in beiden Räumen umlaufenden Währungen und Geldsorten waren die sogenannten Münzfüße, die angaben, wie viele Münzen aus einer bestimmten Gewichtseinheit Silber (der sogenannten Mark) geprägt worden sind.

Sachsen, das selbst jahrhundertlang mit seinem Taler die Leitwährung im norddeutschen Währungsraum gestellt hatte, war 1763 dem süddeutschen Guldenraum mit dem dort vorherrschenden ‚Wiener Konventionsmünzfuß‘ beigetreten. Das Kurfürstentum übernahm hierbei aber nicht die süddeutsche Zählung in Gulden und Kreuzern, sondern behielt seine traditionelle Rechnung in Talern und Groschen bei (1 Taler = 24 Groschen). Eine Anbindung beider Systeme wurde dadurch erreicht, dass Sachsen keine ganzen Talerstücke zu 24 Groschen prägte, sondern nur Teilstücke. Die beispielsweise geprägten $\frac{2}{3}$ -Taler-Münzen zu 16 Groschen entsprachen dabei genau einem süddeutschen Gulden. Auch hinsichtlich des ‚Münzgrundgewichtes‘ blieben die traditionellen Unterschiede bestehen:

¹¹⁸ Vgl. ebd.

¹¹⁹ Auch hier wieder nur als neueste Katalogisierungen: GRABOWSKI/KRANZ, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 14), S. 247, Nr. 514; BÜHN, Staatspapiergeld von Sachsen (wie Anm. 117), S. 26, Nr. 0010.5.

¹²⁰ Wie Anm. 29.



Abb. 13a: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Taler im 21-Gulden-Fuß, 1838, Serie V.



Abb. 13b: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Taler im 21-Gulden-Fuß, 1838, Serie LI.



So basierte der von Österreich dominierte Konventionsmünzfuß auf der Wiener Mark zu rund 281 g Feinsilber, die sächsischen Münzen hingegen auf der Kölner Mark zu rund 234 g. Obwohl die österreichischen und sächsischen Münzen natürlich dasselbe (Fein-)Gewicht und denselben Wert aufwiesen, war der Konventionsmünzfuß aus Wiener Sicht daher ein 24-Gulden-Fuß, in Dresden hingegen ein 20-Gulden-Fuß, was selbst in der numismatischen Fachwelt immer wieder zu Verwirrungen führt.

Nicht erst seit dem Beitritt Sachsens zum Deutschen Zollverein 1834 hatten die Währungsverhältnisse sich deutlich zu verschieben begonnen. Zunehmend benötigte auch Sachsen immer mehr Zahlungsmittel in dem zur bedeutendsten deutschen Handelsmünze aufgestiegenen preußischen Taler, der auf einem 14-Taler-Fuß basierte.¹²¹ Da Sachsen seine Kurantmünzen weiterhin im gültigen, süd-deutschen Konventionsmünzfuß ausprägte, wurde per Gesetz vom 30. Juli 1834¹²² ein Teil des sächsischen Staatspapiergeldes in die preußische Währung umgewandelt und hierfür mit einem Stempel *Thlr. Cour.* – Thaler Courant bzw. Kuranttaler – versehen. Dieses Vorgehen unterstreicht noch einmal die besondere Flexibilität von Papiergeld. Im Umlauf und Zahlungsverkehr führte dies allerdings zu Unsicherheiten und einem erhöhten Aufwand, da nun zwischen zwei Währungen unterschieden werden musste, denn das abgewertete Papiergeld im preußischen Münzfuß – die sogenannten *Courant-Billets* – war rund 3 Prozent weniger wert¹²³ als das umlaufende sächsische Papier- und Münzgeld im 20-Gulden-Konventionsmünzfuß. Auch in Sachsen wurde natürlich die preußische Währung in Taler und Groschen unterteilt, der preußische Münzfuß hingegen offiziell aber nicht als 14-Taler-Fuß, sondern umgerechnet als 21-Gulden-Fuß bezeichnet.¹²⁴

¹²¹ Vgl. auch OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), S. 125 f.: „Schon seit den Befreiungskriegen nahm [in Sachsen] die umlaufende Menge preußischen Geldes (Kurant- und Scheidemünzen) immer mehr zu, so daß sie mit der Zeit im gewöhnlichen Verkehr das ausschließliche Zahlungsmittel bildeten. Der tatsächliche Münzfuß Sachsens war daher der 14-Talerfuß.“

¹²² Vgl. Gesetz, die Cassenbillets betreffend, vom 30. Juli 1834, in: Sammlung der Gesetze und Verordnungen für das Königreich Sachsen vom Jahre 1834, Dresden [1835], S. 153-155 und Bekanntmachung, die Cassenbillets betreffend, vom 30. Juli 1834, in: ebd., S. 156.

¹²³ Das Gesetz vom 16. April 1840 bezifferte den Wertunterschied mit $2\frac{7}{9}\%$; vgl. Gesetz wegen Emittirung neuer Cassenbillets an die Stelle der zeitherigen vom 16. April 1840, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1840, Dresden [1841], S. 53-56, § 13.

¹²⁴ Da die Menge an Zahlungsmitteln in preußisch Kurant nicht ausreichte, wurde per Gesetz vom 8. Januar 1838 weiteres Papiergeld umgewertet. Zudem gab Sachsen *Schatzscheine* zu 50, 100, 200 und 500 Taler aus, die als staatliche Zahlungsmittel kursierten. Diese Schatzscheine waren laut Gesetzestext im *21 Guldenfusse* ausgeführt, was die offizielle Verwendung dieser Währungsbezeichnung belegt. Vgl. Gesetz, die nach dem Werthe von Preussischem Courant abzustempelnden Cassenbillets, ingleichen die in grössern Appoints auszugebenden Schatzscheine betreffend vom 8. Januar 1838, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1838, Dresden [1839], S. 22.

Damit wäre das Rätsel gelöst. Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft setzte also von Beginn an auf die neue Leitwährung im Zollverein und führte sowohl ihre Interimsscheine vom 15. Mai 1835 (Abb. 4) als auch ihre ersten beiden Aktienemissionen von 1835/37 (Abb. 5) und ihr erstes Papiergeld (Abb. 13) im 21-Gulden-Fuß aus. Was den überregionalen Absatz der Wertpapiere erleichterte, führte im eigenen Zahlungsverkehr in Sachsen allerdings zu Problemen, da das Papiergeld der Eisenbahngesellschaft damit ebenfalls rund 3 Prozent weniger wert war als die offizielle sächsische Währung. Dieses Dilemma wurde erst mit dem Dresdner Münzvertrag vom 30. Juli 1838 und der damit einhergehenden Übernahme des preußischen 14-Taler-Fußes in Sachsen gelöst. Der Übergang zur neuen Währung benötigte allerdings seine Zeit, schließlich mussten die neuen Münzen und Geldscheine erst einmal in ausreichender Zahl geprägt bzw. gedruckt werden. Neues Staatspapiergeld konnte sogar erst per Gesetz vom 16. April 1840 angekündigt werden, wobei zu diesem Zeitpunkt noch von einem *bevorstehende[n] Übergang zu[m] Vierzehnthaler Münzfuß* gesprochen wurde, die Währungsreform also noch lange nicht abgeschlossen war.¹²⁵ Es überrascht daher nicht, dass die bisherige Bezeichnung der neuen Währung als 21-Gulden-Fuß noch eine Zeitlang in Sachsen Verwendung fand. Auch die Leipziger Bank führte beispielsweise ihre Gründeraktien vom 31. August 1839 weiterhin im 21-Gulden-Fuß aus (Abb. 3). Und auch ihre Banknoten¹²⁶ lauteten auf den 21-Gulden- und nicht, wie bislang in der Literatur kolportiert, auf den 20-Gulden-Konventionsfuß bzw. auf einen gar nicht existenten 20-Taler-Konventionsfuß.¹²⁷

Zusammenfassend kommen als erste, ab dem 31. Juli 1838 ausgegebene Emission der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine nur die bislang fälschlicherweise auf 1870 datierten 1-Taler-Scheine im 21-Gulden-Fuß infrage. Diese Ausgabe war lange Zeit unbekannt¹²⁸ und ist bislang auch nur über zwei erhaltene Exemplare in den großen geldgeschichtlichen Sammlungen der Deutschen Bundesbank bzw. des Dresdner Münzkabinetts belegt (Abb. 13).

¹²⁵ Vgl. Gesetz vom 16. April 1840 (wie Anm. 123).

¹²⁶ Vgl. Statuten vom 27. Februar 1839, § 38, in: Dekret vom 12. März 1839 (wie Anm. 51), S. 63 f.

¹²⁷ Auch hier wieder nur zwei Beispiele, die die großen Schwierigkeiten mit historischen Währungsangaben selbst in der Fachliteratur widerspiegeln: BÜHN, Staatspapiergeld von Sachsen (wie Anm. 117), S. 23, Nr. 0009.4-8 als „20-Gulden-Konventions-Fuß“; GRABOWSKI/KRANZ, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 14), S. 239 f., Nr. 487-491, Nr. 491 mit der Erläuterung „Conventions-Fuss = 20-Thaler-Fuss“.

¹²⁸ Arnold Keller war die Ausgabe in seinem Katalog von 1953 unbekannt, und auch im ersten Papiergeld-Spezialkatalog von 1982 wird sie noch nicht geführt. Vgl. KELLER, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 11), S. 76; ALBERT PICK/JENS-UWE RIXEN, Papiergeld-Spezialkatalog Deutschland 1874–1980. Mit Nebengebieten und einer Übersicht über die klassischen deutschen Geldscheine, München 1982, S. 326.

Zur Gestaltung selbst:¹²⁹ Mit rund 105 x 75 mm sind die Kassenscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn, ihrem niedrigen Nennwert entsprechend, recht kleinformatig ausgeführt. Im Gegensatz zu den späteren Ausgaben ist die erste Charge noch nicht in der charakteristischen grünen Farbe gehalten und auch nur einseitig bedruckt. Diese einfachere Ausfertigung ist vermutlich nicht nur dem Kostenfaktor zuzuschreiben, sondern möglicherweise musste es, als die Gesellschaft nach mehrmaligen Anfragen an die Regierung endlich eine Ausgabegenehmigung für den 31. Juli 1838 erhalten hatte, auch mit dem Druck sehr schnell gehen. Ansonsten zeigen die Scheine verschiedene Sicherheitsmerkmale, insbesondere ein aufwendiges ovales Wasserzeichen mit der Umschrift *LEIPZIG-DRESDNER EISENBAHN COMP* und einer Dampflok. Zudem tragen sie sowohl die Angabe einer Serie als auch eine Kontrollnummer.

Die beiden vorgedruckten Unterschriften sind rechts dem Vorsitzenden des Direktoriums Gustav Harkort (1795–1865) und links dem Bevollmächtigten in Dresden Friedrich Busse (1794–1862)¹³⁰ zuzuordnen. Unten besitzen die Scheine eine zusätzliche handschriftliche Unterschrift sowie zwei handschriftliche Kürzel, die sicherlich ebenfalls als Sicherheitsmerkmal dienten und dem Papiergeld überhaupt erst Gültigkeit verliehen. Folgt man der oben bereits angeführten Fälschungsanzeige¹³¹ vom Dezember 1838, dann sind die Kontrollunterschriften wohl bereits in der Druckerei aufgebracht worden.

Als Herstellerangabe ist im Unterdruck vermerkt: *DRUCK UND PAPIER VON F. A. BROCKHAUS IN LEIPZIG*. Die Herstellung hatte also das vom Gründungsmitglied des Eisenbahndirektoriums Friedrich Brockhaus (1800–1865) gemeinsam mit seinem Bruder Heinrich (1804–1874) geführte bekannte Leipziger Verlagshaus übernommen. Die Auflage könnte statutengemäß bei bis zu 500 000 Scheinen gelegen haben. Die ersten 100 000 Stück durften, wie nun mehrfach beschrieben, ab der Teilstreckeneröffnung von Leipzig nach Wurzen am 31. Juli 1838 in Umlauf gebracht werden, die restlichen Scheine dann sukzessive mit den Baufortschritten, bis der Eisenbahngesellschaft zur offiziellen Inbetriebnahme der Gesamtstrecke am 9. April 1839 dann das gesamte Kontingent zur Verfügung stand.¹³² Inwieweit das Gesamtkontingent komplett aus der ersten Emission im 21-Gulden-Fuß bestand, soll im nächsten Abschnitt analysiert werden.

¹²⁹ Die Beschreibung basiert auf dem ‚Objektreport‘ des Münzkabinetts Dresden. Für die Bereitstellung der Objektreporte sowie der Abbildungen des Münzkabinetts Dresden danke ich ganz herzlich Dr. Wilhelm Hollstein. Im Folgenden werden nur für die Abhandlung relevante bzw. über den bisherigen Kenntnisstand hinausgehende Beschreibungen gegeben, für weiterführende Informationen vgl. die angeführten neueren Kataloge.

¹³⁰ Friedrich Busse, der die „Verantwortung über den Kassenbetrieb“ innehatte, „agierte von 1837 bis 1861 als Bevollmächtigter der [Leipzig-Dresdner Eisenbahn] in Dresden“. Vgl. mit einem Portrait: Deutschland wird mobil (wie Anm. 17), S. 45 f.

¹³¹ Vgl. Anm. 115.

¹³² Wie Anm. 105.

2. Emission ab bzw. nach 1838/39 im 14-Taler-Fuß

Wenn die Ausgabe der Eisenbahntaler im 21-Gulden-Fuß ab dem 31. Juli 1838 erfolgte und diese Währungsbezeichnung noch bis ca. Ende 1839 in Sachsen vorherrschend war, dann stellt sich die Frage, wann und warum eine zweite, ebenfalls undatierte Emission im neuen 14-Taler-Fuß (Abb. 14) erfolgte und ob diese zweite Emission bereits mit in das ab April 1839 der Gesellschaft zur Verfügung stehende Gesamtkontingent von 500 000 Talern fiel. Da Sachsen die Prägung erster neuer Münzen im Januar 1839 ankündigte,¹³³ wäre es zumindest theoretisch möglich, dass gar nicht die gesamten 500 000 Taler in Scheinen der ersten Emission, sondern ein Teil der Auflage bereits in der zweiten Emission im 14-Taler-Fuß erfolgte, die zweite Ausgabe also die erste nicht ersetzte, sondern nur ergänzte. Die höchste der beiden bekannten Kontrollnummern der 21-Gulden-Ausgabe lässt mit der Nr. 34 603 hier leider alles offen. Es bleibt daher hypothetisch, dass bis April 1839 die Gesamtauflage in 500 000 Scheinen des 21-Gulden-Fußes erfolgt ist. Stützen würde diese These, dass auch die 1839 ausgegebenen Banknoten und Gründungsaktien der Leipziger Bank weiterhin auf die alte Währung lauteten und die sächsische Regierung für ihr neues staatliches Papiergeld bis zu diesem Zeitpunkt noch gar keine Regelungen veröffentlicht hat.

Spätestens mit ihrer ersten Anleihe vom 1. Dezember 1839 (Abb. 6 und 7) hat die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Gesellschaft nachweislich die neue Währungsbezeichnung des 14-Taler-Fußes verwendet. Das heißt aber nicht automatisch, dass bereits zu diesem Zeitpunkt auch eine komplette neue Geldscheinemission vorlag. Es bleibt schon aus Kostengründen unwahrscheinlich, dass die kapitalbedürftige Eisenbahngesellschaft bereits 1839 ihre gültige Papiergeldemission durch eine neu gedruckte Ausgabe ersetzt hat – insbesondere nicht, da das Wertverhältnis beider Emissionen gleich war und somit keine Notwendigkeit für neue Geldscheine bestand. Wenn, dann ist wohl, wie beschrieben, eher von einer Ergänzung und dementsprechend von einem parallelen Umlauf auszugehen.

¹³³ Vgl. Verordnung wegen Publication der allgemeinen Münz-Convention der zum Zoll- und Handelsvereine verbundenen, und der besondern protokollarischen Übereinkunft unter den hiernach zum Vierzehnthalerfuß sich bekennenden Staaten vom 10. Januar 1839, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1839, Dresden [1840], S. 2-11 und Verordnung wegen vorläufiger Einstellung der Silberausmünzung im 20 Guldenfuß und wegen Ausprägung von Zwey- und Einthalerstücken im Vierzehnthalerfuß vom 11. Januar 1839, in: ebd., S. 12 f. – Die Verordnung vom 10. Januar 1839 spricht hierbei zwar von einem Bekennen zum *Vierzehnthalerfuß*, die Verordnung vom 11. Januar diente aber trotzdem noch der *Vorkehrung [...]*, damit der *21 Guldenfuß baldmöglichst im Lande eingeführt werden könne*. Zu diesem Zeitpunkt war also weiterhin offiziell von einem 21-Gulden-Fuß die Rede. Die erste direkte offizielle Nennung der sächsischen Währung in der neuen Bezeichnung findet sich wohl erst in der Verordnung vom 29. August 1839 *für den künftigen [sic!] Übergang zum Vierzehnthalerfuß*; vgl. Verordnung, die künftige Umwandlung der inländischen Conventions- $\frac{1}{24}$ tel auf den Nennwerth von Scheidemünze im 14 Thalerfuß und deren Einwechslung gegen conventionsmäßige Münzsorten betreffend, vom 29. August 1839, in: ebd., S. 201 f.



Abb. 14a: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Taler im 14-Taler-Fuß, ca. 1838/39, Serie IV.

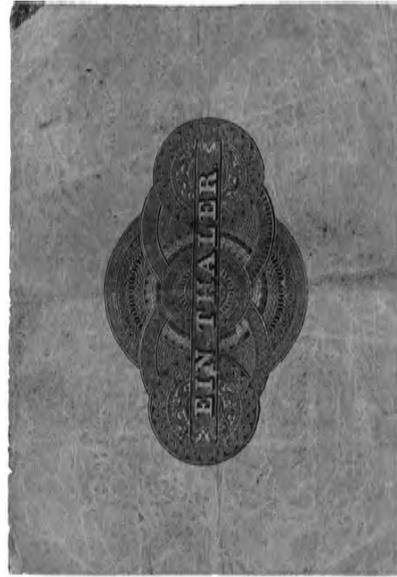


Abb. 14b: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Taler im 14-Taler-Fuß, ca. 1838/39, Serie I.



Selbst wenn die zweite Emission doch die erste Ausgabe komplett ersetzen sollte, hätte ein solcher Austausch zudem nicht mit einem Schlag erfolgen können. Vielmehr hätte die Gesellschaft von vornherein immer nur die an sie zurückfließenden Scheine ersetzen können, wenn sie das Gesamtkontingent nicht überschreiten wollte. Ein solcher Prozess konnte durchaus Jahre oder sogar Jahrzehnte benötigen, wie die grünen 1-Taler-Scheine im 14-Taler-Fuß belegen, von denen selbst bis zur Reichsgründung 1871 noch nicht alle außer Verkehr gezogen werden konnten bzw. mussten. Denn prinzipiell bestand selbst für die Emission im 21-Gulden-Fuß keine Notwendigkeit, ihre Gültigkeit zu beschränken, wie die weiteren Währungsentwicklungen noch zeigen werden.

Bei der Ausführung der zweiten Emission sind nun aber doch deutliche Unterschiede zur ersten Ausgabe festzuhalten. Die neuen Scheine sind jetzt beidseitig bedruckt und besitzen die für die Leipziger ‚Eisenbahntaler‘ schon von den Zeitgenossen hervorgehobene grüne Farbe. Zudem gibt es keine handschriftlichen Unterschriften mehr – dieses Verfahren war wohl einfach zu zeitraubend. Als Wasserzeichen wurde jetzt viermal die Angabe *1Thlr* verwendet.

Gleichgeblieben ist das Format, und auch die vorgedruckten Unterschriften gehörten immer noch Friedrich Busse und Gustav Harkort. Auch die sich aus einer Kombination von Serie und Nummer zusammensetzende Nummerierung der Scheine wurde übernommen. Leider kann zur Funktion dieser Kombination noch nichts Näheres gesagt werden, möglicherweise handelte es sich wie bei anderen Papiergeldausgaben um eine Art Fälschungsschutz, bei dem jeder Kontrollnummer eine bestimmte Serie zugeordnet war.¹³⁴ Auch die im Folgenden noch zu beschreibende Emission von 1855 besitzt diese Kombination, und auffällig ist hier insgesamt, dass nur die höchste Reihe 51 (LI) fünf- und sechsstellige Kontrollnummern aufweist. Bei allen anderen Reihen¹³⁵ liegt die Kontrollnummer bislang unterhalb der Grenze von 10 000. Die höchste bekannte Kontrollnummer 483 647¹³⁶ belegt, dass das mögliche Kontingent von 500 000 Stück auch wirklich ausgereizt worden ist. Die Fortführung des Systems würde somit beide Thesen, sowohl die Ergänzung als auch den kompletten Austausch der 21-Gulden-Scheine durch die 14-Taler-Emission, als möglich erscheinen lassen.

¹³⁴ KLÜSENDORF, Papiergeld und Staatsschulden in Waldeck (wie Anm. 20), S. 110-113 stellt anhand der Waldecker Kassenanweisungen von 1854 detailliert ein solches System vor, bei dem Kontrollnummer, Stammbuchfolio, Serie, Litera und handschriftliches Kontrollzeichen einem festen System folgten. „Jede Abweichung von diesem Schlüssel“ war für die Kassenbeamten ein Hinweis auf eine Fälschung.

¹³⁵ Nachgewiesen sind bislang: IV, XVIII, XIX, XXI, XXIX, XXXIII, XXXIX, L und LI.

¹³⁶ Münzkabinett, Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Inv.-Nr. E-T1663.

3. Emission 1855 im 14-Taler-Fuß

Nicht anders als bei den heute gebräuchlichen und weitaus robusteren Banknoten konnten auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine nur eine bestimmte Zeit kursieren bis sie unbrauchbar waren. Noch heute belegen die erhaltenen, fast durchweg stärker gebrauchten Exemplare den regen und langjährigen Umlauf bis hin zum völligen Verschleiß (vgl. Abb. 2). Mehrfach hinterklebten, unkenntlich gewordenen Stücken drohte aber, von den Kassen nicht mehr akzeptiert und eingewechselt zu werden.

Auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Kassenscheine mussten also nach mehrjährigem regem Gebrauch gegen eine neue Auflage ausgetauscht werden.¹³⁷ Mit dem rückseitigen, zusätzlichen Hinweis *Umdruck von 1855* lässt sich diese Neuauflage problemlos datieren (Abb. 15), wobei auch hier zu bedenken ist, dass die neuen Scheine nur sukzessive die alten ersetzt haben können. Ansonsten handelt es sich um einen Neudruck der vorherigen Emission mit allen dort beschriebenen Merkmalen. Die Übernahme des kombinierten Nummerierungssystems aus Kontrollnummer und Reihe hätte es rein theoretisch sogar zugelassen, dass die eingezogenen Stücke eins zu eins gegen ihr neues Pendant mit genau derselben Kombination ausgetauscht worden sind. Dieses Verfahren wäre zwar aufwendiger gewesen, hätte aber gewährleistet, dass wirklich nur maximal 500 000 Stück im Umlauf waren und dass nicht gleichzeitig zwei Scheine mit derselben Nummerierung kursierten. Auch dies bleibt aber nur eine These.

¹³⁷ Für eine von KELLER, *Papiergeld der altdeutschen Staaten* (wie Anm. 11), S. 76 vermutete Emission in den Jahren 1846/47 gibt es keine Belege. Keller selbst gab bereits an, dass diese „vielleicht mit [der Ausgabe von 1838/39] identisch“ ist. Vermutlich handelt es sich um eine Fehlinterpretation, ebenso wie die vereinzelt in der Literatur zu findende Aussage, Sachsen hätte 1847 seine Eisenbahngesellschaften mit der „Ausgabe von sog. Eisenbahnkassenscheinen“ im Umfang von 4 Millionen Talern unterstützt; vgl. RUDOLF BOCH, *Staat und Wirtschaft im 19. Jahrhundert* (Enzyklopädie deutscher Geschichte 70), München 2004, S. 23; DERS., *Staat und Industrialisierung* (wie Anm. 53), S. 368. Möglicherweise geht diese Aussage auf die 1847 ausgegebenen Obligationen der Chemnitz-Riesaer Eisenbahn über 10 Taler zurück, die wohl aufgrund ihres niedrigen Betrages wie Bargeld zirkulierten und von der Bahngesellschaft sowie sogar von verschiedenen Banken gegen Bargeld eingewechselt wurden, sodass die Regierung mit einem entsprechenden Verbot einschreiten musste; vgl. kurz METASCH, *Papiergeld und Banknoten in Sachsen* (wie Anm. 24), S. 20.



Abb. 15a: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Thaler im 14-Taler-Fuß, Umdruck (Neuaufgabe) 1855, Serie XXIX.

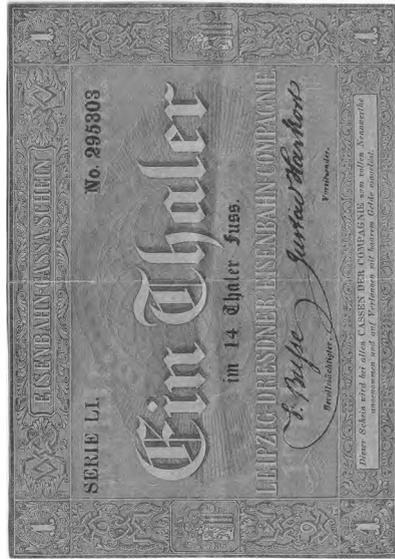
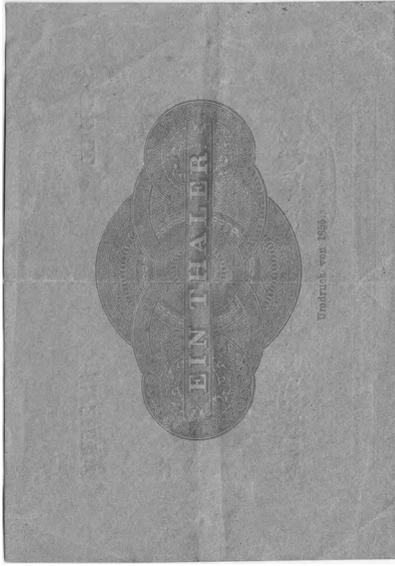


Abb. 15b: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Thaler im 14-Taler-Fuß, Umdruck (Neuaufgabe) 1855, Serie LI.



4. Emission 1870 im 30-Taler-Fuß

Die Herstellung der nächsten, sicherlich wiederum aus Erhaltungsgründen notwendigen Auflage lässt sich aufgrund der rückseitigen Anmerkung *Umdruck von 1870* ebenfalls gut datieren. Sicherlich um den für die Akzeptanz im Alltag so wichtigen Wiedererkennungswert beizubehalten, zeigt die neue Auflage im Wesentlichen das bisherige Design, nur die Rückseite ist jetzt auch mit einem aufwendigeren Unterdruck versehen. Die Kombination aus Reihe und Kontrollnummer wurde hingegen aufgegeben, ab jetzt sind alle Scheine durchlaufend mit einem davorgestellten A nummeriert (vgl. Abb. 16).



Abb. 16: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 1 Taler im 30-Taler-Fuß, Umdruck (Neuaufgabe) 1870.

Auch bei den Unterschriften sind, den zwischenzeitlichen Wechseln im Direktorium folgend, Änderungen eingetreten. Links tragen die Scheine jetzt die Unterschrift von Carl August Gessler, der 1862 Friedrich Busse als Dresdner

Bevollmächtigter der Gesellschaft gefolgt war,¹³⁸ rechts von Wilhelm Seyfferth (1807–1881),¹³⁹ der von 1869 bis zur Verstaatlichung der Gesellschaft 1876 das Direktorium führte.

Währungsgeschichtlich relevant ist noch die neue Ausführung im 30-Taler-Fuß. 1857 war es zu einem weiteren wichtigen Schritt auf dem langen Weg zu einer einheitlichen deutschen Währungsverfassung gekommen: dem Wiener Münzvertrag vom 24. Januar 1857, der als erster Münzvertrag auch Regelungen zu Banknoten und Papiergeld enthielt. Hervorzuheben ist an dieser Stelle aber erst einmal nur die Abkehr von der bisherigen Gewichtsmark als Grundlage des neuen gemeinsamen Münzfußes. Da stattdessen nun das neue Zollpfund zu 500 Gramm Verwendung fand, wurde in der Zählung aus dem bisherigen 14-Taler- ein 30-Taler-Fuß. Am Feingehalt der Kurantmünzen hat sich dabei nur unmerklich etwas geändert, sodass eine Unterscheidung beider Währungen nicht notwendig war. Die sächsische Regierung hatte bei ihrem per Gesetz vom 6. September 1855 angekündigten neuen Staatspapiergeld gleich ganz bewusst auf die Angabe eines Münzfußes verzichtet (Abb. 18).

Laut Literatur soll die Leipzig-Dresdner Eisenbahn bereits 1857 eine Emission im neuen 30-Taler-Fuß aufgelegt haben,¹⁴⁰ was aber auszuschließen ist. Die Gesellschaft hätte wohl kaum, nur zwei Jahre nach der ab 1855 in Umlauf gegebenen 14-Taler-Emission, die Kosten und den Aufwand eines erneuten Austauschs auf sich genommen, insbesondere nicht, da beide im Zahlungsverkehr gleichwertig waren. Bezeichnenderweise gibt es ausgerechnet für diese vermeintliche Emission von 1857 keine Abbildungen und kein bekanntes Belegstück.¹⁴¹ Auch in der zeitgenössischen Fachpublizistik wird eine solche Ausgabe nicht erwähnt.¹⁴²

¹³⁸ Vgl. Leipzig-Dresdner Eisenbahn in den ersten fünfundzwanzig Jahren (wie Anm. 54), S. 152.

¹³⁹ Vgl. Deutschland wird mobil (wie Anm. 17), S. 53; speziell zur Biografie auch ULRICH HESS, Seyfferth, Wilhelm Theodor, in: Neue Deutsche Biographie 24 (2010), S. 298 f., online: <https://www.deutsche-biographie.de/pnd117743437.html> [Zugriff 9. Juli 2021].

¹⁴⁰ Wiederum nur die beiden neuesten Kataloge: GRABOWSKI/KRANZ, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 14), S. 246, Nr. 512; BÜHN, Staatspapiergeld von Sachsen (wie Anm. 117), S. 26, Nr. 0010.3.

¹⁴¹ Die Abbildung bei BÜHN, Staatspapiergeld von Sachsen (wie Anm. 117), S. 26, Nr. 0010.3 beruht auf einem Versehen, gezeigt wird hier ein Umdruck von 1870 (die Angabe auf der Rückseite ist in der Vorlage zu erkennen bzw. kann anhand der Kontrollnummer in der geldgeschichtlichen Sammlung der Deutschen Bundesbank geprüft werden). Laut RICHTER, Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 46), S. 38 ist „aus dem Jahre 1857 [...] eine Ausgabe auf grauem Papier im 30 Talerfuß bekannt.“ Da Richter für seinen Aufsatz die Sammlung des Münzkabinetts Dresden ausgewertet hat, beruht das Ganze bei ihm wohl auf einer Verwechslung mit der noch nicht grün gedruckten und zu seiner Zeit noch nicht katalogisierten Emission im 21-Gulden-Fuß. – Vermutlich ist die Annahme einer solchen Ausgabe von 1857 im 30-Taler-Fuß einfach darauf zurückzuführen, dass bei einem schlecht erhaltenen Exemplar bzw. einer schlechten Abbildung auf der Rückseite der Hinweis auf den *Umdruck von 1870* nicht erkennbar war, sodass im Rückschluss eine entsprechende frühere Ausgabe vermutet und mit der Einführung des 30-Taler-Fußes 1857 gleichgesetzt wurde.

¹⁴² Vgl. z. B. Illustrierter Anzeiger über gefälschtes Papiergeld und unächte Münzen 12 (1876), Nr. 6, S. 43. Den dortigen, allerdings missverständlichen Formulierungen zu-

5. Emission 1875 in der neuen Reichswährung Mark

Mit der Gründung des Deutschen Kaiserreichs 1871 sollte auch das jahrhundertelange Ringen um eine einheitliche deutsche Währungsverfassung einen erfolgreichen Abschluss finden, wenngleich nicht sofort, sondern gerade beim staatlichen Papiergeld erst nach jahrelangen zähen Verhandlungen.¹⁴³ Der enorme Bedeutungszuwachs, den papierene Zahlungsmittel in den letzten beiden Jahrzehnten erfahren hatten, war zur Reichsgründung schon lange nicht mehr von der Hand zu weisen. Setzte sich – um noch einmal das eingangs gewählte Beispiel heranzuziehen – 1840 die Geldmenge in Deutschland schätzungsweise noch zu 24 Prozent aus Buchgeld und nur zu 7 Prozent aus Papiergeld und Banknoten zusammen, so hatten sich diese Quoten bis 1870 beim Buchgeld bereits auf 48 Prozent verdoppelt und bei den papierernen Zahlungsmitteln sogar auf 22 Prozent verdreifacht. Mit nur noch 30 statt 69 Prozent stellten Kurantmünzen nicht einmal mehr ein Drittel der Gesamtgeldmenge.¹⁴⁴

Auch in Sachsen hatte sich entsprechend die Zahl der Notenbanken mittlerweile erhöht.¹⁴⁵ Schon 1848 hatte der große Kapitalmangel während der Revolutionsjahre zur Konzession einer kommunalen Stadtbank in Chemnitz geführt, und auch die Landständische Bank in Bautzen hatte 1850 ein Notenprivileg erhalten. Nur wenige Jahre bevor mit dem Banknoten-Sperrgesetz vom 27. März 1870 auch Sachsen seine Währungshoheit hinsichtlich papierener Zahlungsmittel an den Norddeutschen Bund abtreten musste,¹⁴⁶ war 1867 der sich neuerlich gegründete Leipziger Kassenverein mit einem Notenprivileg versehen worden. Die mit Abstand größte Bedeutung besaß jedoch die 1865 in Dresden als private Notenbank gegründete Sächsische Bank, die unter anderem mit ihrem Filialnetz nun auch die schon lange geforderte Funktion einer sächsischen Landes- bzw. Staatsbank übernahm. Die Gründung einer nicht nur staatlich kontrollierten, sondern auch staatlich geführten Notenbank war zu diesem Zeitpunkt noch immer am Widerstand des Landtags gescheitert.

Während der neue deutsche Nationalstaat sich beim Metallgeld bis 1873 auf eine einheitliche Münzverfassung verständigen konnte, musste aufgrund des „zum Teil massiven Widerstand[s]“ der einzelstaatlichen Regierungen beim Staatspapiergeld- bzw. Banknotenwesen noch bis 1874/75 verhandelt werden. Per Gesetz vom 30. April 1874 wurde das bisherige Papiergeld der einzelnen Staaten durch die einheitliche Ausgabe von Reichspapiergeld, den Reichskassenscheinen, ersetzt. Da den neuen Regelungen zufolge ab dem 1. Januar 1876 nur noch Banknoten ab

folge waren zu diesem Zeitpunkt nur bekannt: der *Umdruck von 1870*, der *Umdruck von 1853* [sic! gemeint ist 1855] sowie die Scheine ohne Umdruck, also die Ausgabe im 14-Taler- und theoretisch auch noch 21-Gulden-Fuß.

¹⁴³ Wie Anm. 29.

¹⁴⁴ Wie Anm. 10.

¹⁴⁵ Mit weiterführenden Literaturverweisen: METASCH, Papiergeld und Banknoten in Sachsen (wie Anm. 24), S. 20-24.

¹⁴⁶ Vgl. OTTO, Integrationsprozesse (wie Anm. 1), S. 438-440.

einem Nennwert von 100 Mark – mit der Umrechnung 1 bisheriger Taler = 3 neue Mark – zirkulieren durften, musste auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn eine neue, hier auf den 1. Januar 1875 datierte, Emission über 100 Mark vorbereiten (Abb. 17).

Als private Gesellschaft wurde die Leipzig-Dresdner Eisenbahn weder in der Gesetzgebung zum staatlichen Papiergeld noch zu den privaten Notenbanken



Abb. 17: Kassenschein der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, 100 Mark von 1875.

explizit aufgeführt.¹⁴⁷ Ihr Notenkontingent über umgerechnet 1,5 Millionen Mark, das zu diesem Zeitpunkt beispielsweise mehr als dreimal so hoch ausfiel wie das der Chemnitzer Stadtbank mit zukünftig 441 000 Mark, zählte damit auch nicht in die 385 Millionen Mark hinein, auf die per Bankgesetz vom 14. März 1875 der Gesamtumlauf an Banknoten in Deutschland gedeckelt war und auf die pro Bank ein festgelegtes Kontingent entfiel.¹⁴⁸

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn gehörte damit zu den wenigen *Korporationen, welche, ohne Zettelbanken zu sein, sich beim Erlaß dieses Gesetzes im Besitz der Befugniß zur Ausgabe von Noten, Kassenscheinen oder sonstigen auf den Inhaber ausgestellten unverzinslichen Schuldverschreibungen* befanden und auf die damit § 54¹⁴⁹ des abschließenden Bankengesetzes vom 14. März 1875 Anwendung fand, der sie denselben Bestimmungen wie alle Notenbanken unterwarf. Für die Eisenbahngesellschaft bedeutete dies, dass sie zwar ihr altes Papiergeldprivileg behielt – auf welches sie als Grundlage für ihr private Ausgabe auch auf ihren neuen Scheinen jetzt explizit hinwies: *Privilegium vom 6. Mai 1835* –, dass ihre neuen *Kassenscheine* aber gleichzeitig weiterhin nur in Sachsen und nicht im gesamten Kaiserreich Gültigkeit besaßen.

Entsprechend dem neuen Wert von 100 Mark, der mehr als dem Dreiunddreißigfachen der bisherigen 1-Taler-Scheine entsprach, zeigt die neue Emission nicht nur ein größeres Format (172 x 104 mm), sondern schon allein aus Gründen des Fälschungsschutzes eine deutlich aufwendigere Ausführung. Noch bis vor wenigen Jahren war keine Abbildung der neuen Kassenscheine bekannt, erst in den letzten Katalogen konnten zumindest Probedrucke aus dem Archiv der ausführenden Leipziger Druckerei Giesecke & Devrient abgebildet werden. Dass sich in der Sammlung des Münzkabinetts Dresden sogar ein original gelaufener Schein erhalten hat, der weitere Aussagen zur Ausführung erlaubt, war bislang unbekannt.¹⁵⁰ Dieses Exemplar zeigt damit auch erstmalig das verwendete Nummerierungssystem – eine zweifache Angabe der durchlaufenden 5-stelligen Kontrollnummer mit vorangestelltem *Lit. A.* auf der Vorderseite – sowie die zur Gültigkeitsmachung notwendige handschriftliche Unterschrift und den Eintrag der entsprechenden Kassenbuchseite auf der Rückseite.

¹⁴⁷ Vgl. z. B. die entsprechenden Editionen zur Papiergeldgesetzgebung bei KARL-DIETER SEIDEL, *Die deutsche Geldgesetzgebung seit 1871. Münzen – Papiergeld und Notenbanken mit den Münzverträgen der deutschen Staaten im 19. Jahrhundert*, München 1973, S. 78-102.

¹⁴⁸ Für eine Auflistung der einzelnen Notenkontingente vgl. ebd., S. 97, Anlage zum § 9. Eine Überschreitung des zugewiesenen Notenkontingents war theoretisch möglich, durch die dann greifenden Deckungsvorschriften etc. aber praktisch nicht mehr profitabel.

¹⁴⁹ Vgl. ebd., S. 95 f.

¹⁵⁰ Zur Ausführung bzw. Gestaltung vgl. HANS-LUDWIG GRABOWSKI, *Die deutschen Banknoten ab 1871*, Regenstauf ²¹2018, S. 103, SAX-3A; BÜHN, *Staatspapiergeld von Sachsen* (wie Anm. 117), S. 26, Nr. 0010.6.

Da das Notenkongingent sich nicht erhöht hatte, sondern nur von 500 000 Talern auf 1,5 Millionen Mark umgerechnet wurde, schrumpfte durch den hohen Nominalwert die Gesamtauflage auf maximal 15 000 Stück, also auf nur noch 3 Prozent der bisher umlaufenden 500 000 Eisenbahnscheine. Mit ihrem hohen Nominalwert hatten die Scheine ab jetzt sowieso keine Bedeutung mehr für den allgemeinen Zahlungsverkehr in Sachsen, den sie in den zurückliegenden dreieinhalb Jahrzehnten wesentlich mitgeprägt hatten. Mit der enormen Erhöhung des Nennwerts auf 100 Mark mussten erst einmal neue Einsatzmöglichkeiten gefunden werden, denn das Papiergeld war damit nur noch für größere Transaktionen mit einer Bank oder einem Unternehmen geeignet, sofern diese überhaupt bereit waren, größere Mengen zu akzeptieren. Schließlich konnten die Kassenscheine ja nur bei der Gesellschaft selbst in Bargeld eingewechselt werden, sodass man auch gleich auf einer ‚Barzahlung‘ bestehen konnte. Und gerade hier dürfte das Papiergeld durchaus zu einer Belastung für die Gesellschaft geworden sein. Mit der Verpflichtung, ihre Kassenscheine auch zukünftig jederzeit bei Vorlage einzuwechseln, müsste die Leipzig-Dresdner Eisenbahn nun hierzu auch beständig größere Mengen Bargeld vorrätig gehalten haben. Letztendlich sollte sich auch dieses Problem aber mit der Verstaatlichung der Gesellschaft im Jahre 1876 lösen, worauf in einem abschließenden Kapitel eingegangen wird.

IV. Die Verstaatlichung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn 1876

Bereits kurz nach der Ausgabe der neuen Banknoten zu 100 Mark vom 1. Januar 1875 endete auch die Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn als eigenständiges, privatwirtschaftlich geführtes Unternehmen.¹⁵¹ Mit dem Verkauf der Gesellschaft wurde auch die Leipzig-Dresdner Eisenbahn zum 1. Juli 1876 Teil der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.¹⁵²

Nach der anfänglichen Zurückhaltung der sächsischen Regierung während der Gründungsphase der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie hatte der Staat, der den Aufbau eines sächsischen Eisenbahnnetzes zu diesem frühen Zeitpunkt noch vorrangig privatwirtschaftlichen Unternehmungen überlassen wollte, schnell die hohe gesamtwirtschaftliche wie auch politische und militärische Bedeutung des neuen Transportmittels erkannt und ein zunehmendes Interesse an einer Fortführung der Bahnstrecken in staatlicher Eigenregie entwickelt. Begin-

¹⁵¹ Zur Verstaatlichung der Leipzig Dresdner Eisenbahn vgl. u. a. THOMAS HÄNSEROTH, Die Eisenbahn wird Staatsunternehmen, in: *Dresdner Hefte* 117 (2014): 175 Jahre Leipzig-Dresdner Eisenbahn, S. 59-65; Deutschland wird mobil (wie Anm. 17), S. 50-54; JÜRGEN SCHMÄDICKE, Die Verstaatlichung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, in: *Wissenschaftliche Zeitschrift der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List“ in Dresden* 17 (1970), H. 1, S. 35-38.

¹⁵² Vgl. Bekanntmachung, die Übernahme der Verwaltung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn durch die Staatseisenbahnverwaltung betreffend, vom 28. Juni 1876, in: *Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1876*, Dresden [1877], S. 273.



Abb. 18: Sächsisches Staatspapiergeld (Kassenbillet) über 20 Taler von 1855.

nend mit der 1845 noch vor Baubeginn zahlungsunfähig gewordenen Sächsisch-Bayerischen-Eisenbahn entstand in Sachsen so neben den privaten Linien ein immer dichter werdendes staatliches Eisenbahnnetz:¹⁵³ die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

¹⁵³ Eine „Zusammenstellung der bis 1870 in Sachsen errichteten Eisenbahnen“ bietet HAASE, *Wirtschaft und Verkehr in Sachsen* (wie Anm. 34), S. 225-228.

Welch zentralen Stellenwert die sächsische Regierung der Eisenbahn für die Wohlfahrt des gesamten Staates mittlerweile zumaß, darauf verweist unter anderem auch die Rückseitengestaltung des bereits angeführten neuen Staatspapiergeldes von 1855/57 (Abb. 18). Hier finden sich neben der zentral thronenden Saxonia als Personifizierung Sachsens zwei Genien, die unter anderem Wissenschaft, Handel und Landwirtschaft symbolisieren.¹⁵⁴ Dass Wissenschaft und Handel blühen und rechts der Genius sein Füllhorn so üppig ausgießen kann, ist auch der Eisenbahn, hier rechts in Form einer Lokomotive als Symbol der Industrialisierung, zu verdanken.

Aufgrund ihrer zentralen Lage und ihrer hohen wirtschaftlichen Bedeutung zeigte der Staat an der Übernahme der Leipzig-Dresdner Eisenbahn verständlicherweise ein besonders hohes Interesse, vor allem, da sich deren Streckennetz seit der Eröffnung der Leipzig-Dresdner Linie deutlich vergrößert hatte und wichtige Anbindungen an die sächsischen Nachbarstaaten besaß. Lange Zeit stieß der Staat hier aber auf die Ablehnung der erfolgsverwöhnten Aktionäre, die beispielsweise 1863 pro 100-Taler-Aktie zusätzlich zu den 4 Prozent Zinsen noch eine Dividende von 16 Prozent erhielten und auf einen Aktienkurs von über 275 Talern zurückblicken konnten.

Erst nach der 1873 ausgebrochenen Gründerkrise, die auf Jahre das wirtschaftliche Wachstum hemmte und insbesondere auch viele Eisenbahnen bzw. deren Aktionäre in Bedrängnis brachte, schaffte es die sächsische Regierung im Mai/Juni 1876 der Leipzig-Dresdner Eisenbahn ein Angebot zu unterbreiten, das das Direktorium nicht länger ausschlagen konnte. Der Staat verpflichtete sich nicht nur zur Übernahme aller finanziellen Lasten der Leipzig-Dresdner Eisenbahn – also ihrer Aktien, Anleihen und Kassenscheine –, sondern auch zu einer großzügigen Entschädigung aller Aktionäre:¹⁵⁵

- 1) Die Aktien: So erhielt jeder Aktionär pro Aktie à 100 Taler (= 300 Mark) eine staatliche Schuldverschreibung zu 1 000 Mark. Bei einer jährlichen Verzinsung von 3 Prozent kamen zu diesem Betrag jährliche Zinseinnahmen (sogenannte Renten) von 30 Mark hinzu. Da die Staatsobligationen nur gegen die Aushändigung der Aktien übergeben worden sind, ist auch geklärt, warum sich wohl keine Originale erhalten haben. Insgesamt bedeutete allein die Übernahme der 75 000 Aktien für den Staat 75 Millionen Mark neuer Staatsschulden, die Zinslast gar nicht eingerechnet.
- 2) Anleihen: Mit der kompletten Übernahme aller noch nicht durch die Gesellschaft eingelösten Teilschuldverschreibungen (vgl. Tab. 2) kamen, die zukünf-

¹⁵⁴ Vgl. mit dieser Interpretation auch FRANZISKA JUNGSMANN-STADLER, Zur Ikonografie und Geschichte des deutschen Papiergeldes im 19. Jahrhundert, in: Kugler/Isenbort/Grether, Die Sprache des Geldes (wie Anm. 20), S. 134-145, hier S. 143.

¹⁵⁵ Zu den einzelnen Regelungen vgl. Bekanntmachung, die Erwerbung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn durch den Staat betreffend, vom 1. Oktober 1877, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1877, Dresden [1878], S. 291-296.

tigen Zinsen ebenfalls ausgeblendet, weitere 39 231 900 Mark hinzu. Wie zuvor schon durch die Eisenbahngesellschaft wurden die Anleihen in den nächsten Jahrzehnten sukzessive zur Einziehung ausgelost, bis dann zum 1. Juli 1902 vorzeitig alle noch offenen Obligationen mit einem Mal zur Einlösung aufgerufen wurden.¹⁵⁶

- 3) Kassenscheine: Mit maximal 1,5 Millionen Mark fällt hier die Übernahme der Papiergeldschuld beinahe nicht mehr ins Gewicht.

Anleihe vom	im Umfang von	Verzinsung	1877 noch offen
01.12.1839	1 000 000 Taler im 14-Taler-Fuß	3,5 %	2 197 200 Mark
01.06.1841	500 000 Taler im 14-Taler-Fuß	3,5 %	1 098 600 Mark
01.12.1854	1 500 000 Taler [im 14-Taler-Fuß]	4 %	1 635 000 Mark
[01.12.?] 1860	500 000 Taler [im 30-Taler-Fuß]	4 %	1 301 100 Mark
01.03.1866	4 000 000 Taler im 30-Taler-Fuß	4 %	12 000 000 Mark
	2 000 000 Taler im 30-Taler-Fuß	5 %	6 000 000 Mark
01.07.1872	5 000 000 Taler im 30-Taler-Fuß	4,5 %	15 000 000 Mark
Summe	14 500 000 Taler (43 500 000 Mark)		39 231 900 Mark (13 077 300 Taler)

Tab. 2: Übersicht über die Anleihen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie und die bei der Verstaatlichung 1876 noch offenen Beträge.

Mit der Verstaatlichung der Leipzig-Dresdner Eisenbahn stellt sich abschließend die noch nicht gänzlich zu klärende Frage, welchen Status eigentlich die Kassenscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn mit dem Ende der privatwirtschaftlichen Gesellschaft besaßen bzw. ob mit diesem Schritt nicht auch das an die Gesellschaft gebundene Notenprivileg erlosch. Die am 1. Oktober 1877 vom Finanzministerium veröffentlichte ‚Bekanntmachung‘ zur *Erwerbung der Leipzig-Dresdener Eisenbahn durch den Staat* enthält hierzu keinen Hinweis, sondern der Kaufvertrag erwähnt nur, dass der Staat *außerdem in Anrechnung auf den*

¹⁵⁶ Vgl. Verordnung wegen Veröffentlichung einer von dem Landtagsausschusse zu Verwaltung der Staatsschulden unter dem 14. Dezember 1901 erlassenen Bekanntmachung vom 14. Dezember 1901, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1901, Dresden [1902], S. 184 f.

*Kaufpreis auch sämtliche der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen gegenüber den Inhabern der von der der Gesellschaft auf Grund des ihr erteilten Privilegiums im Gesamtbetrage von Einer Million fünfhundert Tausend Mark ausgegebenen Kassenscheinen übernahm.*¹⁵⁷

Hinsichtlich des Umlaufs und der Einziehung der Kassenscheine ist zudem der im Kaufvertrag gegebene Hinweis aufschlussreich, dass die Gesellschaft bis zum Zeitpunkt der Verstaatlichung noch gar nicht alle 15 000 Exemplare in Umlauf hatte bringen können, was angesichts der oben geschilderten, neuen Bedingungen wenig überrascht. In Bezug auf die noch nicht ausgegebenen Scheine wurde vertraglich festgehalten, *daß das bei dem Stadtrathe zu Leipzig vorhandene Depot von noch nicht ausgegebenen Kassenscheinen à 100 M an das Königliche Finanzministerium ausgehändigt, beziehentlich bei dem Stadtrathe vernichtet wird.* Allein die angesprochene Vernichtung durch den Leipziger Rat zeigt, dass das Finanzministerium an einer eigenen, weiteren Ausgabe der Kassenscheine kein wirkliches Interesse hatte.

Allerdings enthielt der Kaufvertrag keine Regelungen hinsichtlich deren weiterer Gültigkeit, auch nicht hinsichtlich der alten 1-Taler-Scheine, die von der Gesellschaft zwar seit dem 1. Januar 1876 nicht mehr ausgegeben werden durften, sich aber wohl noch immer im Umlauf befanden. So schrieb etwa Adolf Henze 1876 in seinem „Illustrierten Anzeiger über gefälschtes Papiergeld und unächte Münzen“: *Die Ein-Thaler-Kassenanweisungen der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie werden noch eingelöst. – Es ist mehrfach die Ansicht verbreitet, dass die einthälerigen Kassenanweisungen [...] vom 1. Januar 1876 an werthlos würden. Dies ist jedoch durchaus nicht der Fall. Genannte Compagnie darf allerdings ihre einthälerigen Kassenscheine vom 1. Januar 1876 an nicht mehr ausgeben, allein ebensowenig ist sie zur Zeit ermächtigt, einen Präclusiv-Termin [Termin zur Einlösung] für dieselben anzuberaumen und steht also der fortgesetzten Circulation dieser Scheine à 1 Thaler vorerst kein Verbot entgegen. Selbstverständlich steht aber dem Publicum frei, zu beliebiger Zeit jene grünen Thalerscheine zur Einlösung oder zum Umtausch gegen Hundertmarknoten der Leipzig-Dresdener Eisenbahn-Compagnie an deren Hauptkasse zu präsentiren.*¹⁵⁸

Den in der Literatur seit Arnold Keller ohne Quellenangaben zufolge verbreiteten Informationen,¹⁵⁹ dass die Kassenscheine per „Bekanntmachung vom 27.6.1876“ bzw. „mit Wirkung vom 21. Juni 1876 als Staatsnoten deklariert und

¹⁵⁷ Vgl. Bekanntmachung vom 1. Oktober 1877 (wie Anm. 155), S. 293 f.

¹⁵⁸ Vgl. Illustrierter Anzeiger über gefälschtes Papiergeld und unächte Münzen 12 (1876), Beilage zu Nr. 2, S. 13 f. – Zu Henze (1814–1883) als Numismatiker und Verleger vgl. REINER GRAFF, Adolf Henze, in: Sächsische Biografie, hrsg. vom Institut für Sächsische Geschichte und Volkskunde, online: <https://saebi.isgv.de/biografie/28227> [Zugriff 15. Juli 2021].

¹⁵⁹ Vgl. RICHTER, Geschichte der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie (wie Anm. 46), S. 38; KELLER, Papiergeld der altdeutschen Staaten (wie Anm. 11), S. 76. Vgl. weiterhin GRABOWSKI, Deutsche Banknoten (wie Anm. 150), S. 103; BÜHN, Staatspapiergeld von Sachsen (wie Anm. 117), S. 6.

somit gesetzliches Zahlungsmittel“ geworden sein sollen, ist also mit Skepsis zu begegnen. Auch die Hinweise, die „Bahn“, die zu diesem Zeitpunkt als eigenständiges Unternehmen ja gar nicht mehr bestand, hätte 1878 auf ihr Notenrecht verzichtet und keine Scheine mehr ausgegeben, bzw. dass die Kassenscheine 1882 außer Kraft gesetzt worden sein sollen, sind ohne weitere Archivrecherchen nicht zu verifizieren. Letztlich sind aber auch hier Zweifel angebracht. Die angesprochenen Verordnungen konnten im „Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen“ nicht aufgefunden werden. Sollte hier die „Bekanntmachung“ vom 28. Juni 1876 zur staatlichen Verwaltung der Eisenbahngesellschaft gemeint sein,¹⁶⁰ so enthält diese keine Hinweise auf die Kassenscheine.

Eine Umwandlung in ein gesetzliches Zahlungsmittel ist von vornherein auszuschließen, dieses geschah im Reich erstmalig 1906¹⁶¹ und auch da nur bei den Noten der Reichsbank. Da die einzelnen Länder bereits im Norddeutschen Bund ihre Hoheitsrechte hinsichtlich von Banknoten und Papiergeld an den Bund bzw. später das Reich abtreten mussten, ist es unwahrscheinlich, dass Sachsen die Eisenbahnscheine als staatliches Papiergeld übernehmen durfte. Ohnehin war selbst die Einlösemöglichkeit für das eigene Staatspapiergeld in Sachsen per Gesetz bereits zum 30. Juni 1876 abgelaufen.¹⁶² Auch bei den Eisenbahnscheinen wird der Staat daher vermutlich nur noch für die Einlösung der aus dem Umlauf zurückfließenden Stücke gebürgt, sie aber keinesfalls mehr zu offiziellen staatlichen Zahlungsmitteln erhoben haben.

IV. Fazit

Die Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft musste zur Realisierung ihres vorbildlosen Vorhabens, die erste deutsche Ferneisenbahn zu bauen, im wahrsten Sinne des Wortes auf allen Gebieten neue Wege beschreiten, so auch bei der drängendsten Frage: der finanziellen Machbarkeit, an der viele Zeitgenossen zweifelten. Mit der geschickten Kombination von drei zu diesem Zeitpunkt noch recht neuen Finanzinstrumenten – von Aktien, Anleihen und Papiergeld – fand die Eisenbahngesellschaft, flankiert von einer offensiven Öffentlichkeitsarbeit, einen innovativen Ausweg aus dem hemmenden Kapitalmangel der Zeit.

Der wirtschaftliche Erfolg der Leipzig-Dresdner Eisenbahn hat nicht nur ihren eigenen Wertpapieren, sondern allgemein den anfänglich auf dem Kapitalmarkt

¹⁶⁰ Vgl. Bekanntmachung vom 28. Juni 1876 (wie Anm. 152).

¹⁶¹ Vgl. Anm. 12.

¹⁶² Vgl. Gesetz, die Anberaumung eines Präklusivtermins für die Giltigkeit der Königlich Sächsischen Kassenbillets der Creation vom Jahre 1867 betreffend, vom 8. November 1875, in: Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Sachsen vom Jahre 1875, Dresden [1876], S. 415 und Verordnung, die Anberaumung eines Präklusivtermins für die Giltigkeit der Königlich Sächsischen Kassenbillets der Creation vom Jahre 1867 betreffend, vom 11. Dezember 1875, in: ebd., S. 415 f.

noch mit Misstrauen versehenen Aktien Auftrieb gegeben.¹⁶³ Dass die Gesellschaft nicht auch beim Papiergeld – wie eigentlich von Friedrich List für seine Idee eines gesamtdeutschen Eisenbahnnetzes erhofft – eine größere Vorbildwirkung erzielen konnte, ist keinesfalls einem Misserfolg des Gesamtkonzeptes zuzuschreiben. Vielmehr war dafür die allgemeine Skepsis des Staates gegenüber einer weiteren Ausdehnung papierener Zahlungsmittel verantwortlich, seien sie nun staatlicher oder privater Natur. Umgekehrt ist es gerade angesichts des noch weitverbreiteten Misstrauens gegenüber den neuen Wertpapierformen umso erstaunlicher, dass sich die sächsische Regierung 1835 zu einem solchen, damals beispiellosen geld- und finanzgeschichtlichen Experiment überzeugen ließ. Das gilt insbesondere für die in der deutschen Geldgeschichte erstmalig erteilte Konzession für eine private Papiergeldausgabe, die bis auf das Beispiel der Anhalt-Köthen-Bernburger Eisenbahngesellschaft einen beinahe singulären Charakter trug.

Für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn selbst war laut Eigenaussage das genehmigte Papiergeld gerade zu Beginn eine wesentliche Stütze ihres Unternehmens. Das eigene Papiergeld gab der Gesellschaft nicht nur bei der anfänglichen Kapitalakquise einen größeren Finanzspielraum, es etablierte sich aufgrund des niedrigen Nominalwerts von 1 Taler und der hohen Auflage von 500 000 Stück auch schnell im sächsischen Zahlungsverkehr, den es mehr als drei Jahrzehnte mitprägen sollte. Dass die Leipzig-Dresdner Eisenbahn bis zum Schluss, als ihre Kassenscheine für das Firmenskapital keine wirkliche Bedeutung mehr besaßen, auf diese nicht verzichten wollte, verdeutlicht, dass die Eisenbahngesellschaft in der alltäglichen Praxis die Vorteile papierener Zahlungsmittel, die weit über die reine Kreditvergabe bzw. Geldschöpfung hinausgehen, erkannt und schätzen gelernt hatte.

Insgesamt betrachtet erweist sich die Geschichte der Kassenscheine der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie – mit ihrer außergewöhnlichen Verknüpfung von geld-, finanz-, aber auch wirtschafts- und landesgeschichtlichen Aspekten – damit als deutlich mehr als nur ein illustratives Kuriosum der deutschen Geldgeschichte. In der sächsischen Geld- und Finanzgeschichte dürfen sie sogar einen wichtigen Platz beanspruchen, und mit ihrer erfolgreichen Verbindung unternehmerischer wie gesamtstaatlicher Interessen spiegeln sie letztlich auch wider, mit welchen innovativen Methoden Sachsen seine Führungsrolle im Prozess der deutschen Frühindustrialisierung eingenommen hat.

¹⁶³ So urteilte schon 1840 Friedrich Georg Wieck: *Den großen Impuls für den ephemeren Aufschwung des Aktienwesens in Sachsen [...] gab die Leipzig-Dresdner Eisenbahngesellschaft*; vgl. FRIEDRICH GEORG WIECK, *Industrielle Zustände Sachsens. Das Gesamtgebiet des sächsischen Manufaktur- und Fabrikwesens, Handels und Verkehrs*, Chemnitz 1840, S. 383.