

Johann Carl David Zimmermann

Ohnmaßgebliches Politisches Erachten über die Möglichkeit der Schiffbar- oder Fahrbarmachung der von der Stadt Neubrandenburg bis in die Peene gehenden Tollensee

Neustrelitz: bei Michaelis, 1796

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn1687869324>

Druck Freier  Zugang





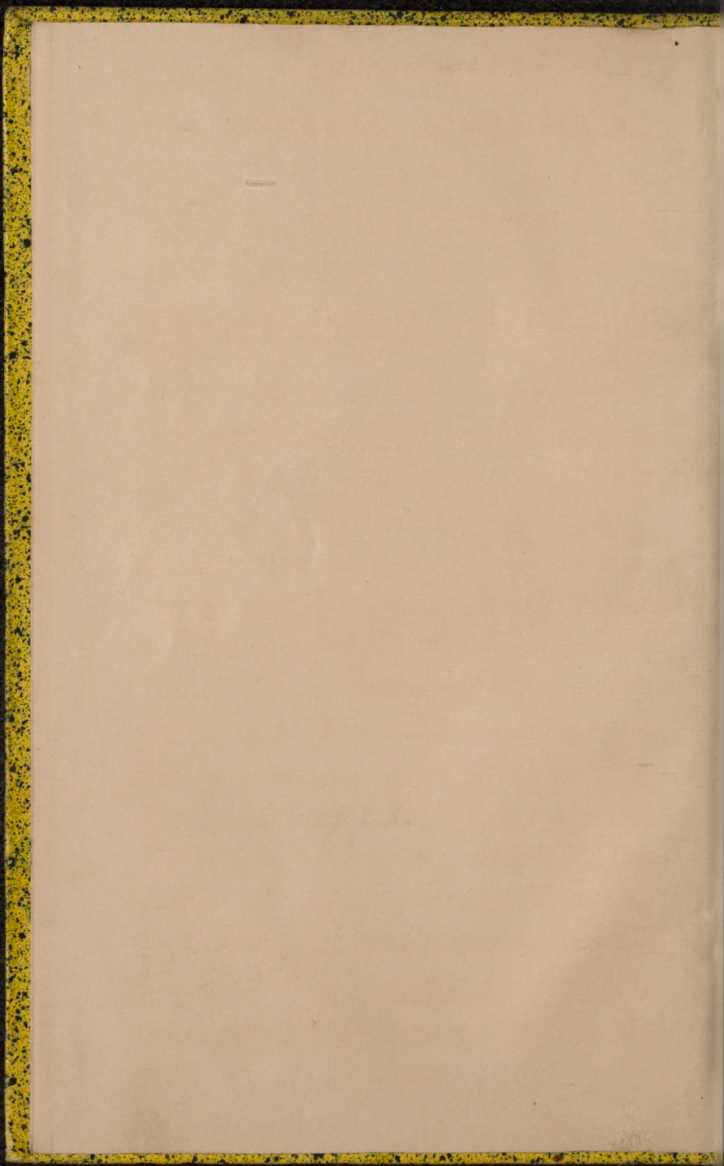
Universitäts
Bibliothek
Rostock

http://purl.uni-rostock.de/rostdok/ppn1687869324/phys_0001

DFG

Q. 120.

~~M_3118.~~



9
Eh
on
E

Dhnmäßigliches

Zimmern

Politisches Erachten

über

die Möglichkeit

der

Schiffbar- oder Fahrbarmachung

der

von der Stadt Neubrandenburg

bis in die Peene

gehenden

T o l l e n s e e .

von

D. 3.

Neustrelitz

bei Michaelis

1796.

M. 3118⁷

Die Bibliothek

der Universität

1788

Die Bibliothek

1788

Die Bibliothek

1788

Die Bibliothek

Die Bibliothek



1788

D. S.

Die Bibliothek

Die Bibliothek

1788

Die Bibliothek
und über
Publicum
den Titel,
keine Ab
eben nicht
vielleicht
Nächst
meine ob
darin ab
stand öf
nentlich
der so ver
maximal
aller Augen
gehören
denn die
etwas was
nicht die
naher, zu

V o r r e d e .

Ohnerachtet ich mit Gewißheit voraussehe, und herzeugt bin; daß der größte Theil des Publicums, schon beim Anblif des vorstehenden Titels, breui manu über die nachstehende kleine Abhandlung Standrecht halten, und eben nicht das vortheilhafteste Urtheil über dieselbe aussprechen werde; hält mich diese Rücksicht dennoch keinen Augenblick zurück, meine ohnmaßgebliche Meinung über den darin abgehandelten und geprüften Gegenstand öffentlich und frei zu sagen. Es ist nemlich eine bekannte Sache: daß derjenige der so verwegen ist, daß er die allgemeine Aufmerksamkeit und Beherzigung, auf einen vor aller Augen klar liegenden, und von der öffentlichen Meinung schon längst zur Ruhe verdamnten Gegenstand ziehen will, und darüber etwas neues zu sagen sich unterfängt, eben nicht die vortheilhafteste und bescheidenste Aufnahme, und Beurtheilung zu erwarten hat.

Die reine und unbefangene Wahrheit, bringe aber eine solche voreilige und leichtfertige Critik | sehr bald wiederum zum Stillschweigen: mithin kann ich gegen selbige, im vollen Bewußtsein meiner wolgemeinten Absicht, und der gerechten Sache völlig gleichgültig sein. Selbst hämischen Spott — der nicht ausbleiben wird — erwarte ich mit Gelassenheit: denn er kann nur denjenigen treffen, der sich in einer äusserst interessanten Angelegenheit — wo vom Wohl der Einwohner eines ganzen Kreises, und einer ganzen Gegend die Rede ist — eines Leichtsinnes schuldig macht.

Die Lauterkeit meiner bei dem gegenwärtigen Bedenken zum Grunde liegenden Absicht, bedarf eben so wenig, als mein Beruf zur Ausstellung desselben eine Rechtfertigung.

Ob und in wie ferne dasselbe aber einiges wahre, nützliche, und einer ernstern Beherzigung, und nähern Untersuchung würdige enthalte: überlasse ich lediglich der Entscheidung des unbefangenen unpartheiischen Lesers.

—
Ein

Einleitung.

S. I.

Unter allen Geschenken, und Wohlthaten, welche entweder die Natur, oder die Kunst der Staaten zur Begründung, und Vermehrung ihres Wohlstandes, und ihrer Glückseligkeit verlieh, ist ohnstreitig das Geschenk eines bequemen und wolfeilen Transportes zu Wasser, das wolthätigste: und nicht nur der sicherste Weg zum Wohlstande, und Rationalglück, sondern auch die zuverlässigste Schutzwehr wider Mahrlosigkeit und Stokung der Gewerbe: Alle andern Mittel zur Beförderung und Aufhellung des Nahrungs-Zustandes der Völker schlagen wenig an: sie sind theils bloß palliativ, theils zu partikulair: dieses Mittel aber ist allgemein wirkend, und unübersehbar in seinen heilsamen Folgen: es ist für alle Classen von Staats-Einwohnern gleich ersprießlich.

Wer einen Augenblick an der Wahrheit, dieses staatswirthschaftlichen, sowol in der evidentesten Theorie gegründeten, als auch durch die tägliche Erfahrung erprobten Grundsatzes zweifelt: der nehme Englands, Hollands, Venedigs u. s. w. Geschichte der Handlung zur Hand.

Sowol der bloße Anblick des bei der Stadt Neubrandenburg entstehenden, und in die schiffbare Peene bei Demmin sich ergießenden Tollensees-Flusses, als auch die zuverlässigsten Beweise der ältern Geschichte desselben, setzen die absolute, sowol physische als moralische Möglichkeit der Fahrbarmachung dieses Flusses ausser allen Zweifel, und gewähren uns das durch die vollkommenste Ueberzeugung; daß der daran stossenden Gegend, insbesondere aber dem Stargardischen Kreise, der Zugang zu dieser höheren Glückseligkeit, von der wolthätigen Mutter Natur nicht versaget worden.

Je unleugbarer diese Wahrheit ist: desto schmerzhafter und bedauernswürdiger ist es; daß diese Möglichkeit bis hieher immer auf sich beruhen geblieben, und noch nie ein Versuch zur wirklichen Realisirung derselben, wenigstens in neueren Zeiten nicht, gemacht worden. Warscheinlicher Weise ist dieses aus kei-

nem

nem andern Grunde, als deshalb unterblieben, daß man entweder die davon zu erwartenden Vortheile für zu unbedeutend, oder aber auch die entgegen stehenden Hindernisse für unüberwindlich gehalten hat: da sich dieses aber nicht eher mit Gewißheit behaupten läßt, als bis der Werth derselben etwas genauer, als durch die öffentliche Meinung geschehen, untersucht und geprüft worden, und es mehr, wie unverzeihlich sein würde, wenn man eine solche, an und vor sich so gemeinnützig und wolthätige Sache, ohne einen völlig zureichenden Grunde, mit gleichgültigen Augen betrachtete: so wird es hoffentlich keine ganz undankbare Arbeit sein, wenn ich zu dieser genaueren Untersuchung und Prüfung ein kleines Scharflein mit beizutragen suche. Enthält selbiges gleich keine neuen Aufklärungen und Entdeckungen in dieser Materie — auf welches Verdienst ich nie die entferntesten Ansprüche mache —: so kann selbiges doch vielleicht zufälliger Weise eine genauere Untersuchung und Beherzigung derselben veranlassen: und sollte ich so glücklich sein, auch nur hiezu die zufällige Veranlassung gegeben zu haben: so werde ich mich für meine deshalb gehabte Bemühung für hin-

länglich belohnt halten. Zwei Fälle, sind nach
 einer solchen zu veranlassenden Untersuchung
 nur möglich: entweder die in Frage stehende
 Fahrbarmachung der Tollensee, ist sowol in
 Hinsicht der davon gehosten Vortheile, als
 auch der derselben entgegen stehenden Hinder-
 niße thunlich und ausführbar, oder sie ist es
 nicht: im ersteren Fall ist selbige ohnstreitig ein
 sehr verdienstvolles Unternehmen: im letztem
 aber die schönste Rechtfertigung bei unserer
 Nachkommenschaft; daß wir uns in Ansehung
 einer so wichtigen Angelegenheit keiner Gleich-
 gültigkeit zu Schulden kommen lassen, wie
 man uns ohne dem sehr leicht, und nicht ganz
 ohne Grund beschuldigen könnte.

Ab schn itt I.

Von den Vortheilen und Nachtheilen, welche der Stargardische Kreis, von der, als möglich vorausgesetzten Fahrbarmachung der Tollensee zu erwarten haben würde.

S. 2.

Von den Vortheilen und deren Verschiedenheit überhaupt.

Daß die, sowohl physisch als moralisch mögliche Schiff- oder Fahrbarmachung der Tollensee, ein allgemeines Interesse für die daran stoffende Gegend haben, und für selbige vortheilhaft sein könne ist so evident: daß es keines Beweises bedarf: selbst der kurzsichtigste kann nicht daran zweifeln. Eine nicht so leicht zu entscheidende Frage ist es aber, von welchem Umfange, von welcher Wichtigkeit, und von welchen Werthe werden die nach Gründen, der Warscheinlichkeit zu erwartenden Vortheile

A 5

sein?

feln? und ob dieselben auch wiederum, entwe-
 der ganz, oder zum Theil von den damit unz-
 zertrennlich verbundenen Nachtheilen zernich-
 tet und absorbiret werden? Diese Frage, kann
 nicht anders, ich will nicht sagen gründlich,
 sondern nur einiger massen befriedigend beant-
 wortet werden: als daß man zuvörderst, nicht
 nur die zu erwartenden, unmittelbaren Vor-
 theile der verschiedenen Nahrungsweige, son-
 dern auch einer jeden Art von bürgerlichen
 Gewerbe gehörig von einander absondert, und
 so abge sondert prüfet, und ihren Werth bes-
 timmet: alsdann aber die zwar nicht so sehr
 in die Augen fallenden, aber dennoch eben so
 wichtigen mittelbaren Vortheile, gehörig be-
 leuchtet, darstellt, und anschaulich zu machen
 sucht. Dieser doppelte Gegenstand eröffnet ein
 sehr weites Feld zu Betrachtungen und Erör-
 terungen: da uns aber der abgemessene enge
 Raum dieser Blätter keine solche weitläufige
 Untersuchung erlaubt: so wird es hinreichend
 sein, wenn wir sowol die unmittelbaren als
 mittelbaren von der Fahrbarmachung der Tok-
 lensee zu erwartenden Vortheile bloss skizziren.
 Die Städte des Stargardischen Kreises, ha-
 ben ohne Zweifel das größte Interesse bei der
 Fahrz

Fahrbarmachung der Tollense, wir wollen also auch mit der Untersuchung und Prüfung der von denselben daraus zu hoffenden Vortheile den Anfang machen.

§. 3.

Von den aus der Schiffbarmachung der Tollense ab Seiten der Städte des Stargardischen Kreises, besonders der Stadt Neubrandenburg, zu erwartenden Vortheilen.

Die ab Seiten der Städte des Stargardischen Kreises von der Fahrbarmachung der Tollense zu hoffenden Vortheile, sind eben so verschieden, als die Nahrungsweige derselben sind: Eine jede Stadt, und wiederum ein jedes Gewerbe in selbiger hofst eine verschiedene Art von Vortheilen. Ob und in wie ferne, diese Hofnung gegründet sei, und von welchem Umfange, und von welchem Werthe die gehofsten Vortheile sind, mag die folgende kurze Induction der vorzüglichsten Nahrungsweige, und der für sie zu hoffenden Vortheile entscheiden.

- 1) Die wichtigste und reichhaltigste Quelle des städtischen Erwerbs, und des daraus fließenden

fließenden Wolftandes, ist ohne Zweifel die Handlung. Diese wolthätige Quelle der städtischen Glückseligkeit, ist den gedachten Städten zur Zeit so gut, wie gänzlich verstopft. Der Vertrieb mit Landesproducten ist gegenwärtig so unbedeutend; daß er kaum den Nahmen einer Handlung verdient; und der Handelsverkehr mit ausländischen Producten ist kaum die Hälfte von dem, was er bei einem leichtern und wolfeileren Transporte sein könnte. Die erste Handlungsbranche, ist ohne Zweifel die wichtigste, einträglichste, und für das Ganze die vortheilhafteste: allein der Kaufmann des Stargardischen Kreises — Fürstenberg machte hier vordem eine Ausnahme: allein sein Getraidehandel säit jezt auch größtentheils weg — darf sich nicht einmal den Gedanken einfallen lassen, mit unsern Landesproducten, zumal mit dem Hauptproducte, mit Getraide handeln zu wollen: so unüberwindlich sind die ihm entgegen stehenden Hindernisse. Es fehlt dem Kaufmann das erste unumgänglich nothwendige Erforderniß: ein bequemer, und wolfeiler Transport zu Wasser, mithin, die Möglichkeit eines solchen Handels selbst. Er ist dadurch von einem jeden, sowol eigenen, als

Com

Commissions- und Expeditions-Handel, mithin auch von den daraus entspringenden Vortheilen, und Gewinn gänzlich ausgeschlossen. Wer sich eine lebhaftere und anschauliche Vorstellung von der Wichtigkeit und dem Werth dieser Vortheile machen will, der werfe nur einen flüchtigen Blick auf Rostoks, Wolgasts, und anderer Seestädte gegenwärtigen Handel. Alle diese wichtigen Vortheile, können den Städten des Stargardischen Kreises, besonders aber der Borderstadt zu Theil werden, sobald man die Tollensee, so wie sie es in ältern Zeiten war, wiederum fahrbar macht, und sie in den Zustand versetzt: daß sie die erkaufte Landesproducte, insbesondere aber das Getraide, durch einen leichten und wohlfeilen Transport zu Wasser, allenthalben wo es verlangt wird, hinsenden können. Ja der Neubrandenburger Getraidehändler, kann sich vermöge seiner Lage, von diesem Productenhandel, beynah noch größere, wenigstens sichere Vortheile, wie der erwähnte Seestädter versprechen.

Wir werden nemlich

- a) weiter unten sehen: daß der in der hiesigen Gegend wohnende Landmann, sein Getraide nach den Seestädten, nicht anders als mit

10 — 12 fl. pro Schffl. Unkosten verkaufen) und zur Aye hin transportiren könne. Diese Unkosten muß natürlicher Weise der Kaufmann in den Seestädten bezahlen, und kommen dem Landmanne keinesweges zu Nutzen. Da die Fahrbarmachung der Tollensee aber, wie wir gleichfalls weiter unten sehen werden, den Getraidehändler in der Stadt Neubrandenburg in den Zustand sezet: daß er mit höchstens 5 fl. pro Schffl. Unkosten, das Getraide nach irgend einen nahe belegenen Haven der Ostsee zu Wasser transportiren kann; so ist evident: daß der Neubrandenburger Getraidehändler, verhältnißmäßig ungleich wohlfeiler einkaufen kann, wie der Seestädter. Ob er übrigens einen eigenen, oder Commissions, oder Speculations Handel treiben werde, ist ziemlich eierlei: sein Uebergewicht über den Seestädter bleibt immer entschieden.

b) Außerdem tritt auch noch sehr oft — wie dieses besonders in dem gegenwärtigen Winter der Fall ist — solche Witterung ein; daß es dem hiesigen Landmanne beinahe unmöglich wird, sein Getraide, ohne dem Ruin seiner Pferde 3 — 11 Meilen weit in eine Seestadt

zu verfahren: ja es können sogar Zeiten eintreten, wo es ihm absolut unmöglich wird, sein gesamntes Getraide so viele Meilen weit zu verfahren: Zu solchen Zeiten kann der hiesige Kaufmann noch ungleich wolfeiler einkaufen: mithin sein Vorthail und Gewinn noch weit beträchtlicher werden.

Nicht voll so wichtig und ausgebreitet; aber dennoch immer sehr bedeutend, sind die Vorthail, welche dem Kaufmann in den Städten des Stargardischen Kreises, in Ansehung seines Handels mit ausländischen Producten, durch die Fahrbarmachung der Tollensee zuwachsen werden. Der Transport derselben, zumahl der sehr ins Gewicht fallenden Producte, als Eisen, Salz, Hering, Wein, u. s. w. wird dadurch außerordentlich erleichtert, und um vieles wolfeiler werden. Alle diese Artikel, würden dem Kaufmann bei einer Wasserfracht kaum $\frac{1}{3}$ der gegenwärtigen Fracht zu stehen kommen: mithin würde derselbe entweder dieses beträchtliche Ersparniß an der Fracht gewinnen, oder auch seinen Verkehr und Absatz durch Heruntersetzung der Preise erweitern, und

es ipso alle fremde Concurrenz z. B. der Ham-
burger, Rostoker u. s. w. gänzlich zu verdrän-
gen in den Stand gesetzt werden.

S. 4.

Fortsetzung des vorstehenden §.

Es wird 2) einer jeden Stadt des Stargar-
dischen Kreises, und einem jeden Einwohner
derselben, eine ganz neue, äußerst reichhaltige,
und wolthätige Quelle des Erwerbs und Wol-
standes durch die Fahrbarmachung der Tollens-
see eröffnet: indem dieselben dadurch in den
Stand gesetzt werden, einen beträchtlichen
Theil der bishero roh ausgeführten Landes-
producte zu veredeln. Die dadurch eröffneten
neuen Erwerbsquellen, sind eben so vielfältig
als die rohen Producte der hiesigen Gegend
selbst: Einige Beispiele mögen diese unsere Be-
hauptung anschaulicher machen und bewars-
heiten.

a) Der Seestädter verwandelt gegenwärtig ei-
ne erstaunende Menge Gerste in Malz. Der
Schwedisch-Pommersche Stadt-Einwohner
gewinnt darauf so viel: daß hunderte von
Familien mit der größten Gemächlichkeit und
Sorglosigkeit beinahe ganz davon leben.

Die

Die Schwedisch Pommerschen Städte verkaufen allein, ein Jahr ins andre gerechnet über 5000 Last Malz für beinahe 200000 Rthl. Pom. Cour. ins Ausland. 1)

Ein großer Theil dieses verkauften Malzes, ist Westenburgisches Product und wird aus der in der hiesigen Gegend gebaueten, mit großer Unbequemlichkeit aber für den hiesigen Landmann nach Pommern verkauften Gerste gemacht. Was steht den hiesigen Städten anders, wie die Unmöglichkeit des Absatzes und Transportes im Wege, daß sie nicht gleichfalls dieses einträgliche Gewerbe treiben sollten, da die daraus entstehenden Vortheile, nicht nur für selbige weit sicherer sondern auch weit beträchtlicher sind, indem wir die rohe Gerste hier um circa 5 fl. pro Ess. wolfeiler, wie der Pommersche Städter haben können, und dem hiesigen Stadteinswohner, daß zu diesem Gewerbe erforderliche Holz nur $\frac{1}{3}$ so viel, wie dem Pommerschen Mälzer kostet? Sollten wir nicht eben so gut, wenigstens $\frac{1}{10}$ ja ich will nur sagen

1) L. H. Gadebusch Schwedisch Pommersche Staatskunde Abth. 2. p. 53.

gen $\frac{1}{20}$ so viel wie Sie, Gerste zu Malz machen können? Die Vortheile davon sind grösser als man glaubt. Mann erhält in guten Malz-Jahren, wenn die Gerste gut, und die Witterung besonders günstig ist, von 2 Last Gerste 3 Last Malz, und in schlechtesten Malz-Jahren, von 7 Last Gerste, 10 Last Malz. Da nun der Preis des Malzes gewöhnlich nicht sehr viel niedriger, wie der, der eingekauften Gerste ist; und das Malz oft eben so viel gilt, wie die Gerste im Einkauf gegolten hat: so ist klar; daß der aus dem Mälzen resultirende Vortheil immer sehr beträchtlich ist, und auf 42 $\frac{1}{2}$ bis 50 p. 100 steigen kann. Es ist dieses freilich nicht immer reiner Gewinn des Mälzer, indem die Mälzkosten, als Mälzerlohn, Bodensmiete, Zinse, Holz u. s. w. davon abgerechnet werden müssen, auch das Malz nicht immer diesen hohen Preis hat: allein es bleibt doch noch immer Vortheil genug übrig, denn der ganze Gewinn bleibt bis auf die Kosten des Holzes den Städten zu Theil. Das von mir hier angenommene Verhältniß des Malzes zur Gerste, wird ohne Zweifel den Meisten Lesern unglaubschein-

scheinen: allein ich habe es aus dem Munde mehrerer Stralsunder Mülzer, und alle Ursache ihre Angabe für Wahrheit auszugeben. Mann muß sich aber auch kein hiesiges: sondern auf den Verkauf in die Nordländer gemachtes Malz bedenken.

b) Können die hiesigen Städte bei einem erleichterten Transporte, nicht nur mit demselben, sondern sogar mit größerem Vortheil unsern Waizen in Amidam und Puder verwandeln, als der Seestädter, weil uns weder der rohe Waizen, noch das zum Trofnen, und zu den Sonnen erforderliche Holz, noch das Arbeitslohn so hoch zu stehen kommt. Der mit dieser Beschäftigung verbundene Vortheil ist eben so groß, wie der aus dem Mälzen resultirende; der auswärtige Debit der Stärke aber, kann nach Portugal, Spanien, Frankreich, Holland u. s. w. sehr weit über den Gewinn des rohen Productis in der hiesigen Gegend ausgedehnet werden.

c) Eben so können, aus demselben Grunde die Brantweinbrennereien außerordentlich erweitert werden; und es steht, wenn die Tollensee fahrbar ist, nichts im Wege daß sie nicht solten eben so blühend werden, wie die

Brennereien, in den Städten, Nordhausen, Quedlinburg, Flensburg, Grabow, u. s. w. Es fehlt bloß an einem leichten und wolfeilen Absatze, dieser wird aber durch die in Frage stehende Fahrbarmachung der Tollensee in alle Theile der Welt möglich.

S. 5.

Fortsetzung des vorigen Si.

Es bleibt 3) beinahe keine Handwerkszunft, und kein Gewerbe in den Städten des Stargardischen Kreises, insbesondere aber der Stadt Neubrandenburg übrig, welchem nicht durch die in Frage stehende Fahrbarmachung der Tollensee unmittelbar beträchtliche Vortheile zuwachsen könnten, und deren Nahrungszustand dadurch nicht sollte in vieler Hinsicht sehr verbessert werden. Alle Zünfte und Gewerbe welche in ausländischen rohen Material arbeiten, können selbiges durch den Transport zu Wasser weit wohlfeiler, wie durch die Landfracht haben. Sie können also nicht nur verhältnismäßig mehr gewinnen; sondern auch wolfeiler arbeiten und sich dadurch einen größeren Absatz erzwingen. So könnte z. B. der Schmidt, Schloffer und Nagelschmidt sein Eisen,

fen, der Kupferschmidt sein Kupfer, der Seiler seinen Hanf, der Tischler und Stellmacher die benöthigten fremden Holzarten, der Seifensieder Talg und Dehl, und so weiter jedes andere Gewerbe das benöthigte ausländische rohe Material, weit wolfeiler wie gegenwärtig einkaufen: und es werden sehr wenig Gewerke übrig bleiben, welche sich nicht dieserhalb der beträchtlichsten Vortheile würden erfreuen können. Der sich alsdann nach Neubrandenburg wendende Getraide-Handel, würde selbst den Verkehr und die Nahrung der Bäcker, Brauer u. s. w. vermehren und erweitern. Dieses wenige mag hinreichend sein, einen jeden zu überzeugen, wie unübersehbar und wichtig die wolthätigsten Folgen der intendirten Fahrbarmachung der Tollensee, in Ansehung der Städte des Stargardischen Kreises, besonders aber der Vorderstadt Neubrandenburg, und eines jeden Gewerbes, ja eines jeden Individui derselben sein würden.

Es ist zwar wahr: daß alle diese Vortheile nur besonders der Stadt Neubrandenburg zu Theil werden können, und die übrigen Städte des Stargardischen Kreises sich daran nur einen minder beträchtlichen Theil zu Ruze zu

machen im Stande sind, indem dieselben nicht so nahe wie erstere an der Tollensee gelegen, mithin die erforderliche Landfracht von ihnen bis nach Neubrandenburg einen Theil der möglichen Vortheile absorbiret: indessen ist doch ein kleiner minder grosser Vortheil immer besser, wie gar keiner, und die übrigen Städte des Stargardischen Kreises werden und können diese grössern Vortheile der Stadt Neubrandenburg um so viel weniger beneiden, je genauer ihr gemeinschaftliches Interesse mit einander verbunden ist; je weniger den übrigen Städten dadurch etwas entzogen wird, und je trauriger und niederschlagender die Aussichten für sie insgesammt in die Zukunft sind, wenn ihnen nicht bald durch ein Radical-Mittel geholfen werden sollte.

§. 6.

Von den Vortheilen, welche der Landmann des Stargardischen Kreises von der Fahrbarmachung der Tollensee zu erwarten haben würde.

Nicht weniger ausgebreitet, und wichtig, sind die vortheilhaften Folgen, der Fahrbarmachung der Tollensee für den Landmann des
Starz

Stargardischen Kreises, und des daran nahe be-
legenen Theiles des Herzogthum Mecklenburgs
Schwerin, er mag Eigenthümer, Pächter,
oder Bauer sein.

Derselbe gewinnt dadurch 1) in Ansehung
des Getraide=Abfazes, an Bequemlichkeit und
Ersparung der Unkosten ausserordentlich. Der
Getraide=Abfaz der hiesigen Gegend nach der
benachbarten Mark, und dessen Hauptstadt,
fällt warscheinlicher Weise nach der neuen Thei-
lung von Pohlen ganz weg: wenigstens wer-
den die Getraide=Preise darnach nie eine be-
trächtliche Höhe erreichen. Selbst der preus-
sische Landmann, zittert schon für die deshalb
zu besorgende Wolfeilheit. Es bleibt also für
die Zukunft dem hiesigen Landmann, kein an-
drer Weg übrig, als sein Getraide in die See-
städte Rostok, Wolgast u. s. w. zu verkaufen.
Wie kostbar und beschwerlich ist aber ein sol-
cher Transport nicht? Ein Wispel Getraide,
Berl. Maß, ist das äufferste, was der Land-
mann mit einem Wagen, und 4 Pferden trans-
portiren kann: und im Durchschnitt, kann man
auf einen jeden Transport, nach den gedach-
ten Orten wenigstens 5 Tage rechnen. Rech-
net man nun auch nur die Unkosten des Trans-

portes, für 4 Pferde, einen Knecht und Wagen, Zulage an Futterkorn für die Pferde, Kostgeld für den Knecht, Abgang an Pferde und Wagen — den öftern Verlust derselben mit eingerechnet —, Verschleppung des Mistes, und andere Ausgaben, an Zoll, Kosten der Schreiber, Versäumnis in der Wirthschaft durch Pferde und Leute; pro Tag 2 Rthlr.; so machen diese nur sehr mäßig angeschlagenen Unkosten des Landtransports, doch wenigstens 5 Rthlr. pro Wispel und 10 fl. pro Scheffel.

Diese Beschwerlichkeiten, Unkosten, und Gefahr, fallen nach der Fahrbarmachung der Tollensee beinahe ganz weg, denn ist diese fahrbar: so kann der Landmann in der hiesigen Gegend sein Getraide in einem Tage an die Ufer der Tollensee fahren, und dasselbe zu Neubrandenburg mit höchstens einen Abzug von 5 fl. Kosten pro Schfl. zu denselben Preisen verkaufen, welche er in Wolgast, Kostok u. s. w. erhalten haben würde, indem der Wasser-Transport inclusive der Zölle und Provision, von da bis in einem Haven der Ostsee, wo die Preise immer so ziemlich gleich sind, höchstens 5 fl. pro Schfl. kosten würden.

2) Kön-

2) Können Zeiten eintreten, wo die ganze Existenz des Landmannes von der Fahrbarkeit der Tollense abhangen kann. Wie leicht ist es nicht möglich: daß die Getraidepreise, wenn nicht auf immer, doch periodisch, eben so sehr, wie sie gegenwärtig in die Höhe gegangen sind, fallen? Fällt nun der Getraideverkauf nach der Mark weg: so bleibt für den Landmann kein anderer Weg übrig; als daß er sein Getraide zu den wolfeilen Preisen 7 — 11 Meilen weit nach Rostok, Wolgast u. s. w. verkaufe: in dieser Situation ist es ihm aber alsdann platt hin unmöglich, so viel Getraide so weit weg zu verfahren, und so viel Geld davor zu erheben, als zu seinem gewöhnlichen Etat, als zur Bezahlung seiner Zinsen, seiner Pacht, und zur Bestreitung seiner Wirthschafts-Kosten erforderlich ist. Selbst die ergiebigste Erndte kann ihn alsdann nicht vom Untergange retten. Derselbe Fall, kann aber auch bei einem gelinden Winter, und schlechten Wegen eintreten, wenn selbst die Preise auch noch mittelmäÙig sind, wie das gegenwärtige Jahr dieses leider bewarheiten würde, wenn die Getraidepreise in selbigen nicht so außerordentlich hoch gewesen wären: daß es nur

der Hälfte der gewöhnlichen Ausfuhr bedurfte.

Die intendirte Fahrbarmachung der Elbe, scheint diese Besorgniß zwar sehr zu mildern, indessen ist dieses Rettungsmittel theils noch nicht existent, und kann es auch vor 6 — 7 Jahren nicht werden: theils aber auch nicht völlig so wirksam als man glaubt. In Ansehung des Weizens ist es wol unzweifelhaft, daß dessen Preise in den Häven der Nordsee beständig ungleich höher, wie in den Häven der Ostsee sind; allein in Ansehung der übrigen Getraidearten sind die Getraidepreise in den Häven der Ostsee oft eben so hoch, wie nach Abrechnung der Transportkosten in der Nordsee. Dies ist besonders der Fall in Ansehung des Roggens, zumahl, wenn Schweden und Norwegen, wie sehr oft der Fall ist, eine schlechte Erndte gehabt haben, weil der Engländer, Portugiese, Spanier und Neufranke, nur dann wann ihn der äußerste Hunger dazu zwingt, Roggenbrodt isset. Roggen ist und bleibt aber immer unser Hauptproduct.

Die gehofte Elbefahrt verspricht uns also in Hinsicht dieser Getraideart nicht immer den vortheilhaftesten Markt: sondern die Häven
der

der Ostsee gewähren uns oft einen bessern Absatz. Auf jeden Fall aber, wird die Concurrnz dem Landmanne vortheilhaft werden, da die Fahrbarmachung der Tollensee, die Concurrnz aller Handelsstädte in der Ostsee eröffnet. 3. Werden dem Landmanne die Vorthteile des wolfeilen Transportes, seiner ausländischen Bedürfnisse, als des Eisen, Salz, Hering u. s. w. eben so gut, wie dem Stadteinwohner zu Theil. Die andern wolthätigen Einflüsse der Fahrbarmachung der Tollensee für ihn, wollen wir mit Stillschweigen übergehen.

§. 7.

Von dem aus der Fahrbarmachung der Tollensee für die Herzogliche Cammer erwachsenden Gewinn und Nutzen.

Ohnerachtet es unser Beruf nicht ist: uns um das Interesse der Herzoglichen Cammer zu bekümmern: so drängt sich doch die Bemerkung von selbst hervor; daß die gewünschte Tollenseefahrt, auch in Ansehung des Interesse der Herzoglichen Cammer von den wichtigsten und heilsamsten Folgen sein werde.

I. Ob und in wie ferne die gegenwärtigen Domanialpachtungen sowol der Pächter als
Bau

Bauren, auf einen sichern, haltbaren, und dauerhaften Fundamente beruhen, und bei veränderten Conjunctionen Haltbarkeit haben werden: lasse ich dahin gestelt sein, und von dem competenten Richter, der Zukunft entscheiden: so viel aber ist einleuchtend und evident: daß die Fahrbarmachung der Tollensee, nicht nur dem Getraideabsatze, als dem Hauptprodukte des Landmannes eine weit stärkere Concurrenz eröffnet, mithin auch eo ipso die Preise erhöht; sondern auch demselben die Beschwerlichkeiten, und Kosten des Transportes sehr vermindert, und die Anschaffung seiner ausländischen Bedürfnisse als Eisen, Salz, Hering u. s. w. weniger kostbar macht: ist aber dieses: so erhalten auch eo ipso die gegenwärtigen Pachtungen eine größere Haltbarkeit und einen besseren Grund.

2. Die Herzoglichen Cammer, Revenüen, aus der Handlungs- und Consumtions- Steuer, stehen mit der Grösse der Handlung, und der Consumtion in dem genauesten Verhältniß: da sich nun beide nach der Tollensee-Fahrt sehr vermehren werden; so folgt von selbst, daß die gedachten Revenüen, im gleichen Verhältnisse mit selbigen steigen werden.

3. Können bermalenst, die Nebenflüsse aus den, der Tollensee nicht zu weit entlegenen Forsten einer ansehnlichen Vermehrung theilhaftig werden, indem das Holz auf dem gewünschten Canale mit sehr wenig Kosten in die Häfen der Ostsee transportiret werden kann: wo dessen Preis den hiesigen um beinahe das dreifache übersteigt.

§. 8.

Von den mittelbaren von der Fahrbarmachung der Tollensee zu erwartenden Vortheilen.

Außer diesen unmittelbaren Vortheilen, zieht die in Frage stehende Fahrbarmachung der Tollensee, auch noch eine Menge mittelbarer Vortheile nach sich, welche sowol für den ganzen Stargardischen Kreis, als auch eine jede Classe von Einwohnern desselben äußerst wichtig und wolthätig sind. Selbige lassen sich zwar nicht so genau aufzählen, wie die unmittelbaren, und so anschaulich darstellen: wenn man aber erwäget, was es sagen will in einem Staate die Industrie und den Erwerb erweitern, den Geldumlauf vermehren, der Karlosigkeit abheifen, und dem Handel und dem Ver-

Lehr

kehr, die bisherigen Fesseln abzunehmen, der wird keinen Augenblick daran zweifeln: daß die mittelbarer Weise aus der Fahrbarmachung der Tollensee entspringende Vortheile, von demselben Umfange und Werthe sind, wie die bereits erwogenen und aufgestellten unmittelbaren. Ich kann mich also sehr leicht einer weiteren Ausführung derselben überheben.

S. 9.

Von den besorglichen Nachtheilen der in Frage stehenden Tollenseefahrt.

Es ist, wenn man auch seine ganze Erfindungskraft dazu aufbiethen wolte, dennoch unmöglich, diesen ausserordentlichen Vortheilen auf irgend einer Art, durch Entgegenstellung nachtheiliger Folgen der Fahrbarmachung der Tollensee, etwas von ihren Werthe zu benehmen. Alles mögliche, was man derselben etwa nachtheiliges nachreden könnte, würde etwa dieses sein: daß man behauptete:

1) daß die Getraide-Preise in den hiesigen Städten nach der Fahrbarmachung der Tollensee, noch mehr in die Höhe gehen, mithin die Nothlosigkeit und Armuth derselben dadurch vergrößert werden würde:

2) daß

2) daß dieselbe der Fahrbarmachung der Elbe nachtheilig werden könne, und den gehosten Ertrag derselben schmälern werde. Allein diese beide Einwendungen, ob sie gleich einigen Schein für sich haben, sind dennoch nicht von der geringsten Erheblichkeit, und halten bei näherer Prüfung keinen Stand.

Es ist nicht zu leugnen; daß die intendirte Tollensee = Farth die Getraide = Preise zu gewissen Zeiten in den hiesigen Städten beträchtlich steigern könne, und werde: allein demohn = erachtet ist der Schluß sehr schief und falsch; daß diese Theurung beständig sein, und wenn sie eintreten sollte, die Nothlosigkeit und Ar = muth in den Städten vermehren sollte. Treten

a) Perioden ein, in welchen auswärtige Con = juncturen, und Speculationen die Getraide = Preise in der hiesigen Gegend, und insbeson = dere in der Stadt Neubrandenburg steigern werden: so treten auch gewiß eben so viele Pe = rioden wieder ein, in welchen eine außerordent = liche Concurrnz des zum Verkauf feil gebothe = nen Getraides, die Preise herunter setzen wird: Neubrandenburg würde ohnfehlbar durch die Tollensee = Farth den ganzen Getraide = Handel aus der hiesigen Gegend an sich ziehen, und es würde

würde dahin, zumahl bei schlimmen Wegen eine solche ungehäure Menge Getraide zum Verkauf gebracht werden; daß die Preise nothwendiger Weise herunter gehen müssen: Gesetzt aber auch einmal, die Getraide=Preise würden durch die intendirte Tollensee=Farth wirklich gesteigert, und die grosse Concurrenz wäre nicht vermögend, die Preise von Zeit zu Zeit so weit herunter zu setzen; daß sich der Städter sein Bedarf zu einem billigen Preis einkaufen könne: so ist dieses doch

b) nie für ein Unglück: sondern vielmehr für ein Glück der hiesigen Stadt zu halten. Dieses scheint paradox: aber es ist wahr.

Hohe Getraide= Preise sind an und für sich kein Unglück für den Städter; sondern nur dann, wenn es ihm an einem mit diesem hohen Getraide= Preise in genauem Verhältniß stehenden Erwerb gebricht. Denn erhöhet die Quelle der hohen Getraide= Preise zugleich auch seinen Erwerb und Wolstand verhältnißmäßig: so sind ohne Zweifel die hohen Getraide= Preise, und ein damit verbundener höherer Erwerb, weit vortheilhafter, und angenehmer, als geringere Preise, und ein noch geringerer Verdienst. Dieses würde aber in diesem besorg=

Beforglichen Fall gewiß eintreten, und die Städte dasjenige, was sie etwa für ihr Getraide-Bedürfniß, mehr wie vordem bezahlen mußten, vielfach wieder verdienen, mithin die Steigerung der Getraide-Preise nicht im geringsten empfinden. Einen unumstößlichen, und anschaulichen Beweis gewähren uns die Beispiele von England, Holland u. s. w.

Uebrigens so sichert o.) die gewünschte Tollenseefahrt die hiesigen Städte auch auf immer für wirklichen Getraidemangel, weil dieselben, besonders aber Neubrandenburg alsdann ein immerwährender unerschöpflicher Dapot von vielen tausend Schff. Getraide sein würde.

Die zweite Besorgniß hat noch weniger zu bedeuten. Sind die Conjunctionen für den Getraide-Handel in den Häven der Nordsee besser, und die Getraide-Preise darin höher, wie in der Ostsee; so kann der an der Elbe und Elbe gelegene Getraide-Käufer, höhere Preise, wie der an der Tollense wohnende bezahlen, mithin wird die intendirte Tollenseefahrt in diesem Fall der Elbefahrt keinen Abbruch thun. Sind aber die Preise in der Ostsee besser, welches wir, wie wir bereits gesehen haben oft der Fall sein kann; so kann die Elbefahrt

fahrt ohnehin von dem Getraide-Vertrieb aus der hiesigen Gegend keinen Vortheil ziehen. Ueberdem so können die aus Süden kommenden Handlungs-Artikel nie ein Gegenstand der Tollenseefahrt, und so umgekehrt, die aus Norden kommenden Bedürfnisse, nie der Elbesfahrt werden! mithin kann und wird das Interesse der beiden in Frage stehenden Canäle nie in Collision kommen. Gesezt aber, es geschähe dem ohnerachtet: so kann über die Zulässigkeit der Tollenseefahrt, nur das Interesse des Landes, nicht aber der Canal-Revenüen entscheiden. Daß aber ersteres bei der Schiffbarmachung der Tollense unendlich gewinnen werde bedarf keines Beweises.

Diese kurze Darstellung wird ohne Zweifel nicht den geringsten Zweifel mehr übrig lassen: daß die aus der Fahrbarmachung der Tollense für den ganzen Stargardischen Kreis, und eine jede Classe von Einwohnern desselben, besonders aber für die Stadt Neubrandenburg entspringenden Vortheile einen unschätzbaren Werth haben, und es ist beinahe unmöglich, daß nicht jedermann der dieselben in ihrem ganzen Umfange überschauet, den lebhaftesten Wunsch für die Realisirung der Tollenseefahrt empfin-

den

den sollte; da dieselben aber nicht allein von der Grösse der daraus resultirenden Vortheile, sondern besonders von der Grösse und Wichtigkeit der, der Fahrbarmachung quaestionis entgegen stehenden Hindernisse abhängt; so wollen wir nun im folgenden Abschnitte untersuchen, ob diese besorglichen Hindernisse wirklich von der Beschaffenheit sind; daß sie die Realisirung derselben unmöglich machen oder nicht?

Abschnitt II.

Von den der Schifbarmachung der Tollensee entgegen stehenden Hindernissen und Schwierigkeiten.

S. 9.

Von den Hindernissen und Schwierigkeiten überhaupt.

Alle Schwierigkeiten und Hindernisse, sie mögen sein, welche sie wollen, lassen sich in zwei besondere Classen vertheilen: sie sind entweder physische oder moralische. Da dieses nun auch bei den der Fahrbarmachung der Tollensee entgegen

E 2

gegen

gegen stehenden Hindernissen der Fall ist: so wollen wir der Deutlichkeit und Ordnung halber, einer jeden Classe von Hindernissen eine besondere Prüfung und Würdigung widmen.

§. 10.

Von den physischen Hindernissen.

So schwer es oft ist, selbst nach vorhergegangener technischer Untersuchung, die Wichtigkeit oder Unerheblichkeit eines physischen Hindernisses bei der Fahrbarmachung eines Flusses mit Gewisheit zu bestimmen, und so trüglich und unsicher dergleichen Bestimmungen auch sind; so einleuchtend und gewiß ist es doch, daß die gesamtten bei der Fahrbarmachung der Tollensee concurrirenden physischen Hindernisse, und Schwierigkeiten äußerst unbedeutend und geringe sind. Die Erfahrung und der Vorgang der Vorzeit ist so wie allenthalben, also auch hier, unstreitig der zuverlässigste und competenteste Schiedsrichter.

Wann nun die zuverlässigsten Beweise der älteren Geschichte außer allen Zweifel setzen; daß die Tollensee in älteren Zeiten schiff- oder fahrbar gewesen sei, indem selbige bewahrheiten; daß das damahlige Kloster, Broda, den Herings-

Heringsfang auf der Ostsee ausgeübet, und der Stadt Neubrandenburg durch die Schiffarth Fische zugeführt worden: so ist dieser unleugbare Erfahrungssatz, der evidenteste Beweis; daß die bei der Fahrbarmachung der Tollensee eintretenden physischen Hindernisse, keinesweges unübersteiglich, sondern vielmehr unbedeutend sind, denn was zu der einen Zeit physisch möglich war, ist es auch zur andern Zeit.

Ob die Tollensee in älteren Zeiten bloß von Natur oder durch die Kunst fahrbar gewesen sei, wollen wir dahin gestellet sein lassen; in beiden Fällen aber, können die besorglichen Hindernisse von keiner sonderlichen Bedeutung gewesen sein, weil im ersten Fall die Natur ganz und gar keine Hindernisse entgegen gestellet hat: im andern aber, dieselben von unsern unerfahrenen Vorfahren aus dem Wege geräumt worden, mithin wir dieselben um so viel leichter beiseitigen können.

Wenn aber dieser evidente, völlig entscheidende Beweis aus der Erfahrung auch nicht vorhanden wäre; so ergiebt doch schon der bloße Anblick unserer Tollensee: daß die bei der Fahrbarmachung derselben eintretenden natürlichen Hindernisse und Schwierigkeiten

nur geringe und unbedeutend sind. So viel wie das Auge eines Laien in der Wasserbaukunst zu beurtheilen vermag: so steht der gewünschten Fahrbarmachung der Tollensee von natürlichen Hindernissen nichts weiter im Wege, als daß dieselbe:

- 1) hin und wieder unfahrbare Untiefen
- 2) verschiedene unbequeme Serpentinien oder Krümmungen:
- 3) an mehreren Orten und Stellen ein zu schmales Flußbett hat: und
- 4) die Dreptower Mühle der freien ungehinderten Fahrt entgegen steht.

Da es nun aber, in der That eine in Verhältniß der Wichtigkeit des Gegenstandes und der daraus fließenden außerordentlichen Vortheile unbedeutende Kleinigkeit ist,

- a) die vorhandenen Untiefen welche aus zusammen getriebenen Schlamm und Sand entstanden, aufzuräumen:
- b) es eben so leicht ist, das hin und wieder zu enge Flußbett zu erweitern:
- c) Die Durchstechung der vorhandenen Serpentinien auch keinen Schwierigkeiten unterworfen sein kann, indem man nichts wie Wiesengrund zu bearbeiten hat. und
- d)

d) die Passage bei der Dreptower Mühle, sich eben so leicht, und zwar mit wenig Kosten, durch Hülfe einer Schläuse, welche von Holz erbauet werden kann, möglich machen läßt: so verdienen diese natürlichen unbedeutenden Hindernisse kaum den Rahmen von Hindernissen.

S. II.

Von den moralischen Hindernissen und Schwierigkeiten.

Die zweite Gattung von Hindernissen sind die moralischen, welche aus einem besonderen Staatsverhältnisse entstehen. Unter allen möglichen Arten derselben giebt es nur drei, welche einer besondern Beherzigung würdig, und von der Beschaffenheit sind; daß sie der Realisirung der gewünschten Fahrbarkeit im Wege stehen können: wir wollen selbige also besonders prüfen, und untersuchen, ob selbige sich heben lassen oder nicht?

S. 12.

Erstes moralisches Hinderniß.

Die erste Hauptschwierigkeit dieser Art sind die Besorgnisse: daß das benachbarte Pomz

mern, — durch welches die Tollensee ihren Lauf bis in die Peene nimmt — weder die freie ungehinderte Durchfuhr auf der Tollensee, noch weniger aber die Fahrbarmachung derselben in seinen Gränzen verstatten, oder wol gar dieselbe selber veranstalten werde, ohne welcher Begünstigung die gewünschte Fahrbarmachung plathin unmöglich ist. Es leidet keinen Zweifel: daß diese Besorgnisse in den vorigen Zeiten, wo die Handlungs = Politik noch nicht gehörig aufgekläret, und von den schädlichen Vorurtheilen gereiniget war, und wo man, aus schiefen und unrichtigen Handlungs = Maximen, dem Transito = Handel der benachbarten Staaten alle mögliche Hindernisse in den Weg legte, oder denselben wol gar gänzlich verboth, leider nur zu gegründet waren: und es ist höchst warscheinlich: daß dieser einzige Grund die alleinige Ursache war, warum man die Fahrbarmachung der Tollensee für plathin unmöglich hielt, und alle dieserhalb etwa anzustellen Untersuchungen für völlig überflüssig gehalten hat.

Ob dieses Besorgniß aber gegenwärtig noch ein plathin unüberwindliches Hinderniß der intendirten Fahrbarmachung der Tollense ist;

daß

daß ist nicht so zuverläßig gewiß, (vielmehr äußerst wahrscheinlich: daß die Königlich! Pommersche Regierung, nicht nur die gewünschte Aus- und Durchfuhr auf der Tollensee mit der größten Bereitwilligkeit erlauben: sondern auch alle derselben entgegen stehenden Hindernisse aus dem Wege räumen werde. Die alles aufhellende, und erleuchtende Fackel der Aufklärung, hat auch die Handlungspolitik der Staaten, auf richtigere Grundsätze reduziret, und dieselben überzeugt: daß es eine politische Thorheit sei, Handlung erzwingen zu wollen, und daß die dem Transito-Handel der benachbarten Staaten in den Weg gelegten Hindernisse, ihren eigenen Unterthanen, und ihnen selbst, weit nachtheiliger sind, wie den benachbarten Staaten. Es währte sehr lange ehe diese aufgeklärte Handlungs-Politik in den benachbarten Preussischen Staaten Eingang finden konnte, weil, wie Büsch so war, als schön, sagt 1):

Kein Regent neuerer Zeit — hat an eben diesen Gedanken; daß die Verhinderung! des Transito- und Zwischen-Handels, in seinen Staaten

C 5

Staats

1) Darstellung der Handlung Theil 2. p. 258.

Staaten vortheilhaft sei, so vest gehaftet, als der Grosse Fridrich. Groß in allen Kenntnissen die ein Regent bedarf, groß in allen Maßregeln, die er zur Beförderung der einländischen Circulation angewandte, aber nichts weniger als groß in seinen Einsichten und Kenntnissen, von dem natürlichen Gange der Handlung zwischen verschiedenen Staaten. Er haßte den Zwischen-Handel der durch seine Staaten ging, und erschwerte ihn auf allen Wegen von welchen er Meister war, u. s. w.

allein endlich hat auch hier die Algewalt der Aufklärung, gestieget, und die alte falsche, schädliche, und barbarische Handlungs-Politik verdrängt, und Statt dessen richtigere, und menschenfreundlichere Staatswirthschafts-Grundsätze eingeführet und zur Ausübung gebracht; und man ist nunmehr auch in diesem Staate davon vollkommen überzeugt; daß es für das Wohl der beiderseitigen Unterthanen, mithin der Staaten selbst besser sei, wenn sielich einander den Transito und Zwischenhandel erlauben, als wenn sie demselben Hindernisse in den Weg legen, denselben zu Grunde richten, und ihren eigenen Unterthanen die aus diesem un-

schäd-

schädlichen Handel erwachsenden Vortheile entziehen. Den sichersten und zuverlässigsten Beweis von dieser Veränderung in der bisherigen Preussischen Handlungs-Politik, geben uns die vielen Begünstigungen, deren sich der Transito- und Zwischenhandel unter der gegenwärtigen Regierung zu erfreuen hat. Es ist uns ja gegenwärtig schon die Durchfuhr, mit fast allen Artikeln der Im- und Exportation z. B. mit Getraide, Holz, Glas, Eisen, Salz, Wein, Hering u. s. w. durch das benachbarte Pommern, gegen mässige Durchgangsrechte, zu Lande erlaubt und offen: warum sollte uns nicht die Königl. Preussische Regierung den Durchgang derselben Artikel zu Wasser erlauben, und gestatten, und läßt es sich wol denken? daß dieselbe sich weigern werde, die dieser Tollensees-Grath entgegen stehenden unbedeutenden Hindernisse durch einen geringen Kostenaufwand aus dem Wege zu räumen, da sie dem Starogardischen Kreise, vor wenig Jahren freiwillig die Eröffnung einer neuen Wasserfahrt durch die Fahrbarmachung des Rhyns anboth; und diese etwanigen wenigen, zur Fahrbarmachung der Tollensee erforderlichen Kosten, sich nicht nur sehr gut verzinsen werden: sondern die
 inten-

intendirte Farth wie wir weiter unten sehen werden, auch den an der Tollensee und Peene belegenen Städten, Treptow, Demmin und Anklam theils unmittelbar, theils mittelbar die ausgebreitetsten Vortheile gewähren wird.

S. 13.

Fortsetzung des vorigen Si.

Demmin und Anklam, werden durch die Fahrbarmachung der Tollensee, erstaunend gewinnen, und selbst Treptow kann und wird sich dadurch aus seiner gegenwärtigen Unbedeutendheit erheben. Die ersten beiden Städte, ziehen gegenwärtig von unserm sehr wichtigen Transito- und Zwischenhandel, durch das Preussische Pommern, nicht den geringsten Vortheil: wird aber die gewünschte Tollensee-Farth eröffnet: so werden ihnen ohnsfreitig folgende wichtige Vortheile zu Theil.

1) Es kann diesen beiden Städten vermöge ihrer Lage und Schifffarth ganz und gar nicht schwer werden, den ganzen intendirten Tollensee-Handel sowol mit Ex- als Importen, größtentheils an sich zu reißen, und den von uns gewünschten eignen

nen

nen Handel, in einen blossen Commissions- und Expeditionshandel zu verwandeln.

2) Gesezt aber es bliebe uns auch ein beträchtlicher Antheil, an dem gedachten eigenen Handel übrig: so ist es doch platt hin unmöglich, diesen übrig behaltenen Handel ohne Zuziehung eines Demminer oder Anklammer Commissionair und Expeditour zu treiben: mithin wird ihnen auf jeden Fall, der sichere Commissions- und Expeditionshandel mit unsern gesammten ins Ausland zu verkaufenden Landesproducten, und unsern Ausländischen Bedürfnissen zu Theil.

3) Findet es in beiden Fällen nicht den mindesten Zweifel: daß diese beiden Städte die Wasserfracht auf unsere gesamte Eins- und Ausfuhr ausschließend allein verdienen werden, indem sie sowol in Ansehung der intendirten Canal- als Seefahrt solche überwiegende Vortheile, sowol für uns, als für die andern Seestädte voraus haben: daß selbige darin beinahe gar keine Concurrnz zu befürchten haben.

Fortsetzung des vorigen §.

Auf alle diese vielbedeutenden Vortheile, kommt auch nicht der geringste Nachtheil in Abrechnung, wodurch diese Vortheile auch nur das geringste am Werth verlieren könnten.

Man behauptet zwar: daß die Stadt Demmin eine Art von Stapelrecht habe, und dieses durch den gewünschten Transito in diesem Privilegio beeinträchtigt werden würde; allein gesetzt diese Stadt habe auch aus jenen barbarischen Zeiten, wo in Ansehung der Handlung noch alles rauh und finster war, ein solches unzurechtfertigendes Recht conserviret, wodurch sie entweder die gewünschte Durchfuhr ganz verhindern, oder doch wenigstens sehr erschweren könne: so ist doch gar der Fall nicht gedenkbar: daß diese Stadt in den gegenwärtigen aufgeklärten Zeiten so sehr ihr eigenes Interesse verkennen werde: daß sie alle aus der Fahrbarmachung der Tollensee für sich und ihre Handlung fließenden großen Vortheile, diesem barbarischen Privilegio auf eine ganz unverantwortliche Art zu ihrem größten Schaden aufopfern werde. Diese Stadt hat gegenwärtig

wärtig von der Ausübung eines solchen unpolitischen, und schädlichen Rechts nicht den geringsten Vortheil, vielmehr den größten Schaden, indem wir weder einige Artikel der Importation von ihr kaufen, noch unsere Producte in beträchtlicher Quantität dorthin verföhren, und uns die Durchfuhr in Ansehung beider durch ganz Pommern offen steht; Warum sollte selbige sich also der Durchfuhr dieser Artikel zu Wasser widersetzen, und derselben Hindernisse in den Weg legen, da sie ihr die größten Vortheile gewährt? Der von dem Verboth eines solchen Transito gehofte Vortheil ist nirgends als in der vorurtheilsvollen Einbildung vorhanden: hingegen die damit verbundenen Vortheile augenscheinlich und evident. Einem armseligen kurzichtigen Krämer, der das Interesse des Staats und seiner Stadt, bios nach der Anzahl der von ihm gedreheten und verkauften Lüdten abmisset, sind diese Behauptungen vielleicht zu hoch und undurchschaulich; allein ein aufgeklärter, und hellsehender Einwohner der Stadt Demmin, kann die wichtigen aus der Fahrbarmachung der Tollensee für selbige fließenden Vortheile, und die Verpflichtung derselben zur Verstattung eines ungehinderten

Trans

Transitos keinen Augenblick verkennen. Der
 selbe ist von der Wahrheit dieser Behauptung,
 und davon; daß er es sowol vermöge seiner
 bessern Lage an einem tiefen schiffbaren Gewä-
 ser, als auch der beträchtlichen Schiffarth sei-
 nes Orts, unter zweckmäßiger Vergünstigung
 seiner Regierung, lediglich in seiner Gewalt
 habe, ob er den gewünschten Handel auf der
 Tollensee gänzlich ausschließend an sich ziehen
 und als eigenen Handel treiben, oder aber un-
 denselben ganz oder zum Theil lassen, und sich
 mit den sichern Vortheilen der Schiffs- = Rhede-
 rei und Expeditionen begnügen wolle, eben so
 sehr, wie von seiner eigenen Existenz überzeugt

Es ist also gar nicht gedenkbar; daß die
 Stadt Demmin so sehr mit Blindheit geschla-
 gen sein, und ihren eigenen Vortheil verkennen
 werde; daß sie der gewünschten Fahrbarma-
 chung der Tollensee Hindernisse in den Weg
 legen und dieselbe bei der hohen Behörde
 durch Vorstellungen wegen eingebildete
 Schmälerungen ihrer vermeintlichen Privile-
 gien und Handels- = Vortheile zu hintertreiben
 suchen werde, vielmehr ist nichts gewisser, als
 daß sowol Demmin als auch Anklam und Trep-
 tow, selbst mit beträchtlicher Aufopferung alle
 mög

mögliche aufbieten werden, um die intendirte, für beide benachbarte Staaten, und die darin liegenden Städte gleich heilsame, und wolthätige Fahrbarmachung der Tollensee zur wirklichen Ausführung zu bringen.

S. 15.

Fortsetzung des vorigen Si.

Alle diese Rücksichten und politischen Entscheidungsgründe, begründen also eine der Wahrheit äusserst nahe Warscheinlichkeit: daß die bisherigen Besorgnisse, als wenn die Königlich Preussisch-Pommersche Regierung oder die vorherregten Städte, der in Frage stehenden Fahrbarmachung Schwierigkeiten entgegen setzen werden, gegenwärtig äusserst unwarscheinlich sind, und daß vielmehr von denselben in dieser Angelegenheit alle mögliche zuvorkommende Bereitwilligkeit und Unterstützung mit voller Zuversicht zu erwarten stehe: und so unüberwindlich dieses erste moralische Hinderniß zu sein schien: so gegründet ist die Hoffnung; daß sich selbiges durch eine zweckmäßige Negotiation leicht aus dem Wege räumen, und beiseitigen lassen werde. Wenigstens verdienen diese in den älteren Zeiten so sehr gegründeten

D

Bes

Besorgnisse bei dem gegenwärtigen politischen Verhältnisse, und der jetzt angenommenen Handlungs-Politik der Königlich-Preussischen Staatsverwaltung nicht eher den Rahmen eines Hindernisses, ehe und bevor zum Behu der Beiseitigung derselben eine förmliche zweckmäßige Negociation eröffnet worden, und das Resultat unsere so sehr gegründete Hofnung völlig zu Boden geschlagen und zernichtet hat denn nur erst dann, kann man mit Gewißheit sagen: daß dieses Hinderniß gegründet sei, und sich in dieser wichtigen Sache zur Ruhe begeben: So lange bis dieses noch nicht versucht worden, verdienet dieses besorgliche Hinderniß den Rahmen eines politischen Phantoms.

§. 16.

Zweites moralisches Hinderniß.

Es kann sich bei der wirklichen Fahrbarmachung der Tollense, eine zweite Schwierigkeit äussern, wenn nemlich die derselben entgegenstehenden natürlichen Hindernisse, z. B. die Erweiterung des Flußbettes, Durchstechung der Serpentinien, sich nicht anders als durch Verlegung und Benutzung des privat Eigenthums heben lassen. Diese Schwierigkeiten

sind

sind an und vor sich sehr unbedeutend, die Beiseitigung derselben aber in der Ausführung ebenso schwer als unangenehm. Dem ohnerachtet bin ich überzeugt: daß sich auch diese Schwierigkeiten, wenn gleich nicht ohne Verdrießlichkeiten und Aufopferungen, leicht heben lassen. Das Eigenthum ohne dessen Verletzung die Tollensee nicht fahrbar gemacht werden kann, ist entweder ein Theil eines kommunen Stadt-Eigenthums, und eines Landguths, oder aber auch eigentliches Privat-Eigenthum. Bei der ersteren Art von Eigenthum ist der Fall gar nicht gedenkbar, daß entweder die an der Tollensee belegene Commüne, oder der daran stossende Guthsbesitzer für den unbedeutenden Verlust ihrer Ländereien eine besondere Vergütung verlangen werden, vielmehr bin ich überzeugt: daß sie nicht nur diese; sondern auch weit beträchtliche Aufopferungen mit dem größten Vergnügen machen werden, weil sie dadurch unendlich gewinnen.

Den kleineren privat-Eigenthümern kann aber, ohne sich einer Unbilligkeit und Unge-
rechtigkeit theilhaftig zu machen, nicht zugemüthet werden, daß sie ohne einer verhältniß-
mäßigen Vergütung die Schmälerung ihres

privat-Eigenthums verstaten, und selbiges dem öffentlichen Wohl aufopfern. Vielmehr ist recht und billig: daß die ihnen auszumittelnde Vergütung ihren Verlust vollkommen aufwiege. Geht man aber von diesem Grundsatz aus: so wird gewiß jedermann mit dem größten Vergnügen sein privat-Eigenthum zur Begründung des allgemeinen Wohls und Glücks, um desto bereitwilliger hergeben, je grösser sein Antheil an den aus der Fahrbarmachung der Tollensee entspringenden Vortheilen ist.

Woher und auf welche Art diese Schadloshaltung geschieht, das ist völlig einerlei; das beste wird ohne Zweifel sein, wenn sie in barem Gelde, aus dem zur Fahrbarmachung der Tollensee bestimmten Fond genommen wird. Geht aber dieses nicht an: so können die städtischen Commünen dieselben auch sehr leicht in Natura erteilen, indem das zu verlezende privat-Eigenthum nichts wie wenig bedeutende Wiesen sind, wofür ihnen andere gegeben werden können.

§. 17.

Drittes moralisches Hinderniß.

Das dritte moralische der Fahrbarmachung der Tollensee entgegen stehende Hinderniß, ist die

die Aufbringung der dazu erforderlichen Kosten, und insbesondere die jährliche Verzinsung derselben. Bei einer so allgemein wohlthätigen und vortheilhaften Unternehmung, verdient die Aufbringung der dazu erforderlichen Kosten kaum den Rahmen eines Hindernisses, noch weniger aber die Frage, woher selbige zu nehmen, eine Beantwortung.

Die zur intendirten Fahrbarmachung der Tollensee erforderlichen Kosten, stehen mit den dadurch aus dem Wege zu räumenden Hindernissen in dem genauesten Verhältniß. Da nun dieselben, wie wir bereits gesehen haben, zumahl in Hinsicht der daraus fließenden Vortheile, äußerst unbedeutend und geringe sind: so können auch die erforderlichen Kosten von keinem Belang sein: So geringe aber die Kosten sind: so geringe sind auch wiederum die Zinsen derselben.

Ob und in wie ferne, die intendirte Tollenseefarth, diese Zinsen unmittelbar, durch eine auf die darauf ein und aus gehenden Producte gelegte Abgabe, werde gut machen können, ist eigentlich, wie gesagt, eine Frage deren Entscheidung auf die wirkliche Realisirung dieser Farth nicht den geringsten Einfluß haben kann.

weil die daraus sowohl für den Stargärdischen Kreis, als das benachbarte Pommern entspringenden Vortheile so wichtig und groß sind: daß sie von den beiden Staaten um keinen Preis zu hoch erkaufte werden können, mithin die da zu erforderlichen Kosten vom Staate hergeschossen werden müssen, wenn die besidervirte Farth auch nicht die geringste Zinse wieder gut machen könnte. Weil aber der besorgliche Zinsverlust, auch bei den allgemein nützlichsten Vorschlägen oft eine nicht unbedeutende Rücksicht ist: so ist es nicht zweckwiedrig, wenn wir auch über diesen Umstand unser ohnmaßgebliches Erachten abgeben, und eine Warscheinlichkeit zu begründen suchen: daß die Tollenseefarth das darauf zu verwendende Capital sehr gut verzinsen werde.

Es ist eben so schwer, den ohngefahren Gegenstand dieser intendirten Farth, an Ein- und Ausfuhr, und den Ertrag einer darauf zu legenden Abgabe mit einiger Warscheinlichkeit aus zu calculiren, als es schwer ist ohne vorhergegangener Untersuchung von Sachverständigen die Größe der Kosten derselben auf eine der Wirklichkeit nahe Summe zu bestimmen: und ich wünschte mich in dieser Hinsicht, sehr
gerne,

gerne, so wol mit einem warscheinlichen Calculo des ersteren, als der letzteren verschonet: da aber der Vollständigkeit dieser Materie etwas abgehen könnte, wenn wir ein gänzlichcs Stillschweigen darüber beobachten wolten, und ein von uns entworfener ohnmaßgeblicher Calcul vielleicht zur mehreren Aufklärung in Ansehung dieser Materie Anlaß geben kann: so wollen wir folgenden Ansaß vorläufig als warscheinlich voraussetzen:

Ich nehme I. als warscheinlich an, es besteht:

A. die jährliche Ausfuhr, und die davon an Zoll- und Schläusengeld zu entrichtenden Abgaben:

1) in 2000 Wispel Getraide à Schff. 2 fl. — 2000 Rthlr.

2) an Wolle, Holz, Glas, Malz, Amidom, Grütze u. s. w. 10000 Rthlr. an Werth à 2 p. 100 200 —

B. die jährliche Einfuhr, und die darauf an Zoll- und Schläusengeld zu entrichtenden Abgaben:

3) an Wein 400 Dchschoft: à 12 fl. 100 —

4) an Hering 600 Tonnen à 12 fl. 150 —

5) an Salz 2000 Tonnen à 12 fl. 500 —

6) an Eisen 1000 Schpf. à 12 fl. 250 —

7) an

7) an Hanf, Dehl, Leder, Kupfer, Stein-Guth, Syrup, Fische n. s. w. 10000 Rthlr. an Werth à 2 p. 100 200 Rthlr.

Hiernach würde also die Tollensfahrt an Zoll und Schläfengeld, sowol zur Bezahlung der Zinsen, als auch der unbeträchtlichen Unterhaltungskosten, so wie auch zur Abänderung des Capitals selbst jährlich abwerfen können — 3400 Rthlr.

Nehmen wir nun ferner als wahrscheinlich an: daß II. die gesamten Kosten der Fahrbarmachung der Tollensee betragen werden:

- 1) hier im Lande bis an die preussische Gränze 5000 Rthl.
 - 2) von der Gränze bis Dreptow — 3000 —
 - 3) bei Dreptow die dorten zu erbauende Schläufe — 2000 —
 - 4) von Dreptow bis in die Peene — 5000 —
- zusammen die Summe von — 15000 Rthl.

und

und hiervon die Zinsen jährlich a. 4. p. 100 betragen 600 Rthlr. so bleiben dennoch so wol zu den Unterhaltungskosten, als zur Abtragung des Capitals jährlich übrig 2800 Rthlr.

Wie aber gesagt, ich halte diesen Calcül, für nichts weniger als zuverlässig, weil er keine sichern und besten Data zur Grundlage hat: dennoch aber, bin ich vollkommen überzeugt: daß derselbe weit eher den Vorwurf verdient, daß die Kosten zu hoch und die Einnahme zu niedrig in Anschlag gebracht worden, als ihn der Tadel treffen kann, daß zu vortheilhaft für die Tollenseefarth gerechnet worden. Der Erfolg, welches hier der einzige competente Richter sein kann, wird am besten den Werth dieses Calcüls entscheiden können: so lange aber bis dieses noch nicht geschehen ist, mag er durch folgende ohnmaßgebliche Rechtfertigung seine Warscheinlichkeit behaupten.

ad 1. habe ich die Getraide-Exportation auf 2000 Wispel jährlich in Anrechnung gebracht, weil ich als gewiß voraussetzen zu dürfen geglaubt habe: daß

a) im Stargardischen Kreise, und dem nahe daran stossenden Theil des Herzogthum Meck-

lenburg = Schwerin wenigstens 1000 Wagen
 jährlich zur Getraide = Ausfuhr gebraucht
 werden :
 b) daß jeder Landmann ein Jahr, ins andere
 gerechnet, wenigstens jährlich seine Wagen,
 zweimal mit Getraide, nach Wolgast u. s. w.
 sende, und
 c) jeder Landmann so vernünftig sein werde,
 daß er lieber in Neubrandenburg auf der Nä-
 he, sein Getraide um 5 fl. pro Eßl. unter dem
 Wolgaster u. s. w. Preise verkaufen, als für
 2½ Rthl. eine 5 — 7 tägige Reise unterneh-
 men werde — bei schlimmen Wegen leidet die-
 ses noch weniger Zweifel — indem bereits aus
 dem vorhergehenden erhellet: daß die gesamm-
 ten Unkosten auf den Getraide-Transport zu
 Wasser von Neubrandenburg bis Wolgast u.
 s. w. höchstens 5 fl. pro Eßl. betragen können,
 die Kosten der Landfracht aber wenigstens auf
 10 fl. gerechnet werden müssen.
 Ad 2. dieser Ansaß ist eben so wenig zu hoch,
 da aus der hiesigen Gegend, schon allein jährlich
 für mehr als 10000 Rthl. an Glas und Wolle mit
 schweren Kosten nach Rostok, Bismar, Hamburg
 u. s. w. versandt werden. Noch weniger aber, sind
 2 p. 100 Abgaben auf solche so sehr ins Gewicht
 als

fallende, und in Verhältniß des Gewichts wolfeille Artikel, ein zu hoher Anschlag.

ad 3. 4. 5. und 6. Das Bedürfniff von mehr als 60000 Consumenten, an Wein, Heringe, Salz, Eisen u. s. w. beträgt gewiß beinahe doppelt soviel, als ich in Anschlag gebracht habe. Da nun aber alle diese Artikel, durch die gewünschte Wasserfahrt um wenigstens 1 Rtl. pro resp. Tonne und Schiffpfund wolfeiler als bei der Landfracht zu haben sind; so ist evident: daß alle diese Artikel nothwendig ein Gegenstand der Tollenseefahrt werden müssen. Die in Anschlag gebrachten 12 fl. aber, sind aus demselben Grunde eine Kleinigkeit, und auf den eben berechneten Vortheil schon in Abzug gebracht.

ad 7. habe ich geschlossen und calculirt, wie ad 2.

Der vorläufige Kosten Anschlag aber gründet sich auf nachstehende Hypothesen.

Es ist von mir als gewiß wenigstens als warscheinlich angenommen worden: daß

a) die ganze Länge der fahrbar zu machenden Tollense von Neubrandenburg, bis Treptow, mit Ausschluß der zu hebenden Serpentinien, auf das allerhöchste, 6000 Mechl. Ruthen, deren 1625 eine deutsche Meile ausmachen, betragen könne.

b) Die

- b) Die Kosten der Fahrbarmachung, welche blos in Graberlohn bestehen, pro Ruthe im Durchschnitt, wenn sie auch noch so hoch zu stehen kommen werden, sich dennoch nicht höher als 1 Rtl. 24 fl. belaufen können.
- c) die bei Treptow zu erbauende Schläufe nicht über 2000 Rtl. zu stehen kommen könne, weil dieselbe nur von Holz erbauet werden darf, und ähnliche Schläufen an der Havel die weit größer sind als die in Frage stehende sein darf, nur soviel gekostet haben.
- d) die Fahrbarmachungskosten von Treptow bis in die Peene sich nicht über 5000 Ruthen belaufen können, weil die Tollensee hinter Treptow schon von Natur so breit und tief ist: daß Holz-Präme von 24 — 30 Klaftern Holz darauf gehen können, mithin hier nur wenige aus dem Wege zu räumende Hindernisse sind.

S. 18.

Fortsetzung des vorigen Si.

Meines Erachtens läßt sich also wieder die Wahrscheinlichkeit dieses Calcüls, nicht das mindeste mit Bestand einwenden; will man aber demohnerachtet demselben sein volles Vertrau-

en

en nicht schenken, oder wenigstens noch einen höhern Grad von Sicherheit für die Verzinsung der erforderlichen Kosten haben, so reducire man

1) den Betrag der in Anschlag gebrachten Einnahme auf die Hälfte nemlich auf 1700 Rthlr. und erhöhe

2) die erforderlichen Kosten auf daß alterum tantum mithin die Zinse davon auf 1200 Rthlr.

so behält man dennoch, nach Abzug dieser Zinsen zu den Unterhaltungskosten und zur Abhärdung des Capitals selbst übrig die Summe von 500 Rthlr.

Mehr kann man der guten Tollenseer unmöglich zumuthen.

§. 19.

Fortsetzung des vorigen §i.

Zur Vermeidung alles Mißverständnisses muß ich hier jedoch annoch bemerken: daß ich dadurch, wenn ich die Möglichkeit, daß die Tollenseefahrt eine solche hohe Abgabe tragen kann, beweise, keinesweges soviel sagen will: daß der

zu

zu entwerfende Zoll- oder Abgaben-Tarif, wirklich so hoch angesetzt werden müsse: vielmehr bin ich der Meinung: daß es sehr unpolitisch gehandelt, und dem intendirten Handelsverkehr sehr sehr schädlich sein würde, wenn man die gewünschte Durchfuhr mit einer so hohen Abgabe belasten wolte, und ich halte die Hälfte von meinem ohnmaßgeblichen Ansätze schon für viel zu hoch, indem dieselbe der Wahrscheinlichkeit nach, schon eine doppelte Zinse des auf die Fahrbarmachung der Tollensee zu verwendenden Capitals zu tragen im Stande ist. Je freier und wolfeiler der gewünschte Wasser-Transport sein wird; desto größer und wohlthätiger werden seine heilsamen Einflüsse für die beiderseitigen benachbarten Staaten sein.

S. 20.

Fortsetzung des vorigen Si.

Ohne Zweifel, wird man nun anoch von mir Vorschläge erwarten, auf was Art und Weise, das zur Fahrbarmachung der Tollensee erforderliche Capital am besten und bequemsten aufzubringen sein würde: da es aber theils eine Unbescheidenheit von uns sein würde, wenn ich dergleichen Vorschläge bei einer Unternehmung

machen

machen wolte, welche zweien benachbarten
 Staaten solche wichtige und ausgebreitete Vor-
 theile gewährt: daß dieselben von ihnen um
 keinen Preis zu theuer erkauft werden können,
 mithin es nicht den geringsten Zweifel leidet,
 daß dieselben mit der größten Bereitwilligkeit,
 diese zur Gewinnung dieser Vortheile erfor-
 derlichen, in Hinsicht des Gegenstandes, und
 des davon zu erwartenden Nutzens, unbeträcht-
 lichen Kosten aus den öffentlichen Staats-Cassen
 hergeben werden: theils aber das Resultat des
 vorstehenden wahrscheinlichen Calculs, derglei-
 chen Vorschläge völlig unnöthig und überflüssig
 macht, indem es darnach hypothetisch un mög-
 lich ist: daß es einem Werk, welches das dar-
 auf verwandte Capital so reichlich verzinsen
 wird, an dem erforderlichen Gelde gebrechen
 werde: so kann ich dieser überflüssigen Arbeit
 sehr süglich überhoben sein.

 Abschnitt III.

 Practische Nuzanwendung der vorstehenden
 Abschnitte.

S. 21.

Einige Practische Solgerungen.

Wer die, in diesen vorstehenden Abschnitten dargestellten Wahrheiten, mit Aufmerksamkeit liest, kann sich sehr leicht selber die daraus resultirenden practischen Solgerungen abstrahiren, und es bedarf für selbigen in dieser Hinsicht, gar keiner besondern Aushebung, und Nuzanwendung derselben: da aber der minder aufmerksame Leser sich bei Lesung einer Ausführung, oft gar nichts weiter denkt, als worauf er entweder gradezu, aufmerksam gemacht worden, oder worüber er wenigstens einen Fingerzeig erhalten hat: so wird es hoffentlich nicht unzwelmäßig sein, wenn wir demselben die Abstrahirung dieser practischen Solgerung dadurch erleichtern; daß wir sie ihm ausdrücklich nahmhafft machen.

Es

Es läßt sich zwar eine sehr große Menge von practischen Folgerungen aus den vorstehenden theoretischen Theilen dieser Abhandlung herleiten: da uns die vollständige Aufstellung derselben aber zu weit von dem uns vorgesezten Ziele abführen würde, so wollen wir uns blos die wichtigsten practischen Folgerungen ausheben: deren giebt es aber nur zwei.

Das erste practische Resultat der gegenwärtigen theoretischen Untersuchung ist die feste Ueberzeugung: daß wenn die gewünschte Fahrbarmachung der Tollense — wie wir als ausgemacht angenommen haben — möglich ist, selbige das einige mögliche Radical-Mittel sei, die Städte des Stargardischen Kreises, besonders aber die Vorderstadt derselben, von dem ihnen unausbleiblich bevorstehenden gänzlichen Verfall und Ruin zu erretten, und die bisherige Harlosigkeit und Armuth derselben in Wohlstand und Zufriedenheit zu verwandeln.

An diesem Resultate, schließt sich aber von selbst die zweite practische Folgerung an: daß, die der Fahrbarmachung der Tollense entgegen stehenden moralischen und physischen Hindernisse, mögen beschaffen sein, wie sie wollen, es unrecht, ja unverzeihlich von uns

gehandelt ist, wenn wir eine solche wichtige Sache, ohne allen Grund, rasch von der Faust weg, leichtfertig als unmöglich verwerfen, und nicht wenigstens den Versuch machen, ob sich die theils wirklich entgegen stehenden, theils aber besorglichen Hindernisse nicht auf der einen oder andern Art aus dem Wege räumen lassen? Bei den physischen Hindernissen ist kein solcher Versuch nöthig, und in Ansehung der moralischen aber kostet selbiger ja nichts.

Wer mehrere practische Folgerungen aus dieser kleinen Abhandlung zu haben wünscht, der wird sich selbige selber sehr leicht abstrahiren können. Ich habe mein vorgeseztes Ziel hier erreicht, und schließe also dieses gegenwärtige Bedenken, mit dem beruhigenden Bewußtsein einer guten Absicht, und dem aufrichtigen Wunsche: daß man sich dadurch überzeugen möge: daß die so oft von den Patrioten Neubrandenburgs im stillen gewünschte Fahrbarmachung der Tollensee kein Hirngespinnst sei; sondern unsere ganze Aufmerksamkeit, Beherrigung und Thätigkeit verdiene.

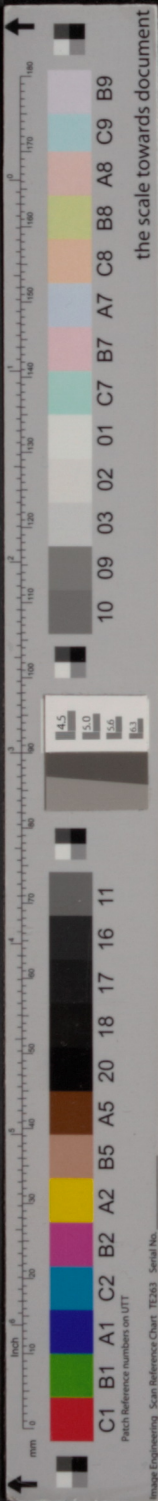
Ende.



Universitäts
Bibliothek
Rostock

http://purl.uni-rostock.de/rostdok/ppn1687869324/phys_0072





the scale towards document

tens noch einen
 für die Verzins
 haben, so redus
 schlag
 die
 1700 Rthlr.
 auf
 in die
 1200 Rthlr.
 nach
 Un=
 Ab=
 selbst
 500 Rthlr.
 Tollensee unmög
 gen Si.
 dißverständnißes
 emerken: daß ich
 feit, daß die Tol
 abe tragen kann,
 gen will: daß der
 317