

Friedrich Jakob Floerke

Epistel an die Patrioten Mecklenburgs : Von Schiffbarmachung der Elde

Schwerin: von W. Bärensprung, Jan. Mon. 1793

<http://purl.uni-rostock.de/rosdok/ppn862204801>

Druck Freier  Zugang





Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

Die Mauerthorffschiffahrt und die Mauerthorffschiffahrt
Jahrgang 1792. N^o 4. auf 5. u. N^o 5. auf 6.
N^o 7. N^o 11. N^o 12.

Jahrgang 1793. N^o 3. 29 10.

Jahrgang 1794. N^o 9 und 10.

Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

1. Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

2. Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

3. Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

4. Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

Jahrgang 1792. N^o 4. auf 5. u. N^o 5. auf 6.

Jahrgang 1793. N^o 3. 29 10.

Jahrgang 1794. N^o 9 und 10.

Ueber die Elbe-Schiffahrt. S. auch:

Mk-9039¹⁻⁷
3579¹⁻⁷

Epistel
an
die Patrioten Mecklenburgs.

Von
Schiffarmachung
der Elbe.

Non sibi, sed aliis!



Schwerin
gedruckt und verlegt von W. Bärensprung
Hertzogl. Hofbuchdr. Jan. Mon. 1793.

1711

Die Tugend der Wissenschaft

1711

Die Tugend der Wissenschaft

1711

Die Tugend der Wissenschaft



Die Tugend der Wissenschaft

1711

Die Tugend der Wissenschaft

Die Tugend der Wissenschaft

Ehe meine Epistel anzufangen beginnet, muß ich dem hochgeehrten Publikum, welches besonders gerne zu kritisiren pflegt, ein kleines Compliment machen, und dieses dienet statt der

Vorrede.

Ich bin kein Schriftsteller, ob ich gleich als Schüler und Student schon manchemal schrieb; und deßhalb mache ich auch keine Ansprüche auf Lob von schönen Geistern, wozu ich ohnehin nicht gehöre. Ich glaube in nachfolgenden wenigen Worten nur Wahrheit geredet zu haben — sey sie denn auch manchemal ein bißgen plump zur Welt gekommen; so bitte ich um gefällige Nachsicht, da wir arme Menschen nicht alle gleich fein sind. Was ich dachte stand lebhaft vor mir, aber ohne Prunk und Wortglanz schrieb ichs nieder, damit es ein ieder, ohne einen Commentar zur Hand nehmen zu dürfen, lesen und verstehen könnte.

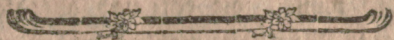
Besonders aber bewog mich die Lage meiner Mitbürger zu dieser Epistel, welche bey der Schiffbarmachung der Elbe, so

rühmlich auch das Werk im Ganzen ist, in mancher Hinsicht zweideutig werden könnte. Aufgefordert hat mich niemand — bezahlt werde ich auch dafür von keinem, und deshalb habe ich meiner Meinung nach freyere Sprache. Ich bin ein Mecklenburger von Geburt, und kenne so manche Noth des Mittelstandes, weil meine Lage meine Bekanntschaft mit derselben fast täglich erweitert. — Dazu kommen die ieszigen Klagen über künftig zu verlierende Nahrung, und — dis bewog mich wieder zum Schreiben. Was ich aber sage, bezieht sich nur meist auf meinen Wohnort und die Gegend um dem elben.

Gott gebe Segen zu dem grossen Werk, das wünsche ich herzlich! Aber, daß der Geringere auch nicht verstoßen und von dem Vortheil ausgeschlossen werde — mögte wol Menschen-Pflicht seyn; und dis ist der Zweck meiner Epistel, die ich hiemit ins Vaterland sende.

Grabow. 1793.

J. J. F.



Schon so manches Wort ist über die Schiffbarmachung unserer Elbe gesprochen und geschrieben; aber, wahrscheinlich ist keins vergeblich gewesen — wenigstens hat es den Nutzen doch erzwengt, daß theils tiefer denkende zuweilen auf einer, ihnen sonst wol nicht sogleich in die Augen fallenden Spur, zum Vortheil dieses edlen Zwecks gekommen — theils aber auch gabs in vielen Gesellschaften Stoff zu Gesprächen, und der Patriot zeichnete sich durch Liebe zur Vervollkommenung des vaterländischen Handels und warmen Antheil an dem Glück und künftig blühenden Zustand seiner Mitbürger mit Eifer aus.

So giengs hier zu in den Versammlungen unserer braven Bürger, und so dauerts noch fort, wenn etwas Neues erscheint, welches Bezug auf dieses grosse ruhmvolle Unternehmen hat.

Es ist eine ausgemachte Wahrheit, daß freyer Handel einen Staat belebet — aber auch höchst nothwendig, daß ein Staat, wenn er durch Handel blühend werden soll, Gelegen-

heit haben müsse, die ein- und auszufahrende Waare aufs Möglichste wohlfeil transportiren zu können. Hiezu bietet unsere Elbe die günstigste Gelegenheit dar, und, Dank sey es dem besten Fürsten, dem das Wohl seiner Landesfinder so nahe am Herzen liegt, daß Er mit Eifer den Nahrungs- Stand so Vieler verbessern, glückliche Familien machen, und manchem armen Hausvater dadurch Gelegenheit geben will, seine Kinder und sein arbeitsames Weib minder sorgenvoll ernähren zu können! Diesem edlen Zweck treten grosse gute Männer mit sichtbarer Freude so gerne bey, und man hoffet ietzt, all das tieffe Nachdenken werde nicht vergebens — all der wahre Eifer für das Wohl Mecklenburgs und die viele Mühe werde nicht fruchtlos — und der gehofte Vortheil in Hinsicht des Ganzen können nie fehlschlagen, sondern müsse wahr und zuverlässig seyn.

Dies glaubt und sagt ieder Patriot, und sein heifester Wunsch ist die baldige Vollführung des großen Plans.

Aber, so wie bey ieder Veränderung, sey sie auch noch so gut, noch so edel und zum Vortheil des allgemeinen Bestens, so kommen doch Ereignisse wie manchmal mit starker Hand nur geändert werden können. Die gemachten Plane finden an Hindernisse; und, wenn gleich solche geso-

len

ben werden, so weinen oft zahlreiche Familien, deren ganze Lage und Nahrungs-Verfassung sich auf die vorige Einrichtung bezog — die ganz allein nur unter diesen Umständen Brod haben konnten, und ihrer einmahligen Ansässigkeit — ihres Gewerbes und ihres Orts wegen nichts anders anfangen können, sondern dann dem Verberben entgegen gehen, oder Schulden machen, und andere dadurch schaden müssen. Solche werden sich unter den Kaufleuten und Handwerkern in denen an der Elde belegenen Städten, wie auch auf dem Lande unter den Schmieden, Rademachern, Krügern und Bauern befinden.

Es ist wahr, daß das Wohl des ganzen Landes dem Privatnußen einzelner Einwohner vorzuziehen; aber auch wahr, daß ein rühmliches Werk dadurch noch ruhmvoller wird, wann keiner darüber zu Grunde gehet, sondern alle des gehofeten Vortheils genießen.

Dis wird ein sehr schwerer Punct bey der schiffbar werdenden Elde seyn — und wenn ich nicht für verwegen gehalten werden sollte, so möchte ich mich unterwinden, einige Bedenken am Tag zu legen, die bey der Schiffbarmachung der Elde wol nicht so ganz übersehen werden dürften. Ferne sey es aber von mir, irgend jemand von

benen, welche an diesem würdigen Plan gearbeitet, und noch stets geschäftig dabey sind, beurtheilen — noch viel weniger tadeln zu wollen! Und deshalb sage ich frey, was ich denke.

Es kann die Erde nicht zu allen Zeiten befahren werden, und dieses trifft grade den Winter, wann der Landmann am meisten dreschet. Wohl trägt sich manchemal zu, daß der Frost manchen Winter nicht so stark ist, daß die Erde mit Eis bedeckt wird, allein hierauf ist mit Gewißheit keine Rechnung zu machen, weil dieser Fall doch nur selten sich ereignet. Es müsse daher der Landmann entweder sein Korn zuvor ausdreschen, und wegzubringen suchen, oder, er müsse solches auch aufschütten. Ersteres ist ihm wegen Mangel der Leute und Menge des Korns nicht möglich; — aber wenn er dennoch diese Hindernisse auch heben könnte, so sagt eine bekannte Regel der Wirthschaft ihm schon, daß dann sein Vieh leiden würde, welches bey frischem Stroh sich unendlich besser, als bey altem und lange schon ausgedroschenem stehet. Daher läßt oft der Landmann, wenn er nicht nothwendig Korn zum Verkauf ausgedroschen haben muß, um hier oder da einer Verlegenheit entgegen zu kommen, einige Drescher abgehen, und vollführt mit wenigern langsam das Werk, damit er seinem Vieh täglich

täglich frisches Stroh vorwerfen kann. Beim zweiten Falle aber, da er solches ausschütten sollte, würde ich mit Grunde sagen können, daß die Casse vieler Landleute solches nicht erlauben, und oft auch der Bodenraum ihm fehlen würde. Es treffen sich auch im Winter Zeiten, wo vorzüglich der Landmann des Geldes bedarf — Zinsen, Gesindelohn bey einigen — Pacht, und viele tausend andere Ausgaben, die nothwendig besittien werden müssen. Ist nun die Elde mit Eis bedeckt, so ist er genöthigt, so viel Korn, als zu seiner Ausgabe erforderlich, zu Wagen zu bringen; — dann aber fährt er nicht zur nächsten Elde-Stadt, sondern er sucht so viel Schleusen vorbeizufahren, als es ihm möglich, um einen, sey es auch nur wenig höhern Preis, zu erhalten. Hiedurch würde die Summe des Schleusengeldes verringert werden — und, der Landmann, so gerne ers auch des gemeinen Bestens wegen änderte, könnte doch um des lieben nothwendigen Geldes willen nicht anders, als so handeln.

Würde man mir entgegenstellen, daß alsdenn in allen Elde-Städten sich auch schon Aufkäufer finden werden, welches ich nicht zu widerstreiten vermag, so ist doch natürlich, daß z. E. der Aufkäufer zu Plau, der Fracht, des Einliegens, Mäusefrazes und des Schleusengeldes wegen,

U 5.

so

so viel nicht geben kann, als der zu Grabow, oder Dömitz

Die Einrichtung der mehresten Güter ist bis jetzt aber auch noch so, daß der zu Hofe dienende Bauer gewisse Reisen für seinen Herrn thun muß; ieder Tag auf der Reise wird ihm gewöhnlich zu 16 ßl. angeschlagen; und, da dieses schon in der Verbindung der Bauern mit dem Hofe liegt, auch der Guts-: Bewirthschafter keine wohlfeilere Transportirung seines Kornes hat, da er auch den Fuhrleuten selbst so wenig die Kiepen spicken, als Zehrgeld geben darf, so sieht er auch nicht darauf, einige Meilen weiter fahren zu lassen, wenn das Korn in einem entlegenern Orte einige Schillinge mehr gilt.

So würde es mit allen Producten gehen, die der Landmann im Winter aus Noth verkaufen muß.

Schon ist der Brandweinsbrennereyen von einigen würdigen Männern gedacht worden, welche die Consumption beträchtlich vermehren, aber auch die Exportation vermindern. Der meiste Brandwein geht auf beyden Seiten der Elbe zur Mitte des Landes, und auch wol über die Grenze — und das gemästete Vieh wird zur Zeit auch mehr nach Berlin, als Hamburg gebracht, wovon die Elbe gar

gar keinen Nutzen ziehen kann. In Grabow sind wenigstens 20 Brandweinsbrenner, wovon einige täglich 4 Kessel im Gange haben, und stets über 50 Schweine auf dem Koven füttern. Hiezu gehört eine beträchtliche Quantität Korn — und kommt das hiesige starke Mälzen dazu, so wird die Summe des der Elde entgehenden Kornes noch größer. Dis thut freylich der Ausfuhr im Ganzen keinen Schaden, allein es ist die Frage, ob die Schleusen von Grabow bis Dömitz nicht einigen Verlust dadurch erleiden, da all dis der von der Elde entfernten Derter wegen, selbige nicht passiren kann.

Aber, gesetzt auch, wenn dieses nichts machte, so komme ich jetzt im andern Fall auf einem Punct, der meinen guten Mitbürgern am meisten am Herzen liegt. Es ist der zu befürchtende Schade, welchen so manche Familie bey der schiffbar werdenden Elde erleiden wird; und wenn gleich einige andere im Lande, denen besonders noch das Wohl ihres Orts am Herzen liegt, wiederum Vorthail ziehen, so mögts doch nicht unbillig seyn, auch hierauf einige Rücksicht zu nehmen.

Daher entstehet die Frage: Wer hat den ersten Vorthail von der zu beschiffenden Elde?
— Der Landesvater nicht, denn das ist an den Fingern

Fingern herzuzählen. — Vermittelte Gutbesitzer und große Kaufleute, welche wahrscheinlich nur zu den Actien beitragen können. Diese ziehen den Vortheil an sich, während daß der reiche Kaufmann an der Elbe und die Handwerker, wie auch die Bauern in den Aemtern Grabow, Eldena, Schwerin, Neustadt und Boizenburg, nicht weniger auch alle Herbergen, Krüge u. s. w. zu Grunde gehen. Und dis, Patrioten Mecklenburgs, wäre das Wohl des allgemeinen Bestens? —

Man wird mir einwenden, daß dieses die alte, schon längst abgedroschene Klage sey, worauf nicht zu reflectiren stehe; allein, sie sind auch Menschen — wollen auch leben, und obzwar unser Landesherr nicht vielen Vortheil von jedem einzeln hat, so leisten sie doch nach Proportion auch das ihrige; und da ihrer viele sind, so mögte doch bey ihrem Untergange auch wol nicht großer Landes Vortheil zu vermuthen seyn; da nach dem Grundsatz der Politik doch der Staat nur dadurch hauptsächlich blühend ist, wenn der gemeine Mann Brod hat — und nicht einzelne Reiche, die ohnehin schon mehr besitzen, als sie gebrauchen, und welche zum Theil noch frey von allen bürgerlichen Abgaben sind. Bauen diese Schiffe, und reißen dadurch die Handlung an sich, so muß der bis jetzt seinem Landesherrn noch immer gerecht geworden

wordene kleinere Kaufmann und der Handwerker ein Tagelöhner werden. Dis ist ganz natürlich, da iezt von der Gegend Köbel, Malchow, Plau, Wahren u. s. w. die Kornwagens mit Macht bis Grabow, und sogar Dömitz kommen.

In Grabow kann man den Winter hindurch bennähe 200 Wagens auf die Woche rechnen, und wenigstens wöchentlich wieder 70 Wagens, die Korn von hiesigen Bödens wieder weiter transportiren. Dieses letztere Fuhrgeld verdienen die Bauern in den Aemtern Grabow, Neustadt, Eldena und Dömitz, und stehen sich gut dabey.

Zwar weiß ich wol, daß oft der Bauer liederlich, und ein schlechter Hausvater wird, wenn er von Jugend an auf der Landstraße gelegen — daß seine Wirthschaft durch seine und seines Viehes Abwesenheit in mancher Hinsicht leidet, — daß er weniger Pferde, und desto mehr Ochsen halten könnte. Allein, dis umzuändern, bedarf mancher anderweitiger Einrichtungen. Indessen kömmt doch der Bauer so fort, er verdient das baare Geld, um seine Pflichten entrichten zu können, und, wenn er auch eben keine Reichthümer sammlet, wozu ohnehin in dieser Gegend der Boden auch nicht beschaffen ist, so ernährt er doch sich und die Seinigen ehrlich. Finge er aber auch

auch eine anderweitige Wirthschaft an, so wäre es doch noch die Frage, da er auf Kornverkauf eben nicht stark rechnen kann, ob er mit wenigern Pferden, und desto mehreren Ochsen, so gut als jetzt leben könnte? Indem selbst auch Pferdezücht und Handel ein wichtiger Nahrungs-Zweig für ihn ist. Ein Füllen kostet ihm nicht viel, und ist es 4 Jahre alt, so bezahlt es ihm öfters beyhm Verkauf beynahe all das, was er an baarem Gelde ans Amt entrichten und seinem Gesinde geben muß. Das thut kein Stier aus hiesiger sandiger Gegend, wenn es auch bis ins 5te Jahr mit dem Joche verschonet wird, und statt eines Jüd-Ochsen geschlachtet werden sollte.

In Hinsicht der Feldarbeit aber ist ihm in hiesigen meisten Gegenden auch zuträglich, Pferde zu halten, indem der Haaken hieselbst an den wenigsten Orten des vielen Sandes wegen, und um der, nur wenig oberflächlichen guten Erde willen, anwendbar ist. Der Haaken faßt tief, und bricht unsern so schon fast zu lockern Boden zu sehr, da hingegen der Pflug nur flach gehet, die Narbe nur umkehret, und so dem Boden eine gewisse Festigkeit läßt, die unserm Korn noch einigermaßen zu Statten kommt.

Dieses Pflügen könnte zwar auch mit Ochsen geschehen, allein ich glaube nicht, daß Vortheil dabey

daben ist, weil die in diesen Gegenden sich ohne Pferde befindenden Hausleute, doch wenigstens auch kaum so viel haben, als diejenigen, welche Pferde halten.

Alle diese nach Grabow kommenden, und von hier weggehenden Wagens, verzehren, kauffen ein, haben die mehreste Zeit noch Bestellungen, und bringen uns für unserm dürrn Acker auch etwas Dung und hiesigen Einwohnern Stroh; indem die Knechte das auf den abgeladenen Kornwagens gebliebene Schierstroh Bundweise an den Bürger für ein Trinkgeld verkauffen, und womit dieser wiederum seine Verlegenheit in Absicht der Streuung seines wenigen Viehes lehret.

Dieses für Stroh erhaltene Trinkgeld wird aber auch hieselbst wieder verzehret. Nähme ers aber auch mit, so verbessert er dadurch seinen Zustand; welches bey die Schifffahrt auch nicht geschähe.

Würde aber nun ein reicher Mann ein Schiff bauen, und fährt mit demselben auch von Wahren herunter mit eins 1400 Scheffel Korn; und dieses Schiff sollte bey Grabow übernachten, so sind nach der bekannten Ausrechnung doch nur zwey Menschen darauf, deren ieder täglich 24 fl. zu verzehren hätte — und diese zwey Menschen logiren auch nicht einmahl in der Stadt, sondern müssen

müssen auf dem Fahrzeuge bleiben. — Dagegen gehören zu 1400 Scheffel Korn wenigstens 56 Hoff Wagens — dabey sind einige Schreiber, und ieder Wagen hat seinen Fuhrmann — bleiben nun statt der beyden Schiffsleute diese zur Nacht hieselbst, so läßt sich leicht denken, daß die Stadt und folglich der Einwohner im entgegengesetzten Fall, entseztlich verlieret, da das Schleusengeld nicht dem Bürger, sondern einer anderweitigen Caffe zufällt. Solches deutlich zu machen, will ich dieses in einer nur ganz kleinen Tabelle entwerfen.

Jetzt nehme ich nur an, daß auf die Woche 150 Wagens ankommen, und 50 fremde Wagens Korn wieder abholen, welches wöchentlich 200 Wagens sind, und ieder Fuhrmann und seine Pferde sollen nur an baarem

Gelde 7 Schill. verzehren,

so macht solches auf die

Woche : : :

Zu diesen Wagens will ich nur 12 Schreibers rechnen, und ieder verzehrt 32 Schill., sind :

Verzehrung der Schiffer:		Verzehrung der Wagens:	
Rthlr.	fl.	Rthlr.	fl.
		29	18
		8	—
Latus		37	18

Im

Verzebrung der Schiffer:		Verzebrung der Wagens	
Nthlr.	fl.	Nthlr.	fl.

Trausp.

Im andern Falle aber, so fahren die oben genannten 200 Wagens ohngefähr 5000 Scheffel Korn, und, würden diese auch in 5 Fahrzeugen bey Grabow verweilen, und ieder Schiffsmann 24 fl. verzehren, so kämen doch nur die Woche, da zu iedem Fahrzeuge 2 Menschen gerechnet werden, heraus

Summa	5	—	37	18
-------	---	---	----	----

Es verlöhre daher Grabow, blos an dem, was die Fuhrleute und Schreiber baar verzehrten, wöchentlich 32 Nthlr. 18 fl. folglich auf 26 Winterwochen 841 Nthlr. 36 fl.

Fast ist die Verzebrung der Wagens zu geringe angeschlagen, wie ieder, der solchen Verlust kennt, auch einsehen muß — allein, ich beweiße desto mehr damit den Schaden der Stadt; Und wenn gleich die 5 Fahrzeuge auch bey ihrer Retour wieder 5 Nthlr. verzehrten, so reicht solches doch bey Weitem nicht hin, unsern Verlust zu ersetzen.

B

Dis

Das ist aber noch das Wenigste. Ich weiß, daß ein Schreiber manchemahl bey einem unserer Kaufleute allein für 20 bis 23 Rthlr. Waaren ausgenommen, und zugleich baar bezahlt. — So geht es mit Tafen, Caffee, Zucker, Wein, Toback, und vielen dergleichen Sachen, worauf der hiesige Kaufmann doch sein Procent hat, weil solches hieselbst nicht allein gut, sondern auch etwas wohlfeiler, als in vielen andern mecklenburgischen Städten zu haben ist. Solcher Handel fiel bei der schiffbaren Elbe gänzlich weg; und, wenn man gl. ich den Einwurf machen wollte, daß alsdenn der Kaufmann seine Waare wohlfeiler als jetzt auf der Elbe transportiren könnte, so hilft ihm das Wohlfeile nicht, wenn kein Handel mehr ist.

Ein ieder Landbegüterter, welcher ein Fahrzeug nach Hamburg schickt, ist alsdenn Kaufmann, und würde sich nicht wohl versehen, wenn er sich für seine Consumption nicht dasienige, was er braucht, von Hamburg bringen ließe, da er's der Fracht und Steuer wegen doch unendlich wohlfeiler dann haben kann, als wenn er's von einem Kaufmann im Lande kauft, der es nicht allein zuvor versteuern, sondern auch von einem billigen Vortheil darauf leben muß. So wird es mit Predigern, Pächtern, Förstern und vielen andern gehen,

gehen, die sich alsdann directe von Hamburg ihre Waare kommen lassen, indeß die Buden unserer Kaufleute leer von Käufern sind, und der Kaufmann seine verlohrene Nahrung mit nassen Augen betrauret.

Dieses Unglück aber trifft nicht allein den Kaufleuten, sondern Riemer, Sattler, Reiffer, Stellmacher und Schmiede in der Stadt und auf dem Lande leiden. Man bedenke nur, was alle die vielen Wagens gebrauchen, und wenn diese städtische Handwerker nicht den Landmann hätten, so müßten sie zu Grunde gehen. Wohl könnte der Schmied und Reiffer einen kleinen Verdienst von den Schleusen, und nachmaligen Fahrzeugen haben, allein, dieses reicht bei Weitem nicht hin, den verlohrnen Schaden auch nur in etwas zu ersetzen; und da wohlrscheinlich die Reiffer-Arbeit in Hamburg aus gegründeten Ursachen wohlfeiler als hier seyn kann, so mögte das Schiffs-Thauwerk auch wol dorthier genommen, und solche Arbeit unsern Reiffern entzogen werden.

Die Krüger auf dem Lande, welche sonst bei ihrer Pachtung auf die viele Passage von Kornwagens und Frachten rechneten — ihren Brandterwein aus den Städten, und theils auch von den Höfen nahmen, können ihre sonstige Pacht nicht

geben, und müssen das Brauen einstellen — wodurch sich ihre Wohlhabenheit verlieret, und dieienigen Gefälle, welche sonst der Landesherr oder Gutsbesitzer von ihnen hatte, hören auf. Wollte man nun sagen, dieses sonst verbrannte, oder verbrauchte Korn müsse exportirt werden, so hiesse das: seinen Kindern das Brod entziehen, und Fremden geben, — weil derienige, welcher das Korn verkauft, zwar keinen Schaden hat; allein derienige, welcher solches zu einem andern Product umschaffet, sich dadurch mit seiner Familie erhält, und das Geld auf der Stelle gewissermaßen umsetzt, außer Betriebsamkeit und Verdienst gesetzt wird. Er höret nun auf Wirth zu seyn, lauret müßig am Fenster — aber seine Nahrung ist dahin.

So viel Krugland ist nicht immer vorhanden, daß er davon allein leben könnte; und wenn er auch Schmidt dabey ist, so verliert er aus vorigen Gründen doch seine Nahrung. Würde mancher nun auch so viel erübrigt haben, daß er eine anderweitige Lage suchen könnte, so ist doch der darauf folgende in die Nothwendigkeit versetzt, nur halb so viel, als der Vorige für solchen Krug jetzt bezahlen zu können, und ein Theil des Schadens fällt auf den Grundherren.

Brücken

Brücken und Wege werden nun freylich ges-
schonet, allein, es verliert sich auch der Zoll und
das Dammgeld. Aber Zimmerleute und Mau-
rer werden dadurch ausser Verdienst gesetzt. Denn
so viel wird an den Schleusen nicht zu repariren
seyn, als diese an den Dämmen und Brücken
sonst jährlich verdienten.

Durch all dis entstehen bey den Handwerkern
müßige Gesellen — bey den Kaufleuten, Gast-
wirthen und Bauern müßige Tagelöhner und
Knechte — das Geld zirkulirt nicht so wie sonst
unter uns, sondern der Reiche wird bey dieser
Gelegenheit nur noch reicher, indeß die wenige
Nahrung des Armern auch dessen Casse zufließt.
Aber dann, wann nun diese Menschen alle so
verdienslos so herum irren, mögten sie dem Staate
wol nicht viel Vortheil bringen können. —

Auch könnte in dieser Hinsicht bey der auf
solche Weise schiffbar werdenden Elbe die Fischerey
auf derselben einen beträchtlichen Stoß leiden.
Die gewöhnlichen und gemeinen Arten von Fische,
als Hechte, Plöke, Weißlinge und Barsche bleiben
nun wol, weil die Elbe ihr eigenthümliches Wasser
ist; allein, dieienigen Sorten, welche aus der Elbe
zu uns kommen, und zur Leichzeit in der Elbe
immer stroman gehen, sind dann, wann der Lauf
der Elbe durch Fangschleusen unterbrochen wor-

den, genöthigt, zurückzubleiben. Hierzu gehören die in Menge heraukommenden Allländer, der Raape, Wiß, und noch mehrere andere Gattungen, die unser Bürger dann selbst die Freiheit zu fangen hat, auch in Menge fängt, und nicht allein Vergnügen, sondern auch denienigen Vortheil davon genießet, daß er zu der Zeit manchen Schilling für Fleisch erspart, und zum Theil durch den Verkauf derselben auch etwas baares Geld hebet. Die Pachtfischer auf der Elbe aber, welche hierauf vorzüglich wol mitrechnen, verlieren diese läßliche Ernte, und werden dadurch also auch außer Stand gesetzt, soviel als sonst geben zu können.

Was die an der Elbe belegenen Mühlen für Vortheil oder Schaden haben mögen, weiß ich nicht, weil ich dieses Fach nicht so genau kenne; allem, soviel glaube ich, daß sie alsdann das Wasser auch nicht so, als sonst in ihrer Gewalt haben können, da das Schleusenwesen mit dem Wasser eine eigne Oekonomie erfordert, wie ichs an dem berühmten Finow Canal in der Mark Brandenburg bemerkt habe. Denn in trocknen Sommerzeiten, wo unsere Elbe nur wenig Wasser hat, muß der Müller natürlich rathfamer mit seinem Wasser verfahren, und stets Vorrath zu behalten suchen. Regnet es dann auch mahl, und das
Wasser

Wasser schwillt an, so muß er doch, ohne den Wiesen zu schaden, auf weiteren Vorrath bedacht seyn. Sind aber nun Schleusen vorhanden, die mit dem Interesse des Müllers nichts zu schaffen haben, so versteht sich von selbst, daß die Schleusenmeister das Wasser zum Zweck der Schiffahrt, und nicht des Mühlenwesens, auf einer, oder der andern Art, entweder streichen lassen, oder aufhalten müssen, je nachdem solches der Schiffahrt, und den Schleusen zuträglich ist, oder nicht. Aber das sonst gehobene Schleusengeld für die Holzflöße verlieren die Müller ganz.

Hieraus entsteht eine, denen Inhabern der an der Elbe belegenen Wiesen zuwachsende Verlegenheit, und sie ist diese: Grade in der trocknen Sommerszeit werden die meisten Wiesen gemähet, und der Bewirthschafter derselben, welcher ohnehin dieses hiesigen sandigen Bodens wegen, wenig Stroh bauet, danket Gott, wenn er sein bisgen Futter, besonders Vormath, und etwas nahe an der Elbe stehendes Schilff zum Streuen, trocken erhalten kann. Oft geschieht solches nicht, und es hat von vielem Regen die Elbe, hauptsächlich zur Zeit der Nachmath ihr Wasser sehr gemehret, und alle unsere Wiesen sind so naß, daß kein Heuhauffe darauf gesetzt werden kann, sondern alles grün herausgetragen, und auf Anhöhen ge-

trocknet werden muß. Kommen nun die das Wasser aufhaltenden Schleusen nach dazu, so ist es unmöglich, von einer Wiese, die sonst 4 Fuder Heu geben würde, auch nur die Hälfte zu erhalten, weil man unterm Wasser bis jetzt noch nicht mit Vortheil zu mähen versteht. — Und, wenn dieses auch angienge, die Arbeit doch unendlich mühsamer und mit doppelten Kosten verknüpft wäre.

Würden hingegen Zeiche längst den Ufern der Elbe aufgeworfen, so fehlte uns die Bewässerung der Wiesen — und wären Oeffnungen zwischen den Zeichen oder kleinen Schleusen, so wäre solches doch nicht genug zum gehörigen Ablauf, weil nicht allemahl dort eine Oeffnung oder Schleuse gemacht werden kann, wo es jede Wiese verlangte, da die Gründe derselben sehr ungleich sind.

Aber, sollten auch gleich alle Serpentinien, welche nach den Lehren der gesunden Wasser: Politick das Wasser sammeln und aufhalten, schnur gerade durchgestochen werden, damit das Wasser einen bessern Fall erhielte, so würde dieses doch ebenfalls den Schaden des Bürgers nicht ersetzen können, weil die Schleuse, theils ihrer bestimmten Einrichtung wegen, und auch theils um der Schifffahrt und der bestimmten Wasserhöhe willen so viel Wasser nicht schießen lassen kann, als zur
Trocken:

Trockenmachung der Wiesen gehöret. Es verliert daher der Bürger in diesem Fall an Wiesewachs — und da nicht alle Dörfer dann gemähet werden, so verdirbt auch die Wiese selbst — gebietet statt nahrhaftes Gras elendes Wasser-Moos, und seine jährliche erb- und eigenthümliche Nahrung leidet auch hiedurch einen Stoß.

Könnte und müste aber im andern Fall das überflüssige Wasser mit Gewalt weggeschafft werden, so wäre es die Frage, was die Müller sagten? — Aber unsere Wiesen litten dann auch wieder, weil die Bewässerung derselben dadurch verhindert wird; welche ihnen eigentlich und allein nur den wahren Dung giebt; indem es hier im Lande noch nicht im Allgemeinen so weit gekommen, daß der Landbewirthschafter seine Wiesen alle 3 Jahre düngen kann.

Selten wird ein aufwärts gehendes Schiff segeln können, und muß folglich, wenn die Kunst, sich herauf zu mahlen, noch nicht zu ihrer Perfection gekommen, gezogen werden. Dieses giebt Steige, und der Grundbesitzer einer solchen Wiese, welcher an dem Vortheil von der Schifffahrt keinen Theil haben soll oder kann, mögte solches daher nicht gerne zugeben.

Bei allzuvielm Wasser, welches selbst die Schleusen auch nicht wegschaffen können, ist das

B 5

Ziehen

Ziehen ohnehin unmöglich. Da aber die Schiffsahrt doch ihren Gang haben müste, und zwey Menschen nicht sünlich das beladene Fahrzeug mit Rudern alsdann regieren können, weil der Strom zu stark fließet, so mögte ich eine Art von Rudern vorschlagen, die wahrscheinlich von einer Person bewirkt werden, aber so viel als 8 Menschen ausrichten kann. Ich gestehe freylich, daß diese Idee noch nicht völlig reif ist — indessen will ich sie doch zeigen, und es denen Mechanikern überlassen, ob sie anwendbar sey, oder nicht. Meine Zeit erlaubt es mir nur nicht, eine Zeichnung davon zu liefern. Ich denke mir das Ding aber sehr einfach, und es hat Aehnlichkeit mit den erfunden seyn sollenden Mühlen, womit man ein Schiff gegen den Wind an zu mahlen im Stande ist. Es besteht nemlich diese Maschine aus einer eisernen, oder hölzernen Walze, die aber in der Mitte die Form einer Brange hat, folglich ein wirklicher Heber ist. Diese Walze wird quer über das Fahrzeug meist vorne auf zwey zu dem Zweck aufrecht stehende Ständer oder vielmehr Krücken gelegt, welche oben beyde mit Uebersällen versehen sind, damit die Walze bey'm Herumdrehen nicht herunter geworfen, oder doch aus ihrer Lage gebracht werde. An jedem Ende der Walze, welches über die Seiten-Bretter des Fahrzeuges ragen,

ragen muß, ist die Verfügung, daß 4. Ruder auf ähnliche Art, als Mühlenflügel — doch so befestigt werden, daß die Ruder in der Lage ins Wasser gehen, damit die breite Seite, als wenn ein Mensch rudert, durchs Wasser fährt. Damit aber stets ein Ruder ins Wasser ist, so sind die 8 Ruder im Verhältniß gegen einander so gestellet, wenn auf der einen Seite eins von den viere in die Höhe stiehet, daß grade auf derselben Seite auch das entgegengesetzte im Wasser seyn muß. Und so wie dieses sich heraus hebt, tritt auf der andern Seite wieder eins ins Wasser, wodurch eine ununterbrochene Kraft bewirkt wird. Folglich, wenn ich mir die Lage aller 8 Ruder im Verhältniß unter einander denken wollte, ich mir einen Kreisbogen vorstellen müßte, welcher 4mal ganz durchschnitten worden, und das käme so heraus, daß stets auf der einen oder andern Seite ein Ruder ins Wasser gieng.

Da aber, wenn ein Mensch die Walze drehet, und die Ruder immer im gleichen Verhältniß arbeiten, das Fahrzeug schnurgrade gehen muß, welches der Serpentinien des Flusses wegen nicht anwendbar ist, so muß während, daß der eine drehet, der andere das Steuer versehen. Wahrscheinlich würde dieses eine schnelle Art stroman und auch gegen den Wind zu fahren seyn; und ich

ich glaube, wann die Leute sich nur erst darauf verstehen, daß sie dieses, wenn es anwendbar seyn sollte, dem sehr mühsamen Ziehen weit vorziehen werden.

Dieser Excursion wegen bitte ich alle glückliche Projectenmacher um Verzeihung, und versichere, daß dieses Scherstein, sollte es nicht nach gehörigem Münz Fuße geschlagen seyn — mir doch bey dieser Gelegenheit in der Tasche brannte, ich daher gezwungen wurde, selbiges auszugeben, oder auch dahin zu schicken, wohin schon so viele Tausende solcher Art gegangen — ins Meer der Vergessenheit.

Um aber auf dem ersten Zweck meiner Epistel wieder zurück zu kommen, welchen der Leser jetzt genugsam merken wird, so will ich noch einige Anmerkungen hinzufügen.

Man mögte mir den Einwurf machen, warum es in den preussischen Staaten, im Holsteinschen, und an vielen andern Orten möglich gewesen, Canäle zu graben, und Flüsse schiffbar zu machen, ohne daß es so große Schwierigkeiten verursacht? — Was den holsteinischen Canal betrifft, so kenne ich diesen so genau nicht, wenn ich auch gleich ein Endgen davon gesehen haben wollte; allein, er muß und kann mit unserer Elbe in gar keinem Vergleich gebracht werden, da er die Ostsee mit
der

der Nordsee verbindet, und folglich schon längst vorhanden gewesene Schiffahrt selbst nur eine ungeheure Erleichterung verschaffet. Die an dem Canal jetzt wohnenden meisten Familien lebten zuvor ohne beträchtlichen Handel, und wer die Gegenden kenne, muß auch bekennen, daß allen denen eine Wohlthat geschehen, weil Passage, und hiedurch ihnen Nahrung zugewandt worden, und das in solcher Menge, wie es zuvor ganz unmöglich war.

Was die brandenburgischen Canäle und schiffbaren Flüsse betrifft, so ist ebenfalls zwischen deren und unserer Lage ein großer Unterschied. Die schiffbare Havel und Spree verbinden die beyden größten und wichtigsten Städte Deutschlands, wodurch der Theuerung in Berlin, wo so viele tausend Menschen vom baaren Gelde leben müssen, entgegen gekommen wird. Wenn nun auch gleich in Berlin eine eigene Schiffer-Compagnie befindlich, und keiner sonst die Spree bis zur Havel befahren darf, als diese; so hat hiedurch doch wol keiner sonst, als die bloßen Frachtfahrer, gelitten, welche aber meist Ausländer waren; und der König hatte den Vortheil, daß er die öden Gegenden um Berlin, (welche wol nicht viele andre Producten als Wolle allenfalls versenden konnten) und auch Berlin selbst, mit denen aus
dem

dem Auslande, oder doch entfernten Gegenden seiner Staaten nothwendig bedürftenden Producten, als Korn und Holz, unendlich wohlfeiler als zuvor, versorgen konnte. Eben dieses hatten auch der Finow und andere Canäle zum Zweck. Welch ein mühsamer Transport war es nicht vor dem, den polnischen Rocken von der Oder zur Mitte des Landes, und in die Magazine zu bringen, um immer gleiche Kornpreise im Lande so viel als möglich zu erhalten! Denn, Ausfuhr war wol nicht des Königs weise Absicht — auch nicht, daß der Capitalist sich durch die Schifffahrt noch mehr bereichern sollte, sondern, damit des Habüchtigen Begierde dann, wann er besonders seinen Nebenmenschen zwingen will, in Noth mehr, als die Waare werth ist, zu geben, Einhalt gethan würde; indem er, sobald der Rocken über 1 Rthlr. stieg, gleich Ausfuhr verbot, endlich seine Magazine öffnete, und seinen Unterthanen das Korn für billige Preise ließ. So machte Friederich der zweite es oft, und alle Menschen profitirten davon.

So viel ich das Locale mancher dortiger Gegenden kenne, weiß ich keinen einzigen Ort, der dadurch gelitten haben mögte, weil diese Canäle, die hauptsächlich solche Gegenden durchschneiden, wo kein beträchtlicher Handel und sonstiger Erwerb

werb vormals war, vielmehr den Einwohnern ihre obnehin zu kauffenden nothwendigsten Bedürfnisse wohlfeiler machten. Was eine Gegend braucht, liefert die andere mittelst dieser Canäle aus dem Lande selbst; den Vortheil theilt das Land in sich, und obgleich viele Gegenden in der Mark unfruchtbar an Korn sind, so haben diese wieder andere Producte, als Wolle, gebackenes Obst und Holz, welches sie für Korn hingeben können; oder auch sie haben Fabrikwaare. Hievon ist, wenn ich auch nur auf einen Ort mich einschränken will, Neustadt, Eberswalde ein augenscheinliches Beispiel. Der Finow-Canal verbindet die Oder mit der Havel, gehet ganz nahe vor dem Städtchen vorüber, und daselbst ist eine Schleuse. Die Einwohner des Orts aber haben wol wahrscheinlich nie auf Kornbau rechnen können, weil fast das ganze Feld aus Wehsand besteht. Desto besser aber ist die dortige Holz-Ökonomie, indem ieder Einwohner seinen Acker mit Tannen besähet — solche in gewisse Haue eingetheilt hat, und jährlich von den verkauften Tannen, die der gute Hauswirth daselbst ordentlich aus einander suchet, und Schichtenweise solche zu Ruder, Masten, Bretter, und andere dergleichen Sachen appetirt — sein baares Geld zum Ankauf seiner Bedürfnisse nimmt. Der Acker wird nach gescheher

ner

ner Abhaunng der Tannen und baldige Ausgrabung der Stämme, worauf dortige Einwohner sich besonders gut verstehen, mit Buchweizen, dann mit Rocken besähet, hernach wieder mit Tannenssaamen, und dieser Kamp ist zur bestimmten Zeit, wann die Reihe dann an ihm kömmt, wieder haubar. Dieses Holz, wie auch die Waare aus dortiger blühender Fabrik geht den Canal herunter, und Korn und andere Waare kömmt wieder herauf.

Wollte Gott, daß solche Oekonomie in unserm Vaterlande, besonders bey dem schon entstehenden Holzmangel, auch angelegt werden könnte! und hauptsächlich an denen Orten, wo der Kornbau kaum das liebe dürre Brod wieder giebt. — Solche Gegenden mögten wol seyn, Bukow, Gülte, Marlow, Warin, Sternberg, Neustadt und auch Grabow. Wann solche Einrichtung erst vorhanden ist, so halte ichs für ausgemacht, daß sie unendlich mehr einbringt, als der Kornbau an solchen Orten. Nur muß man die ersten Jahre, so wie bey einer angelegten Koppelwirthschaft, die jährliche Revenüe nicht hoch zu genießen verlangen.

Aber, was setzen unsere Städte dagegen ab? Fabriken fehlen, den Kornhandel übernimmt der Actionär und bereichert Hamburg, indeß Rostock und

und Schwerin, wenn sie auch ein bisgen profitiren wollen, enorme Preise geben und mit Schaden handeln müssen. Die die Elde aber wieder heraufgehende Waare zerschlägt den Handel der übrigen Kaufleute, weil man sich direct von Hamburg kommen läßt, was man braucht.

Hamburg also allein zieht den Vorthail von Mecklenburg, und es wird der dortige Kaufmann in dem Stand gesetzt, uns so viele Brillen zu verkaufen, als ihm nur immer beliebt. Denn, sobald er nur irgend merkt, daß der Zug von Korn stark wird, — so braucht er keins — und wir armen Mecklenburger müssen dann mit den ihm beliebigen Preisen gütigst vorlieb nehmen. Wieder umzukehren, und dann solches unsern eignen Landesleuten zu Dömitz, Grabow, Schwerin, oder wol gar Rostock erst anzubieten, mögte der Kosten wegen auch wol nicht rathsam seyn. Es ist daher alsdann nichts übrig, als sich geduldig in sein Schicksal zu finden.

Nach der bisherigen Lage der Dinge aber hat solches ietzt so große Noth nicht. Die Landbegüterten aus den Elde-Gegenden können zumtheil nicht weiter kommen, als bis Schwerin, Grabow, Boizenburg, und höchstens Dömitz, allein, da diese Städte ietzt alle handeln, so halten sie sich unter einander die Stange, und verlautet es, daß Hamburg eines solchen Spases beginnen will, so schütten unsere Kaufleute auf, und warten ruhig so lange, bis Hamburg von selbst Korn sucht. Dis siele aber bey der zu beschiffenden Elde weg, da ein ieder in Hamburg theurer zu verkaufen denkt, als hier, und also unsere Kornhändler vorbegehen würde.

Ich weiß überhaupt nicht, wie es zugehet, daß in unserm Lande oft die besten Einrichtungen scheitern, oder endlich doch allmählich wieder zu Grunde gehen. Der Landesherr kann nicht dafür, aber hat die mehreste Zeit die größten Kosten, und dann zuletzt den Schaden. Den Bülow, wo sich die Nebel in die Warne ergießt, wäre die vortreflichste Gelegenheit zum Handel und zur Schifffahrt; und vor einigen Jahren bauete ein Güstrowischer Kaufmann nach vorausgegangenen Untersuchungen, und auch manchen Arbeiten am Wasser, ein ordentlich kleines Schiff mit Verdeck und Kabinen, und schiffte mit allerley Waare von Güstrow nach Bülow und Rostock. Ausser diesem sind meines Wissens auch nicht viele gewesen, welche solcher Landeswohlthat sich zu Nuze gemacht. Wäre solches ordentlich zu Stande gekommen, so hätte nach der Zeit gar süglich durch die Warne Schwerin mit Rostock, und hernach mittelst der Stoer die Ostsee mit der Elbe zum unleugbaren Vortheil des Landes verbunden werden können.

Es kamen aber dem ohnerachtet nicht mehrere Böte und Prahme von Rostock, als die, welche sonst immer grüne Hering von Rostock nach Bülow und Güstrow fuhren, und dann die Holzprahme. — Diese letztere luden auch selten etwas anderes, als das nach Rostock zu lieferndes Holz aus den um Bülow belegenen Forsten. Da aber die dortige Gegend bekanntlich kornreich ist, und viel Weizen bringt, so wäre dis die beste Gelegenheit gewesen, weil von dort das Korn manchmal ziemlich stark nach Rostock gehet, solches zu Wasser zu transportiren. Allein, so viel ich weiß, mag solches wenig geschehen seyn. Db

Ob Rostock Schuld daran gewesen, kann ich auch nicht sagen; aber das ist mir bekannt, daß nachmahlen Wismar und Schwerin einen starken Zug von Waizen erhielten, die Warne und Nebel aber wenig Fahrzeuge trugen.

Güstrow, welches fast in der Mitte des Landes liegt, und im Kleinen mit Handel unser Mecklenburg so beleben könnte, wie Berlin die brandenburgischen Staaten, befindet sich mit Bülow, Schwaan und Rostock in eben solchem Verhältniß als die pommerischen Städte Stettin, Anklam, Demmin und Treptow an der Tollense unter sich, wenn die Entfernung von Stettin von den andern Städten auch einigen Unterschied machen mögte. Es ist eine unaussprechliche Freude, das kleine industriöse Demmin von der Peen Seite zu erblicken. Ein Wald von Masten strebt Himmel an, und kommt man näher, so ist das beständige Gewühle von betriebsamen Menschen dem unersättlichen Auge des Zuschauers, der aber nicht ohne alle stille Betrachtungen über manche wichtige Gegenstände der Politik vorübergehen kann, ein herrlicher Anblick. Von dort gehen Böte und Prahme auf der Tollense wieder weiter ins Land. Und, obgleich die großen Prahme bey der Ostenschen Zugbrücke zuweilen des seichten Wassers wegen auf der einen Seite aus- und auf der andern wieder einladen müssen, so läßt man sich diese Mühe doch nicht verdriessen, und ich zählte im Jahr 1786 dennoch zuweilen in einem Tage 7 bis 8, u. oft noch mehrere vorbegehende Fahrzeuge.

Die Ursachen, warum wir Mecklenburger solches nicht vermögen, und doch unsere Nachbarn — sind mir unbegreiflich. Die Vaterlands-Geschichte

schichte sagt uns vom 13ten Jahrhunderte, und sogar vom 12ten schon, daß eine Flotte die Warne herauf gekommen — ferner, daß Wahren zu Wasser belagert sey — daß die damaligen Regenten zur Beförderung des Handels und zum Schleusen-Bau aus ihren Forsten das Holz für billige Preise haben hergeben wollen; und es wird sogar unter den Flüssen der Schaale*) gedacht, die doch bekanntlich nicht unter unsern Haupt-Flüssen gerechnet werden kann. Aber, der damalige Zweck ist wahrscheinlich gewesen, Lübeck durch die Wacknitz und Schaalsee mit der Elbe zu verbinden, da, wo ich nicht irre, ich zwischen Seedorff und dem Saalemer See die Spuren eines ehemaligen großen Grabens gesehen, allein, auch eben so wahrscheinlich ist das Werk um deswillen im Striche geblieben, weil damals bekanntlich Lübeck schon die izehige Communication mit der Elbe hatte, worüber gestritten wurde.

So ist auch der von hohen Ficheln bis Wismar intendirt gewesene Canal nicht zu Stande gekommen, ob gleich auch schon daran gearbeitet worden. Aber, wenn ich diese nicht zu Stande gekommenen Pläne auch nicht rechnen will, so ist aus Urkunden doch bekannt, daß in der Mitte des Landes schon Schifffahrt gewesen — daß sogar auch unsere Elde schon ehemalen beschifft worden, wovon Parchim Urkunden haben muß. Und warum konnte solche sich nicht halten? Würde man sagen, solche sey durch die angelegten Mühlen gehemmet worden, so müssen die Mühlen doch ohnstreitig mehr eingebracht

*) Aepinus Geschichte von Mecklenburg für Iedermann, 1ster Theil, pag. 348.

bracht haben, als die Schifffahrt und Handlung, weil sonst die Landstände, welche bald mit Beschwerden bey der Hand sind, wenn eine ihnen nicht eine leuchtende Veränderung gemacht werden soll, solches unmöglich mit Stillschweigen übergangen hätten.

Der 30jährige Krieg hat freylich wol manche Gerechtigkeit verschlungen; allein nach Ende desselben waren die hier im Lande wieder zurückgekommen und gebliebenen Menschen gewiß aufgefklärter, als zuvor, und sollte dann, bey einer gewissermaßen neuen Einrichtung, die damals weniger, als jetzt kosten konnte, auch wol nicht der Schifffahrt gedacht worden seyn, wenn sie auf der Elbe grossen Vortheil gebracht hätte? —

Der Herr Verfasser iener Gedanken über die Kornausfuhr von Mecklenburg, beurtheilt das Vaterland (Seite 23. 24 und 36.) mit einem sehr richtigen Auge, indem grade selbst diese Gegenden nicht die fruchtreichsten Felder Mecklenburgs sind, und daher die Ausfuhr wol nicht das seyn kann, was man hoffet. Es würde daher wol der meiste Vortheil auf die einzubringende Waare beruhen sollen, welche aber meist von der Beschaffenheit ist, daß sie den Luxus befördert, als Caffee, Zucker, Wein, Toback, ausländische feine Tücher, und hundertfältige andere Dinge — und dieser, wenn er auch nicht ganz verworfen werden kann, muß doch stets in gewisse Schranken gehalten werden, wovon wir jetzt das rühmlichste Beispiel *) in Händen haben. Aber, gesetzt auch, unsere an der Elbe wohnenden Kaufleute lebten zum Theil von

C 3

dem

*) Patent-Verordnung vom 29ten Oct. 1792. wegen des bis jetzt noch üblich gewesenen langen und tiefen Trauens.

dem Ertrag des Luxus, der aber doch noch nicht ganz auf dem höchsten Gipfel gestiegen, weil noch in ihren Läden nothwendige Bedürfnisse sind; so wäre es doch Unrecht, diesen ihren Nahrungs-Zweig zu entreißen, und denselben solchen unter dem Vorwande des allgemeinen Bestens, in Händen zu geben, welche ohnehin schon große Capitalien besitzen; und — von denen auch wol manchmal einer dem Mitleidswürdigen, welcher durch die schiffbar gewordene Elde seine ganze Nahrung verlohren, mit Achselzucken dann ein — Gott helf euch! zurufen könnte.

Dis, mecklenburgische edle Patrioten! bewog mich zur gegenwärtigen Epistel. — Die Noth in tausend Häusern ist wirklich größer, als solche scheint, weil die Väter, Mütter und Kinder sich solche gegen ihres Gleichen schon aus Politik nicht merken lassen können, um denen Unvernünftigen nicht zum Gespötte zu werden — der Verachtung des weissen oder schwarzen Geldjuden*) sich nicht zuzuziehen, weil manchmal durch solche Creatur noch Hülfe herbeschafft werden kann, und — damit auch oft Dumme nicht abgeschreckt werden, mit denen ihnen angeborenen Dritteln einen klugen wirthschaftlichen — aber unglücklichen Familienvater, durch ihre Anleihe zu unterstützen.

Sollte die Elde schiffbar werden, o, so sehet auch, Patrioten Mecklenburgs! auf den Mann, der hauptsächlich Landes: Abgaben, Städtische

Onera

*) Eine Benennung für jeden Christen oder Juden, der blos sein oder fremdes Geld dazu verwendet, aus Mitleid — seinen Nebenmenschen in der Art damit zu dienen, daß er wenigstens 30 Procent genieset, und also nicht unter die undienstfertigen gerechnet werden kann. —

Onera aller Art, und Steuern, sie mögen Namen haben, wie sie wollen, geben muß — der besonders den Vornehmern ernähret, und von dem der Reiche seines Lebens Bequemlichkeit genießet. Meine Kräfte allein sind zu schwach, solches zu bewirken, denn ich lebe bis jetzt noch wie mancher meines Gleichen, ohne Sold, und muß selbst zusehen; allein, ich kann es nicht verschmerzen, daß meine Mitmenschen gebeugter Seele sagen: Dann sind wir verlohren!

Nochmahl wünsche ich aus warmen landeskindlichen Herzen: Gott segne das Werk!! Aber auch, Patrioten Mecklenburgs! Vergesset nicht derer, die gekränkt werden!!

Der Landesherr begnadiget ohnehin schon viele hundert Unterthanen mit Unterstützungen, Zulassen, Ablass von dem, was sonst pflichtmäßig entrichtet werden muß; und noch täglich werden hohen Orts Memoriale und Bittschriften die Menge eingesandt, und ieder stellt dem Landesherrn seine Noth als die größte vor, und will Hülfe haben. Dis, Patrioten Mecklenburgs, kommt nicht vor Eure Thür, sondern der Thron des Fürsten wird belagert; da suchen die Unglücklichen Schutz, und Weinende trocknen ihre Thränen, denn der Landesherr entziehet sich selbst aus Mitleid, giebt mildest hin, und stillt Kummer und Klagen der Dürftigen; untermeh ziehet der reiche Actionär Vortheil — der minder reiche sieht mit Wehmuth die ihm entrißene Nahrung nach, und das Jammern über Brod ist ohne Ende. Dis abzuheffen, und damit auch die Schiffahrt der Elde nicht noch mehrere Dürftige erzeuge, wäre eines edlen Patrioten edelste Handlung; und glücklich

lich Mecklenburg, Vaterland! wenn du in deinem gütigen Schoße solche biedere teutsche Söhne ernährest! ! !

Nachschrift

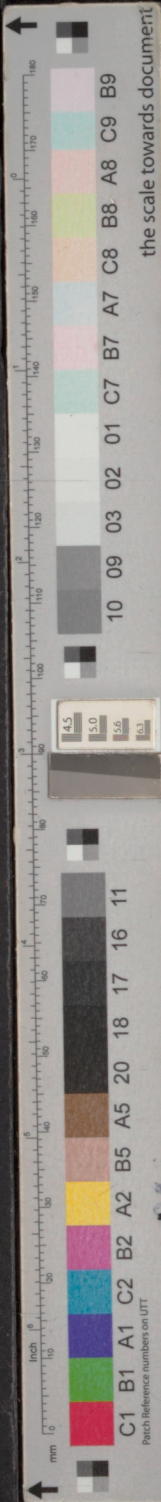
vom 28sten December 1792.

In dem 1ten Stück der neuen Monatsschrift von und für Mecklenburg ist die an den Herrn Regierungsrath von Brandenstein gerichtete Frage eingerückt worden: Warum Schleusen auf der Elde, wenn solche schiffbar gemacht werden soll, angelegt werden dürften? und der Rath ertheilt, man solle die Mühlen Schleusen nur wegreißen, da dann die Elde sich nicht auslaufen und die Schiffahrt ihren guten Gang haben würde.

Ohne dem Herrn Regierungsrath, welchen ich nicht einmahl die Ehre habe persönlich zu kennen, im Mindesten vorgreifen zu wollen, halte ich dis für eine schickliche Gelegenheit, diese obige Frage nur ganz kurz zu beantworten.

Schleusen müssen bey einem schiffbar werdenden Fluß gebauet werden, wo Wasser = Fälle schon vorhanden sind — und bey Mühlen, um das Wasser aufstauen zu können — also auch durch die Kunst einen Fall zu bewirken, oder auch das zu viele Wasser zum Zweck des Mühlen = Wesens mehr oder weniger streichen lassen zu können. Unsere Elde hat nach wichtiger Berechnung und Ausmessung verschiedene Fälle, und diese sind hauptsächlich dort, wo die Mühlen sich befinden. Sollen nun Schleusen gebauet werden, so sind sie in den Gegenden auch nöthig, weil kein Fahrzeug stroman durch eine Mühlen = Schleuse gehen kann — wird die Mühlen = Schleuse aber weggerissen, so läuft die Elde sich aus — das heißt zwar nicht, daß sie ganz Wasserleer wird, aber doch im Sommer so wenig zur Schiffahrt als zum Zweck des Mühlen = Wesens brauchbar ist. Und hiezu hilft so wenig Vertieffung des Flußbettes, als mehr Wasser aus der Märg, da der Fall alsdenn ungehemmt noch stärker als sonst ist. Ich sollte denken, daß dieses, ohne weitläufiger hydrostatischer oder hydraulischer Abhandlungen zu beginnen, hinreichend beruhigend wäre!





en ziehen kann. In Grabow
o Brandweinsbrenner, wovon
Kessel im Gange haben, und
Schweine auf dem Koven füttern.
e beträchtliche Quantität Korn
as hiesige starke Mülzen dazu, so
des der Elde entgehenden Korns
Dis thut freylich der Ausfuhr im
Schaden, allein es ist die Frage,
n von Grabow bis Dömitz nicht
dadurch erleiden, da all dis der
ntfernten Dertter wegen, selbige
m.

t auch, wenn dieses nichts machte,
t im andern Fall auf einem Punct,
en Mitbürgern am meisten am
Es ist der zu befürchtende
hen so manche Familie bey der
denden Elde erleiden wird;
h einige andere im Lande, denen
das Wohl ihres Orts am Herzen
a Vortheil ziehen, so mögts doch
hn, auch hierauf einige Rücksicht

stehet die Frage: Wer hat den er-
von der zu beschiffenden Elde?
vater nicht, denn das ist an den
Fingern