

Die Förderung des Chausseebaus in Mecklenburg durch Johann POGGE und Johann Heinrich von THÜNEN

Angela Ziegler

„Schlechtere Landstraßen, als man in Mecklenburg antrifft, sollen schwerlich in deutschen Straßen gefunden werden.“¹

Das sind die Worte eines Mecklenburg-Reisenden (um 1850), zitiert von Dr. Erich SCHLESINGER, Prorektor der Rostocker Universität.² Mit der Förderung des Chausseebaus in Mecklenburg durch Johann POGGE und Johann Heinrich von THÜNEN haben sich seit der Neuen Rostocker Thünenforschung schon mehrere Wissenschaftler auseinandergesetzt. Erich SCHLESINGER war einer der ersten. 1952 veröffentlichte er in der gerade ins Leben gerufenen Reihe „Gesellschafts- und Sprachwissenschaften“ der „Wissenschaftlichen Zeitschrift der Universität Rostock“ seinen Aufsatz „J. H. von THÜNEN und der Kunststraßenbau in Mecklenburg“.

Anknüpfend an das o.g. Zitat schreibt er:

„Die Wege befanden sich in einer Bodenbeschaffenheit noch ganz so, wie ihre Befahrbarkeit im großen und ganzen von der Jahreszeit und von der Witterung abhing. Daß bei diesen Wegezuständen Güterfortbewegung und Reiseverkehr sehr erschwert waren, liegt auf der Hand.“³

Aber dies war sogar gewollt, erklärt er: Fremde sollten genötigt werden, länger im Land zu bleiben und Mecklenburgern sollte die Ausreise erschwert werden. Hiermit, so meinte man, könne man die Wirtschaft des Landes stärken.

Johann Heinrich von THÜNEN sah das anders. Ihm erschien es

„Nicht vernünftig, so schlechte Wege zu halten.“⁴

Wenn THÜNEN das schreibt, noch dazu im Isolierten Staat, dann nur auf der Grundlage eigener Forschungen. Er hatte diese Aussage natürlich längst mathematisch untermauert.

¹ Ernst Boll: Geschichte Mecklenburgs. 1856, Bd. 2, S. 665.

² Erich Schlesinger (1880-1956), 1949-56 Professor für Verwaltungsrecht an der Juristischen Fakultät der Universität Rostock. Hielt auch an anderen Fakultäten Vorlesungen (u.a. Landwirtschaftliche). 1952 Prorektor.

³ Erich Schlesinger: „J.H. von Thünen und der Kunststraßenbau in Mecklenburg“. 1952, S. 45-48, hier S. 45. Sdr. aus: *Wiss. Zeitschr. d. Univ. Rostock*. 1. Jg., H. 1 d. Reihe Gesellschafts- u. Sprachwissenschaften.

⁴ Johann Heinrich von Thünen: Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie. Berlin 1875. 2. T., 1. Abt., S. 27.

Hören wir von anderer Seite eine Aussage dazu. Sie kommt von Luise POGGE, geb. Behm, Ehefrau von Johann POGGE. Sie schreibt in ihren „Lebenserinnerungen“:

„Die mecklenburgischen Wege waren in früherer Zeit wegen ihrer Schlechtigkeit berüchtigt. Ich erinnere, dass mein Schwiegervater uns zuweilen, um den Lehmberg nach Klaber zu passieren, außer unsern 4 Pferden vor dem Wagen noch 2 Pferde Vorspann zugab. In weichen Wintern waren die Wege, worauf die Getreidefahrten sich nach Rostock bewegten, geradezu grundlos. Von Rostock nach Neubrandenburg war man drei Tage unterwegs.“⁵

Auch bei Johann Heinrich von THÜNEN lesen wir, wie lange es dauert, mit dem Pferdewagen von Tellow nach Rostock zu kommen. In den Abschlussrechnungen der Wirtschaftsjahre 1810/1815 fasste er – nicht ohne Zahlenbeispiele einzuflechten – zusammen, wieviel Zeit für die Reise von Tellow nach Rostock benötigt wurde:

„Wenn alles Korn nach Rostock verfahren wird (4 $\frac{3}{4}$ Meilen), so wird bei schlechten Wegen 2 $\frac{1}{2}$ Tage, bei guten Wegen 2 Tage gefahren. Der erste Fall verhält sich zum letztern ungefähr wie 1 : 2.

Die Pferde können aber nur 2 mal in der Woche nach Rostock fahren, wenn dies auch in 2 Tagen abgemacht wird, indem die Pferde sich den 3. Tag erholen müssen, die Knechte gebrauchen ebenfalls den 3. Tag zum Häckselschneiden und Aufladen. Man muss also für jede Reise nach Rostock 3 Arbeitstage des Gespanns berechnen.“⁶

Eine Fuhre (i.S.v. einer Wagenladung) fasste im Winter bei schlechten Wegen 5 bis 5 $\frac{1}{2}$ Sack, bei guten Wegen 7 Sack Weizen. Der Sack Weizen enthielt 6 $\frac{1}{4}$ Rostocker Scheffel Weizen (=186,25 kg). Eine Fuhre fasste rechnerisch also 0,9 t bis 1,3 t Weizen.

„Der Transport von 6 Sack = 37 $\frac{1}{2}$ Scheffel Weizen kostet demnach auf 5

⁵ Erinnerungen der Louise Pogge 1799-1882. Hrsg. v. Reno Stutz. Rostock 2013, S. 106.

⁶ Eberhardt E.A. Gerhardt: Thünens Tellow Buchführung. Bd. 2. Meisenheim am Glan 1964, S. 739.

*Meilen 3 Reichstaler und 24,1 Schilling.*⁷

Selbstverständlich wünschte sich auch THÜNEN bessere Wegeverhältnisse auf den Straßen, die ihm als Transportweg dienten. Das Gut Tellow lebte vom Verkauf des Weizens auf dem Markt in Rostock. Eine Optimierung bedeutete also auch zugleich eine Steigerung des Gutsgewinns. Aber der Weg dorthin war genauso unbequem, wie die Straßen selbst. Ohne das Wohlwollen der Landesfürsten – oder besser gesagt der Landtags – konnte man hier nicht weiterkommen.

Zwar war auch in Mecklenburg das Zeitalter des Chausseebaus, wie in ganz Deutschland angebrochen. Im März 1825, so führt Lutz WERNER in seiner Dissertation⁸ aus, hatte die Mecklenburg-Schwerinsche Regierung nach zähem Kampf mit den Ständen einen von Regierungsrat Schack erarbeiteten Plan vorgelegt, der eine großzügige Chausseierung vorsah. Der Landtag widersetzte sich aber derart, dass Schack, sicher aufgrund des Drucks, den die Stände ausübten, sogar aus dem Amt scheiden musste. Schließlich finanzierte die großherzogliche Regierung ein erstes mecklenburgisches Teilstück einer Chaussee von Hamburg nach Berlin ohne staatliche Beihilfen. Dieses Teilstück, acht Meilen⁹ lang, so schreibt Lutz WERNER, wurde zwischen 1826 und 1829 gebaut. Die erste Kunststraße in Mecklenburg führte durch weite Teile des westlichen und südlichen Mecklenburgs, so über Boizenburg, Redefin, Ludwigslust, Grabow und Perleberg. Sie ist heute Teil der Bundesstraße 5.¹⁰ Der östliche und südöstliche Teil unseres Bundeslandes, ein „fruchtbares, rein agrarisch strukturiertes Gebiet“, das „für eine Vielzahl von Rittergutsbesitzern von eminentem ökonomischen Interesse“¹¹ sein musste, fand in den ersten Plänen des Chausseebaus keine Erwähnung.

⁷ Johann Heinrich von Thünen: „Berechnung der Unterhalts-Kosten eines Gespanns Pferde und der Transport-Kosten des Korns.“ – In: NAML 16(1829), S. 638-672, hier 669.

⁸ Lutz Werner: Politik und Agrarpolitik im Lebenswerk von Johann Heinrich von Thünen (1783-1850). Studien zu seinem agrarpolitischen Wirken in Mecklenburg. Rostock <Ms.>. 1983, Kapitel 3.1.1.

⁹ 1 Meile = 7410,75 m.

¹⁰ <http://www.grabow-erinnerungen.de/seiten/denkmaale/meilen.html> (18.2.2016)

¹¹ Lutz Werner: Politik und Agrarpolitik im Lebenswerk von Johann Heinrich von Thünen (1783-1850). Studien zu seinem agrarpolitischen Wirken in Mecklenburg. Rostock <Ms.>. 1983, Kapitel 3.1.1.

Aber genau hier wirkten THÜNEN und die POGGES. Die ersten nach außen gerichteten Bestrebungen zur Verbesserung der Situation gingen von Johann POGGE (1793-1854) auf Striesenow aus.

Hören wir, was Luise, Johann POGGES Frau, in ihren Erinnerungen dazu schreibt:

„Mein Mann hatte auf seinen Reisen schon Chaussees kennengelernt und dachte oft daran, wie auch Mecklenburg dieser Segen zuteil werden könne. Als er im Jahre 1823 die Reise zum Schafkonvent nach Leipzig machte, traf er in der Nähe von Wittenberg einen alten Kriegsgefährten, Major von PFEIL, früher Ingenieur-Offizier im WALLMODENSchen Corps, der bei dem Bau einer Chaussee, welcher er in Enterprise [Unternehmung] genommen, beschäftigt war. Meinen Mann interessierte die Sache sehr und [er] fragte ihn, ob er eventualiter auch in Mecklenburg einen solchen Bau übernehmen würde, wozu er sich bereiterklärte.“¹²

Bereits 1826, wenn man den Aufzeichnungen Luise POGGES glauben darf, hatte Johann POGGE den nächsten Schritt gemacht. Mit Major von PFEIL hatte er des Öfteren korrespondiert und ihn schließlich gegen ein Honorar von 200 Rtl. und „freie Station“ nach Striesenow eingeladen. PFEIL begann mit der Vermessung in Rostock. Weiter, als bis Laage, kam er aber nicht. Luise schreibt, dass die Grundbesitzer, namentlich von PREEN in Bandelstorf und Dummerstorf, ihm etliche Unannehmlichkeiten zu bereiten wussten, so dass er – ein anderes Angebot in der Hinterhand – entnervt abreiste.

Dies war zwar ein herber Rückschlag für Johann POGGE, aber kein Grund zur Aufgabe. Er wusste, dass viele seiner Gutsnachbarn in dieser Zeit zum Ausbau der Straßen noch eine ablehnende Haltung hatten – teils aus Unkenntnis, teils aus Sturheit.

Lutz WERNER hat in seinem Aufsatz „Johann Heinrich von Thünen (1783 – 1850) als Verkehrsgeograph und Verkehrspolitiker“¹³ ihre Argumente zusammengefasst.

¹² Erinnerungen der Louise Pogge 1799-1882. Hrsg. v. Reno Stutz. Rostock 2013, S. 106f.

¹³ Lutz Werner: „Johann Heinrich von Thünen (1783 – 1850) als Verkehrsgeograph und Verkehrspolitiker“. – In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 1985, H. 1, Sonderdruck, S. 33-43, S. 38.

1. Der mecklenburgische Großgrundbesitz ist zu verschuldet, als dass er ein Chausseebauprogramm an ausländische Firmen – und nur die hätten schließlich die Technologien – vergeben könnte, dieses Kapital solle besser in einheimische Gutswirtschaften investiert werden.
2. Das Chausseematerial hierzulande taugt nicht zum Ausbau, es wäre darüber hinaus in viel zu geringer Menge vorhanden.
3. Die Chaussee hätte eine zu geringe Frequenz. Für die Unterhaltung müsse also eine Steuererhöhung oder eine „Maut“, wie wir heute sagen würden (damals „Chausseebenutzungstarif“) her, also wäre es nicht mehr so lukrativ.
4. Auf geschotterten Chausseen wäre der Verschleiß der Wagen höher und die Zugtiere müssten öfter beschlagen werden. Man müsste sicher sogar andere Wagen anschaffen, größere wenn möglich, die dann auf Nebenstrecken schlecht einsetzbar wären. Also würden die Transportkosten steigen, nicht sinken.

Die immensen und überwiegenden Vorteile eines ausgebauten Wegesystems, z.B. für die Gewinnsteigerung beim Verkauf landwirtschaftlicher Produkte, waren nicht vorstellbar. Der Verkehr nach Hamburg sei keine Wohltat, meinte z.B. Ludolf von LEHSTEN, Generalpostmeister. Er äußerte in einer Denkschrift vom 17. Mai 1824:

„Der Verkehr leitet unsere wenige Barschaft in fremde Staaten, verschafft uns nur Waren des Luxus, der Mode und der feinen Genüsse, die wir besser entbehren, zum Teil im Vaterlande gewinnen können.“¹⁴

Natürlich gab es auch Gegenbeispiele: Der weitsichtige Graf Heinrich Wilhelm von SCHLIEFFEN (1790-1836) auf Schlieffenberg beispielsweise ließ sich gern von POGGEs Idee begeistern. Er war auch THÜNENs Vertrauter:

„Ich habe viele Freunde gefunden, Graf Schlieffen gehörte mein Herz.“¹⁵

Luise POGGE schreibt, dass von SCHLIEFFEN sogar einen diesbezüglichen Vorstoß im Landtag gewagt hatte, allerdings ohne Erfolg, wie zuvor [keine zeitliche Einordnung?] Regierungsrat SCHACK.

¹⁴ zitiert nach Erich Schlesinger: „J.H. von Thünen und der Kunststraßenbau in Mecklenburg“. – 1952. – Sdr. aus: *Wiss. Zs.d.Univ. Rostock*. 1. Jg., H. 1 d. Reihe Gesellschafts- u. Sprachwissenschaften.

¹⁵ zitiert nach Hermann Schumacher: *Johann Heinrich von Thünen. Ein Forscherleben*. Rostock 1868, S. 152

Bei seinem umfangreichen Kommunikationsfeld darf man davon ausgehen, dass Johann POGGE die Argumente der Chausseegegner tatsächlich so gut kannte, dass sie ihm Ansporn für die Erarbeitung eines Strecken- und Finanzierungsplans für eine Verbindungsstraße von Neubrandenburg nach Rostock waren.

POGGE war 1827 noch ganz unter dem Eindruck der Absatzkrise für Getreide, die auch in der hiesigen Region viele Güter sehr traf. Durch Kapitalinvestitionen in diese Straße wollte er hier sinnvolle Abhilfe schaffen. Warum sich das lohnte, begründete er in der Einleitung zu seinem Strecken und Finanzierungsplan folgendermaßen:

„Der Besitzer der Gegend wird die Zeit niedriger Kornpreise zum Kunststraßenbau nutzen, um so viel lieber, da er dann nicht nöthig hat, seine Erzeugnisse unter dem Productionspreise auf dem schlechten Wege nach der Seestadt zu quälen, sondern ein großer Theil derselben bei der durch den Straßenbau vermehrten Consumption im Lande selbst verzehrt wird.

Daß die Zeit der niedrigen Kornpreise vorübergehend, davon ist der Besitzer durch Erfahrung hinlänglich überzeugt.

Die nahe Umgebung zeigt uns kein privatives Eigenthum, welches vermöge seiner Lage und Größe die Ausführung seiner Idee gestattete. Dagegen bewohnt die Mehrzahl der anwesenden Mitglieder einen Strich des Landes, unter vielen Besitzern vertheilt, dem nach meinem Dafürhalten ihre Realisierung höchst ersprießlich sey.“¹⁶

Wurden bis 1846 ca. 75% des Straßenbaus aus Landesmitteln finanziert (nachdem die Stände um 1830 endlich der Anteilsfinanzierung zugestimmt hatten), so ist es in POGGEs Plan anders herum. In 18 Paragraphen legt u.a. er dar, dass 75 % von den 400.000 Rthlr. Bau- und Erhaltungskosten von den Hufen beizusteuern wären, nur jeweils 12,5 % von den Städten und der Landesregierung. Aus seiner Sicht als Mitglied des Teterower Distrikts nannte er das Projekt „Große Teterower Kunststraße“. Das neuartige in POGGEs Plan war die Bildung einer Interessengemeinschaft von durch die Straße profitierenden Gütern und Landstädten. Nach seinem Vorschlag wäre es die Aufgabe dieser Interessengemeinschaft gewesen, den Straßenbau und deren Erhaltung zu

¹⁶ Johann Pogge: „Dringende Empfehlung der zwischen Rostock und Neubrandenburg intendirten Kunststraße.“ In: NAML 15(1828), S. 711.

organisieren. Somit würden eine Erhebung von Chausseegeld und die Verwaltung der Einnahme des selbigen entfallen.

Am 3. November 1827 stellte er seinen Plan auf einer Versammlung des Teterower Distrikts des Mecklenburgischen Patriotischen Vereins (MPV) vor.

Anwesend waren z.B. von Wedemeyer auf Langhagen, von THÜNEN auf Tellow, FLÜGGE auf Amalienhof, von SCHMIDT auf Sührkow, Oberförster NAGEL zu Dieckhoff, von LOWTZOW auf Rensow und auf Striggow, POGGE auf Roggow, Bürgermeister REUTER aus Stavenhagen, STAUDINGER auf Groß Wüstenfelde, POGGE auf Dehmen (u.a.m.)

Hier hatte er das richtige Podium dafür gefunden: Das Auditorium, bestehend aus Gutsbesitzern der Teterower Region, die unmittelbar profitieren würden, zeigte sich an POGGEs Ausführungen durchaus interessiert.

Im Protokoll der Distriktversammlung hieß es:

„Ein Mitglied hatte einen Plan entworfen, auf welche Art es möglich zu machen sey, wie zwischen Rostock und Neu-Brandenburg, welche eine der befahrensten Straßen in Mecklenburg sey, eine Kunststraße erbaut werden könne? So vielen Beyfall auch diese Idee fand, so war doch die Zeit schon zu sehr verflossen und man beschloß: die Prüfung dieser Idee bis zur nächsten Versammlung aufzusparen.“¹⁷

Die beschlossene Anfertigung des Gutachtens über diesen Entwurf wurde keinem anderen übergeben, als Johann Heinrich von THÜNEN, dessen fachliche Kompetenz man allgemein schätzte. Immerhin hatte THÜNEN sich im „isolierten Staat“ gerade mit der Transportproblematik auf Mecklenburgs Straßen auseinandergesetzt. Mehr noch: Er leitete in seinem 1826 veröffentlichten Werk erstmals eine „verkehrsökonomisch begründete Intensitäts- und Standorttheorie“ ab, als er im konkreten Zusammenhang mit dem Londoner Getreidemarkt untersuchte, welchen Einfluss z.B. verschiedene Verkehrslagen seines Gutes Tellow zum mecklenburgischen Getreideexporthafen Rostock hätten,¹⁸ zu dem er, wie wir

¹⁷ Auszüge aus den Distrikts-Protokollen ... Teterow, den 3. Novbr. 1827, S. 428.

¹⁸ Lutz Werner: „Johann Heinrich von Thünen (1783 – 1850) als Verkehrsgeograph und Verkehrspolitiker“. – In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 1985, H. 1, Sonderdruck, S. 33-43, S. 37.

wissen, seine Getreidefahren anliefern ließ. THÜNEN musste, so schreibt er 1850 im Zweiten Teil seines Hauptwerkes, 1826 den schlechten Wegen in Mecklenburg Rechnung tragen:

„...wenn wir uns den isolirten Staat anfangs mit so schlechten Wegen versehen denken, ja seine Gestaltung und Ausdehnung darnach bestimmt haben: so drängen sich bei der Forderung, daß in dem isolirten Staat überall Konsequenz herrschen soll, die Fragen auf:

- a) Wo, und in welcher Ausdehnung können im isolirten Staat Chausseen und Eisenbahnen mit Nutzen angelegt werden?*
- b) Welche Aenderung geht mit der Anlegung derselben in der Ausdehnung der kultivirten Ebene, der Bodenkultur und dem Nationalreichthum vor?*¹⁹

THÜNEN wusste sofort, dass POGGE mit seinem Entwurf eines Strecken- und Finanzierungsplans für eine Verbindungsstraße von Neubrandenburg nach Rostock eines der relevantesten Themen der Zeit aufgeworfen hatte, dessen Behandlung unverzüglich angegangen werden musste. Er fühlte genau wie POGGE, dass die Zeit dafür reif war. Die große Bedeutung von POGGEs Plan erkennend, teilte er ihm bereits Ende Nov. / Anf. Dez. 1827 die Ergebnisse seiner ersten Begutachtung mit:²⁰

„Ihr mir gütigst mitgetheilte Entwurf zum Bau einer Kunststraße von Rostock nach Neubrandenburg, hat mich durch zwei darin aufgestellte neue Ideen aufs lebhafteste interessirt.

Sie wollen nämlich:

- 1) die Kosten der Anlegung und Unterhaltung der Kunststraße nicht wie gewöhnlich durch einen Dammzoll, sondern durch einen verhältnißmäßigen Beitrag von den diese Kunststraße benutzenden Gütern und Städten decken; und dann*
- 2) die Größe des Bezirks, welcher diese Straße benutzt, und die Größe der Beitragspflichtigkeit der einzelnen Güter im Voraus zu bestimmen versuchen.*

¹⁹ Johann Heinrich von Thünen: Der isolirte Staat in Beziehung auf Landwirthschaft und Nationalökonomie. Berlin 1875. 2. T., 1. Abt., S. 27.

²⁰ *Thünen-Briefe*. Marburg 2011, S. 372-379.

Ein Gutachten über so verwickelte Gegenstände würde eine genauere und umfassendere Lokalkenntniß erfordern, als ich besitze, und zugleich eine längere und ruhigere Prüfung nothwendig machen.

Sie wünschen aber schon jetzt meine Ansichten über diese Gegenstände zu wissen, und so theile ich Ihnen die Gedanken, die die Lesung Ihres Entwurfes in mir erweckt hat, hier mit. [...]“

Auch wenn diese Aussage suggeriert, dass seine Gedanken noch oberflächlich und sein Gutachten noch lückenhaft und unverbindlich sein könnten, so legt THÜNEN im folgenden aber doch die detailreiche und mathematisch basierte Einschätzung dar, die der MPV von ihm wohl erwarten durfte. Er konstatiert z.B., dass bei gegenwärtiger Wegesituation

„die Transportkosten für einen Scheffel Rocken [Anm.: =28,4 kg] auf eine Meile wahrscheinlich $\frac{3}{4}$ fl. betragen“.

Aus dem Hannöverschen weiß er, dass dort auf der Chaussee statt der bei uns in Mecklenburg üblichen 2 Last Korn 3 Last²¹ transportiert werden. Die Chaussee in Mecklenburg brächte also einen Vorteil von 1/3 fl. pro Scheffel Rocken und Meile. Das wäre natürlich durchaus lukrativ.

THÜNEN schreibt weiter:

„In Verbindung mit den früheren Annahmen ließe sich nun hiernach berechnen, wie groß der Nutzen sey, den die Chaussee in verschiedenen Entfernungen von Rostock den Gütern gewährt.“

Er überlegt:

„Nach der Verschiedenheit der Güte des Bodens liefert eine Hufe²² einen sehr verschiedenen Ueberschuß an verkäuflichen Produkten. Man müßte also die Hufen in Klassen eintheilen, und könnte hiebei die ältere Bonitirung der

²¹ Die Last Roggen ist ein Volumenmaß mit 120 Himpten Inhalt. Ein Himpt entspricht 18,93 kg Roggen. Eine Last entspräche also 2271,6 kg bzw. knapp 2,3 t. Siehe: Reinhard Schwarze: Glossar der Maße und Münzen. In: Johann Heinrich von Thünen. Briefe. Marburg 2011, S. 935 f. Andere Angaben (www) 50 Ct. (2,5 t) = 1 Last. Bei Thünen (NAML 1829, S. 670, a.a.O.) hat die Last 100 Scheffel Weizen (2980 kg bzw. 2,98 t).

²² Die Hufe ist ein deutsches Flächenmaß unterschiedlicher Größe, je nach Bodenbeschaffenheit. Eine Hufe soll eine Familie ernähren. Die nicht bonitierte Hufe hatte in Mecklenburg-Schwerin nur ca. 13 ha; eine bonitierte Hufe hingegen 39 ha (= 30 Last = 300 Scheffel Aussaat = 39,0210048 ha = 390.210,048 m². Quelle: GenWiki, 10.5.2016)

Güter²³ zur Grundlage nehmen und die Güter, deren Acker im Durchschnitt zwischen 75 und 90 QRuthen²⁴ bonitirt ist, zur ersten Classe, die zwischen

90 und 110 QR bonitirt sind zur 2ten Classe

= 110 und 150 = = = 3ten =
 = 150 und 200 = = = 4ten =
 = 200 und 300 = = = 5ten = rechnen.

Nach einer vorläufigen Ansicht schätze ich den verkäuflichen Getreideüberschuß:

Von einer Hufe der 1ten Classe zu 1.200 Scheffel.

=	=	=	=	2ten	=	=	960	=
=	=	=	=	3ten	=	=	720	=
=	=	=	=	4ten	=	=	480	=
=	=	=	=	5ten	=	=	240	=

Die projectirte Chaussee läuft durch eine der fruchtbarsten Gegenden Mecklenburgs, und ich glaube, daß die innerhalb des Gebiets dieser Chaussee liegenden Güter im allgemeinen Durchschnitt zur zweiten Classe zu rechnen sind. Der Beitrag jedes einzelnen Guts zu den Kosten der Chaussee würde aber nach der Größe seines Getreideüberschusses, also nach der Classe, zu welcher dasselbe gehört, bestimmt werden. [...]"

Der Beitrag eines Gutes an den Kosten des Chausseebaus wird von drei Faktoren bestimmt:

1. Wieviele Meilen fährt das Gut seine Produkte auf der Chaussee?
2. Welche Qualität haben die verfahrenen Produkte?
3. Wie groß ist die Seitenentfernung des Gutes von der Chaussee?

Besonders erstrebenswert erschien es, diejenigen Gutsbesitzer von der Rentabilität des Chausseebaus zu überzeugen, deren Gut nicht direkt an der Chaussee lag, sondern die noch auf dieselbe zufahren mussten. Eine flächenmäßige Verbreitung

²³ Abschätzung der Güte des Ackerbodens oder Grünlands. In Mecklenburg war in dieser Zeit die Bonitierungsordnung von 1755 gültig. Siehe: Hans-Joachim Mohr / Ulrich Ratzke, 75 Jahre einheitliche Bodenschätzung in Deutschland 1934 – 2009. Tellow, 2009. S. 4.

²⁴ 1 QR = 21,664 m²

des POGGESchen Plans konnte nur so erreicht werden, und darum legte Thünen auch in seinen Berechnungen großen Wert darauf. Er führt das Beispiel des Gutes E, 10 Meilen von Rostock und 4 Meilen von der Chaussee an und kommt auf eine Wertzunahmen der Hufe auf 87 ½ Rthlr.²⁵

THÜNEN äußerte durchaus aber auch seine Bedenken:

„Der Entwurf setzt ein Uebereinkommen zwischen allen in dem Gebiet der Chaussee wohnenden Gutsbesitzer voraus. Daß ein solches Uebereinkommen zu Stande kommen werde, dazu habe ich gar keine Hoffnung. Aber dies ist auch nicht nöthig, wenn nur die Einrichtung getroffen wird, daß alle die, welche an dem Chausseebau keinen Antheil genommen haben, Chausseegeld bezahlen müssen und zwar so lange, bis sie den auf ihr Gut fallenden Antheil zu den Kosten des Chausseebaues bezahlt haben. Wird nun das Chausseegeld grade so hoch gestellt, als die Ersparung an Transportkosten durch die Chaussee beträgt, (nach den obigen Ansätzen ¼ fl. pr. Meile für den Scheffel Rocken) und findet nun der Nichtbeigetretene, daß er jährlich an Chausseegeld mehr zu zahlen hat, als die Zinsen des Capitals, womit er sich von dieser Abgabe loskaufen kann, betragen: so wird er mit seinem Beitritt nicht lange säumen und wir werden denn nach wenigen Jahren eine abgabefreie Straße haben. Fände sich aber, daß die Zinsen dieses Capitals mehr betrügen, als die jährliche Ausgabe an Chausseegeld: so wäre dies grade der Beweis, daß die Chaussee hier nicht zweckmäßig sey. Dies aber nicht erst aus der Erfahrung, sondern durch eine vorhergehende genaue Untersuchung kennen zu lernen, ist die große und schwierige Aufgabe, die hier vorliegt. Sollte die genaue Untersuchung ergeben, daß der Chausseebau, in der vorgeschlagenen Ausdehnung bis nach Neu-Brandenburg, sich nicht bezahle, so leidet es doch gar keinen Zweifel, daß der Chausseebau von Rostock nach Laage, und wahrscheinlich auch von Laage nach Malchin, sich hoch bezahlen würde.“²⁶

²⁵ Lutz Werner: „Johann Heinrich von Thünen (1783 – 1850) als Verkehrsgeograph und Verkehrspolitiker“. – In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 1985, H. 1, Sonderdruck, S. 33-43, S. 41.

²⁶ *Thünen-Briefe*. Marburg 2011, S. 378.

Aber der Optimismus überwog in Thünens Gutachten. POGGEs Plan war erkannter Maßen einfach zu wertvoll für die Region, als dass er als unausführbar in einer Schublade landen konnte:

Die Eigenfinanzierung der durch die vom Straßengebiet profitierenden Gutsbesitzer war für THÜNEN – und damit bekräftigte er POGGEs Vorschläge – die Möglichkeit, auch im verschuldeten Mecklenburg eine Chausseebau bezahlen zu können.

THÜNEN hatte berechnet, dass „... nur für sehr wenige Güter der Betrag auf 4 bis 500 Rthl. zu stehen komme. Diese auf 4 bis 5 Jahre macht jährlich 100 Rthl. von der Hufe“²⁷. Er vertrat die Auffassung, dass so eine Ausgabe für fast alle Gutsbesitzer zu erschwingen sei. Der Vorteil wäre, dass man hernach von einer erneuten Abgabe, die die Gewinne schmälern würde, absehen könne. Und THÜNEN erkannte: Die Verbesserung der Mecklenburgischen Straßen

*„belastet mit einer Abgabe nur die gegenwärtige Produktion. Die künftige Steigerung der Produktion ist von solcher Abgabe frei. Und in der Tatsache liegt der wirksamste Anreiz zur Erhöhung der Kultur des Bodens. Die Frage der Kostenaufbringung, ob durch Wegegeld oder durch Grundbesitzerbeitrag ist demnach von entschiedenstem Einfluss auf den künftigen Wohlstand des Landes.“*²⁸

THÜNEN prognostizierte den wirtschaftlichen Einflussgebieten der Chaussee, die etwa 10,5 % des mecklenburgischen Gesamtterritoriums ausmachten, spürbar positive Auswirkungen auf deren Getreidehandel. Hier schließt sich übrigens wieder der Kreis zu THÜNENs verkehrsökonomischen Untersuchungen im „Isolierten Staat“.

POGGE reichte seinen Entwurf (S. 707-718) zusammen mit THÜNENs Gutachten (S. 719-733) ein und fügte noch einige nach Thünens Ausführungen aufgeworfene Fragen und deren mögliche Antworten hinzu. Der Beitrag der beiden erschien 1828 in den Annalen des Mecklenburgischen Patriotischen Vereins unter dem Titel:

²⁷ Ebenda, S. 731. 1 Reichstaler = 3,27 DM im Jahre 1964. Gerhardt: Thünens Tellerer Buchführung, Bd. 1. Meisenheim am Glan, 1964, S. 27. Vorbehalte sollte man beim Vergleich der Kaufkraft in der Gegenwart haben: Der Kaufkraftrechner setzt die 3,27 DM von 1964 (1965) mit heute 6,64 Euro gleich (29.1.2015) <http://www.altersvorsorge-und-inflation.de/euro-rechner.php>.

²⁸ Erich Schlesinger: „J.H. von Thünen und der Kunststraßenbau in Mecklenburg“. S. 46. – Sdr. Aus: *Wiss. Zs.d.Univ. Rostock*. 1. Jg., H. 1 d. Reihe Gesellschafts- u. Sprachwissenschaften.

„Dringende Empfehlung der zwischen Rostock und Neubrandenburg intendirten Kunststraße“.²⁹ Sie waren sich einig,

„das Vorliegende als den ersten Act in dieser wichtigen Angelegenheit zu betrachten, und sie in dieser, zwar noch sehr unvollkommenen Gestalt ihrem ferneren Geschicke anzuvertrauen.“³⁰

Damit noch nicht genug, erschien 1829 ein weiterer Aufsatz Thünens in den Neuen Annalen, der den Titel „Berechnung der Unterhaltskosten eines Gespanns Pferde und der Transport-Kosten des Kornes“³¹ trägt. Auch hier steht die Zweckmäßigkeit der Verwandlung der umliegenden Mecklenburger Landstraßen in Chausseen noch zur Disposition. Der Redakteur der Annalen [erstmalig Christian Wilhelm ENGEL (1798-1866), da Franz Christian Lorenz KARSTEN (1751-1829) am 28.2. verstorben war] wird Thünen zu diesem Beitrag wohl ein wenig gedrängt haben, denn er dankt dem Verfasser in einer Fußnote des Aufsatzes und preist dessen aufopfernde und rege Teilnahme (S. 639). Hier geht es ganz gezielt und sehr differenziert um die Transportkosten des Kornes, aber Thünen tangiert auch wieder die Problematik Höhe des Chausseegeldes und Pogges Idee einer abgabenfreien Chaussee, die je nach Nutzen von den Gütern in einer individuell festzulegenden Höhe – deren Grundsätze durchaus noch nicht klar waren – zu tragen sei.

1831 wurde die Entscheidung zugunsten der Längsverbindung Rostock-Neubrandenburg gefällt.

THÜNEN und POGGE hatten die Landesregierung Mecklenburg-Schwerin mit ihren theoretischen Vorarbeiten derart überzeugen können, dass sie wesentliche Teile der Vorschläge in ihren „Actien-Plan für die Rostock-Neubrandenburger Chaussee“ (1831) übernahm. So ist der §2 des Aktionplans völlig mit Thünens Ausführungen überein:

²⁹ NAML 15(1828), S. 707-736.

³⁰ NAML 15(1828), S. 736.

³¹ NAML 16(1829), S. 638-672.

*„Die zum Bau ... erforderlichen Mittel sind durch Action, jede von 100 Rthlr. N
2/3, durch freiwillige Beträge und durch eine vom Lande bewilligte Beihilfe
aufgebracht ...“³²*

Allerdings rückte die Regierung von der Chausseegelderhebung nicht ab. Was Johann POGGE möglichst abwenden wollte, hohe Administrationskosten und Verkehrsbehinderungen, dieser Plan ging mit der Mecklenburg-Schwerinschen Regierung leider nicht auf:

*„Bis 1850 wurden in Mecklenburg 77 Meilen Privatchaussee mit 46
Hebestellen und 63 Meilen Staatschausee mit 42 Hebestellen gebaut. Der
Verkehr auf diesen Strecken wurde also durchschnittlich alle 1,6 Meilen durch
eine Chausseegeldhebestelle behindert. Darüber hinaus verursachten diese
Kontrollstellen erhebliche Selbstkosten, hervorgerufen durch die
Unterhaltungskosten und die Besoldung des Einnehmers.“³³*

Die Erträge des Chausseegelds reichten übrigens nach 1845 nicht mehr aus, um die Unterhaltskosten der Rostock-Neubrandenburger Straße zu decken. Thünen hatte das schon vorher gewusst, denn er hatte berechnet, dass selbige im Jahr von 8640 Wagen befahren werden müsste. Eine Frequenz, die nicht erreicht wurde.³⁴

Zehn Jahre nach den ersten Bemühungen im Teterower Distrikt des MPV war die Chaussee von Rostock nach Neubrandenburg fertig. Von THÜNEN ist überliefert, dass er auch weiterhin dafür kämpfte, dass die mecklenburgischen Nebenstrecken, die Zubringer zur Chaussee, ebenfalls verbessert werden müssten, denn wenn diese nicht in Ordnung wären, würden die Vorteile der Chaussee wiederum gemindert werden, da Wagen in schlechten Witterungsperioden nicht so beladen werden könnten. Aber die Nebenstrecken unterstanden nicht der Obhut des Staates, sondern ihr Zustand war jeweils vom „Wohlverhalten“ des Gutsbesitzers abhängig.

³² Veröffentlicht in Gesetzessammlung für die Mecklenburg-Schwerinschen Lande. Bd. 3. 1848, S. 126.

³³ Lutz Werner: „Johann Heinrich von Thünen (1783 – 1850) als Verkehrsgeograph und Verkehrspolitiker“. – In: *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 1985, H. 1, Sonderdruck, S. 33-43, S. 40, Fn. 43, Quelle: F. Wagner, *Die Entwicklung des Straßenwesens in Mecklenburg-Schwerin in verkehrswirtschaftlicher Betrachtung*. Diss., Rostock, 1922, S. 126 (keine weiteren Angaben).

³⁴ Erich Schlesinger: „J.H. von Thünen und der Kunststraßenbau in Mecklenburg“. S. 47. – Sdr. Aus: *Wiss. Zs.d.Univ. Rostock*. 1. Jg., H. 1 d. Reihe Gesellschafts- u. Sprachwissenschaften.

POGGEs Wunsch, mit dem sein auf den 20. Dez. 1827 datierter Plan endete, hatte sich jedoch im Wesentlichen erfüllt, da er sich auf seine sogenannte „Große Teterower Kunststraße“ bezog.

Der Anfang war gemacht, die Verantwortung für den Ausbau einer sich in den kommenden Jahren stetig entwickelnden Infrastruktur weitergegeben.

Und so bleibt die „Angelegenheit“, wie POGGE es nannte, auch fernerhin aktuell:

„Es ist zu wünschen, dass sie von den mit rastlosem Eifer und wahrer Liebe für das Wohl des Vaterlandes wirkenden, in höheren Landesfunctionen stehenden Männern, sowie von den würdigen Mitgliedern unseres Vereins, endlich von allen Vaterlandsfreunden, diejenigen Verbesserungen und Ergänzungen erhalte, deren sie bedarf, um einst ... ins Leben heilbringend einzutreten.“³⁵

Was für ein Patriotismus in diesen Worten!

Abbildung

Quelle: Reprint (1986) der Originalausgabe
„Mecklenburgisches Album“, Berendsohn Hamburg, 1855-56, Seite 30
Ausschnitt der Stadtansicht Malchins

Teterower Ansicht (1785) aus dem Stolpe-Fotoalbum (keine Quellenangabe)

Nachfrage bei Prof. Dr. Ottfried Weiher

Wieviel Last kann ein Pferdegespann ziehen?

„Da die Dezimal- und noch größeren Waagen erst ausgangs der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verfügbar waren (aber sicherlich noch nicht auf den Gütern) wurden auch die Erträge und schütffähigen landwirtschaftlichen Erzeugnisse mit Raummaßen gemessen. Gebräuchlich waren die Raummaße *Fass* und *Scheffel* für Getreide.

1 Last = 8 Drömpf = 96 Scheffel (Scheffel = 2048 cm³) = 384 Faß (a - 512 cm³)

³⁵ NAML 15(1828), S. 736.

Nun war aber ein Scheffel Getreide unterschiedlich schwer und schließlich hängt vom Gewicht die Qualität ab.. Da das Gewicht vom Feuchtegrad, der Kornart, der Korngröße und dem Fremdbesatz beeinflusst wird, wurde durchschnittlich mit 45 – 56 Pfund je Scheffel gerechnet. 1 Last Getreide wog somit etwa 2400 kg, entspricht 2,4 Tonnen.

Ja, wie ging das mit dem Transport von 2 bzw. 3 Last? Ich kann mir das nur so erklären. Da Thünen auf die schlechten Wegeverhältnisse in Meckl. und damit auf die Dringlichkeit des Chaussee-Baues hinweisen wollte, führte er das Beispiel "Hannover" an. Die dort für die damalige Zeit schon vorhandenen Chausseen boten demnach die Möglichkeit, Transporte mit 6 t und mehr (3 Last) durchzuführen. Da an keiner Stelle die Zahl der dort vorgespannten Pferde erwähnt wird, kann man sicherlich davon ausgehen, dass in diesen Fällen im 6er-Zug gefahren wurde, mindestens aber 3 Pferde hinten und zwei vorne. Die Verhältnisse in Mecklenburg auf den ersten Beispielabschnitten ließen auch 2 Last mit 4-6 Pferden zu. Allerdings mussten diese Abschnitte erst einmal über die Zubringerwege durch Schlick, Schlamm und Modder erreicht werden. Da dies mit einem solchen Ladegewicht kaum möglich war, blieb es erst einmal bei dem Transportgewicht von 6 Sack (1 Sack = ca. 150 kg) und somit bei etwa 1 Tonne, die von einem Gespann (4 Pferde) bewegt wurde." (1.6.2016)