

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburgische Blätter. 1817-1848 24 (1840)

37 (15.9.1840)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-796639](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-796639)

Oldenburgs Rhederei und Schifffahrt im Jahre 1839 und deren Vortheile für das Inland.

Rhederei und Schifffahrt, wie der Handel überhaupt, in Folge des langen Friedens und der immer mehr sich ausdehnenden Cultur in steter Zunahme begriffen, haben in neuerer Zeit mehr als je in Deutschland die Aufmerksamkeit der Regierungen, der Staatsmänner und Privaten in Anspruch genommen, und es steht zu hoffen, daß diese wichtigen Erwerbsquellen auch bei uns die Anerkennung und Unterstützung finden werden, welche dieselben in den meisten außerdeutschen Staaten durch Ausschließungen und Begünstigungen zu unserm Nachtheile gefunden haben. Wenn gleichwohl trotz dieser entgegenstehenden Vorrechte anderer Flaggen, namentlich der englischen, französischen und spanischen, die norddeutschen Handelsflotten stets wachsen, wenn sie stets mehr, stets neue Handelsverbindungen vermitteln, so kann dieß uns eine ungefährliche Andeutung geben, einen wie hohen Standpunct die deutsche Schifffahrt, befreit von den sie drückenden Hindernissen, einnehmen würde. Welche diese Hindernisse seyen, wie dieselben aus dem Wege geräumt werden

können, ist nicht der Zweck unserer Erörterungen, wir wollten nur versuchen, ein Bild des Zustandes der Rhederei und Schifffahrt Oldenburgs zusammenzustellen, um auf die Wichtigkeit dieses Erwerbszweiges überhaupt und insbesondere für unser Land aufmerksam zu machen.

Wir erlaubten uns schon im vorigen Jahre, ähnliche Nachrichten über die Schifffahrt vom Weser-Revier aus mitzutheilen *), jetzt aber, durch die gestattete Benutzung amtlicher Quellen und gütige Privatmittheilungen in den Stand gesetzt, solche über das ganze Herzogthum Oldenburg und die Herrschaft Leyer auszudehnen, müssen wir indessen noch bevorworten, daß die verschiedenen Details in den Nachrichten über die einzelnen Landestheile dadurch veranlaßt worden, daß dieselben Fragen von den verschiedenen Personen auf verschiedene Weise beantwortet wurden, und eine wiederholte Anfrage die Mittheilung der Nachrichten nur noch mehr verzögert haben würde, als bereits geschehen ist.

*) Oldenb. Bl. 1839. N^o 23. 24.



Die Schifffahrt vom Weser-Revier aus, begünstigt durch die Nähe Bremens, ist wohl die bedeutendste im ganzen Lande. Sie erfreut sich überdieß mehrerer Vortheile, welche den übrigen Landestheilen fehlen, wozu wir vorzüglich die Lootsen-Gesellschaften zu Fedderwarden, Gestendorf und Bremerhaven, zu Brake und zu Elsfluth rechnen, welche jederzeit den die Weser aus- oder einsegelnden Schiffen sichere Wegweiser liefern, die sichern und bequemen Hafen-Anstalten zu Fedderwarden, Brake und Elsfluth und am jenseitigen Ufer zu Bremerhaven und Wegebeck, die schönen Ankerplätze zu Großesiel, Klippkanne, Lienen und Rehum, welche den Schiffen zu jeder Jahreszeit hinreichenden Schutz gewähren. Diese Hafen-Anstalten befördern nicht nur direct die eigne Schifffahrt, sondern auch indirect durch den daselbst Statt findenden Verkehr fremder Schiffe, welcher aufmunternd zur Rhederei und bildend auf die Mannschaften der Schiffe wirkt. Von eben so großer Wichtigkeit als für die eigene Schifffahrt sind diese Hafen-Anstalten für das Inland, wegen des durch sie beförderten Absatzes der Producte, wegen der durch sie in Circulation gesetzten Geldmittel.

Für die seawärts Statt findende Ausfuhr des Landesproducte, die wohl mit wenigen Ausnahmen durch Oldenburgische Schiffe geschieht, sind vorzüglich der Fedderwardersiel und der Großesiel oder Abbehauersiel wichtig, und wir bedauern, nicht im Stande zu seyn, hierüber bestimmte Data angeben zu können. Für den Verkehr fremder Schiffe sind vorzüglich der Freihafen Brake und Elsfluth wichtig, aber auch nur von dem ersteren liegen zuverlässige Nach-

richten vor, welche wir den geneigten Lesern nicht vorenthalten wollen.

Brake, wohin bei einigermaßen günstigem Winde und Wasser Schiffe von 18 bis 20 Fuß Bremer Maße Tiefgang gelangen können, war bekanntlich früher der Haupthafenort an der Weser. Als aber vor etwa 10 Jahren Bremerhaven angelegt ward, zog dieser neue Hafen, begünstigt durch örtliche und andere Verhältnisse den größten Theil des Schiffsverkehrs auf der Weser an sich, und es sank die Zahl der zu Brake ankommenden Schiffe successive bis zum Jahre 1836, von welchem Zeitpuncte an Brake sich, zugleich begünstigt durch die Erhebung zum Freihafen und durch die Thätigkeit der Bewohner wieder hob. Es kamen daselbst

im Jahre 1833 an	245 Schiffe
im Jahre 1834 —	180 Schiffe
im Jahre 1835 —	166 Schiffe
im Jahre 1836 nur	128 Schiffe.

Im Jahre 1837 stieg die Zahl der ankommenden Schiffe auf 148 Schiffe im Jahre 1838 auf 156 Schiffe und im Jahre 1839 auf 220 Schiffe.

Diese starke Zunahme im Jahre 1839 rührt freilich zum Theil von der damals Statt gefundenen Korneinfuhr her, allein, auch wenn man diese mit Rocken angekommenen Schiffe nicht mit rechnet, findet doch eine Zunahme Statt, wie die hierbei sub A und B angelegten Uebersichten der zu Brake angekommenen und abgegangenen Schiffe ergeben. Wenn hiernach die Zahl der von Brake abgegangenen Schiffe bedeutend größer ist, als die der angekommenen, so rührt dieß daher, daß die von Elsfluth, Wegebeck u. zum Laden nach Brake gekommenen Schiffe nicht mit unter die angekommenen Schiffe gerechnet sind, auch die neuen Schiffe, welche



von Brake aus ihre erste Seereise angetreten haben, nicht als angekommen mit aufgeführt sind. Folgende Zusammenstellung der zu Brake angekommenen Schiffe giebt die Nationalität derselben an. Es kamen nemlich im Jahre 1839 folgende Seeschiffe in Brake an:

Amerikanische	2
Bremische	37
Belgische	1
Dänische	19
Englische	6
Hamburgische	2
Hannoversche	28
Holländische	4
Meklenburgische	1
Norwegische	25
Oldenburgische	69
Preussische	3
Russische	13
Schwedische	10

mithin im Ganzen 220

wobei die Küsten- und Leichter-schiffe nicht mitgezählt sind.

Rechnet man nun, daß jedes der hier aufgeführten 151 fremden Schiffe für Verzehrung der Mannschaft, Ausverproviantirung, Reparatur, Expeditionsgebühren, Arbeitslohn u. s. w. im Durchschnitte auch nur 300 Rthlr. in Circulation gesetzt habe, was gewiß eher zu niedrig als zu hoch angeschlagen seyn wird,

so würde dieß doch schon einen Umsatz von 45,300 Rthlr. ergeben.

Was der innern Schiffahrtsverkehr betrifft, so liegen darüber fast gar keine detailirte Nachrichten vor, und wir müssen uns darauf beschränken, zu sagen, daß fast alle Sielen an der Weser zur Abschiffung der Landesproducte nach Bremen, Oldenburg u. s. w. benutzt werden, und daß dieser Verkehr größtentheils mit Oldenburger Schiffen betrieben wird. Ueber der Schiffsverkehr zu Oldenburg giebt die sub C hiebei angelegte Uebersicht der vom 1. Mai 1839 bis dahin 1840 zu Oldenburg angekommenen Schiffe Nachricht, und ist auch darnach der Schiffsverkehr, der sich vorzüglich auf die Fahrt nach Bremen und Hamburg und den Sielen an der Weser und Jade erstreckt, im Zunehmen.

Wenn wir bis jetzt zunächst nur von dem Schiffsverkehr am Weser-Revier im Allgemeinen sprachen, so bleibt uns nun noch die eigne Rhederei und Schiffahrt der disseitigen Anwohner der Weser zu besprechen übrig.

Wie im Allgemeinen die Rhederei im Zunehmen ist, so war dieß auch im Jahre 1839 an der Weser der Fall, und am Schlusse des Jahres zählte man 72 registrirte Seeschiffe, während am Anfange des Jahrs nur 70 registriert waren. Zur Uebersicht möge folgende tabellarische Zusammenstellung der Rhederei-Verhältnisse dienen:



Amtsbezirk	Bestand 1. Janr. 1839.		Im Jahre 1839. wurden				Bestand 1. Janr. 1840.			Durchschnittliche Tragfähigkeit in Roekenlasten	
	Schiffe	von Com-merzlasten	verloren	von Com-merzlasten	verkauft u. weggeführt	von Com-merzlasten	neu registriert *)	Schiffe	von Com-merzlasten		Effectiv von Roekenlasten
Burhave.	1	20	1	20	—	—	—	—	—	—	—
Kodenkirchen . . .	2	84	—	—	1	30	—	1	54	80	80
Brahe	12	456	1	60	—	—	5	184	16	580	979
Elsfleth	31	949	2	60	3	60	5	203	31	1032	1648
Berne	23	662	1	30	2	48	3	133	23	717	1257
Oldenburg	1	23	—	—	—	—	—	—	1	23	36
Summa	70	2194	5	170	6	138	13	520	72	2406	4200
											58,34

Wenn hiernach die Zahl der Schiffe nicht bedeutend zugenommen zu haben scheint, da am 1. Jan. 1840 nur 2 Schiffe mehr registriert waren, als, als am 1. Jan. 1839, so ist doch in Wirklichkeit die Zunahme größer, da unter den verkauften Schiffen 4 Stück mit aufgeführt sind, welche schon vor dem 1. Jan. 1839 verkauft waren, und erst später in der Liste getilgt sind, so daß in Wirklichkeit die Zahl der Schiffe um 6 Stück und die Tragfähigkeit der Gesamtzahl um 318 Commerzlasten gestiegen ist. Unter den als Bestand am 1. Jan. 1839 aufgeführten Schiffen ist das größte zu 95 das kleinste zu 15 Commerzlasten registriert.

Unter 20 Commerzlasten sind 7 Schiffe registriert

- von 20 bis 29 Com.-Last. 25 Schiffe
- von 30 bis 39 Com.-Last. 22 Schiffe
- von 40 bis 49 Com.-Last. 10 Schiffe
- von 50 bis 59 Com.-Last. 4 Schiffe
- von 60 bis 70 Com.-Last. 2 Schiffe
- von 80 — Com.-Last. 1 Schiff
- von 90 — Com.-Last. 1 Schiff.

Die vorstehend erwähnten Schiffe werden vorzugsweise zur Fahrt in den Europäischen Gewässern benutzt und im Jahre 1839 unternahm keins dieser Schiffe eine Reise über den Ocean. Zwei Schiffe mit 86 Mann Besatzung wurden zum Wallfisch- und Robbenfange benutzt und lieferten einen ziemlich guten Ertrag. Nach den vorgekommenen Musterungen wurden außerdem 212 Seereisen von den Oldenburgischen Weserschiffen angetreten, und zwar nach den Großbritannischen Häfen 117, (worunter 32 Reisen nach Hull, 16 Reisen nach Sunderland, 11 nach London, 9 nach Newcastle, 9 nach Leith und 9 nach Bristol), sodann 77 Reisen nach den Ostseehäfen, (nämlich 17 nach Stettin, 17 nach Danzig, 13 nach Riga, 9 nach St. Petersburg, 9 nach Windau, 9 nach Libau, 3 nach Memel, 1 nach Elbing, 2 nach Rdnigsberg) und außerdem noch 5 nach Amsterdam, 4 nach Tromsøe, 2 nach Bergen, 2 nach Sannesund, 2 nach Antwerpen, 1 nach Archangel, 1 nach St. Sebastian und

*) Registriert wird ein Schiff, sobald es seine erste Reise antritt.

I nach Livorno. Wenn hieraus schon eine ziemlich bedeutende Thätigkeit und Lebhaftigkeit der Schifffahrt folgt, so wird dies noch bedeutender, wenn man berücksichtigt, daß sehr Viele dieser Schiffe, statt von ihrem ersten Bestimmungsorte directe nach der Weser zurückzukehren, andere Reisen machen, und oft erst, nachdem sie mehrere Zwischenreisen, z. B. von England nach der Ostsee, von Rußland und Norwegen nach Holland und Frankreich gemacht haben, nach der Weser heimkehren.

Außer diesen 72 Seeschiffen fuhren am 1. Jan. 1840 von der Weser aus 168 Küsten- und Flußschiffe, die ihrer Bauart nach größtentheils sog. Weserfähnen von 5 bis 35 Rostenlasten Tragbarkeit sind, und sich zum Theil mit dem Transport der in größeren Schiffen eingekommenen Güter nach Bremen, Oldenburg und der Fähr, der sog. Leichterfahrt beschäftigen, theils als sog. Beurfahrer zwischen den Sielen an der Weser und Fähr und Hamburg, Bremen und Oldenburg dienen, theils zum Anfahren des Ballastes für die größeren Seeschiffe oder der Muschelschaalen zum Behufe der Kalkbrennereien benutzt werden. Von den Beurfahrern dienen die von den Sielen der Weser aus nach Bremen und Oldenburg fahrenden zugleich als Commissionairs für die Verwerthung eines großen Theils der Landesproducte und namentlich der Butter, indem die Producenten den Schiffen ihre Producte zum Verkaufe mitgeben, wogegen diese dann denselben den in Bremen erhaltenen Erlös nach Abzug der Fracht und Commissionsgebühr auszahlen; ein Verfahren, welches, da für die schlechten Producte derselbe Preis abgeliefert wird, wie für die guten, auf die Production der nachtheiligsten

Einfluß hat, aber einmal so stark eingerissen ist, daß es sehr schwer hält, dasselbe aufzuheben und dadurch die Qualität unserer Producte zu verbessern.

Wenn von den obenangeführten 72 Seeschiffen nur 16 von nicht in dem Schiffe interessirten Schiffen (Seeschiffen) geführt werden, so werden von den angeführten 168 Rähnen und Flußschiffen nur 10 durch Seeschiffer befahren. Außerdem beschäftigen die oben-erwähnten

1) Seeschiffe

a) an Inländern	Officiere, (Steuermann, Bootsmann, Zimmermann, Koch etc.)	158 Mann
	Matrosen u. Leichtmatrosen	235 Mann
	Schiffsjungen	143 Mann
b) an Ausländern	Officiere	55 Mann
	Matrosen u. Leichtmatrosen	87 Mann
	Schiffsjungen	19 Mann
2) Küsten- und Flußschiffe		174 Mann
	zusammen	871 Mann
	oder mit den Schiffen	240 Mann

im Ganzen 1191 Mann, wovon freilich ein Theil mitunter auch auf fremden Schiffen fährt, vorzugsweise aber dem Dienste auf Oldenburgischen Schiffen sich widmet. Durchgängig auf fremden Schiffen aber fährt eine nicht weniger bedeutende Anzahl, nemlich

an Capitains	13 Mann
an Officieren	pl. m. 120 Mann
an Matrosen	192 Mann
an Schiffsjungen	85 Mann
	mithin im Ganzen pl. m. 410 Mann.

Obige Zahlenangaben, die so genau als es den Umständen noch möglich, gemacht sind, lassen schon auf die Wichtigkeit der Schiff-



fahrt für das Inland schließen, und es hält sehr schwer, die wirklich dem Lande dadurch zufließenden pecuniären Vortheile in Zahlen genau auszudrücken; wir wollen indessen es versuchen, dieß zu thun, und die Anschläge eher zu niedrig als zu hoch machen, und dabei den Verdienst der Mannschaften, den Aufwand für Reparaturen, für Proviant zc. und den Rhederei-Gewinn besonders betrachten.

1) Verdienst der Mannschaften.

Man kann annehmen, daß die auf den Oldenburgischen Seeschiffen fahrenden 16 Seeschiffer im Durchschnitte monatlich 25 Rthlr. Gage erhalten, und rechnet man eben so viel als den persönlichen Verdienst der übrigen, beim Schiffe interessirten Capitains, so giebt dieß einen Verdienst für 72 Capitains mit Gold Rthlr. 21,600

Die 213 Officiere verdienen im Durchschnitt monatlich 13 Rthlr., macht für das Jahr 33,228

342 Matrosen und Leichtmatrosen verdienen im Durchschnitt 9 Rthlr. pr. Monat also im Jahr 36,936

162 Schiffsjungen mit monatlich 3½ Rthlr. Gage macht im Jahr 6,804

mithin wäre der jährl. Verdienst: Gold Rthlr. 98,568

Da indessen manche Schiffe während des Winters mehrere Monate still liegen, während welcher die Mannschaft abgedankt (entlassen)

(Die Fortsetzung folgt.)

wird, mithin Nichts verdient, so ist dafür von der obigen Summe ein Viertel mit 24,642 Rthlr. abzuziehen, folglich würde sich die Summe von 73,926 Rthlr. Gold als Verdienst der Mannschaft der Oldenburgischen Seeschiffe herausstellen. Ein Theil dieses Verdienstes wird nun freilich im Auslande verzehret, allein es ist dieß doch nur verhältnißmäßig sehr wenig und kommt gewiß nicht der Summe gleich, welche von den Anwohnern des Weser-Ufers im Dienste auf fremden Schiffen gewonnen, und da dieselben theils selbst verheirathet sind, theils durch ihren Verdienst ihre Eltern zc. unterstützen, dem Lande zugeführt wird. Was aber den Verdienst der Mannschaften der Küsten- und Flußschiffe betrifft, so kann man den persönlichen Verdienst jedes der 168 dadurch beschäftigten Schiffer wohl im Durchschnitte auf jährlich 120 Rthlr. anschlagen, mithin im Ganzen zu Rthlr. 20,160 so wie der Verdienst der 174 Knechte im Durchschnitte jährlich 25 Rthlr. macht 6,090

was die Summe von Rthlr. 26,280 als den Verdienst der Mannschaften der Oldenburgischen Küsten- und Flußschiffe geben würde, so daß hiernach der Verdienst der Mannschaften der Oldenburgischen Schiffe von der Weser sich auf 100,176 Rthlr. Gold stellen würde.

Ueber den Einfluß verschiedener Düngungsmittel auf die Bestandtheile der Getraidarten.

(Fortsetzung.)

Der Roggen,

und zwar der Staudenroggen, welchen Hermsstädt wählte, zeigte folgende Resultate:

Die in 5000 Gewichtstheilen enthaltenen Gemengtheile des Roggens zeigten folgende quantitative Verhältnisse bei den angewandten Düngerarten.



Bestandtheile.	Gedüngt mit									nicht gedüngter Boden.
	Kindsblut.	Menschenkoth.	Schafmist.	Ziegenmist.	Menschenharn.	Pferdemist.	Laubemist.	Stamm.	Pflanzenerde.	
wässrige Feuchtigkeit . . .	504	500	500	501	505	500	500	500	499	500
Hülfsstoff	520	536	544	544	540	537	525	520	536	505
Kleber oder Secalin	600	598	598	599	600	599	580	540	440	430
Stärke	2612	2620	2616	2612	2510	2560	2610	2715	2756	2814
Del	50	45	54	49	54	49	48	45	45	45
Eyweißstoff	180	160	170	172	178	140	185	100	130	129
Schleimzucker	180	178	180	174	160	200	188	196	240	236
gummiartiger Schleim	310	313	304	300	230	230	238	285	260	270
saure, phosphorsaure Salze . .	40	45	30	43	209	179	118	91	88	65
Verlust	4	5	4	6	6	6	4	8	6	6
	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000

Ferner gab der Roggen:

- 1) mit Kindsblut gedüngt das 14te Korn
- 2) mit Menschenkoth gedüngt das 13te Korn
- 3) mit Schafmist gedüngt das 13te Korn
- 4) mit Ziegenmist gedüngt das 13te Korn
- 5) mit Menschenharn gedüngt das 13te Korn
- 6) mit Pferdemist gedüngt das 11te Korn
- 7) mit Laubemist gedüngt das 9te Korn
- 8) mit Kuhmist gedüngt das 9te Korn
- 9) mit Pflanzenerde gedüngt das 6te Korn
- 10) nicht gedüngter Boden gab das 4te Korn

Auch hier zeigte sich, wie bei dem Weizen ein Wechsel der Gemengtheile, je nachdem der Dünger sich der thierischen oder vegetabilischen Grundmischung mehr näherte. Die Gemengtheile des Roggens überhaupt zeigten sich übrigens in Hinsicht ihrer Beschaffenheit

von denen des Weizens mehr oder weniger verschieden. Der Kleber ist weniger zähe, daher Hermbstädt ihn, im Gegensatz gegen den Kleber des Weizens, den er Triticin nannte, mit dem Ausdruck *Secalin*, abweichend von der bisherigen Bedeutung dieses Wortes bezeichnete. Die Stärke des Roggens ist weniger weiß, der Zucker nicht zum Festwerden geneigt, der gummiartige Schleim nähert sich mehr der Pflanzengallerte als dem Gummi.

Die Gerste,

und zwar die gemeine, feinkörnige Sommergerste, welche Hermbstädt zu seinen Versuchen nahm, gab bei derselben Behandlung wie beim Weizen und Roggen folgende Resultate. Es lieferten nemlich 5000 Gewichtstheile:



Bestandtheile.	Gedüngt mit									
	Stinbsblut.	Menschenkoth.	Schafmist.	Ziegenmist.	Menschenharn.	Pferdemist.	Taubenmist.	Kuhmist.	Pflanzenerde.	in ungedüngtem Boden.
wässrige Feuchtigkeit	520	518	518	510	518	520	520	540	540	542
Hülsubstanz	680	679	678	677	679	678	678	680	682	680
Kleber oder Hordein	286	290	288	288	295	285	283	166	146	144
Stärke	2997	2980	2998	2996	2979	2988	2990	3097	3112	3124
Del	20	25	20	22	20	22	23	15	10	8
Eiweißstoff	20	28	20	23	28	23	22	10	9	6
Schleimzucker	230	225	232	230	221	230	232	240	248	238
gummiartiger Schleim	220	218	222	226	230	226	226	229	239	249
sauere, phosphorsaure Salze	19	30	18	22	34	22	19	15	6	5
Verlust	8	7	6	6	6	6	7	8	8	4
	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000	5000

Ferner gab die Gerste:

- 1) mit Rindsblut gedüngt das 16te Korn
- 2) mit Menschenkoth gedüngt das 13te Korn
- 3) mit Schafmist gedüngt das 16te Korn
- 4) mit Ziegenmist gedüngt das 15te Korn
- 5) mit Menschenharn gedüngt das 13te Korn
- 6) mit Pferdemist gedüngt das 13te Korn
- 7) mit Taubenmist gedüngt das 10te Korn
- 8) mit Kuhmist gedüngt das 11te Korn
- 9) mit Pflanzenerde gedüngt das 7te Korn
- 10) im ungedüngten Boden gab sie das 4te Korn

Auch hier zeigte sich der nämliche Einfluß der Düngerarten, wie bei Weizen und Roggen: nemlich der größere Gehalt an Kleber bei mehr animalischer Grundmischung des Düngers und der größere an Stärke bei mehr vegetabilischer Grundmischung desselben; dagegen zeigte sich sowohl bei der Gerste wie beim Roggen ein ab-

solut geringerer Gehalt an Kleber, woraus Hermbstädt folgert, daß diese letzteren Getreidearten weniger geeignet seyen, Stickstoff aus der ihnen im Dünger dargebotenen Nahrungsmasse aufzunehmen. Auch der Kleber der Gerste scheint in seiner Grundmischung von dem des Weizens abzuweichen, er zeigt sich weniger zähe, weniger in der Hitze gerinnbar und leichter mit Wasser mengbar; daher ihn Hermbstädt mit Hordein bezeichnete, gleichfalls abweichend von der bisherigen Bedeutung, wornach die von Proust bei Untersuchung des Gerstenmehls gefundene und Hordein benannte Substanz ein mit Hülsubstanz gemengtes Stärkemehl ist, das man erhält, wenn man Gerstenmehl, in ein Leinwandstückchen gefüllt, eine Zeit lang dem siedenden Wasser aussetzt. (Der Beschluß folgt.)

