

# **Landesbibliothek Oldenburg**

**Digitalisierung von Drucken**

## **Oldenburgische Blätter. 1817-1848 24 (1840)**

38 (22.9.1840)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-796646](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-796646)

# Oldenburgische Blätter.

N<sup>o</sup> 38. Dienstag, den 22. September. 1840.

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

(Fortsetzung.)

### 2) Aufwand für Reparaturen zc.

Die Oldenburgischen Seeschiffe lassen ihre nöthigen Reparaturen durchgängig zu Hause vornehmen, und es kann dafür im Durchschnitt gewiß für jedes der 72 Seeschiffe ein Aufwand von 150 Rthlr. gerechnet werden, was die Summe von 10,800 Rthlr. giebt. Ebenso kann man für jedes der 168 Küsten- und Flußschiffe einen Aufwand von 25 Rthlr. Gold hierfür rechnen, was die Summe von 4200 Rthlr. giebt, so daß sich der Gesamt-Aufwand an Reparaturen auf 15,000 Rthlr. stellt.

### 3) Aufwand für Verproviantirung zc.

Wie oben angeführt, traten im Jahre 1839 die Oldenburgischen Seeschiffe 212 Reisen von der Weser aus an, und da man wohl rechnen kann, daß zu jeder dieser Reisen im Durchschnitt für 50 Rthlr. Proviant zc. angeschafft worden, so würde sich dadurch eine Umsatsumme von 10,600 Rthlr. herausstellen.

### 4) Rhederei-Gewinn.

Im Jahre 1839, wo hohe Frachten und

durch günstige Winde schnell und glücklich beendigte Reisen die Rhedereien besonders begünstigten, hat wohl im Durchschnitt ein jedes Schiff, das eine mehr, das andere weniger, einen Nettogewinn von 1000 Rthlr. gebracht, was für die 72 Seeschiffe einen Rhederei-Gewinn von 72,000 Rthlr. giebt. Ebenso hatten bei dem lebhaften Handel in Bremen die Küsten- und Flußschiffer sich eines sehr guten Verdienstes zu erfreuen, und man kann wohl annehmen, daß jedes dieser Schiffe im Durchschnitt 150 Rthlr. Gewinn gebracht habe, was für die 168 Schiffe die Summe von 25,200 Rthlr. ergibt, so daß der Rhederei-Gewinn sich auf 97,200 Rthlr. stellt.

Es wurde demnach durch die Oldenburgische Schifffahrt von der Weser

	Rthlr.
1) an Verdienst der Mannschaft	100,176
2) an Aufwand für Reparation	15,000
3) an Aufwand für Proviantirung	10,600
4) an Rhederei-Gewinn	97,200

oder im Ganzen die Summe von 222,976 Gold in Circulation gesetzt seyn.

Bei diesem blühenden Zustande der Schifffahrt konnte es denn auch nicht fehlen, daß



die damit in naher Verbindung stehenden Gewerbe der Segelmacher, Blockmacher, Seiler (Reepschläger), Schmiede und Schiffszimmerleute gleichfalls lebhaft betrieben werden, zumal da dieselben nicht allein durch die inländische Schifffahrt, sondern auch durch die sehr bedeutende Rhederei der Stadt Bremen manche Beschäftigung haben. Nur über den Betrieb des Schiffbaues am diesseitigen Weserufer zc. liegen Nachrichten vor, und wir erlauben uns hierbei unter D eine Uebersicht der einzelnen Schiffswerften und des Betriebs auf denselben vorzulegen, wodurch sich die Wichtigkeit dieses Erwerbszweiges herausstellen wird, der nicht bloß durch die Menge der durch ihn beschäftigten Arbeiter, sondern auch durch die dadurch bewirkte Verarbeitung des inländischen Holzes von Wichtigkeit und statistischem Interesse ist.

Nicht so wie die Anwohner der Weser durch die unmittelbare Nähe einer bedeutenden Seehandelsstadt und sonstige Localverhältnisse begünstigt, haben die Anwohner der Jade und die Bewohner der Insel Wangeroge ihre Schifffahrt nicht in dem Maße ausdehnen können, wie dieß an der Weser geschehen. Gleichwohl fuhren aber doch im Jahre 1839 von den Häfen an der Jade und der Insel Wangeroge im Ganzen 74 Schiffe unter Oldenburgischer Flagge. Von diesen Schiffen besuchten 42 die See, und besuchten vorzüglich die Häfen der Ostsee, die von Norwegen, Großbritannien, Belgien und Holland. Unter denselben waren 19 Schiffe über 20 Commerzlasten, 23 aber unter 20 Commerzlasten. Die übrigen 32 Schiffe in der Größe von 10 bis 20 Rockenlasten beschränkten sich größtentheils auf die Küstenfahrt nach Hamburg, Bre-

men, Ostfriesland und Holland. Von sämmtlichen obigen 74 Schiffen gehörten der Insel Wangeroge 29 an, von Hooksiel aus fuhren 25, (worunter 9 Seeschiffe von 20 bis 30 Commerzlasten) von Horumer-siel aus fuhren 6, (worunter 4 Seeschiffe); die Uebrigen gehörten dem Küstringersiel, Steinhauersiel und Barel an. Sämmtliche Schiffe sind in gutem Stande und im Jahre 1839 traten 6 neue Seeschiffe in die Fahrt ein, welche sämmtlich zu Edewecht gebaut sind. Verloren gingen im Jahre 1839 drei Schiffe von zusammen 89 Rockenlasten Größe. Nicht miteingerechnet in die oben angegebenen Zahlen sind 10 kleinere Schiffe, welche sich von den Seilen der Jade aus mit dem Sammeln der Muschelschaalen (Schille) zum Betriebe der Kalkbrennereien beschäftigten.

Die Hauptbeschäftigung dieser obengenannten Schiffe besteht in der Ausfuhr der an der Jade und Weser gewonnenen landwirthschaftlichen Producte und der Anfuhr von Holz und anderen Bedürfnissen der Anwohner der Jade und es ist namentlich die Stückgüterfahrt fast ganz in den Händen der dortigen Schiffer.

Bei der im Durchschnitt geringen Größe der vorerwähnten Schiffe ist auch die durch sie in Anspruch genommene Mannschaft nicht bedeutend, so daß sich dieselbe bei den Seeschiffen durchschnittlich nur auf 4 bis 5 Mann, bei den Küstenschiffen nur auf 2 mitunter 3 Mann beläuft, doch sind dieselben bis auf pl. m. 12 Mann Inländer, und auch diese Ausländer sind den größten Theil des Jahres hier im Lande, und verzehren hier ihren Verdienst. Man kann daher wohl nur pl. m. 250 Mann als direct durch die gedach-



ten Schiffe beschäftigt ansehen und pl. m. 15 Mann fahren außerdem noch auf fremden Schiffen.

Was nun die durch jene Schiffe gewonnenen Summen betrifft, so kann man wohl annehmen, daß die Seeschiffe im Durchschnitte 4 bis 5 Reisen machten und dadurch einen Brutto-Ertrag von 1800 Rthlr. erzielten. Hiernach würde die Brutto-Einnahme der 42 Seeschiffe im Ganzen betragen

Rthlr. 75600

wovon für Affecuranz-Prämien Reparaturen und Zinsen 28 Proc. abgehen mit . . . Rthlr. 21168

an Gage für 42 Steuerleute, monatl. 10 Rthlr. macht für 10 Monate . . . . . 4200

für 42 Matrosen monatlich 8 Rthlr. . . . . 3360

für 42 Köche monatl. 3 Rthlr. 1260

Ausproviantirung für jedes Schiff 250 Rthlr. . . . 10500

für Hafen-, Tonnen- u. Lootsengeldder in auswärtigen Häfen 800

im Ganzen mit Rthlr. 48188

abgehen, so daß als Nettoertrag Rthlr. 27,112 bleiben, welches für jeden der 42 Capitains einen Reinertrag von 645 Rthlr. geben würde. Die 32 Küstenschiffe (Wattensfahrer) hatten einen Brutto-Ertrag von durchschnittlich 500 Rthlr. Gold mithin zusammen von durchschnittlich . . . . . Rthlr. 16000

hievon würden gehen für Affecuranz, Reparatur und Zinsen 10 Procent Rthlr. 1600

an Lohn für 32 Schiffsknechte, durchschnittlich 40 Rthlr. pr. Jahr. . . . . 1280

an Victualien durchschnittlich im Jahre 125 Rthlr. . . . 4000  
und an Kosten in auswärtigen Häfen für jedes Schiff 30 Rthlr. 960

Demnach sind abzugziehen Rthlr. 7840

mithin bleibt als Nettoertrag Rthlr. 8160 für 32 Küstenschiffer also für jeden einzelnen Schiffer 225 Rthlr.

Stellen wir aber die hiernach sich ergebenden Summen, insoweit sie muthmaßlich dem Lande zu Gute kommen, zusammen, so würde sich ergeben.

1) Verdienst der Mannschaft:

a) der Schiffer, 42 Capitains a 250 Rthlr. . . . . Rthlr. 10500

32 Schiffer a 250 Rthlr. . . . 4000

b) 42 Steuerleute a 100 Rthlr. 4200

c) 42 Matrosen a 80 Rthlr. . . 3360

d) 42 Köche a 30 Rthlr. . . . 1260

e) 32 Schiffsknechte a 40 Rthlr. 1280

2) Aufwand für Reparaturen:

a) 42 Seeschiffe a 100 Rthlr. . 4200

b) 32 Küstenschiffe a 25 Rthlr. 800

3) Aufwand für Verproviantirung:

a) 42 Seeschiffe a 250 Rthlr. . 10500

b) 32 Küstenschiffe a 125 Rthlr. 4000

4) Rhederei Gewinn.

a) 42 Seeschiffe a 425 Rthlr. . 17850

b) 32 Küstenschiffe a 100 Rthlr. 3200

was eine Umsahsumme von Rthlr. 65150 giebt, welche Summe der Wahrheit ziemlich nahe kommt und gewiß nicht zu hoch angeschlagen ist.

Die durch fremde Schiffe in den zugleich als Häfen dienenden Sielen umgesetzten Summen lassen sich nicht genau in Zahlen ausdrücken, da nur über den Hooeksiel detail-





lirte Nachrichten vorliegen \*), doch würden dieselben auch nicht bedeutend seyn, da die seewärts Statt findende Aus- und Einfuhr größtentheils durch Vermittelung Oldenburgischer Schiffe Statt findet. So waren unter 232 fremden, in den Hafen von Hooeksiel einlaufenden Schiffen nur 16 Seeschiffe zu einem Lastengehalte von 20 bis 30 Commerzlasten, während die übrigen Küstenschiffe waren, die sich vorzugsweise mit dem Import von Torf, Dachziegeln und Mauersteinen beschäftigen.

Die Entfernung des größten Theils der Küsten der Jade von der Geest und die Schwierigkeit der Communication mit derselben haben die Schiffswerften an der Jade nicht die Bedeutung erhalten lassen, wie die an der Weser. Es finden sich nemlich an der Jade nur 5 Werften, von denen 1 zu Horummersiel, 2 zu Hooeksiel und 1 zu Rüstvingersiel sich nur mit Reparaturen beschäftigen, und, obgleich sie nur wenige Arbeiter in Thätigkeit setzen, doch ihren Besitzern ein reichliches Auskommen gewähren. Nur die im Jahre 1838 angelegte Werft des Schiffbauemeisters C. Schwoon zu Steinhauersiel hat, durch die Nähe der Geest begünstigt und durch die Thätigkeit des Inhabers, eine größere Bedeutung, indem sie durchschnittlich 18 Arbeiter, (worunter 2 Ausländer) beschäftigt, im Jahre 1839 zwei Seeschiffe von resp. 60 und 40 Rockenlasten für Oldenburger Rechnung ablieferte, und am Schlusse des Jahres noch 2 Seeschiffe in Arbeit hatte.

Die Hauptgegend für den Bau der von der Jade und Wangeroge aus fahrenden

Schiffe ist, so auffallend es auch klingen mag, die ammersche Geest, nemlich auf den Werften zu Edewecht und Hengstforde, welche Ortschaften durch den kleinen Fluß Wehne und resp. das schiffbare Aker tief mit der Ems und so mit der See in Verbindung stehen, weshalb wir die Notizen darüber, so weit sie vorliegen, hier gleich anknüpfen. Es bestehen nemlich zu Edewecht 4 und zu Hengstforde 2 Schiffswerften, welche zusammen etwa 70 Zimmerleute und 40 Holzsäger beschäftigen. Es wurden auf diesen Werften im Jahre 1839

	abgeliefert		in Arbeit waren	
	Schiffe	Tragfähigkeit nach Stockenlast.	Schiffe	Tragfähigkeit nach Stockenlast.
D. Reins zu Edewecht	2	95	1	50
G. L. Deye daselbst.	5	164	1	50
G. Röbbber daselbst.	5	96	1	45
F. Bargmann daselbst.	4	56	1	45
J. D. Brumund zu Hengstforde	1	54	1	65
F. G. Drth daselbst.	2	62	1	54
mithin zusammen	19	527	6	309

Unter den abgelieferten waren 1 zu 54 Last, 3 zu 50 L., 3 zu 45 L., 2 zu 30 L., 1 zu 20 L. und 9 zu 12 Last.

Rechnet man nun, daß der Preis eines

\*) Eine Uebersicht der im Hafen zu Hooeksiel im Jahre 1839 angekommenen und abgegangenen Schiffe ist bereits in № 10. dieser Blätter von d. J. mitgetheilt.



Schiffe, so weit es vom Schiffszimmermann geliefert wird, mit Einschluß der Schmiedearbeit sich per Rockenlast auf wenigstens 40 Rthlr. Gold bekauft, so giebt für dies die obigen 19 Schiffe mit einer Tragfähigkeit von 527 Lasten die Summe von 21080 Rthlr. Gold. Dieses wird einigermaßen einen Begriff von der Wichtigkeit dieses Nahrungsweiges geben, der eine noch größere Ausdehnung gewinnen würde, wenn die Hindernisse, welche die Natur entgegenstellt, und welche ohne bedeutende Schwierigkeit zu überwinden sind, aus dem Wege geräumt und die vorhandenen Wasserstraßen fahrbarer gemacht würden, als dies jetzt der Fall ist \*).

Wie die Schiffswerften zu Edewecht und Hengstförde ihre Existenz durch die Verbindung mit der Ems haben, so treibt auch das Sagterland (die Kirchspiele Scharrel, Ramsloh und Strücklingen) und das Kirchspiel Barßel nach den Verhältnissen nicht unbedeutende Schifffahrt.

Es fuhren nemlich aus dem Kirchspiele Barßel am 1. Jan. 1839 — 1 Schiff von 45 Rockenlasten, 11 Schiffe von 20—30 Rockenlasten (Dialken), 65 Nuttschiffe und 4 Bööte \*\*). Hiervon wurden im Laufe des Jahres verloren 1 Schiff zu 22 Lasten, verkauft 1 zu 9 Lasten, geschleift 1 zu 9

Lasten; hinzu kamen dagegen 1 zu 45 Lasten, 1 zu 22 Lasten und 3 zu 9 Lasten, so daß sich der Bestand am 1. Jan. 1840 herausstellt 2 Schiffe, jedes zu 45 Lasten (Kuffs), 11 Dialken von 20 bis 30 Lasten, 66 Nuttschiffe und 4 Bööte.

Die angeführten Kuffs und Dialken dienen vorzüglich zur Küstenfahrt im weiteren Sinne, indem sie die belgischen, holländischen, hannoverschen und oldenburgischen Hafenplätze, mitunter auch England und Norwegen besuchen, die Landesproducte ausführen und die Bedürfnisse ihrer Gegend herbeischaffen, auch Stückgüter von einem Orte zum andern befördern. Die Nuttschiffe und Bööte werden vorzugsweise zur Ausfuhr der Landesproducte, als Torf, Holz, Getraide &c. nach Leer, Emden, Norden, Aurich und anderen ostfriesischen Orten benützt. Ueber die Zahl der durch diese Schifffahrt beschäftigten Personen liegen keine Angaben vor, doch steht zu vermuthen, daß die Nuttschiffer und Bootsführer dies Gewerbe nicht ausschließlich betreiben, jedes der 11 Schiffe von 20 bis 30 Lasten 2 Mann, jedes Schiff von 45 Lasten 4 Mann Besatzung habe, was im Ganzen 30 Mann geben würde. Der Verdienst der Schiffer wird bei den Kuffs und Dialken auf 200 bis 500 Rthlr. bei den

\*) Nach einer angestellten Berechnung ist im Jahre 1839 in den Aemtern Zwischenahn und Westerstede für circa 35000 Rthlr. Holz verkauft, welches, größtentheils nach Ostfriesland und Groningen ausgeführt, durch Arbeitslohn und Transportkosten bis auf den doppelten Preis, mithin auf 70000 Rthlr. gekommen seyn wird, ehe es die Gränze überschritten. Außerdem sind circa 300 Fuder Loh aus demselben Bezirke ausgeführt. Wird das Holz im Inlande zu Meublen, Schiffen, Ackergeräthen &c. verarbeitet, so steigt der Werth wenigstens auf das Dreifache dessen, was es auf dem Stamme kostet, wodurch die Wichtigkeit des Schiffbaues klar hervortritt.

\*\*\*) Die Nuttschiffe unterscheiden sich von den Bööten durch ihre Größe, und dadurch, daß sie eine Art Cajüte haben, welche den Bööten fehlt; beide sind übrigens offen (ohne Verdeck) unten platt- und hinten und vorn spizig zulaufend. Ein Nuttschiff trägt 5 bis 9 Rockenlasten, ein halbes Nuttschiff 2 bis 5 Lasten, ein Boot ungefähr 1 Last.



kleineren Schiffen auf 40 bis 100 Rthlr. angegeben, was als Netto-Gewinn zu nehmen seyn möchte.

Nicht so bedeutend ist die Schifffahrt des Sagterlandes, welche sich nur auf die innere Fahrt und die Verschiffung der Landesproducte, Steine, Torf, Früchte u. nach den ostfriesischen Handelsplätzen erstreckt. Sie beschäftigte in Scharrel 52 Bötte, in Ramsloh 5 Bötte, in Strücklingen 5 ganze Nuttschiffe, 3 halbe und 2 Bötte, welcher Bestand sich ungefähr das Jahr über erhielt. Der durch diese Schiffe erlangte Gewinn wird zu 60 Rthlr. für ein Boot, zu 80 Rthlr. für ein halbes Nuttschiff und zu 170 Rthlr. für ein ganzes angeschlagen.

Es liegt auf der Hand, daß diese kleinere Schifffahrt den übrigen Gewerben wenig directen Nutzen bringen könne und möge als Beispiel hier der Schiffsbau angeführt werden, welcher am nächsten mit der Schifffahrt in Verbindung steht. Es bestehen nemlich

	<small>Arbeitern</small>
zu Warßel 3 Helgenplätze mit	zusammen 8
zu Strücklingen 1 Helgenplatz mit	4
zu Utende 1 Helgenplatz mit	1
zu Dollingen 2 Helgenpl. mit	zusam. 4
also zusammen 7 Helgenplätze mit	17

Wenn wir in dem Obigen vorzugsweise die Schifffahrt mit Oldenburgischen Schiffen besprachen, so erlauben wir uns, die Leser dieser Blätter noch auf eine, statistisch sehr wichtige Erwerbquelle eines Landestheiles aufmerksam zu machen, der seiner Lage nach gänzlich davon ausgeschlossen zu seyn scheint; wir meinen die Seefahrt der Bewohner der Kirchspiele Lohne und Steinfeld. Zur Erklärung dieser auffallenden Erscheinung des Seelebens von Bewohnern des Binnenlandes,

erlauben wir uns zugleich, die hierüber von einem, der Vergangenheit wie der Gegenwart gleich kundigen Manne uns gefälligst gegebenen Nachrichten mitzutheilen.

Der Druck des Leibeigenthums und die häufigen Todesstrafen der früheren Criminaljustiz waren die Hauptveranlassungen, daß die Einwohner dieser Gegend nach dem freien Holland und Friesland flüchteten, und daselbst gegen beides Schutz suchten und fanden, wie geschichtliche Nachrichten aus dem 15. und 16. Jahrhunderte lehren. Todtschläge aus Unvorsichtigkeit wurden damals leicht mit Gelde gelöst, wenn der Mörder oder dessen Familie sich mit der Familie des Ermordeten abgefunden, — das Blut gesühnt — die Blutsühne geleistet — das Blut gestillet hatte, wie es in der damaligen Gerichtssprache hieß. Wenn dies geschehen war, erhielt der Todtschläger frei Geleit (salvum conductum) vom Fürsten, entrichtete die dictirte Geldbrühe, und die Sache war abgemacht. Durch diese Zurückkehrenden ward es dann bekannt, wie leicht es sey, in Holland und Friesland Geld zu verdienen, und bald strömte im Sommer alles Volk ohne andern Grund dahin, sich diesen Verdienst zu holen. Die Hauptarbeiten waren Torfbaggern und Grasmähen, beides in der Zwischenzeit zwischen der Frühjahrssaat und der Erndte, wo im Lande wenig zu verdienen, dort aber Geld zu holen war. Einige, die länger abkommen konnten, legten sich auf Gärtnerarbeit in den holländischen Tuinen, andere gingen in Cattunfabriken (Nattwasken). Kurz vor der Mitte des 18. Jahrhunderts sinzen einige dieser Hollandegänger aus Lohne und Steinfeld an, auf holländischen Hävingsbuisen, dann auf Grönlands-





fahrrern und Kauffarthenschiffen Dienste zu nehmen, was wegen des größeren Verdienstes um so mehr zunahm, als die Furcht vor den Seegefahren immer mehr schwand. Als nun

Kaiser Joseph II. im Jahre 1781 die Stadt Ostende zum Freihafen erhob, und der Handel sich dahin zog, strömte Alles dahin und hatte großen Verdienst.

(Der Beschluß folgt.)

## Zwei Reden gegen den Branntwein.

Von einem Mitgliede des Oldenburgischen Mäßigkeits-Vereins. Nebst ein paar Anhängen. Oldenburg, 1841. Schulzische Buchhandlung. 68 S. 8°. geheftet 12 Grote.

In diesen Reden führt der Verfasser, dem Vernehmen nach ein ausgezeichnete Stabsofficier, während es todbringende Waffen gegen äußere Feinde des Vaterlandes zu führen Gottlob keine Gelegenheit giebt, die ihm nicht weniger als jene zu Gebote stehenden Waffen des Geistes und der Sprache gegen einen innern Feind, um Leben und Gesundheit der Mitbürger, ja Sittlichkeit und Seelenwohl derselben gegen ein Gift zu bewahren, welches diesen höchsten Gütern droht.

Die erste Rede, vorgelesen am 15. Decbr. 1839 in der litterarischen Gesellschaft zu Oldenburg, ist bestimmt, auch »Männern aus den höchsten Classen der Gesellschaft,« wie sie in diesem Vereine sich finden, den Entschluß des Hrn. Verf. zu rechtfertigen, daß er dem Mäßigkeits-Vereine beigetreten und so sich die Pflicht aufgelegt habe, auch dem »freundlich credenzten Glas Punsch« zu entsagen. Mit Gründlichkeit aber auch mit Wit und Laune beantwortet sie die Fragen: »Dieser plötzliche Krieg gegen den Branntwein, dessen Lärmen und Geschrei allmählig an jedes Ohr schlägt, ist er ein vernünftiger, ein gerechter? Ist der Feind so mächtig und gefährlich geworden, daß nicht

bloß das stehende Heer der vorhandenen Geseze und Polizeiverordnungen, sondern auch die unregelmäßigen Truppen freiwilliger Vereine, öffentlicher Versammlungen und fliegender Blätter, ja daß Volksbewaffnung und Landsturm gegen ihn aufgeboden werden müssen? Oder ist es wohl gar ein Phantom, das sich die müßige Phantasie der Zeitgenossen während der langen Friedensruhe zum Zeitvertreib und in Ermangelung wirklicher Feinde erschaffen hat, auf welches denn die modernen Ritter von der Mancha in blinder Wuth mit geschlossenem Visir und eingelegter Lanze ihren Sturmangriff wagen?«

Die zweite Rede gehalten zu Barel am 21. Juni 1840 in der Versammlung der Vorstände aller Mäßigkeits-Vereine des Herzogthums Oldenburg, war bestimmt, dieser Versammlung »die Empfindungen und Gedanken auszudrücken, welche der Anblick derselben in dem Hrn. Verf. erweckte.« Sie schildert die Freude über den zahlreichen Besuch dieser Versammlung, wo zwanzig Vereine in unserm kleinen Lande mit über 2000 Mitgliedern durch 80 Vorstände und Deputirte repräsentirt wurden, legt die Resultate solcher Vereine in andern Ländern dar, unter-





sucht, warum noch immer Männer von Einsicht, von Gewicht, von der trefflichsten Gesinnung, sich nicht den Vereinen anschließen, und widerlegt mehrere Einwürfe, die der Tendenz desselben gemacht sind. Am Schlusse werden die Hauptsätze aufgestellt, welche die Vereine veranlaßt haben, welche das Streben derselben rechtfertigen und ihre Wirksamkeit bedingen, nemlich

»Erstens: der Branntwein ist ein Gift; er ist unter allen Umständen, einige seltene medicinische ausgenommene, in jeder Dosis, in jeder Form, dem Körper feindlich und schädlich.«

»Zweitens: Daraus folgt, und eine unwiderlegliche Erfahrung bestätigt, daß der ungeheure, allgemein verbreitete und tägliche Gebrauch dieser giftigen, den ganzen Organismus angreifenden und zerstörenden Substanz, die physische und geistige Gesundheit des Menschengeschlechts untergraben müsse und wirklich untergrabe.«

»Für uns sind das tief erkannte, fest begründete, unumstößliche Wahrheiten,« setzt der Hr. Verf. hinzu, »und mit dieser Erkenntniß haben wir auch die Pflicht zu ihrer Verbreitung überkommen. Lassen Sie uns dieser Pflicht genügen, durch Rede und Schrift, durch Wort und That, in allerlei Form, vor allerlei Volk und mit allen den ehrlichen Waf-

fen, welche ein verständiger Eifer und die ruhige Macht der Wahrheit und des Rechtes an die Hand geben. Es giebt keine größere Frage und Angelegenheit in unserer Zeit, weder Zollvereine noch Eisenbahnen, weder kirchliche noch politische Constitutionen; und es wäre die größte historische Begebenheit, wenn sich in der Mitte des 19. Jahrhunderts die Regenerationskraft und die geistige Energie der christlich-civilisirten Welt groß genug erwiese, um aus innerer freier Bewegung einen Schaden auszuwerfen, der das tiefste Leben schon ergriffen hat, und den ein ungeheurer Irrthum bisher für einen Vortheil und eine Nothwendigkeit gelten ließ!«

Anhang 1. liefert ärztliche Zeugnisse von Heinroth, Prof. in Leipzig, Deutsch, Arzt zu Reisse, Lippich, Physicus in Laibach, Meyer, Amtssphys. in Barel, sechszehn Aerzten in und um Snabrück, Kelp in Delmenhorst, Alben in Boston, Mussen, Präsident der medicinischen Gesellschaft in Dartmouth, 71 Aerzten aus Boston und dem Staate Massachusetts und 45 Aerzten im Staate Ohio. Anhang 2. enthält ein »Verzeichniß einiger Schriften über den Branntwein und die Vereine gegen denselben, welche zur Aufklärung über den Gegenstand besonders geeignet scheinen.«

---

Eingegangene Beiträge: Fragment über Mäßigkeitsvereine. — Ueber die Einführung der Seidenzucht. — Der Keller über der Erde. — Uebersicht der nach den Voranschlägen für das Rechnungsjahr v. 1. Mai 1840 bis dahin 1841 in den Gemeinden der Erbherrschaft Jever zu den Kirchen- und Armencaffen aufzubringenden Abgaben. — Ungefähre Nachweisung der durchschnittlichen jährlichen Unterhaltungskosten aller Hauptdeiche im Herzogthum Oldenburg und der Herrschaft Jever. — Das Peter-Friedrich-Ludwig-Hospital. — Etwas über den Seidenbau. — Die Bürgerschule in Barel.

