

Oekonomische Neuigkeiten und Verhandlungen.

Herausgegeben

von

Christian Carl André.

N^o. 16.

1828.

55. Landwirthschaftlicher Handel. Pferdehandel.

Ueber die Einschiffung der englischen Pferde und ihre Behandlung während der Ueberfahrt.

Die Ueberkunft der Pferde von der Insel auf das Festland ist mit so manchen Schwierigkeiten verknüpft, daß die durch Erfahrung dabei bewährt gefundenen Regeln die Aufmerksamkeit aller derjenigen in Anspruch nehmen müssen, welchen die Leitung eines solchen Geschäftes übertragen wird.

In früherer Zeit pflegte man die Pferde fast ganz in Matten hängend über See zu transportiren; man ist indes von dieser Methode zurückgekommen, weil die dadurch entstehende gezwungene Lage der Pferde auf die Dauer ihrer Gesundheit nachtheilig werden mußte, überhaupt aber alle dazu erforderlichen Vorkehrungen viele Umstände und Beschwerlichkeiten mit sich führen, die auf eine viel einfachere Art umgangen werden konnten. Die heutige Verfahrungsart ist folgende:

Der wirklichen Einschiffung der Pferde geht zunächst die vollständig vorbereitete Einrichtung des dazu bestimmten Schiffes voran. Dieses muß vor allen Dingen, nach Verhältnis der überzuschiffenden Anzahl Pferde, den gehörigen Raum in Länge und Breite, besonders aber vom Ballast bis zum Deck, mindestens eine Höhe von 3 bis 9 Fuß haben, damit es bei stürmischem Wetter, wo das Deck geschlossen ist oder die Lücken zugedeckt werden, nicht an hinlänglicher Luft gebreche. Der untere Wohnraum des Schiffes wird mit der, der Tragbarkeit des Fahrzeuges angemessenen Quantität Ballast ausgefüllt, und der hierzu benutzte Sand muß

so trocken als möglich seyn, festgestampft, gut geebnet und hinreichend mit Stroh bedeckt werden.

An den inneren Seitenwänden des Schiffes sind sobann Krippen und vor denselben, mithin auf beiden Seiten — wie in jedem andern Stalle — so viel durch Standbäume getrennte Stände anzubringen, als man Pferde einzuschiffen beabsichtigt. Unter den Krippen sind in jedem Stände zwei Ringe nöthig, an denen das Pferd mittelst zwei starker Stricke an, wo möglich, doppelten Halstern befestigt wird. Besondere Kaufen zum Heufüttern sind ganz entbehrlich und würden bei dem Schwanken des Schiffes eben sowohl für die Pferde, als für ihre Wärter nur unbequem seyn. Das Heu wird daher in die Krippe gestreut. Die Standbäume müssen gut mit Stroh umwickelt werden, damit die Pferde, die sich bei der Bewegung des Schiffes ert schlagen, nicht so leicht und bedeutend beschädigt werden können; auch darf man nicht veräumen, die inneren Wände des Schiffes sorgfältig zu untersuchen, weil sonst etwa hervorstehende Nägel oder andere Gegenstände Veranlassung zu Kopf-, besonders Augenverletzungen geben könnten. Es ist ferner nicht außer Acht zu lassen, daß — besonders wenn die Ladung groß ist — der Zugang vom Verdeck in den Schiffsraum stets frei gehalten bleibe, und ist hauptsächlich der innere Raum darnach einzutheilen, auch möglichst zu bewirken, daß ein Theil des mitzunehmenden Wasservorraths dort untergebracht wird, damit derselbe sich mehr zur Hand befindet und nicht erst vom Verdeck in das Innere des Schiffes geschafft zu werden braucht.

Die Einschiffung selbst wurde ebenfalls sonst in der Art bewerkstelligt, daß man die Pferde, in Matten hängend, mittelst des Krahn durch die Oeffnung des Deckes in den Raum des Schiffes herabließ; die dabei häufig vorkommenden Unglücksfälle haben jedoch zu dem Gebrauch von großen, einem Rothkall ähnlichen Kästen geführt. Diefelben sind ohngefähr $\frac{3}{4}$ Fuß breit, 6 Fuß hoch und so lang, daß das größte Pferd darin hinlänglichen Raum findet; der größern Haltbarkeit wegen sind diese Kästen stark mit Eisen eingefast, und an den schmalen Seiten befinden sich Thüren, durch welche das Pferd hineingeführt wird. Zu dem Ende und um die Pferde, welche sich hierzu oft lange nöthigen lassen, dreister zu machen, pfllegt man den Boden mit etwas Stroh zu belegen; sträuben sie sich dennoch, so ist es ein bewährtes und in der Regel ein erfolgreiches Mittel, wenn derjenige, welcher das Pferd am Jügel leitet, etwas Stroh, besser noch Heu, in die Hand nimmt, in welcher er die Jügel hält, und durch sanftes Zureden, indem er selbst rückwärts in den Kasten tritt und mit dem in der Hand haltenden Heu ruhig längs dem Jügel auf- und abgleitet, das Thier gewissermaßen anzuloden sucht; so wie denn überhaupt die einfache Mittel bei allen ähnlichen Gelegenheiten sehr empfohlen werden kann.

Ist das Pferd hineingetreten, so verschließt man sorgfältig beide Thüren, was außer den gewöhnlichen Krampen der besten Festigkeit wegen, noch mit starken, eisernen Niegeln geschehen kann. Das Pferd wird also dann im Kasten selbst mit zwei starken Halfterstricken an den dort befindlichen Ringen so befestigt, daß es zwar keinen Zwang zu leiden hat, den Kopf und Hals aber auch weiter nicht ungewöhnlich zu heben und also nicht zu steigen vermag.

Um das Ausgleiten der Pferde auf dem Boden dieser Kästen, die beim Aufheben oft schwanken, zu verhindern, ist derselbe mit eisernen Quersangen versehen, die dem Pferde den nöthigen Halt verschaffen. Mittelst des Krahn wird der Kasten zuerst so weit als nöthig in die Höhe gezogen, dann über die Oeffnung des Schiffes geleitet und in dasselbe herabgelassen, wonächst im Schiffsraum die Thüre geöffnet und das Pferd in den bestimmten Stand geführt wird. Daß diese Art der Einschiffung überhaupt nur in Hafenplätzen Statt

finden kann, wo die Schiffe unter dem Krahn liegen können, bedarf kaum einer Erwähnung.

Auf die beschriebene Weise kommen nun die Pferde im Schiffe mit den Köpfen gegen die Schiffswand und mit den Hinterteilen gegen einander gekehrt zu stehen, wodurch allerdings der Uebelstand eintritt, daß ihnen eines Theils leichter Gelegenheit zum Schlagen gegeben ist, andern Theils aber auch der Zugang zu den Krippen und mithin das Füttern beschwerlicher wird. Scheint es gleich in dieser Beziehung vortheilhafter, die Krippen längs der Mitte des Schiffsraumes anzubringen, die Pferde also mit den Köpfen gegen einander und mit den Hinterteilen gegen die Schiffswand zu stellen: so bleibt doch die erstere Art vorzuziehen, weil jedes Pferd bei der geringsten Bewegung des Schiffes die Neigung rückwärts zu treten hat, und die daraus entstehenden Beschädigungen sehr nachtheilig werden können. Nur bei ungewöhnlich breiten und mithin sehr geräumigen Schiffen, wo dieser Umstand ganz vermieden werden könnte, dürfte diese letztere Methode in Anwendung kommen können; für die gewöhnlichen Transportschiffe ist jedoch die beschriebene gewiß die bessere.

Um das Schlagen der Pferde, die besonders im Anfange der schwanfenden Bewegung ungewohnt, sehr dazu geneigt sind, möglichst zu verhüten, ist vor allen Dingen eine sorgfältige Aufsicht nöthig; derselben mehr überhoben zu seyn, pfllegt man auch wohl sämmtliche Pferde zu fesseln, d. h. die Vorder- und Hinterbeine durch Stricke so zu verbinden, daß das Schlagen unmöglich wird; dieß Mittel ist jedoch nicht rathsam, weil die meisten Pferde (im Sommer oft noch durch Fliegen beunruhigt) gewöhnlich gegen diesen Zwang eifernd, sich sehr böse Verletzungen der Fesselgelenke und Köthen zuziehen können, die Sache also dadurch eher schlimmer, als besser wird. Am einfachsten bleibt es immer, den Pferden die Hintereisen abreißen zu lassen und für fortwährend gute Aufsicht zu sorgen, die bei jungen Pferden, besonders während das Futter, vorzüglich aber das Wasser gereicht wird, sehr gefährlich werden muß, weil sie bei dieser Gelegenheit aus Neid und Ungeduld mehr als gewöhnlich zu schlagen pfliegen. Ueberhaupt ist es nöthig, beim Füttern und Tränken recht viele Gehülfen anzustellen, damit die Pferde ihren Antheil so gleichzeitig als möglich erhalten; auf die englischen Mattrosen

Ist bei dieser Gelegenheit in der Regel wenig zu rechnen; denn wenn sie auch in ihrem Beruf zu jeder Zeit muthig das Leben wagen, so haben sie doch gewöhnlich eine große Furcht vor Pferden und sind zu nichts anderem zu gebrauchen, als das Futter in die Futter-schwingen zu thun und es den Stallknechten zuzureichen, oder beim Wasserpumpen hülfreiche Hand zu leisten.

Nach Verhältnis der Reise muß natürlich für die Verproviantirung und zwar auf die möglichst längste Dauer der Uebersahrt berechnet, gesorgt werden, und ganz besonders das Wasser in reichlichem Maße vorhanden seyn. Kleine Handpumpen, um das Wasser schnell aus den Fässern zu ziehen, sind sehr notwendig und dürfen nicht vergessen werden; eben so muß das Füttern zu den bestimmten und gewohnten Tageszeiten regelmäßig erfolgen. Es ist ferner dahin zu sehen, daß das Heu an einem trockenen Orte verwahrt wird, wo das Seewasser nicht so leicht hinsprizen kann; eben so ist es sehr rathsam, Kleie und einige der notwendigsten Arzneien mitzunehmen, um bei etwaigen Krankheiten die erforderliche Hülfe leisten zu können. Besonders, wenn der Transport in eine sehr warme Jahreszeit fällt, ist es gut, den Pferden Weizenkleie zu geben; diese feuchte Nahrung ist kühlend und stilt zugleich den Durst, welcher bei großer Hitze im Schiffsraume und in Folge der Bewegung, zu der die Pferde durch das Schwanken des Schiffes genöthigt werden, um so häufiger und stärker zu entstehen pflegt. Uebrigens ist dieß Mittel gelinde abführend und also auch in dieser Hinsicht zu empfehlen. Andere kühlende Medicamente können erforderlichen Falles mit dem Futter oder dem Saufen gereicht werden. Es ist ferner sehr anzurathen, die Füße der Pferde, vor allem aber ihre Sprunggelenke täglich mit geistigen Mitteln waschen zu lassen, weil durch die beständige Anstrengung derselben die Balance zu halten, an diesen Theilen leicht Fehler entstehen können; eben so ist es notwendig, auf jede etwa vorkommende äußere Verletzung mit Aufmerksamkeit zu achten und gleich kühlende, zertheilende und widerum stärkende Mittel anwenden zu lassen, damit unangenehme und oft schwer zu heilende Verhärtungen möglichst in ihren Keimen erstikt werden.

Bevor man die Pferde einschiffet, pflegen die Engländer dieselben durch einen tüchtigen Aberlaß und starke

Abführungsmittel zur Reise vorzubereiten, was, besonders wenn die Uebersahrt in heißen Tagen geschieht, ausnahmsweise sehr zweckmäßig scheint. Ein Inkrusment zum Butlassen, so wie die gelübte Hand eines Sachverständigen, daselbe zu führen, darf auf dem Schiffe eben so wenig fehlen, weil der Aderlaß bei vorkommenden Krankheiten als erstes und bestes Ableitungsmittel gilt.

Man hat darauf zu achten, daß die Schiffsluden, so lange als es Wind und Wetter erlauben, stets offen erhalten werden, damit die Luft im Schiffsraum sich nicht zu sehr verdicken kann, weil ein dunstiger Aufenthalt, besonders bei langen Reisen und warmem Wetter höchst nachtheilig auf die Gesundheit der Pferde wirken muß.

Bei kurzen Uebersahrten findet man selten, daß sich die Pferde niederlegen, in den ersten Tagen einer längern Reise geschieht es fast gar nicht, und erst nach und nach versuchen es Einzelne, liegend auszuruhen, obgleich das anhaltende Siechen und fortwährende Balanciren der Pferde, wozu die Bewegung des Schiffes sie nöthiget, sehr anstreifend und ermüedend seyn muß. Diesem Uebelstand ist gar nicht zu begegnen, es bleibt nichts übrig, als ruhig abzuwarten, bis sie sich von selbst legen; je früher es ein Pferd thut, desto weniger braucht man — wenn es sonst gesund ist — für dessen Ueberkunft besorgt zu seyn, nur hat man alsdann darauf zu sehen, daß das Strohlager immer dicht und trocken bleibt, damit die unvermeidliche Feuchtigkeit des Sandes, auf welchem die Pferde siehen, nicht nachtheilig auf ihre Gesundheit einwirken kann. Zu besorgen ist übrigens nicht, daß die Pferde, wenn sie sich auch nicht legen, sich deshalb steif siehen könnten, da ihnen, wie es bereits erwähnt wurde, das Schwanken des Schiffes hinlängliche Gelegenheit zur Bewegung darbietet. Auch hat man bei Pferden, welche ein Jahr auf der See zubringen mußten, keine vermehrte Steifigkeit der Knochen wahrgenommen, wohl aber sind sie in der Regel nach einer Seereise sehr entkräftet, reizbar und in jeder Hinsicht höchst empfindlich gefunden worden, so daß es nöthig wird, große Aufmerksamkeit auf ihre Wartung und Pflege zu verwenden, vor allem ihnen aber gleich nach zurückgelegter Reise eine angemessene Ruhe zu gönnen.

Vieles Puhlen der Pferde ist während der Ueberfahrt nicht wohl thunlich; wären auch die dazu erforderlichen Hände vorhanden, so hindert doch die Bewegung des Schiffes, und man muß es auf die tägliche Reinigung der Augen und Nasenlöcher beschränken.

Große Wachsamkeit und Aufsicht ist am meisten zu empfehlen, damit so viel, als es nur immer möglich ist, das Schlagen der Pferde unter sich verhindert werde; denn die Neigung derselben hierzu ist besonders im Sommer groß, wo es aller angewendeten Vorsicht ungeachtet nicht vermieden werden kann, daß sich am Einschiffungsort auch Fliegen am Bord einsünden, welche die Angst und Plage der armen Thiere denn natürlich vermehren müssen.

Die Ausschiffung derselben erfolgt auf dieselbe Art, wie die Einschiffung mittelst der oben beschriebenen Kasten. Es ist indes gewiß, daß die Einrichtung derselben noch sehr verbessert und vervollkommenet werden könnte, um die dabei dennoch oft vorkommenden Verletzungen der Pferde zu vermeiden. So würde es z. B. sehr zweckmäßig seyn, die inneren Wände dieser Kasten stark auspolstern zu lassen; auch ließe sich wohl durch einfache Vorkehrungen das häufige Schwanken derselben während des Aufhebens durch den Krahn, wenn auch nicht ganz vermeiden, doch sehr vermindern.

Es dürfte endlich vielleicht für Manchen nicht uninteressant seyn, hier noch einige Bemerkungen in Betreff der Ueberfahrts- und anderen Kosten zu finden, die den Besiß der englischen Pferde für uns nothwendig bedeutend vertheuern müssen, weßhalb noch einige wenige Notizen über diesen Gegenstand angeführt werden sollen.

Zunächst hängen diese Kosten in der Regel mehr oder weniger von dem Aufwand an Zeit ab, der zum Ankauf des Bedarfes in England selbst erfordert wird. Futter, Wartung, Stallung, so wie überhaupt der Aufenthalt mit Pferden ist auf dieser merkwürdigen Insel, wo das Geld geringen Werth hat, und eine erkünstelte Theuerung das Gleichgewicht zwischen dem Erwerb und den Ausgaben herzustellen sucht, ungemein kostspielig. Bei der dort überall im Jahre 1826 misrathenen Feuernde war z. B. die Last Heu (ohnegefahr 2200 Pfund) bis auf 9 Pfund Sterling und darüber gestiegen, so daß also der Centner nach Berliner Ge-

wichte zwischen 3 und 4 Thaler kostete. Das Quorner Hafer (ohnegefahr 5/4 Berliner Scheffel enthaltend) wurde mit 26 Schilling oder circa 9 Thlr. bezahlt. Die Stallung läßt sich bei strengster Defonomie, ausschließlich des nöthigen Strohs, auf jedes Pferd täglich auf 1 1/2 Schilling berechnen. Jeder Pferdewärter erhält täglich mindestens 3 Schilling (also über 2 Thaler), und wenn er die Ueberfahrt z. B. von Hull nach Hamburg mitmacht, bedingt er gewöhnlich noch außerdem 6 bis 7 Pfund für die Kosten seiner Rückreise.

Die Verproviantirung des Schiffes muß, wie schon bemerkt, auf die längst mögliche Dauer der Ueberfahrt, mindestens also von Hull nach Hamburg auf 14 Tage besorgt werden, was die Kosten bedeutend steigert. Die Ausgaben, welche die Ueberfahrt selbst veranlaßt, hängen in der Hauptsache von der Wahl des Schiffes ab. Glückt es, im englischen Hafen ein teutsches Schiff, deren viele nur mit Ballast zurücksegnen und daher gern Rückfracht nehmen, anzutreffen: so werden die Kosten dadurch bedeutend verringert, weil teutsche Schiffe überhaupt die Reise wohlfeiler machen können, als die englischen, bei denen allein schon der Unterhalt für die Mannschaft anscheinlich theurer ist. Selten aber sind die Hamburger und Bremer Schiffe, welche aus den englischen Häfen, wohin sie gewöhnlich Knochen oder Korn gebracht haben, größtentheils mit Ballast zurückkehren, zum Transport von Pferden geeignet; fast immer sind sie zu klein und im Schiffsraum zu niedrig. Größere Schiffe, aus der Dstsee kommend, nehmen, wenn sie auch leer zurückkehren, nicht gern Rückfracht nach Hamburg an, weil der Umweg ihnen zu viel Zeit raubt und die Kosten (Hafenzölle u. s. w.) zu bedeutend sind. Ist man demnach genöthigt, ein englisches Schiff zu mietzen, so kann man es unter 60 bis 80 Pfund Sterling nicht haben, weil Rückfracht für sie von Hamburg zweifelhaft ist.

Je größer die Anzahl der mitzubringenden Pferde ist, — die wohl bis zu 20 und 30 auf einem solchen Schiffe Raum haben, — desto mehr vertheilen sie natürlich die Kosten auf die einzelnen Pferde und sie müssen immer höher werden, je weniger man mitbringt.

Die Eins- und Ausschiffungskosten, so wie die erste Einrichtung des Schiffes sind ebenfalls kostspielig, und

Der Acker Land, der zuvor nur 2 Schill. 6 P. werth war, ist jetzt auf 40 Sch. gestiegen.

Beim Bodenbrennen verfährt man in Irland auf folgende Weise. Zum Feueranmachen wählt man eine Stelle von 10—20 Schuben im Umfange. Man scheidet dann eirkelförmig in abwechselnden Reihen 1 Schuh lange, 3 Zoll breite und dicke Rasenstücke ab, und bringt sie auf einem Plage von gleicher Größe zum Trocknen. Die Zahl der abzusteckenden Rasen richtet sich nach dem Umfang der Brennstätte und beträgt selten mehr, als 20 Rutben Land geben können, so daß eine Person das ganze Geschäft besorgen kann. Sind die Rasen gehörig ausgetrocknet, so baut man aus frischen Rasen eine

Art Ofen in Form der Kalköfen, und schlägt die Aufsenseiten recht dicht zusammen, damit keine Luft eindringe. Mit Holz oder trockenem Rasen zündet man das Feuer an und bringt die Rasen in den Ofen. Wie die Asche sich anhäuft, baut man die Wände des Ofens höher. Hat die Hitze den erforderlichen Grad erreicht, so unterhält man das Feuer durch ein Gemenge von getrockneten und frischen Rasen, um die Hitze zu mäßigen. Der ganze Erfolg der Operation beruht auf der rechten Leitung des Feuers. Ist es zu heftig, so wird das Material dadurch calcinirt, was um so eher geschieht, je größer das Feuer ist.

(Bull. univ. Novembre 1827. Agriculture Nr. 194.)

57. Futterbau.

Vorkäufige Bestimmung der Petrischen Futterpflanze.

Alle die Eigenschaften, welche Bernhard Petri im 2. Theile seines Dünger-Systems, Wien 1827, über die von ihm entdeckte und so hochgepriesene Futterpflanze angibt, findet man vereinigt in dem Geschlechte der Sternblumen (Asteren), und zwar in der Species der krautartigen Sternblumen, welche wir so häufig in unseren Gärten vorfinden. Wird eine oder mehrere dieser Pflanzen, wie z. B. die Mandel-Sternblume (*Aster amygdalinus*), die Weiden-Sternblume (*A. sa-*

licifolius), die neuenglische Sternblume (*A. nova Angliae*), die Tradescant's Sternblume (*A. Tradescanti*), u. getrocknet, vom Vieh gern aufgenommen, woran ich fast nicht zweifle, weil ein Haase die grünen Wurzelblätter von zwei Stücken im Verlauf des hitigen Winters, ohne besondere Noth, rein abfräß; so dürfte dieselbe wohl bald erkannt, und das die Aufmerksamkeit des ökonomischen Publikums seit Jahren spannende Geheimniß, enthüllet seyn.

Seltisch am 3. Februar 1828.

Franz R. v. Schwarzenfeld.

58. Federviehucht. Landwirthschaftliche Geographie.

Entenzucht in China.

Die Entenzucht macht in China einen sehr bedeutenden Gewerbszweig aus. Die meisten Eier werden künstlich, in mit Sand gefüllten Kästen ausgebrütet, die man auf einen Backstein-Herd stellt, der angemessen geheizt wird. Die ausgekrochenen Enten werden mit gekochten und in kleine Stücke zerhackten Krebsen ernährt. Nach 14 Tagen sorgen sie selbst für ihr Futter. Dann gesellt man ihnen eine alte bei, die sie zum Auffuchen desselben ausführt. Zuerst bringt man sie auf Rhöne, aus welchen oft Schwärme zu 3

bis 400 Stück herankommen, um ihrer Nahrung nachzugehen, dann wieder zurückzuehren, alle, nach dem Commando der alten.

Diese Zucht findet 9 Monate im Jahre Statt. Des Winters über gelingt sie nicht. Sie ist allgemein üblich, besonders zur Zeit der Reis-Ernde, wo die Eigenthümer der Entenkühe, diese stromauf und abwärts fahren, und die Enten Nahrung in Ueberschuß auf den überschwemmt gewesenen Gegenden, nach dem Ablauf der Gewässer finden.

(Bullet. universel 1827. Septembre. Econ. Nr. 149.)

59. Schafzucht. Schafkrankheiten.

Bemerkungen über die Drehkrankheit bei Schafen.

Ueber diese Krankheit ist bereits viel debattirt und geschrieben, aber weder ein bestimmtes Präservativ- noch Kurativ-Mittel gefunden worden, weil man über die Ursache derselben nicht einig ist. Ich werde meine gemachten Bemerkungen hier in Kürze mittheilen, mein Urtheil sagen, und dem landwirthschaftlichen Publicum es überlassen, meine Meinung durch andere Erfahrungen zu widerlegen.

Bekanntlich sehen mehrere Besühungen unter meiner Leitung, ich spreche also von wirklichen Thatsachen, welchen die Namen der Orte, wo sich selbe zugetragen haben, beizufügen nicht notwendig ist, auf jedermalige Anfrage aber bekannt gegeben werden können.

Erster Fall. Im Jahre 1820 wurden in einem Weierhof sehr feine Schafe, vom Fürsten Lichnowsky erkaufte, eingeführt, sie lammten gut ab, die Lämmer wurden im Stall gefüttert, und kamen nur bei kühlen Stunden in den Hofraum, auch waren sie alle gesund und stark. Zur Scharzeit im Juli beging der Localbeamte den Fehler, und ließ diese Lämmer während der größten Hitze schwimmen; in wenig Tagen zeigten sich an allen diesen Thieren die deutlichsten Spuren von Hirnentzündung, und nur durch den Abetlaß und kalte Umschläge wurde die Heerde erhalten und wieder gesund. Allein nach einem Jahre wurde ein Stück nach dem anderen drehköpfig, und keintes kam davon.

Zweiter Fall. Ich pflege nach Abspannung der Lämmer, sie gewöhnlich auf einen eigenen Hof zusammen treiben zu lassen, wo sie eigens geweidet und gepflügt werden; den Schäfern wurde angeordnet, diese in zwei Schäfereien befindlichen Lämmer nur bei kühlen Stunden in die bestimmten Hüfe übertreiben zu lassen; der eine Schäfer trieb die Lämmer früh vor Aufgang der Sonne, und seine Lämmer blieben gesund, der andere aber trieb, ungeachtet des Verbots, diese Thiere bei großer Hitze, den anderen Tag wurden alle diese Thiere traurig, und es zeigten sich alle Spuren

einer Hirnentzündung, welche jedoch durch angewandte kühlende Mittel und Umschläge vor der Hand geboben wurde, allein in einigen Monaten wurden alle diese Lämmer drehköpfig und gingen nach und nach ein.

Dritter Fall. Auf einer anderen Besühung beging der Schäfer die große Unvorsichtigkeit, und weidete die jungen Lämmer ebenfalls in heißen Stunden; sie wurden krank, und ungeachtet man sie für den Augenblick retten konnte, so wurden alle nach und nach drehköpfig, und sind, ungeachtet aller angewandten Heilmittel eingegangen oder mußten verkauft werden.

Aus diesen Beispielen urtheile ich, daß:

1. die Drehkrankheit meist Folge einer örtlichen Verletzung, entweder durch den Stoß, öfters aber durch den Sonnensich sey;
2. daß diese Krankheit meist Lämmer und Jährlinge trifft, indem diese eine weiche, empfindliche Hirnschale haben, welche leichter verlegt wird, als die harte Hirnschale erwachsener Schafe.

Bisher ist uns noch gar kein Mittel bekannt, diese Krankheit zu heilen, allein als Präservativ glaube ich folgende Vorrichtungen empfehlen zu können:

1. Trachte man die Lämmer bis zur Stoppelweide im Stall zu halten, und gebe ihnen gutes, aber kein geiles Futter.
2. Will man die Lämmer austreiben, so darf es nur in kühlen Stunden geschehen, ja nicht bei der Hitze.
3. Lasse man beim Scheeren der Lämmer die Köpfe nicht scheeren, damit ihnen die Wolle sowohl gegen jeden Stoß als auch besonders gegen den Sonnensich als Schutz diene.

Seit 10 Jahren sind äußerst seltene Fälle, im Ganzen kaum 5 Stück bei einem Stand von 400 Schafen, hier an der Drehkrankheit eingegangen, aber obige Maßregeln stets genau beobachtet worden.

Sautzky im Czaslauer Kreise am 28. Januar 1828.

Karl Baron Puteani.

60. Vermischte Gegenstände.

Aufforderung an Freunde der Landwirthschaft und der Menschheit, betreffend die vierte Ausgabe von Johann Christian von Schubart, Rittern von Kleefeld, (Herzoglich Sachsen Coburg, Saalfeld'schen Geheimen-Rathe, Erb-, Vohn- und Gerichtsherrn auf Würdnitz, Pöbles und Krefsch.) ökonomisch-kameralistischer Schriften u.

Während die Landwirthschaft in Deutschland sich immer höherer Beachtung erfreut; während dankende Männer der höchsten Stände wie die eigentlichen Landwirthe, ihrer Hervorkommung die vollste Aufmerksamkeit zuwenden; während Teutschlands erhabene Fürsten ihr kräftige Stützpunkte zu verleihen streben, so wird die Anzeige einer vierten Auflage der Schriften eines seligen Vaters, — welcher diesem Zweige menschlicher Betriedsamkeit den größten Theil seines thätigen Lebens hingab, nicht als unwillkommen betrachtet werden. Sie bilden mit Kupfern u. 6 Bände ökonomisch-kameralistischer Schriften, 4 Deutsche Briefwechsel und ungefähre 2 Bände sind den Bemerkungen mehrerer würdiger Männer des Faches über die von ihnen gesammelten Erfahrungen gewidmet, wozu ich meine eigenen Wahrnehmungen im Gebiete der Landwirthschaft als Fortsetzung des Systems meines Vaters auf den Mätern besondern zu Pöbles und Großbörschen bei Lügen und Kröppzig beifügen und auf diese Weise jene Schriften selbst gleichsam bis auf unsere Zeit fortgesetzt dem Publikum übergeben werde. Der Königlich Würtembergische Herr Direktor der Versuch- und Unterrichtsanstalt für den Landbau J. v. von Schwarz zu Hohenheim bei Stuttgart wird sein geliebtes Wort über das Ganze in einer Einleitung niederlegen. Durch diese Einrichtung wird der Freund der Landwirthschaft ein Handbuch erhalten, das den Wünschen der vielen Freunde und Gönner, welche mich zu diesem Unternehmen, — da seit langer Zeit die dritte Auflage völlig vergriffen und durch den Buchhandel nicht mehr zu haben ist — schon längst aufseherdet, entsprechen wird.

Mein Vater war es, der auf seinen Gütern die Landwirthschaft nach durchdachtem System eigentlich reformirte und durch einen richtigen Tarnus des Feldbaues, durch Ausbeugung der Brache, den Bau der Futterkräuter, besonders aber des bis dahin wenig gekannten Klees und des Anbaues derselben in die Brache, des Kapses, durch Einführung der Stallsütterung und Verbesserung der Viehzucht u. der Landwirthschaft eine neue Epoche öffnete. „Das von ihm erzeugte und standhaft gemachte Gute, — sagt Pöhl in dem Archiv der teuthen Landwirthschaft, Octoberheft 1820 und Septemberheft 1823 — ist nach und nach in aller Stille in die Wirthschaften übergegangen, aber die allerwenigsten, welche von seinem Wirtschaftssystem reden oder durch dasselbe wohlhabend geworden sind, haben dessen Schriften in Händen gehabt, vielmehriger gelesen, weil sie im Buchhandel fehlten.“ Er zügte und lehrte praktisch, wie einzeln der Werth eines Gutes durch richtige Behandlung unglauublich erhöht werden kann,

und überall findet man die Spuren seines feinsinnigen und kräftigen allgemeinen Wirkens für die Interessen der Menschheit. Seine Schriften bleiben ihrer innern Obiegenheit und ihrer die ganze Landwirthschaft umfassenden lichtvollen und praktischen Darstellung wegen eine nimmer verlegbare Quelle für Theorie und thätige Anwendung.

Jedem nun, der Anteil nimmt an dem Grundbesitzer der Nationalwohlthätigkeit; jedem, dem Landwirthschaft sein leeres Wort ist und der ernstlich sich des Bestehenden werth zu machen strebt; jedem, der sein Gut verbessern und dessen Ertrag vermehren will; jedem Beamten, der Kenntniß dieses Faches sucht und zu verbreiten strebt; jedem, der im Volke lebt und sich und Andern Nutzen zu schaffen sucht, wird dieses Unternehmen angenehm seyn, und er wird ihm seine Theilnahme nicht verweigern.

Wenn ich aber noch beifügen muß, daß die hinterlassene Familie dieses Mannes, der acht teuthen Säunen lebte und wirkte, der bei tausend Ansehnungen doch des Guten nie laß wurde; den die Besten des teuthen Volkes, und Engländer wie Ungarn, Böhmen wie Dänen mit ihrer Achtung persönlich zu großem Theile bedienten; den Kaiser Joseph II. seiner Verdienste wegen um den Bau des Landes mit Erhebung in den Reichs-Ritterstand ehrete; der von Oesterreich, Rußland und Preußen her die bedeutendsten Anträge erhielt, und dennoch immer tren und behändig sich auf sein Eigenthum und sein freies Denken beschränkte, — wenn ich sagen muß, daß diese Familie nun durch Strecktheile und wiederholte Verheerungen, durch Brand und schwere Schicksale in derbort Niethes, dann mehrte ich meine Hoffnung auf Hilfe auch für sie durch thätige Unterstützung dieses Unternehmens richten, und ich wage auch mit Vertrauen diese Bitte an Gönner der Sache, wie an die Beschäfter und Mäczen der Unglücklichen.

Der Preis dieses nun in 10 Bänden mittel Atlas auf schönem Papier bestehenden Werkes ist auf 4 Prabanters Thaler für Subscribenten und auf 5 Prabanters Thaler für Prämumeranten festgesetzt. Der Druck beginnt, so wie die nöthige Anzahl von Bestellungen eingekommen seyn wird, um deren baldige Ertheilung an mich oder die Adressen, welche zur Sammlung derselben aus Württemberg oder Manchenliebe sich öffentlich anbieten, ergebenst ersucht wird. Die Prämumeranten und Subscribenten werden dem Werke vordruckt und deshalb um deutliche Bezeichnung der Namen gebeten.

Hänfanten, im Nordtheile des Königreichs Bayern und Landgericht Wambach, ehemals Nördlingen, auf dem Gütele Selner Excellenz des Königlich Bayer'schen Generallieutenant Grafen von Dilling und Hänfentzen, General-Adjutanten Seiner Majestät des Königs von Bayern u.

N. W. Schubart von Kleefeld.

Auf Anerkennung der hohen Verdienste des verstorbenen aber unergötlichen Schubart von Kleefeld und Dranggedrungen obenanbezogener Schriften, erbitte ich mich sehr gern auch zur Annahme von Unterzeichnungen und Prämumerationen gebeten. — Hohenheim, bei Stuttgart, im Nov. 1827. Schwarz.

Mit Vergnügen erklärt sich zu gleichem Gebieten
Stuttgart, im November 1827. Andf.