Das Emigranten-Passagiergesetz.

Eine Akte zur Regulirung des Transportes von Passagieren in Dampfschiffen und andern Fahrzeugen.

Es wird hiermit von dem im Congreß versammelten Senat und dem Hause der Repräsentanten der Ver. Staaten von Amerika verordnet, daß kein Meister irgend eines Schiffes, das ganz oder zum Theil Eigenthum eines Bürgers der Ver. Staaten, oder irgend eines andern Bürgers eines fremden Landes, in irgend einem fremden Hafen oder Ort, der nicht zu einem an die Ver. Staaten grenzenden Gebiet gehört, in ein solches Schiff eine größere Anzahl von Passagieren aufnehmen soll, als auf je zwei Tonnen seines Gehaltes einen Passagier, Kinder unter einem Jahre nicht mitgerechnet, aber zwei Kinder über einem und unter acht Jahren als ein Passagier betrachtet. Die für die Passagiere bestimmten Räumlichkeiten, die nicht zu Aufspeicherung von Waaren oder Passagiergepäck bestimmt sind, müssen folgendermaßen für die Passagiere bemessen werden. Auf dem Hauptdeck, Hinterdeck oder Platformen, so wie in den Deckhäusern, falls welche vorhanden, muß ein Passagier auf je sechszehn Fuß Flächeninhalt des Decks kommen, wenn die Höhe oder Entfernung zwischen den Decks oder der Platform nicht weniger als sechs Fuß beträgt; im untern Deck, das kein Mitteldeck ist, müssen auf jeden Passagier achtzehn Fuß Flächeninhalt kommen, vorausgesetzt, daß die Entfernung zwischen den Decks nicht unter sechs Fuß beträgt; kein Passagier, der nach den Ver. St. gebrachtwerden soll, darf in einem Deck untergebracht werden, das nicht mindestens die vorerwähnte Höhe hat. Wenn irgend ein Schiffsmeister eines Schiffes innerhalb der Gerichtsbarkeit der Ver. Staaten eine größere Anzahl Passagiere auf einem Schiffe einschifft, als der Tonnengehalt desselben gestattet, mit der Absicht, sie nach irgend einem andern fremden Hafen — die eines an die Ver. Staaten grenzenden Gebietes ausgenommen — zu bringen, oder wenn die Raumverhältnisse für die Passagiere nicht nach dem Gesetze bemessen sind, so soll er eines Vergehens schuldig erkannt und auf Ueberführung desselben vor einer Circuit- oder Distrikt-Court der Ver. Sten. für jeden dem Gesetze nach unzulässigen Passagier, oder jeden zu engen Passagierraum um $50 bestraft und nach Ermessen des erkennenden Richters zu einer Gefängnißstrafe von nicht über 60 Tagen verurtheilt werden.

Sollte es jedoch für die Sicherheit des Schiffes, oder dessen Einrichtung nothwendig sein, einen Theil des Cargos oder andere Artikel, in dem gewöhnlich für Passagiere bestimmten Raume unterzubringen, so können die Passagiere in eigens hiezu gebauten Kammern oder Verschlägen, die sich an der äußern Oberfläche des Schiffes befinden und dem Wasser nicht zugänglich sind und eben so leichtwie die Decks oder Platformen gereinigt werden mögen, untergebracht werden. Diese auf solche Weise hergestellten Passagierräume dürfen indeß nicht als ein Theil des den Passagieren gesetzlich bewilligten Flächenraumes betrachtet, sondern müssen davon abgerechnet werden. In allen Fällen, wo solche Verschläge hergestellt werden, muß die obere Fläche derselben als das Deck oder die Platform betrachtet und von ihr aus die vorgeschriebene Entfernung vermessen werden. Ferner wird verordnet, daß in den für die Passagiere bestimmten Räumen ein Spital für dieselben, und zwar abgesondert von den Schlafstätten, hergestellt werde, das, wenn es benutzt wird, zu dem den Passagieren bewilligten Raume gerechnet werden darf; dasselbe darf jedoch nicht mehr als 100 Fuß Flächeninhalt auf dem Deck einnehmen. Ferner ist verordnet, daß auf Zweideckern, wo die Höhe der Decke 7½ Fuß oder mehr beträgt, für jeden Passagier nur 14 Fuß Flächenraum erforderlich.

Section 2. Kein solches Schiff darf mehr als zwei Reihen Schlafstätten haben, und der Zwischenraum zwischen dem untersten Theile derselben und dem Decke oder Platform soll nicht geringer als neun Zoll sein. Die Schlafstätten müssen gut construirt, parallel mit den Schiffsseiten und von einander durch Wandungen, durch die man gewöhnlich Schlafstätten zu trennen pflegt, abgesondert sein. Die Schlafstätten sollen wenigstens sechs Fuß lang und zwei Fuß breit sein und jede nur von einem Passagier besetzt werden. Doppelte Schlafstellen müssen die doppelten Dimensionen der einfachen haben. Solche dürfen von nicht mehr als zwei Frauen, oder einer Frau und zwei Kindern unter dem Alter von acht Jahren, oder von Mann und Frau, oder von einem Manne und seinen zwei unter acht Jahren alten Kindern, oder von zwei Männern derselben Familie besetzt werden. Für jede Verletzung einer dieser Bestimmungen soll der Schiffsmeister und die Eigner des Schiffes für jeden Passagier in ein Strafgeld von $5 verurtheilt und diese Strafgelder in jedem Hafen, in dem ein solches Schiff landen oder von dem es abgegeln mag, von den Ver. St. Behörden beigetrieben werden.

Section 3. Alle ob zu den Ver. Staaten oder zu andern Ländern gehörenden Schiffe, welche fünfzig oder mehr Passagiere gesetzmäßig aufnehmen können (die Kajüten-Passagiere nicht inbegriffen), sollen auf ihren Reisen zwischen den Ver. Staaten und Europa am obern Deck eine Bedachung für den Aufgang aus dem Zwischendeck haben, die so construirt sein muß, daß eine Thür oder Fenster jederzeit der Ventilation halber offen gelassen werden kann. Alle Schiffe, die 150 Passagiere oder mehr führen können und im Transport solcher Passagiere begriffen sind, sollen zwei solche Bedachungen oder Häuser haben und die Stiege soll mit einem Geländer von Holz oder starken Stricken versehen sein.

Section 4. Jedes solches Schiff, das mehr als hundert Passagiere führen kann, muß wenigstens mit zwei Ventilatoren versehen sein (folgt eine Beschreibung des Apparates).

Section 5. Jedes Schiff, das mehr als 50 Passagiere führen kann, muß zu deren Gebrauch zum wenigsten einen gehörig bedachten Feuer- oder Kochheerd, der für je 200 Passagiere 4 Fuß lang und 1½ Fuß breit sein muß, haben, und in dieser Weise soll für eine größere oder kleinere Anzahl Passagiere Sorge getragen werden. Diese Bestimmungen sollen jedoch das Recht zwischen den Decks Kochvorrichtungen zu treffen, nicht beeinträchtigen.

Section 6. Alle solche Schiffe müssen für ihre Passagiere unter Deck gut verwahrt folgende Provisionen für jeden einzelnen Passagier mit sich führen: Zum mindesten 20 Pfd. guten Schiffszwieback, 15 Pfd. Reis, 15 Pfd. Hafergrütze, 17 Pfd. Weizenmehl, 15 Pfd. Erbsen und Bohnen, 20 Pfd. Kartoffeln, eine Pinte Essig, 60 Pfd. süßes Wasser, 10 Pfd. gesalzenes Schweinefleisch und 10 Pfd. gesalzenes Rindfleisch ohne Knochen, alles von guter Qualität. Die Quantität genannter Artikel kann vermehrt oder ein Artikel durch den andern substituirt werden; wo Kartoffeln nicht zu billigen Preisen zu haben sind, können 5 Pfd. derselben durch je 1 Pfd. der andern Artikel substituirt werden. Die Kapitäne der besagten Schiffe sollen jedem Passagiere jede Woche wenigstens den zehnten Theil der vorgenannten Provisionen — von dem Tage der Abfahrt an gerechnet — und täglich mindestens drei Quart Wasser verabfolgen. Sind die Passagiere eines solchen Schiffes nicht gesetzmäßig verproviantirt und zu irgend einer Zeit während ihrer Reise auf kurze Rationen gesetzt worden, so soll der Meister oder Eigner eines solchen Schiffes jedem Passagier, der auf kurze Ration gesetzt wurde, für jeden Tag, an dem er mit kurzer Ration vorlieb nehmen mußte, die Summe von drei Dollars bezahlen, welche Gelder vor jeder Circuit- oder Distrikt-Court der Ver. Staaten eingeklagt werden können. Es soll ferner der Kapitän oder Schiffsmeister jedes solchen Schiffes seinen Passagieren ihre Lebensmittel täglich gut und ordentlich gekocht zu bestimmten und vorher bekannt gemachten Stunden abliefern — falls der Kapitän oder Schiffsmeister eines solchen Schiffes absichtlich vernachlässigt, diese Lebensmittel gehörig gekocht zu verabfolgen, so soll er eines Vergehens schuldig erkannt und nach Ueberführung vor einer Ver. St. Circuit- oder Distrikt-Court zu einer Geldstrafe von nicht mehr als $1000 und Gefängnißhaft von nicht länger als einem Jahre verurtheilt werden, wobei es nebenbei den Passagieren, die Schaden gelitten haben, unbenommen bleibt, ihre Ansprüche auf dem Civilwege geltend zu machen.

Section 7. Der Kapitän jedes solchen Schiffes ist berechtigt, unter seinen Passagieren gute Disciplin und Reinlichkeit aufrecht zu erhalten. Zu diesem Behufe sollen solche Schiffsregeln, wie er sie für zweckmäßig halten mag, an einem den Passagieren zugänglichen Platze des Schiffes angeschlagen sein und dieselben während der Reise zur allgemeinen Einsicht dort bleiben. Es ist die Pflicht des Kapitäns, die von den Passagieren bewohnten Räumlichkeiten in einem reinlichen, gesunden Zustande zu erhalten und die Eigner solcher Schiffe haben die Decks, so wie alle zum Aufenthalt der Passagiere bestimmten Räume so construiren zu lassen, daß dieselben vollständig gereinigt werden können. Ferner sollen sie für den ausschließlichen Gebrauch von je 100 Passagieren einen sicheren, zweckmäßigen Abtritt herstellen. Wenn das Wetter den Passagieren nicht erlaubt mit ihren Betten zur Lüftung auf das Deck zu kommen, so ist es die Pflicht des Kapitäns, die Passagiersräume mit Chlorkalk oder einem andern gleich wirksamen Mittel reinigen zu lassen.

Section 8. Der Schiffsmeister oder Eigner solcher Schiffe, der den in der 3., 4. und 5. Section vorgeschriebenen Bestimmungen bezüglich des bedeckten Eingangs zu den Passagiersräumen, Ventil-Laternen oder Kochheerde nicht entspricht, soll für jede einzelne Verletzung oder Vernachlässigung dieser Bestimmung $200 und für jede Verletzung der Bestimmungen der 7. Section dieses Gesetzes die Summe von $ 50 als Strafgeld an die V. St. bezahlen, welche Strafgelder vor jeder Ver. St. Circuit- oder Distrikt-Court eingeklagt werden können.

Section 9. Jeder Zollcollector in irgend einem Hafen der Ver. St., in dem ein solches Schiff ankommt, oder von dem es abgegeln mag, soll einen oder mehrere Zollinspectoren ernennen, welche jedes solche Schiff zu untersuchen und über dessen gesetzliche Ausrüstung schriftlich an ihn zu berichten haben.

Section 10. Alle Bestimmungen dieser Acte, welche auf den Raum, der den Passagieren in solchen Schiffen gebührt, Bezug haben, erstrecken sich auch auf alle jene Räume, welche in Schiffen, die zum Theil oder ganz durch Dampf getrieben werden, den Zwischendeckpassagieren angewiesen zu werden pflegen.

Section 11. Alle Schiffe, welche von irgend einem Hafen der Ver. Staaten nach einem Hafen im stillen Meere oder dem atlantischen Ocean segeln, sollen mit Ausnahme der Bestimmungen über Lebensmittel und Wasser allen in dieser Acte erwähnten Bestimmungen bezüglich der Beförderung von Passagieren in Kauffahrtheischiffen unterworfen sein. Die Eigenthümer oder Schiffsmeister aller solcher Schiffe sollen jedoch den Passagieren unter allen Umständen die vorerwähnte tägliche Ration Wasser, sowie eine gute, gesunde, ordentliche Kost verabreichen und für jede Verletzung dieser Bestimmungen den in der 6. Section dieser Acte ausgesprochenen Strafe unterworfen sein.

Section 12. Jeder Kapitän oder Schiffsmeister eines solchen Schiffes soll unmittelbar nach der Ankunft seines Schiffes in irgend einem der Häfen der Ver. Staaten oder deren Territorien von was immer einem fremden Hafen gleichzeitig mit der Ablieferung seines Manifestes oder Anzeige der Ankunft seines Schiffes eine Liste seiner sämmtlichen Passagiere an den Collector des betreffenden Distriktes abliefern; in dieser Liste muß das Alter, Geschlecht und Beschäftigung der Passagiere, das Land, aus welchem sie kommen, sowie das ihrer Bestimmung und der Platz, den sie auf dem Schiffe eingenommen, angegeben sein. In dieser Liste muß ferner bemerkt sein, ob und wie viel Passagiere auf der Reise gestorben. Diese Liste muß in derselben Weise wie das Manifest des Cargo beschworen werden, und jede Verletzung der Bestimmungen dieser Section unterliegt denselben Strafen, die für eine Verweigerung des Cargo-Manifestes festgesetzt sind.

Section 13. Alle Zollcollectoren haben vierteljährig Abschriften der ihnen eingehändigten Passagierlisten an den Staatssekretär der Ver. Staaten einzusenden, der seinerseits bei jeder Sitzung des Congresses an selben hierüber Bericht zu erstatten hat.

Section 14. Falls sich auf einem solchen Schiffe während der Reise ein Todesfall unter den Passagieren (Cajüten-Passagiere ausgenommen) ereignet, so soll der Schiffsmeister, Kapitän, Eigner oder Consignee eines solchen Schiffes spätestens 24 Stunden nach Ablieferung der Passagierliste an den Zollcollector, demselben für jeden Passagier über 8 Jahre alt, der während der Reise eines natürlichen Todes gestorben ist, die Summe von $10 bezahlen. Der besagte Collector dagegen soll die unter dieser Bestimmung eingegangenen Gelder nach ihm zukommender Weisung des Staatssekretärs der Commission des betreffenden Staates, in dessen Jurisdiction ein solches Schiff angekommen, die zur Unterstützung und Vorsorge für kranke Einwanderer ernannt ist, auszahlen. Sollte mehr als eine Commission die Auszahlung solcher Gelder beanspruchen, so steht dem Schatzsekretär zu, zu entscheiden, wer zum Empfang der Gelder berechtigt ist. Nie jedoch sollen an irgend einen Ausschuß, Commission oder Gesellschaft zu Unterstützung irgend einer besondern Classe von Einwanderern wie Einwanderer von einer gewissen Nation oder religiösem Bekenntniß solche Gelder ausgefolgt werden. Wenn der Schiffsmeister, Kapitän, Eigner oder Consignee eines solchen Schiffes vernachlässigt, innerhalb der besagten Zeit die so verfallene Summe oder Summen zu bezahlen, so sollen er oder sie außer der Summe von $10 für jeden verstorbenen Passagier noch $50 für jeden einzelnen Fall Strafe bezahlen und das hiefür entfallende Geld soll in derselben Weise, wie in dieser Section vorgeschrieben, verwendet werden.

Section 15. Der Betrag der verschiedenen, durch die vorgehenden Sectionen festgesetzten Strafbestimmungen soll auf den Schiffen, welche diese Bestimmungen verletzen, als Hypothek haftbar sein und dieselben in jeder Ver. St. Circuit- oder Districtcourt innerhalb deren Jurisdiction sie ankommen, dafür belangt werden.

Section 16. Alle Schiffe, welche von der American Colonisation Society oder der Colonisationsgesellschaft irgend eines Staates nach den Colonien an der Westküste von Afrika gesandt werden, sind denselben Bestimmungen dieser Acte unterworfen.

Section 18. Der Zollcollector soll nach Ankunft eines solchen Schiffes in seinem Hafen dasselbe untersuchen und an den Schatzsekretär über die Zeit der Abfahrt, Dauer der Reise, Ventilation, Passagierzahl, die Räumlichkeiten derselben auf dem Schiffe, deren Kost, Geburtsland, Zahl der Todesfälle, Alter und Geschlecht der Verstorbenen, sowie seine Ansicht über die Ursachen der Sterblichkeit, und wenn keine vorhanden, welche Vorsichtsmaßregeln zu Verhütung derselben beigetragen, zu berichten.

Section 13. Diese Acte soll für die Schiffe, welche von an der östlichen Seite dieses Continents gelegenen Häfen der Ver. St. abgegeln, 30 Tagen und für die Schiffe, welche, von den an der westlichen Seite dieses Continents gelegenen Ver. St. Häfen oder von europäischen Häfen abgegeln, 6 Monate nach Bestätigung derselben in Kraft treten.

Section 19. Alle andern Acten und Bestimmungen, welche mit den vorerwähnten Bestimmungen dieser Acte in Wiederspruch stehen, sind hiemit wiederrufen. Dem Schatzsekretär steht es nach seinem Ermessen frei, alle Verfolgungen wegen Verletzungen der Bestimmungen dieser Akte einzustellen, oder ausgesprochene Strafen ganz zu erlassen oder zu modifiziren.

Zu diesem Behufe werden alle Bestimmungen der Acte vom 30. Aug. 1852, Beförderung von Passagieren in Dampfschiffen betreffend, in soweit sie mit der gegenwärtigen Section im Widerspruch stehen, widerrufen. Diese Schiffe unterliegen bei ihrer Ankunft oder Abfahrt in oder von Häfen der Ver. St. gleichfalls der Untersuchung der Zollbehörde.

Guano-Ausfuhr. Laut Angabe des in Lima erscheinenden amtlichen Blattes sind in den Chinchas-Inseln während der ersten Hälfte des Jahres 1854 an Guano ausgeführt worden: nach England 113,156 Tonnen, nach den Vereinigten Staaten 98,225, nach Frankreich und den französischen Colonien 5688, nach den Inseln Mauritius 1129, nach Spanien 5106 und nach China 446 Tonnen.

Gemeinnütziges.

Die Nahrungsmittel des Menschen.

(Von J. Moleschott.)

(Fortsetzung.)

Wenn aus Stärkmehl Fett gebildet wird, so muß es erst in Gummi, dann in Zucker, der Zucker in Milchsäure, die Milchsäure in Buttersäure übergehen. Daraus ergibt sich, daß von diesen Stoffen, selbst wenn sie alle gleich löslich in Wasser wären, die Milchsäure am verdaulichsten ist, und der Milchsäure folgen Zucker, Gummi, Stärkmehl, unter denen jeder folgende Stoff schwerer verdaut wird, als der nächst vorhergehende. Nun sind überdies noch Milchsäure und Zucker löslicher als Gummi, Gummi löslicher als Stärkmehl. Letzteres ist also aus doppeltem Grunde der unverdaulichste der genannten Nahrungsstoffe. Es ist ein Beispiel für die Regel daß ein Stoff, der zugleich leichter in den Verdauungssäften gelöst und leichter in Bestandtheile des Bluts verwandelt wird, als ein zweiter, diesen doppelt an Verdaulichkeit übertrifft.

Unter den Nahrungsmitteln sind diejenigen also am verdaulichsten, welche am meisten leicht lösliche und leicht in Blutstoffe übergehende Nahrungsstoffe enthalten.

Drei Verhältnisse bedingen die Nahrhaftigkeit der Speisen und Getränke. Die Nahrhaftigkeit hängt nämlich ab von der Verdaulichkeit, von der Menge und von der richtigen Mischung der in einem Nahrungsmittel enthaltenen Nahrungsstoffe.

Wenn ein Nahrungsmittel viel unverdauliche Nahrungsstoffe enthält, die ungelöst mit dem Koth wieder ausgeleert werden, dann muß es um eben so viel an Nahrhaftigkeit verlieren. Denn nur was als wesentlicher Bestandtheil ins Blut übergeht, ist überhaupt als Nahrungsstoff zu betrachten. Darum ist auch ein Nahrungsmittel um so nahrhafter, je verdaulicher es ist. Bei der Beurtheilung des Werthes eines Nahrungsmittels nach der Menge der in demselben vorhandenen Nahrungsstoffe, wird der Wassergehalt nicht berücksichtigt. Das Wasser ist in den gewöhnlichen Lebensverhältnissen so leicht zu haben, daß es den Nahrungswerth der Speisen und Getränke nicht mitbedingen kann. In einer wasserlosen Wüste, da würde freilich das Wasser zum wichtigsten Nahrungsstoff, und ein wasserreiches Nahrungsmittel wäre die nahrhafteste Speise. Wo es an Wasser nicht fehlt, da ist das Nahrungsmittel am nahrhaftesten, welches am meisten feste Nahrungsstoffe enthält und deshalb dem Blut die größte Menge seiner wesentlichen Bestandtheile zuführt.

Außer der Verdaulichkeit und dem Reichthum an festen Bestandtheilen ist aber auch die Mischung eines Nahrungsmittels von der größten Bedeutung. Da nämlich das Blut mehr Eiweiß als Salze und mehr Salze als Fett enthält, so muß ein entsprechendes Verhältniß dieser Nahrungsstoffe ein nahrhaftes Nahrungsmittel auszeichnen. So wie gleich lösliche Nahrungsstoffe um so verdaulicher sind, je vollkommener sie mit einzelnen Bestandtheilen des Bluts übereinstimmen, so ist ein Nahrungsmittel im Ganzen um so nahrhafter, je genauer die Mischung seiner Nahrungsstoffe der Zusammensetzung des Bluts entspricht. Ein nahrhaftes Nahrungsmittel muß mehr stickstoffhaltge organische Stoffe als anorganische, und mehr anorganische als stickstoffreie organische Nahrungsstoffe enthalten. Mageres Fleisch ist das Nahrungsmittel, welches diesen Anforderungen am vollkommensten entspricht.

Allein, wie schon oben bemerkt wurde, Stoffe aus jeder der drei Gruppen sind gleich unentbehrlich, obgleich sie in verschiedener Menge erfordert werden. Chlorverbindungen und Salze, Fett oder Fettbildner sind ebenso unerläßlich nothwendig wie Eiweiß oder Leim. Deshalb ist es immer einseitig, wenn man von irgend einem Nahrungsmittel sagt, es sei nicht nahrhaft. Allerdings sind Kartoffeln weniger nahrhaft als Fleisch; denn letzteres ist dem Blute sehr ähnlich, während Kartoffeln sehr wenig Eiweiß und sehr viel Stärkmehl enthalten. Behauptet man aber in Bausch und Bogen, Kartoffeln seien nicht nahrhaft, so vergißt man, daß Stärkmehl sich durch die Verdauung in Fett verwandelt und daß Fett einen wesentlichen Bestandtheil des Bluts darstellt. Kartoffeln mit etwas Eiereiweiß vermischt, werden ebenso nahrhaft wie Milch oder Fleisch. —

Will man mit einem Worte die Verdaulichkeit von der Nahrhaftigkeit unterscheiden, so drückt jene die Schnelligkeit aus, mit welcher die Nahrungsstoffe eines Nahrungsmittels sich in Bestandtheile des Bluts verwandeln; die Nahrhaftigkeit aber bezeichnet die Menge der Nahrungsstoffe, welche eine Speise oder ein Getränke dem Blute zuführt. Es geht hieraus hervor, daß von Verdaulichkeit auch bei Nahrungsstoffen, von Nahrhaftigkeit dagegen nur bei zusammengesetzte Nahrungsmitteln die Rede sein kann.

Wir wollen nun von den einzelnen Speisen und Getränken reden.

1. Das Fleisch und die Eier.

Wenn man von dem Wallfischthran der Grönländer und dem Bärentalg, den ein mongolischer Stamm genießt, hinaufsteigt bis zu der verfeinerten Küche der Reichen in den verschiedensten Ländern der Erde, in denen Austern und Trepang, (ein zu den Strahlthieren gehöriges, röhrenförmiges Thierchen), gewöhnliche Gerichte darstellen, dann findet man bald, daß keine Klasse von Thieren besteht, welche nicht irgend einen Beitrag lieferte zu den Speisen des Menschen. Wir finden aber, daß bei allen gebildeten Völkern diejenigen Thiere zur Speise vorgezogen werden, welche sich von Kräutern ernähren.

In diesem Sinne darf man behaupten, daß die Pflanzen zuerst die Speisen des Menschen bereiten. Und zwar verstehen sie es, aus sehr einfachen Bestandtheilen vortreffliche Gerichte zu mischen. Freilich werden von den Pflanzen, welche die nahrhaftesten Speisen bilden, auch zusammengesetze organische Nahrungsstoffe aufgenommen. Allein eben so wenig läßt es sich leugnen, daß die Pflanzen ausschließlich von Kohlensäure, Ammoniak, Wasser und einigen anorganischen Stoffen leben können, und von diesen einfachen Nahrungsstoffen bei Weitem die Hauptmasse ihres Körpers herleiten. Die Kohlensäure, das Ammoniak, eine sehr einfache Verbindung von Stickstoff mit Wasserstoff, und Wasser sind alle drei Bestandtheile der Luft. „Indeß das Thier schon ausgebildete Körper verschlingt", — sagt Forster, er der es vor Allen verdiente, der Naturforscher des Volks zu heißen — „saugen diese feinen Röhr- und Zellengebilde die einfachsten Elemente begierig aus der Luft. Aus Sonnenlicht und Aetherfeuer gewebt, wie sonst nur Dichter träumen durften, lacht unserem Blick das sanfte Grün der Wälder und Fluren; und seht! im unendlich zarten Gefäder der Blumenkronen und der reifenden Früchte glüht der siebenfache Lichtstrahl und ziert die Pflanzenschöpfung mit seinem mannigfaltigen Farbenspiel!"

Alle Thiere, die sich von Pflanzen ernähren, machen nicht mit Unrecht den Eindruck größerer Reinheit auf unsere wählerischen Sinne, die der ranzige Geruch fleischfressender Säugethiere und der thranige Geschmack der Raubvögel beleidigend zurückstößt. Daher die Vorliebe für die Pflanzenfresser. Und unter diesen behaupten die Wiederkäuer und die Vielhufer den ersten Platz. In ganz Mittel-Europa wird kein anderes Fleisch so häufig gegessen, wie das von Rindern und Schweinen.

Das Fleisch der Ochsen veranschaulicht die Zusammensetzung aller anderen Fleischarten. Die Mischung des Ochsenfleisches sei uns ein Beispiel, an welches sich die Abweichungen der anderen gebräuchlichsten thierischen Speisen mit Leichtigkeit anknüpfen lassen.

Wie in allen Nahrungsmitteln, welche im Stand sind, auch wenn sie mit Ausschluß aller anderen Speisen genossen werden, das Leben des Menschen zu erhalten, so sind im Ochsenfleisch die drei Gruppen der einfachen Nahrungsstoffe vertreten. Ein Gemenge von eiweißartigen Körpern, Fett, Chlorverbindungen und Salzen, reichlich mit Wasser getränkt, ist Alles, was erfordert wird, um das Leben zu fristen.

Die eiweißartigen Stoffe des Ochsenfleisches sind der Faserstoff der Muskeln und das eigentliche Eiweiß. Jener bildet die feinsten Fleischfasern, dieses ist der Hauptbestandtheil des Nahrungssaftes, der die Zwischenräume der festen Theile erfüllt. Seine rothe Farbe verdankt das Fleisch allein dem Blute, das in seinen zahlreichen Blutgefäßen enthalten ist. Dieses Blut aber enthält Eiweiß, Blutbläschenstoff, Faserstoff und eine Spur von Käsestoff, und zu allen diesen eiweißartigen Verbindungen gesellt sich noch der eisenhaltige Farbstoff des Bluts.

Nicht bloß die eiweißartigen Körper des Fleisches sind Ersatzmittel für die Eiweißstoffe unseres Bluts, die mit den Ausscheidungen verloren gehen. Denn die feinsten Muskelfasern werden von leimgebendem Gewebe, von sogenanntem Bindestoff umgeben und zu Bündeln vereinigt. Durch das Kochen verwandelt sich der Bindestoff in Leim und wird in Wasser löslich. Der Leim aber wird in unserem Organismus wieder zu Eiweiß. Sehr oft kommen genesende Kranke beinahe ausschließlich durch den Genuß von Knochengallerte zu Kräften. Leim ist der einzige stickstoffhaltige Körper, den sie in dieser Gallerte reichlich genießen. Da nun das Blut des Menschen keinen Leim, als nothwendige Bedingung seiner regelmäßigen Mischung aber Eiweißstoffe enthält, so ist keine andere Annahme möglich, als daß sich der Leim in eiweißartige Verbindungen verwandle.

Daß das Bindegewebe in dem Muskelfleisch von einigen elastischen Fasern durchsetzt wird, ist für das Fleisch als Nahrungsmittel von keiner Bedeutung. Denn diese elastischen Fasern werden in den Verdauungsflüssigkeiten nicht gelöst. Sie sind ein Theil jener ungelösten Ueberbleibsel der Speisen, welche mit Ausscheidungsstoffen des Bluts den Koth zusammensetzten.

Eben so gut wie der Leim haben dahingegen die hornigen Zellen, welche die innere Wand der Blutgefäße der Muskeln überziehen, Anspruch auf den Namen eines Eiweißbildners. Und dennoch sind sie von unendlich geringerer Bedeutung. Denn ihre Menge ist unerheblich und wenn sie auch in den alkalischen Absonderungen einiger Verdauungsdrüsen löslich sind, so stehen sie doch den leimgebenden Fasern an Verdaulichkeit entschieden nach. —

Fleischstoff, Fleischbasis, Fleischsäure sind stickstoffhaltige Bestandtheile des Ochsenfleisches. Sind sie als Nahrungsstoffe zu betrachten? Daß sie in unser Blut, und von diesem aus in unsere Muskeln übergehen, läßt sich kaum bezweifeln. Ist aber Quecksilber ein Nahrungsstoff, weil es durch das Blut in die Knochen wandert und hier in Kügelchenform wiedergefunden wird? Dagegen sträubt sich auch der Verstand des Laien. Den Fleischstoff aber, die Fleischbasis und die Fleischsäure kann ich deshab nicht als Nahrungsstoffe im engeren Sinne gelten lassen, weil sie der Rückbildung angehören, die vom Sauerstoff angeregt, alle organischen Stoffe unserer Gewebe den Ausscheidungsdrüsen zuführt.

(Fortsetzung folgt.)

Neu-Hamburg, den 23. März 1855.

Canada.

Berlin, 20. März. Ein Arbeiter, Namens Becker, in der Hofmann'schen Stuhlfabrik, hatte das Unglück, von der Maschine ergriffen zu werden, die ihm einen Arm vom Leibe riß und beide Beine zerschmetterte. Er starb in Folge der erlittenen Verletzungen.

Lambton, 19. März. Ein Mann wurde Sonntag Abends zwischen 7 und 8 Uhr erstochen. Ein Streit erhob sich in Duppy's Wirthshaus zwischen J. McDowall, Wirthshaushalter am Seeufer und einem Manne, Namens Green. Dieser warf mit einem Steine McDowalls Pferd an den Kopf und McDowall rief nach Duppy, um Green zu fassen. Eine Person, Namens Calvert, eilte herbei und hielt Green fest; sie rangen mit einander und fielen. Calvert erhielt einen sehr schlimmen Stich mit irgend einem scharfen Instrument nah am rechten Auge unter der Schläfe etwa zwei Zoll lang, der, wie man glaubt, in das Gehirn eingedrungen ist, indem der Verwundete in bewußtlosem Zustande bis etwa drei Viertel auf zwei Uhr diese Nacht lag, wo er starb. Constable Higgins begab sich gestern Nachmittag auf die Verfolgung, aber Green entkam in den Busch und konnte nicht aufgefunden werden. Man zweifelt nicht, daß man ihn bald fangen wird. Calvert hinterläßt Frau und Kinder.

Vereinigte Staaten.

New-York, 16. März. Zufolge des neuen Congreßgesetzes betreffs der Auswandererschiffe (s. oben), welches dieselben Bestimmungen wegen Raum u. s. w. für Segel- und Dampfschiffe aufstellt, werden die Bremer Dampfschiffe Germania und Hansa ihre Fahrten einstellen. Ferner wird der Bau von drei fernern Dampfschiffen, welchen die Bremer Rheder für die Emigranten beabsichtigten, unterbleiben, auch Hamburger Rheder sind von dem Gedanken zurückgekommen, ihre Passagiere durch neu zu erbauende Dämpfer zu befördern.

Ein andrer Fehler der neuen Bill liegt darin, sagt die Staatszeitung, daß sie nicht bestimmt, wie das Maß eines Schiffes genommen werden soll. Die Art der Messung ist bekanntlich in den verschiedenen Häfen verschieden, ein Umstand, der bisher den aus europäischen Häfen anlangenden Schiffen schon manche Verlegenheit bereitete.

Washington, 16. März. Der „Intelligencer" von heute Morgen sagt, daß der Senat in Executiv-Sitzung vor dem Schluß des Congresses den Präsidenten beauftragt habe, Dänemark den Vertrag, welcher die Bezahlung des Sundzolles stipulirt, aufzukündigen, was in Folge dessen auch geschehen sei.

Baltimore, 16. März. Der Washington Correspondent der „Sun" telegraphirt, daß der russische Gesandte die Nachricht von dem Tode des Zaaren als unbegründet bezeichnet habe.

Das Dampfschiff Isabel ist in Charleston mit neueren Nachrichten von Havanna angekommen, doch nichts von Wichtigkeit wird berichtet.

Der Prozeß gegen Diejenigen, welche bei der neulichen Verschwörung betheiligt gewesen, hatte begonnen und Haufen Volkes umstanden das Courthaus. Die Anwesenheit des Dämpfers „St. Lawrence" und des „Pampero" zu Key West hatte zu neuen Filibustier-Gerüchten Veranlassung gegeben.

New-Orleans, 13. März. Es wird berichtet, daß Santa Anna die Insurgenten unter Morenos geschlagen und das Gros der Rebellen-Armee unter Alvarez nach einer verzweifelten Schlacht gezwungen habe, sich zurückzuziehen; daß er darauf im Triumphe nach der Hauptstadt zurückgekehrt sei. — Ein Bericht von Brownsville sagt, ein mexikanischer Steamer habe an der Mündung des Rio Grande Truppen an Bord genommen, die nach Vera Cruz oder Tampico bestimmt seien. Das Dampfschiff Philadelphia ist von Havanna angelangt.

Europäische Nachrichten.

Deutschland.

Der Ausschuß der zweiten Kammer in Berlin hat beschlossen, auf ein Mißtrauens-Votum gegen die ministerielle Politik anzutragen.

Lord John Russel kam in Berlin an und hatte sofort eine Audienz beim König und dem Baron Manteuffel. Preußen scheint endlich Versuche zu einem Verständniß mit den Westmächten zu machen. General Wedel, der preußische Gesandte in Paris, war nach Berlin gereist, um die Streitpunkte auseinander zu setzen. Man erwartet, daß Lord John Russell die gewünschten Arrangements herbeiführen werde.

Hamburg, 15. Febr. Der anhaltend strenge Winter scheint nicht ohne Einwirkung auf den Gesundheitzustand unserer Bevölkerung zu bleiben. Nie war das allgemeine Krankenhaus, dessen sehr umfangreiche Räumlichkeiten sich freilich schon seit längerer Zeit nicht mehr als ausreichend erweisen, weshalb eine Erweiterung desselben bereits beschlossen worden ist, so von Kranken überfüllt wie gegenwärtig. Die Zahl der Kranken überstieg Anfangs dieses Monats 1800! Die Kälte bleibt unausgesetzt streng, sinkt selten unter — 8 Gr. R., und hob sich gestern früh wieder auf — 15 Gr. R. Gestern Nachmittags begann es bei starkem Nordostwind heftig zu schneien, und schneite mit geringen Unterbrechungen, während der Wind zum Sturm ausartete, die ganze Nacht und heute fast den ganzen Tag fort. Die Schneemassen haben sich dadurch dergestalt angehäuft, daß fast keine Post eintraf, und die wenigen, welche sich durchzuarbeiten vermochten, erst viele Stunden später uns erreichten. Von Kopenhagen sind wir nun volle sieben Tage ohne jegliche Nachricht durch die Post. Der Uebergang über den großen Belt ist mit Schiffen nicht mehr zu erzwingen, das Eis aber der starken Strömung wegen nicht fest genug, um zu Fuß oder Wagen passirt werden zu können. In der Ostsee, und besonders an den Küstengeländen, wächst das Eis mit jedem Tage. So ist z. B. das Lüb'sche Fahrwasser ganz zugefroren, ja das Eis erstreckt sich über sechs deutsche Meilen weit in die See hinein, weßhalb man verordnet hat, das Leuchtfeuer auf dem Leuchtthurm in Travemünde nicht mehr anzuzünden. Wie man hört, geht man damit um, unser Bundescontingent in Kriegsbereitschaft zu setzen. Es wird dazu einiges Geld erforderlich sein, denn so viel wir wissen, fehlt so ziemlich alles was erforderlich ist, um eine Truppe wohlausgerüstet nöthigenfalls ins Feld rücken zu lassen.

Weimar, 14. Febr. Die Theilnahme für das Schicksal der aus der Heimath verwiesenen Schleswig-Holsteiner ist hier nicht erkaltet. Auf die Nachricht von neuer Hülfe, die Noth thut, ist hier sogleich ein Verein patriotischer Männer und Frauen zusammengetreten, dessen von der offiziellen „Weim. Zeitung" warm befürworteter Aufruf zur Unterstützung den wirksamsten Erfolg hatte, so daß nach Verlauf weniger Tage bereits eine ansehnliche Summe zusammenkam.

Darmstadt, 15. Febr. In einem Theil des Odenwaldes ist ein durch die Noth und den Mangel gesunder Nahrungsmittel erzeugter Typhus ausgebrochen. Nicht weniger als drei Aerzte sind bereits gestorben.

Wiesbaden, 17. Febr. Einem heute den einzelnen Corps zugegangenen allerhöchsten Befehl zufolge sollen, zur Vollziehung des Bundesbeschlusses vom 8. d. M. wegen der Kriegsbereitschaft, bis auf weiteres weder Entlassungsscheine noch Abschiede an die herzoglichen Truppen ertheilt werden.

**Stuttgart