BOEKAANKONDIGING.

Verhandeling over het staathuishoudkundig begrip van waarde, door T. M. C. ASSER. Amsterdam, JOH. MULLER, 1858. VIII en 287 bl., in 8°.

De stelsels der staathuishoudkundigen omtrent grondrente ontvouwd en beoordeeld, door TH. VAN STOLK. Rotterdam, H. A. KRAMERS, 1858. IV en 147 bl., in 8°.

Vele der lezers van dit maandwerk zouden zich gewis zeer weinig om het verschijnen van beide deze geschriften bekreund hebben, waren zij voor eenige jaren in het licht verschenen. Het eerste is immers de bekroonde verhandeling over eene prijsvraag door de faculteit der rechtsgeleerdheid aan de Leidsche hoogeschool uitgeschreven; het tweede een proefschrift ter verkrijging van den graad van doctor in de regten aan die zelfde hoogeschool. Nu zijn beide deze opstellen in de moedertaal geschreven, terwijl te voren slechts de latijnsche taal daartoe mogt gebezigd worden, hetgeen voor onderwerpen van dezen aard het dubbele nadeel had, dat de schrijver zijne denkbeelden moeilijk in zuiver latijn kon uitdrukken, omdat in die taal de noodige woorden ontbreken, en dat zijn arbeid slechts door hen gekend kon worden, die latijn verstonden, terwijl het van groot belang is, dat hetgeen over oekonomische onderwerpen in een land geschreven wordt, daar zoo veel lezers mogelijk vinde.

Ondertusschen zijn beide deze verhandelingen geene geschikte lektuur voor eerstbeginnenden. Om het belang van de daarin behandelde vragen te kunnen begrijpen, en om een op redelijke gronden steunend oordeel over de stellingen die zij inhouden, te kunnen vellen, behoort de lezer reeds met de grondwaarheden van de oekonomische wetenschap bekend te zijn. Is hij dat, dan zal hij voorzeker niet zonder vrucht beide geschriften lezen, hoewel zij een tegenoverstelde leer verkondigen. De heer VAN STOLK tracht, op het voetspoor van CAREY en BASTIAT, te bewijzen dat er eigenlijk nooit grondrente of huurprijs van den grond wordt betaald. De heer ASSER, die ook die vraag, als een der voornaamste onderdeelen van zijn onderwerp, moest behandelen, is van eene geheel andere meening. Hij deelt het gevoelen van ADAM SMITH (zie bl. 260), die de rente van den grond onder de productiekosten opneemt, hoewel hij niet voorbijgezien heeft, dat zij daarin op eene andere wijze voorkomt dan het loon van den arbeid en de rente van het kapitaal.

Wat ons betreft, wij aarzelen niet om ons omtrent dit punt aan de

zijde van den heer ASSER te scharen (*), schoon wij gaarne erkennen dat de heer VAN STOLK met talent zijn gevoelen verdedigd heeft. Deze zal het ons echter, hopen wij, niet ten kwade duiden, zoo wij de lezing van het geschrift van den heer ASSER meer dan het zijne meenen te moeten aanbevelen. Dit geschiedt immers niet zoo zeer om onze overeenstemming van gevoelen omtrent de betwiste vraag der grondrente, dan wel omdat het onderwerp van zijne verhandeling veel omvattender is, en zij dus, uit den aard der zaak, den lezer meer bevredigen zal, wanneer het hem te doen is om de gevoelens der beroemdste mannen van het vak over den grondslag, waarop elk staathuishoudkundig stelsel rusten moet, over *de leer der waarde*, te vernemen. Hij zal tevens, vrouwen wij, van oordeel zijn dat de bekrooning verdiend was en dat de schrijver getoond heeft die eer waardig te zijn, door aan zijn geschrift voor de uitgaaf nog datgene toe te voegen, wat hem gebleken was daaraan te ontbreken.

D. W. v. C.

(*) Bij deze regelen van eenen geachten medewerker over de belangrijke theoretische werken aan het hoofd vermeld, maken wij hier onze reserves, wat ref. oordeel over het zoo veel betwiste vraagstuk der grondrente betreft, een onderwerp hetwelk wij hopen weldra, hetzij hier, hetzij elders nader te behandelen.

Red.

ADAM SMITH *en zijn onderzoek naar den rijkdom der volken*, door J. F. B. BAERT. Leiden, Gebrs. VAN DER HOEK, 1858. 279 bl. in 8°.

Hoeveel er ook over oekonomische onderwerpen van ADAM SMITH moge geschreven zijn, en hoezeer de wetenschap der huishoudkunde sedert hem groote vorderingen gemaakt heeft, zoo blijven zijne geschriften steeds groote waarde behouden om de vele gewigtige waarheden daarin betoogd, om de menigte van belangrijke feiten die er in staan opgeteekend, en, niet het minst, om den helderen stijl en de goedgekozen voorbeelden. Latere schrijvers hebben dan ook menigmaal er aan gewanhoopt om, vooral in populaire geschriften, iets treffenders en duidelijks te kunnen schrijven dan hij, en zijne woorden overgenomen, zooals b. v. de beschrijving van de speldenfabriek ten betooge van de voordeelen van eene oordeelkundige verdeeling van arbeid.

Beloont het werk van SMITH de moeite van het te bestuderen, niet minder nuttig is de kennismaking met de geschiedenis van zijn leven, met die van zijne overige geschriften, met de meeningen van zijne voornaamste bestrijders, en voornamelijk is het voor elken beoefenaar der huishoudkunde van belang te weten, welke van zijn stellingen de proef hebben kunnen doorstaan, en welke bij later onderzoek gebleken zijn onhoudbaar te wezen.

Zooel aan hen die het *onderzoek naar den rijkdom der volkeren* gelezen hebben, als aan hen dien het daartoe aan tijd ontbreekt, meenen wij de lezing van het door den heer BAERT geleverde overzicht te kunnen aanbevelen. Ook vindt men in zijn geschrift zorgvuldig bewerkte inlichtingen op de zoo even vermelde punten van onderzoek. Vooral dit gedeelte vrouwen wij, dat aan den lezer een gevoel van hooge achting voor SMITH en van erkentelijkheid jegens den heer BAERT zal inboezemen.

D. W. v. C.

OVERZIGT van de Opbrengst der middelen (hoofdsom en opcenten) over de negen eerste maanden van 1858, in vergelijking gebragt met de opbrengst van de middelen der vier vorige jaren, over hetzelfde tijdvak.

BENAMING	OPBRENGST over de negen eerste maanden van 1858.	OPBRENGST over de negen eerste maanden van 1857.	OPBRENGST over de negen eerste maanden van 1856.	OPBRENGST over de negen eerste maanden van 1855.	OPBRENGST over de negen eerste maanden van 1854.
<i>Directe Belastingen.</i>					
Grondbelasting.....	f 8.146.811	f 8.221.782	f 8.240.545	f 8.156.433	f 8.002.879
Personeel.....	" 4.695.215	" 4.602.824	" 4.661.595	" 4.618.747	" 4.534.515
Patenten.....	" 1.718.723	" 1.815.663	" 1.747.032	" 1.625.533	" 1.672.020
Regt op de Mijnen.....	" 2.020	" 353	" "	" 1.265	" "
Totaal.....	f 14.562.769	f 14.700.383	f 14.649.773	f 14.402.000	f 14.210.015
<i>In en Uitg. Regten en Scheepvaart.</i>					
Regten op den In- en Uitv. (Tonnegeld van de Zeesch.)	f 2.578.161	f 2.518.217	f 2.448.973	f 2.380.003	f 2.514.309
Scheepvaartregten.....	" 568.472	" 520.616	" 534.369	" 504.039	" 408.467
Vuur-, Ton- en Bakeng..	" 230.869	" 234.433	" 220.674	" 206.334	" 393.778
Formaat-zegel.....	" 7.272	" 7.318	" 6.949	" 7.593	" 7.603
Totaal.....	f 3.404.717	f 3.280.585	f 3.216.994	f 3.528.161	f 3.510.009
<i>Accijzen.</i>					
Suiker.....	f 1.263.765	f 1.214.603	f 1.160.515	f 953.812	f 881.196
Wijn.....	" 754.820	" 754.348	" 767.970	" 788.657	" 873.865
Binnenlandsch gedistill..	" 3.367.388	" 3.330.366	" 2.838.159	" 2.970.870	" 2.878.279
Buitenlandsch gedistill..	" 159.810	" 136.953	" 177.477	" 135.118	" 165.541
Geslagt.....	" 682.120	" 887.533	" 802.582	" 762.194	" 773.493
Zout.....	" 1.506.254	" 1.583.477	" 1.539.950	" 1.467.147	" 1.479.464
Zeep.....	" 887.456	" 874.166	" 841.432	" 828.328	" 884.669
Bieren en Azijnen.....	" 368.118	" 348.791	" 306.255	" 286.771	" 305.550
Steenkolen.....	" 838.381	" 808.890	" 801.876	" 787.589	" 702.085
Turf.....	" 1.292.592	" 1.263.026	" 1.263.034	" 1.280.847	" 1.120.291
(Gemaal).....	" "	" "	" "	" 3.089.326	" 3.113.989
10 pCt. collectief zegel..	" 1.130.977	" 1.120.944	" 1.043.817	" 1.324.277	" 1.323.080
Vervoerbiljetten.....	" 69.800	" 71.144	" 64.857	" 62.995	" 63.040
Totaal.....	f 12.511.487	f 12.402.730	f 11.547.965	f 14.638.000	f 14.824.566
<i>Waarborg en Belasting der goud- en z. werken.</i>					
Belasting.....	f 151.364	f 170.419	f 160.851	f 163.376	f 155.081
Essaailoon.....	" 32.207	" 37.500	" 36.570	" 25.774	" 24.824
Totaal.....	f 183.572	f 214.010	f 206.421	f 189.604	f 179.905
<i>Indirecte Belastingen.</i>					
Zegelregten.....	f 1.451.975	f 1.458.091	f 1.674.217	f 1.301.382	f 1.413.143
Registratieregten.....	" 4.447.072	" 4.463.208	" 4.689.318	" 4.241.398	" 3.835.264
(Griffieregten).....	" "	" "	" 30.903	" 29.175	" 30.013
Hypotheekregten.....	" 382.896	" 308.667	" 408.872	" 353.333	" 339.119
Successieregten.....	" 3.908.359	" 3.195.004	" 2.764.630	" 3.093.635	" 3.009.761
Totaal.....	f 10.220.304	f 9.485.021	f 9.586.052	f 9.618.924	f 8.627.302
Opbrengst der Posterijen.	f 1.305.101	f 1.296.599	f 1.227.058	f 1.145.960	f 1.117.834
Opbrengst d. Staatsloterij.	f 271.737	f 275.089	f 274.214	f 276.372	f 275.839
Totaal general.....	f 42.459.748	f 41.654.421	f 40.600.479	f 43.798.602	f 42.546.372

Vergelijkt men nu met de middelen van 1858, de opbrengst van dezelfde middelen over 1857, 1856, 1855 en 1854 (dus, voor deze laatsten jaren, zonder tonnengeld, gemaal c. a. en griffieregten), zoo bekomt men over de negen maanden van

	1858.	1857.	1856.	1855.	1854.
Totaal general	f 42.459.748	f 41.654.421	f 40.600.485	f 39.867.108	f 38.682.502
Accijzen afzonderlijk " "	12.511.487	12.402.730	11.547.965	11.230.801	11.199.177

Over 1856, 1857 en 1858 werden geheven: van den *Wijn* en de *Gouden* en *Zilveren werken* 6 opcenten, en van het *Binnen- en Buitenlandsch Gedistilleerd* en de *Vervoerbiljetten*, 12 opcenten meer dan in 1855.

(NB. de onderdeelen van guldens zijn weggelaten.)

ECONOMISCHE NALEZINGEN EN BERIGTEN.

Landbouw. De longziekte onder het rundvee in Friesland is dit jaar sterk aan het afnemen. Dit blijkt, bij vergelijking van de navolgende cijfers, die alle zijn genomen over de eerste negen maanden van 1857 en 1858. Gestorven of afgemaakte runderen: 1857, 6562; 1858, 3724 of 43 pCt. minder. Ook in vergelijking van 1856, welk jaar, over het geheel, veel minder ongunstig was dan 1857, is nog altijd vermindering merkbaar, daar gedurende de negen eerste maanden van dat jaar 4185 gevallen in 731 nieuwe beslagen voorkwamen. De winter wordt door den veehoudersstand dan ook met vrij wat minder ongerustheid dan in vroegere jaren te gemoet gezien. Niet onbelangrijk is het, nog mede te deelen, dat betrekkelijk slechts weinige ingeënte runderen door de longziekte worden aangetast. (*Landb.-Cl.*)

Schepen van staal. De Fransche *Moniteur de la Flotte* berigt, op gezag van de *Technologiste*, het vertrek naar de *Niger*, van een schip van staal gebouwd, Rainbow genaamd

Reeds vroeger had men met kleine vaartuigen proeven van deze bouw-wijze genomen, en, daar die voordeelig waren uitgevallen, heeft men de constructie van een grooter schip beproefd. — De Rainbow is gebouwd door den Heer J. LAIRD, te Birkenhead; het schip is 130 voet lang, en heeft een stoomwerktuig van hooge drukking, van 200 p.k. De romp is in 12 vakken verdeeld.

Als voordeel bij deze bouwwijze wordt opgegeven dat de platen van staal, wegens de groote sterkte, slechts de helft der dikte behoeven te hebben van die van een ijzer- schip, en tengevolge dezer mindere zwaarte, heeft het vaartuig een veel geringer diepgang. Er wordt ook opgegeven dat, door het mindere materiaal, de kosten niet aanmerkelijk hooger zijn.

De Niagara, oorlog stoom-fregat van de Ver. Staten. De „Niagara” is een van de 12 stoomfregatten die, korten tijd geleden op bevel van het Congres gebouwd, een tegenwigt tegen de belangrijke uitbreiding der Engelsche en Fransche zeemagten moesten daarmstellen. De bouw werd met algemeene toewijding toevertrouwd aan den heer STEERS, den bouwmeester van het beroemde klipper-jagt „America.” — Bij dezen nieuwen bouw had hij vier schijnbaar tegenstrijdige eigenschappen te vereenigen; namelijk, hij moest er van maken: een goed oorlogschip, een goed zeeschip, een goeden zeiler en een goeden stoomer. Het resultaat was de „Niagara”, een veelslachtig ontwerp, doch na voltooiing gebleken te zijn de beste zeiler der wereld, een van de beste stoomers, een schoon zeeschip en een zeer goed oorlogschip. — De volgende bijzonderheden zijn overgenomen uit de *New-York Times*:

De romp is van uitmuntend eikenhout; de spanten in breedte en dikte verschillend van 22 en 14 duim bij de kiel, tot 11 en 8 aan dek. — De kiel is 320 voet lang; de lengte op dek 345 voet, de grootste breedte 55 voet, de diepte van het hol 31 voet 6 duim. De stoomwerktuigen bestaan uit 4 ketels en 3 horizontale machines van 1000 paardenkracht, vervaardigd door PEASE en MURPHY te New-York. De cylind ers zijn 72 duim in diameter, bijna dezelfde afmeting als die van den Leviathan, en hebben 8 voet slag. Door deze geheele machinerie, wegende over de 500 ton, wordt een enkele voortstuwer bewogen van 18 voet diameter. Om de machinerie in tijd van gevecht tegen de kogels te beschermen, is alles ingesloten door buitengewoon ruime gewelfde ijzeren kolen hokken, die zich tot vele voeten beneden de waterlijn uitstrekken. De schoorsteenen zijn telescopisch, en kunnen, onderzeil of in gevecht zijnde, tot bijna buiten gezigt worden nedergelaten. De machinekamer en stookplaatsen zijn in hun soort volmaakt en goed voorzien van groote ventilators. De Niagara zal zijne grootste snelheid verkrijgen door zijne zeilen; en hoewel de vuren en al het overige altijd in gereedheid zullen zijn om, des vereischt onmiddelijk stoom te kunnen opmaken, zal het, tenzij in stilten of bij buitengewone gelegenheden, slechts een klipperfregat zijn. Zijn vorm is als dien van een’ „mammothklipper” met eenvoudige scheg, scherpe hooge boeg, en hol op de waterlijn. Hoe men het schip beschouwe, men ziet nergens eene rechte lijn. Met alle zeilen bij, zal het omstreeks 14000 strekkende yards of 7000 vierkante yards (*) aan de wer-

(*) De yard = 3 Eng. voet.

king van den wind blootstellen, en men verouderstelt, dat zijne vaart zal wezen onderzeil 15 à 16 Eng. mijlen per uur (*) en onder stoom 11 à 12. De groote mast is 84 voet boven dek, 111 voet van de kiel tot den top, $37\frac{1}{2}$ duim in diameter; de fokkemast, 74 voet boven dek, 101 van de kiel tot den top en 85 duim in diameter; de bezaansmast 85 voet lang van de kiel tot den top, en 30 duim in diam. De groote ra is 106 voet lang, en de fokkera 94 voet. De hooge en luchtige dekken maken eene van de schoone hoedanigheden van dit schip uit. De hoogte tusschen de dekken is: tusschen de koebrug en het tusschendecks 6 voet 6 duim; tusschen het tusschendeck en het kuildek 6 voet 8 dm.; tusschen het kuil- en bovendeck 8 vt. 4 dm. Het kuildek, waar de officieren en het grootste gedeelte der equipage hun verblijf hebben, wordt uitmuntend verlicht door eene menigte patent-glazen, en is zeer goed geventileerd.

Bij aankomst in Engeland had de Niagara slechts vier kleine stukken aan boord; maar zal, geheel ten oorlog uitgerust, 12 Dahlgren stukken voeren, welker zieldiameter 11 dm. bedraagt en die massive kogels van het ongeloofelijke gewigt van 270 pd. tot op een' afstand van 7000 yards of 4 Eng. mijlen kunnen voortwerpen. De bommen voor deze stukken wegen 180 pd. en de stukken zelve 14 ton. De machines vindt men uitvoeriger in den *Times* beschreven.

Het geheele voortstuwingsvermogen staat in de midscheeps, en is met zoo veel zorg vervaardigd, dat het, met betrekking tot de gebezigde kracht, minder plaats inneemt dan bij eenig gewoon schip. De machines met al haar toebehooren zijn voor en achter door twee waterdichte schotten geheel van de rest van het schip afgesloten; de machine-kamer is omstreeks 28 voet lang en 26 breed, en door middel van negen doelmatig geplaatste trappen, kan men overal gemakkelijk bij komen. Er zijn 3 machines, alle direct werkende, van 8 voet slag, met drijf-stangen van den cylinder op de kruk; de cylinders zijn dwarsscheeps geplaatst, zoodat de beweging van den zuiger van de eene zijde naar de andere geschiedt. De as waarop de geheele kracht werkt, is 119 voet lang, 50 dm. in omtrek en weegt ongeveer 50 ton; de schroef is van metaal, tweebladig, bijna 19 voet in diameter en 32 voet lang. Op de meest in het oogvallende gedeelten van de machinerie zijn kunstig vervaardigde indicateurs aangebragt, waarop tegelijkertijd het getal omwentelingen, den stoomdruk, het luchtledige, de temperatuur der heetwaterbakken, en de stoomspanning in den cylinder op ieder gedeelte van den slag worden aangegeven. De cylinders zijn alle aan stuurboordzijde, en de condensors aan bakboordzijde van het schip geplaatst; ieder dezer laatste heeft zijne eigene luchtpomp en heetwaterbak. De luchtpompen zijn dubbel werkend, en worden even als de voedingpompen, onmiddellijk door den stoomzuiger bewogen. Aan iedere condensor is eene injectie-kraan verbonden van 6 dm. diameter, die elk oogenblik gebruikt kan worden, om met het water van binnenboord te injecteren. Buiten deze injectie-kranen, zijn er nog twee lenspompen aan de kruk-as verbonden, en altijd door in werking, zoodat het ruim voortdurend kurkdroog wordt gehouden. De vuurplaatsen zijn buitengewoon ruim en hoog, hoewel zij slechts middelmatig schijnen geventileerd te zijn. Er zijn 4 ketels met verticale tubes, elk hunner is 21 voet lang, 11 voet diep en 15 voet hoog, en heeft een totaal verwarmend oppervlak van niet minder dan 17,500 voet, terwijl de totale oppervlakte der vuurroosters 484 vierk. voeten bedraagt. Met 20 pd. stoomdruk verkrijgt men een vermogen van 2000 paardenkracht, waarmede de schroef slechts 45 omwentelingen per minuut maakt. Het kolenverbruik bedroeg op de reis van New-York somtijds slechts 12 ton per dag, en was nimmer meer dan 56. Het dagelijksch verbruik met volle kracht mag men gemiddeld schatten op 50 ton, zijnde slechts zeer weinig meer dan sommige Engelsche stoomschepen verbruiken, die geen 10 mijl per uur loopen. In vergelijking met de rest van het schip, zijn de kolenhokken der Niagara eigenlijk klein. Men kan er slechts iets meer bergen dan 800 ton, hetgeen evenwel voldoende is voor 16 dagen stoomens met volle kracht. Er is ook geen toestel aan boord om het zeewater drinkbaar te maken, hetgeen nog al een groot gemis is, wanneer het ruim tot kolenruim moet gebezigt worden. De schoorsteenen

(*) Van zestig op een graad.

zijn telescopisch, en noch lomp, noch leelijk; hoewel zij slechts 32 voet boven dek uitsteken. Door de ketels wordt de warmte zoo bewonderenswaardig bezuinigd, dat, zelfs met volle kracht stoomende, de temperatuur der schoorsteenen zelden meer dan 100° bedraagt. Het tusschendecks, dat een van de hoogste en best geventileerde is die wij immer gezien hebben, wordt uitsluitend door de machinisten en stokers gebruikt. De kuil wordt gebezigd door het scheepsvolk en is niet minder dan 8 voet 4 dm. hoog; hier hangen de matrozen hunne haugmatten op. Het achterste gedeelte is natuurlijk voor officiers-hutten en het voorste als kombuis, enz. ingerigt. Iedereen der equipage heeft zijn eigen kastje, en iedere bak eene grootere kast voor het kommaliewant. In Engeland zijnde, bestond de equipage uit 514 koppen, behalve de officieren; maar geheel uitgerust, wordt dit reeds groote getal gebragt tot op 750 koppen, zijnde de bemanning van een schip van 90 stukken.

Gedurende den togt over den Atl. Oceaan, had men zich niet bijzonder op eenen snellen overtocht toegelegd, integendeel, men stoomde meest met halve kracht. Met volle kracht werd de vaart op 18 mijl p. uur en onder zeil op ruim 16 gebragt. Met eene stijve koelte van den wind zeilende, kan men rekenen op 14 mijl p. u. Zoo als de Niagara nu is, gaat hij 22 voet diep, maar geheel gewapend en uitgerust, met alle victualie, steenkolen enz. aan boord, zal de diepgang 25 voet bedragen. Elke 100 ton doet hem 3 duim zinken.

In de Illustrated London News No. 862, vindt men eene schoone afbeelding van dit prachtige schip, kunstig geteekend door EDWIN WEEDON en op steen gebragt door F. S. SMYTH.

(Met alle maten en gewigten in deze beschrijving voorkomende, worden de Engelsche bedoeld.) *(Ingezonden.)*

Hygiëne. *Wat men in Groningen drinkt* — Hoe groot de hoeveelheid vuilnis enz. wel is, die dagelijks in de grachten of diepen van Groningen komt, kan eenigermate worden opgemaakt uit het volgende feit, dat als eene eerste schrede op den goeden weg kan vermeld worden.

Sedert ettelijke jaren is de stads mestvaalt, waarop al de stratendrek, secreet-mest en haardasch uit de geheele stad wordt verzameld, gelegen aan een water, *de Griffe* genaamd, uitlopende in het zoogenaamde Diep, hetwelk de stad in hare geheele lengte doorloopt, en zich door het Rietdiep (of de Hunze) naar zee ontlust. In eene openlijke vergadering van de *Algemeene Vereeniging tegen het Pauperisme*, in 1857 te Groningen gehouden, werd als eene afkeurenswaardige zaak vermeld, dat al de vochtdeelen uit de mestverzameling in de Griffe wegstroomden, waarvan het gevolg was: 1. dat de meststof in kwaliteit verminderde, 2. dat het water in de stad verontreinigd werd. Die opmerking schijnt de aandacht van de ambtenaren bij de opruiming van den haardasch enz. te hebben getrokken: althans, in het voorjaar van 1858 is men begonnen de uit de mestvaalt wegstroomende vochten in schepen op te vangen en te verkoopen. Het resultaat van dien maatregel is geweest, dat men dagelijks twee schepen vol van die specie verzamelen kan, met den nog zeer gebrekkigen toestel waarmede men werkt, terwijl iedere praai vol van die specie eene waarde van f 16 tot f 18 heeft voor landbesteding.

Tot hertoe heeft dus gebrek aan voorzorg bij die mestvaalt een dagelijksch verlies van f 32 tot f 36 te weeg gebragt; en alleen die eene mestvaalt leverde dagelijks meer dan twee pramen of schuiten vol meststof tot verontreiniging van het water, dat door een groot aantal schippers en ingezetenen moet worden gebruikt, en waaruit bierbrouwerijen hunnen voorraad moeten putten! (*Schat der gez.*)

Weten te leven. „Dikwijls heeft het mij verwonderd, dat de menschen liever zich met allerlei vreemde zaken bezig houden, dan met de studie van hun ligchaam en dat zij nergens onkundiger en onbedrevener in zijn, dan in de zorg voor gezondheid en leven. Wel is waar, er zijn sommigen, die voor zich zelve en hunne huisgenooten overbezorgd zijn, om iedere aanleiding tot ziek worden af te weren. Maar deze gaan daarbij zoo verkeerd te werk, dat zij door overdreven voorzorgen de gestellen ziek maken van hen, wier welvaart zij willen bevorderen.

(Prof. C. PRUYS v. D. HOEVEN. *Levens-Studien*).