

für die

Literatur des Auslandes.

N^o 67.

Berlin, Dienstag den 6. Juni

1843.

Türkei.

Die Polygamie bei den Türken.

Von Blanqui.*)

Die Pest ist nicht die härteste Plage der Völker des Orients. Es giebt ein in seinen Wirkungen noch ärgeres Uebel, das um so mörderischer zu werden scheint, je mehr das andere sich verliert: dieses ist die Polygamie. Im Augenblick, wo Europa's Hauptmächte in die Angelegenheiten dieser Länder, welche einst die Wiege der Civilisation waren, ernsthaft eingreifen, wird es nicht ohne Interesse seyn, das vornehmste Hinderniß hervorzuheben, welchem die Civilisation auf ihrer Rückkehr hier begegnen muß. Auf dasselbe Hinderniß ist die französische Politik in Afrika gestoßen, und sie hat mit ihm capitulirt: es ist vielleicht die mächtigste Schranke, die das heutige Christenthum, sonst fast überall auf Erden siegreich, übersteigen muß, um die Barbarei zu besiegen. Die Polygamie hat mehr Unheil in ihrem Gefolge, als die Knechtschaft selbst: sie wirkt auf das physische und moralische Seyn der Generationen; sie lähmt jeden gesellschaftlichen und politischen Fortschritt der Völker: sie muß mit der Sklaverei verschwinden, oder die Civilisation muß vor ihr stehen bleiben.

Um aber einen richtigen Begriff von den Uebeln aller Art zu erhalten, womit die Polygamie den Orient überschwemmt, betrachte man sie näher und auf dem Boden selbst, wo sie ihre Herrschaft übt. Kein Gemälde könnte die wilde Energie ihrer Wirkung auf den Mann, das Weib, die Kinder, die ganze Gesellschaft wiedergeben. Sie entwürdigt Alle, von der Wiege bis zur Gruft, ohne ihnen eine Minute Frist oder irgend ein Asyl gegen die Schmach aller Art zu lassen, die täglich unter ihren Füßen sich mehrt. Man möchte sagen, die Polygamie selbst sey in Verfall gerathen, wenn das unter den physischen und moralischen Trümmern, die sie von allen Seiten umgeben, noch möglich wäre. Man hat ihr so viele Frauen geopfert, daß endlich Mangel an Frauen war, und so würde sie bald von selbst untergegangen seyn, hätte nicht das Prinzip, das sie aufrecht hält, Kraft genug bewahrt, um die steigende und civilisirende Fluth der christlichen Invasion zu dämmen. Dies ist es, was in Europa zu wissen Noth thut, damit eine heilige Dyposition in den Geistern sich organisire, um die Polygamie eben so wie die Sklaverei und den Regerhandel zu vernichten.

Der Islam erlaubt jedem seiner männlichen Bekenner, vier Frauen zu nehmen, die alle den Rang rechtmäßiger Gemahlinnen haben: dies ist der Ausgangs-Punkt der Polygamie. Allein der Gebrauch und das Gesetz haben in der Folge noch ein Supplement zu dieser an sich schon bedeutenden Zahl gestattet, und nach und nach sind die Harem's der Großen und derjenigen Personen, die ein so kostspieliges Personal unterhalten können, bis auf hundert Frauen angewachsen. Heutzutage, bei der Verarmung des Hofes und der ersten Würdenträger, ist dieser Luxus sehr eingeschränkt, und die übermüthigsten Pascha's haben kaum dreißig Weiber; ja die Meisten überschreiten selten die Zahl von vier Frauen, welche das Gesetz autorisirt. Um aber ein solches Harem vor jeder Verletzung zu bewahren, hat der Muselman sich genöthigt gesehen, den Gesetzen der Natur zum Troste, für den Mann einen Beruf zu erfinden, der niedriger ist als das Sklaventhum selbst, eine Existenz ohne Namen, wie alle die Verbrechen, welche die Frucht dieses verhassten Prinzipes sind. Hiermit beginnt schon das Elend der Polygamie.

Von allen Entwürdigungen der Menschheit hat keine traurigere Folgen gehabt, als der Weiber-Handel, für welchen noch in diesem Augenblick ein Markt in Konstantinopel existirt, der von den Hotels aller Gesandten der Europäischen Mächte nur wenige hundert Schritte entfernt ist. Ehrlose Werber durchziehen alle Gegenden, die ob der Schönheit und des lebhaften Temperamentes des andern Geschlechts in Ruf stehen. In gewissen Ländern, wie z. B. Tscherkessien, sind die Väter den Verkauf ihrer Töchter schon lange gewohnt, und die Letzteren freuen sich sogar, bei reichen Pascha's den Rang rechtmäßiger Gemahlinnen zu erhalten. Anderwärts entführt man junge Mädchen mit List oder mit Gewalt; ja an verschiedenen Orten wird der Tribut in Weibern entrichtet, und es giebt patentirte Kenner, die an der lebendigen Münze das Gold vom Silber, das Silber vom Kupfer zu unterscheiden wissen. Noch mehr — es giebt Gynäceen von Frauen, die zur

Sklaverei erzogen werden, die man vor Allem lehrt, was sie nicht wissen sollten, und die sich darin üben müssen, durch Selbstentwürdigung zu begaubern, wie die Unfrigen es ohne Anstrengung durch Sittsamkeit thun. Auf den Basar's, wo man die Frauen verkauft, kann Jeder die Liste ihrer persönlichen Reize einsehen, und scheußliche alte Weiber schlichten alle Streitigkeiten zwischen Mäler und Käufer in letzter Instanz. Dies ist's, was die Polygamie aus der Gefährtin des Mannes gemacht hat!

Man erräth leicht die Folgen einer solchen Verachtung der heiligsten Geseze der Menschheit. Schon beim Eintritt in die Familie mit Schande gebrandmarkt, kann die Frau nichts mitbringen, was ihrem Geschlechte anderwärts eine so gerechte Autorität giebt. Eine Sklavin, oder als Sklavin behandelt, bewahrt oder erwirbt sie wenigstens alle Laster der Sklaverei; sie überträgt diese Laster auf ihre Kinder, denen sie nichts Anderes beibringen kann; denn sie hat nie sonst etwas empfangen oder gelernt, was sie ihnen wieder zu lehren wagte. Und wer könnte sich eine richtige Vorstellung von dem Elend der Existenz in den Harem's machen, von allen den physischen und moralischen Martern, welche das Weib da ausleben muß? Wie manches edle Herz fühlt das Grausige dieser Lage und trägt sein Joch mit äußerstem Widerwillen! Man frage nur im Orient selbst die meisten der Aerzte, welche in diesen Orten des Jammers Zutritt erhalten haben. Keine Sprache schildert die unendliche Langeweile, die tiefe Verzweiflung, welche auf Unglücklichen lasten, in denen die angestockte Atmosphäre, die sie einathmen, das heilige Feuer noch nicht erstickt hat, vor Allem, wenn sie schon eine freie Existenz gewohnt waren! Wie viele junge Griechinnen z. B. sind nicht während des Befreiungskrieges geraubt und an den Meißbietenden verkauft worden, nachdem sie die Süßigkeit des christlichen Familienlebens gekostet hatten! Was diese Unglücklichen in den Harem's erduldet, wo man sie ihren Glauben und ihr Vaterland abzuschwören zwang, ist nicht in Worte zu fassen.

Das Weib ist also im Orient von der ganzen Höhe herabgestiegen, auf welche der Schöpfer es an die Seite des Mannes gestellt hatte. Es ist auf dem Markt eine Waare, in dem Harem aber weniger als eine Courtisane geworden; in der gesellschaftlichen Ordnung nimmt die Frau ganz und gar keine Stelle ein. Man sieht nicht einmal ihre Züge, wenn man sie heiratet, es sey denn, daß sie Sklavin wäre; man fragt eben so wenig, wenn sie verheiratet, als wenn sie verkauft werden soll, nach ihrem Willen. Der Schleier, den sie trägt, ist nicht bloß Emblem des Grabes, das sie über der Erde einzunehmen hat; er ist auch die Livree, welche despotische Eifersucht ihr anzieht. Der Mann, der sich zwischen vier Frauen und eine Anzahl Kebsweiber theilt, verlangt von allen eine Zuneigung, deren seine Ubiquität ihn unwürdig macht, und er verlangt sie mit um so größerer Empfänglichkeit, je weniger er es verdient, geliebt zu werden. Das Harem ist ein Kerker, zu welchem er der Kerkermeister ist, und wo er seinen Gefangenen keine andere Beschäftigung als die, ihm zu gefallen, gestattet. Auch reicht nichts an die bellagenswerthe Nullität dieser Frauen, ihr nichtsagendes Geschwäg, die kleinliche Sorgfalt, die sie auf ihre Person verwenden, den Zustand materieller und geistiger Verworfenheit, in welchem sie zu vegetiren gezwungen sind. Die Muselmänner dulden es nicht einmal, daß man von ihnen redet, und es wäre eine große Indiscretion, wenn ein Fremder, der einem Türken gegenüber säße, ihm hinsichtlich seiner Frauen eine Frage stellte. Auch erfordert es die Höflichkeit, eine Frau niemals anzureden, es sey denn in Gegenwart und mit Erlaubniß ihres Mannes, und eben so wenig darf man frei nach ihr hinsehen, damit nicht das Auge dem Auge zufällig begegne. Wenn ein Muselman nicht umhin kann, von seiner Frau zu reden, sagt er gewöhnlich: Sie, oder allenfalls: mein Weib, mit Respekt zu melden.

Diese Sprache steht auf dem Niveau der Sagenen des Islam; allein die Gebräuche sind noch schlimmer als die Geseze. Die Polygamie hat nicht bloß das Daseyn der Frauen in den Harem's, wo ihr zahlreiches Zusammen-seyn vielleicht scharfe Aufsicht nothwendig machte, vergiftet; sie hat selbst die Lage derjenigen Ehefrauen, die ohne Rivalinnen sind, herabgewürdigt, ja sogar die christlichen Ehefrauen, welche im Orient die größere Majorität bilden, müssen durch den Einfluß derselben leiden. Eine der mörderischsten Wirkungen der Vielweiberei besteht darin, daß fast immer sehr junge Frauen an sehr alte Männer kommen, und man könnte manchen 60jährigen Pascha zitiren, der kein über 20 Jahr altes Weib in seinem Harem hatte. Wenn diese kläglichen Ehemänner in physischer Hinsicht schon ganz ohnmächtig geworden sind, so verschrenken sie einen Theil ihrer Weiber an Günstlinge oder nöthigen auch wohl ihre Subalternen, sie anzunehmen. Bei all diesen so disharmonischen Verbindungen gewinnt die Bevölkerung weder an Quantität, noch an Qua-

*) Vorgesetzt in der französischen Akademie der Wissenschaften. Man vergl. damit das Schreiben über die Gefangnisse in der Türkei, das wir in Nr. 62 des „Magazin“ mitgetheilt.

lität. So waren dem Sultan Mahmud, als er das Zeitliche segnete, von seinen dreißig Kindern nur zwei Söhne und zwei Töchter, alle von ziemlich schwächlicher Constitution, am Leben geblieben. Der furchtbare Hussein, der Bertilger der Janitscharen, welcher vor einigen Monaten achtundzwanzig der schönsten Frauen des Orients in seinem Harem zählte, hatte nur einen Sohn von 13 Jahren, dem man noch nichts Anderes als Lesen und Tabakrauchen gelehrt.

Das verderbliche Prinzip der Polygamie schadet dem Kinde schon in seinem ersten Werden und noch mehr in seiner Moralität. Was für eine Erziehung und Bildung können die unglücklichen Kinder an einem Orte bekommen, wo sie nur zu oft die Zeugen der rasenden Eifersucht, der tyrannischen Rache seyn müssen, deren Schauplatz diese Orte gewöhnlich sind? Ihre Gesundheit schwebt nicht minder in Gefahr, da es so wenige Aerzte giebt und die Zulassung der Letzteren zu dem weiblichen Personal mit unsäglichen Schwierigkeiten verbunden ist. Auch stirbt eine sehr große Anzahl der jungen Kinder und selbst der Mütter. Erst die strenge Mahnung des Todes hat den Muselman bestimmen können, seinen alten Widerwillen in diesem Punkte zu bekämpfen. Die christlichen Aerzte erhalten nach und nach Erlaubniß, das Innere der Harem's zu betreten, wo noch manche komische Scene von dem Schrecken zeugt, den ihre Erscheinung einflößt. Bald konsultirt ein Ehemann über die Krankheiten seiner Frauen, als ob sich's von ihm selber handelte; bald konsultirt er hypothetisch; Einige lassen ihre kranke Frau die Zunge durch eine im Schleier angebrachte Deffnung hervorstrecken; Andere zittern vor den Gefahren, die ihr drohen könnten, wenn sie sich den Puls fühlen läßt. Allein die Reaction geht dessenungeachtet ihren Gang, und die Peitsche wird den Untergang der Polygamie mit Gottes Hülfe vorbereiten.

(Schluß folgt.)

Frankreich.

Graf von Segur als Schriftsteller und Staatsmann.

(Schluß.)

Eine neue glorreiche Regierungs-Epoche begann, und da sie begierig nach glänzenden Diensten und schönen Namen war, so sah Herr von Segur seinen Platz schon im voraus bei derselben festgestellt. Nach einander zum Mitglied des Corps legislative, des Institutes, des Staatsraths, des Senats und unter dem Kaiserreich zum Ober-Ceremonienmeister ernannt, verlieren wir ihn zur Zeit seiner Größe aus den Augen, die ihn den Wissenschaften entzog, wenn sie auch seine Liebe und sein Interesse für dieselben nicht schwächte. Unter der ersten Restauration erging es Herrn von Segur sehr gut, denn Ludwig XVIII. hatte als Graf von Provence sein Freund, ja sein Waffenbruder seyn wollen. Während der hundert Tage aber beging er den Irrthum, sich einzubilden, er könne den Kaiser von Angesicht zu Angesicht schauen und sich doch von ihm losfagen. Will man mit einer herrschsüchtigen und lange Zeit angebeteten Geliebten brechen, so muß man ihren Anblick meiden, denn oft bedarf es nur einer Geberde, eines Blicks, so schmachtet man wieder in den alten Fesseln. Die zweite Restauration strafe ihn mit Härte, und während dreier Jahre war Herr von Segur aller seiner Würden, seiner Pensionen, seines Sitzes in der Pairs-Kammer beraubt und mußte wieder seine Zustucht zur Feder nehmen, die ihn auch nicht im Stich ließ. Da schrieb er seine Weltgeschichte, die einfach, anziehend, unterrichtend, älter als so manches andere System und mit Recht allgemein geschätzt ist. In einem „Briefe an meine Kinder und Enkel“, der vor dem Manuskript dieser Weltgeschichte steht, das ganz von der Hand der Frau von Segur geschrieben ist, liest man folgende rührende Zeilen:

„Paris, 1. Dezember 1817. Ich besitze kein Vermögen mehr, das ich Euch hinterlassen könnte; das Erbtheil meiner Väter ging in der Revolution verloren, und die Regierung hat mich fast ganz der Habe beraubt, die ich meinen Arbeiten und meinen dem Vaterlande geleisteten Diensten verdanke...“

„Ich vermaße Euch dies Manuskript, es ist so, wie ich es beim ersten Entwurf diktirte, ohne Interpunction, ohne Verbesserungen; dem Publikum ist das Werk nach meinen Korrekturen übergeben worden, doch in Eure Hände wollte ich dies Manuskript niederlegen, wie ich es diktiert habe, und ich wünsche, daß es der Keltete meiner Familie immer sorgfältig aufbewahren möge.“

„Es ist ein kostbares, ehrenwerthes, heiliges Vermächtniß... Ein Auge verlor ich in Amerika durch den schwarzen Staat, angestrenzte Arbeiten haben das andere geschwächt; die Aerzte drohten mir mit dem Verlust desselben, wenn ich es zu sehr angriffe. Und doch machte mir die Zerrüttung meines Vermögens die Arbeit unumgänglich notwendig; ich entschloß mich, dieses Werk zu schreiben, und um mir das Augenlicht zu erhalten, hat meine Frau, Eure zärtliche und tugendhafte Mutter, unter allen Gemächlichkeiten der großen Welt aufgewachsen, im sechzigsten Jahr und fast immer leidend, mir mit unachahmlicher Geduld und Ausdauer helfend zur Seite gestanden und erst alle Noten, die ich zur Ausarbeitung desselben brauchte, und dann das ganze Werk mit eigener Hand niedergeschrieben, so daß also diese ganze Weltgeschichte aus ihrer Feder geflossen ist.“

Die natürliche Folge dieser Weltgeschichte, die bis zur Zerstörung des Römischen Reiches geht, war eine Geschichte Frankreichs, und Herr von Segur entschloß sich, dieselbe zu unternehmen; er hat diese bis einschließend der Regierung Ludwig's XI. ausgearbeitet. Indem wir das gesunde Urtheil, die Anlage und die Diction loben, durch welche sich dieses nützliche Werk immer wieder empfiehlt, wollen wir doch jede Vergleichung mit anderen neueren Arbeiten unterlassen, deren Verfasser ebenfalls die Ausbeutung dieses

weiten Feldes vor Augen hatten. Auf's lebhafteste bedauern wir, daß der Autor, hätte er auch selbst manche Zwischenräume überbrücken müssen, sein Werk nicht bis durch das achtzehnte Jahrhundert fortgeführt hat; nichts hätte sich besser für ihn geeignet, als die Reihenfolge und die gesammte Uebersicht der Politik einer Zeit zu liefern, deren Schilderung von solchem Gesichtspunkt aus noch neu war; er wäre Original gewesen und doch nicht aus sich herausgetreten.

Von seinen schwierigen Arbeiten erholte sich Herr von Segur an kurzen Aufsätzen ernsten und leichten Inhalts, die zuerst in verschiedene Journale aufgenommen und später unter dem Titel: *Moralische und politische Galerie* (1817—1823) herausgegeben wurde; dieses Buch, in welchem der Autor sich so wenig als möglich geltend macht und der Mensch ganz seiner Natur freien Lauf läßt, zog er selbst allen seinen anderen Schriften vor, und wir theilen mit voller Ueberzeugung seine Vorliebe für dasselbe. Herr von Segur tritt dadurch in die Reihe der feinsten und liebenswürdigsten Moralisten; ganz besonders gelingen ihm kleine Vorwürfe, die ganz gut den Refrain eines philosophischen Liebchens ausmachen könnten, wie: „Rien de trop! — Arrêtez-vous donc!“ — Man kommt bei ihm in Verlegenheit, wenn man Stellen zitiren will, weil seine Plaudereien ganz besonders durch fließende Amuth fesseln und sich einschmeicheln, ohne beißend zu seyn. Sein Bruder, der Vicomte, besitzt bei weniger Tiefe mehr Wig und Schärfe; Herr von Segur ist mehr ein gerader, anmutsvoller, weicher Charakter, der sich nicht aus den sanften Tönen herausbewegt. Von der Moral, die er aufstellt, muß man nichts Unerwartetes, nichts Ueberraschendes verlangen; Horaz, Voltaire und so mancher Andere haben es ihm darin zuvorgehen; es ist die Moral eines nicht selbstsüchtigen, liebevollen Aristipp. Er glaubt nicht, den Menschen bessern zu können, er läßt sich gar nicht einmal darauf ein, ihn von Grund aus zu erforschen; er nimmt ihn, wie er ist, und bemüht sich, Alles zum Besten zu wenden. Er kennt das Böse, er gleitet aber darüber fort, ohne tiefer einzudringen, und sucht die Gemüther für das Bessere, für das Mögliche zu gewinnen. Seine Moral ist höchst brauchbar. Neben Beispielen in Plutarch's Manier, die, zu weit ausgedehnt, ein wenig an Gemeinplätze streifen würden, läuft irgend eine Erinnerung von gestern mit unter, ein Wort Katharina's, eine von jenen Anekdoten aus dem achtzehnten Jahrhundert, die Herr von Segur so vortrefflich erzählt; man geht mit ihm von Epaminondas zum Abbé de Breteuil über, doch das Ganze ist sinnreich und unterhaltend, und lächelnd kehrt man zum wirklichen Leben zurück. Einer seiner Aufsätze stellt ihn und besonders lebendig vor Augen in seiner ganzen Eigenthümlichkeit und in der Stimmung, die ihn unablässig besetzte, der Abschnitt über das Wohlwollen. „Es giebt eine Tugend“, sagt er, „die süßeste und hochherzigste von allen, ein großmüthiges Gefühl, das thatkräftiger ist als die Pflicht, umfassender als die Wohlthätigkeit, verbindlicher als die Güte.“ Das Wohlwollen, wie er es versteht, ist eigentlich nichts Anderes als die christliche Liebe in weltlichem Sinn.

Die angenehmen und gefühlsinnigen Blätter der „Galerie“ wurden mit solchem Beifall belohnt, wie es den Sittenbüchern sonst nicht leicht widerfährt. Vielen machten sie Vergnügen, bei Einigen bewirkten sie sogar Gutes, denn die praktische und leicht zu übende Nachsicht, die sie athmen, traf nicht immer auf einen unfruchtbaren Boden; ja, im April 1822 erhielt er sogar ein Dank-sagungsschreiben aus Montpellier, worin dem Verfasser von einem Unge-nannten der wärmste Dank gezollt wird, weil derselbe durch Anwendung der in der „moralischen und politischen Galerie“ dargelegten Sittenregeln seines Feinde besiegte und sein verlorenes Lebensglück wiedergewonnen hatte.

Herr von Segur trat gerade zu der Zeit wieder in die Pairs-Kammer ein, wo Decazes durch seinen Einfluß wenigstens einen Schein von Ausgleichung in die Masse der widersprechenden Gewalten zu bringen versuchte, und nun verlebte unser Held die letzten elf Jahre seines Lebens in einer beschäftigten Muße, bei literarischen Arbeiten und Erheiterungen, die mit den politischen Pflichten abwechselten, welche die Umstände damals jedem hochherzigen Liberalen auferlegten. Der Erfolg der Memoiren war ein glänzender und hätte ihn wohl zu einer Fortsetzung derselben bewegen können, welche man allgemein wünschte; vielleicht war es aber richtiges Gefühl von seiner Seite, was ihn bewog, jenem Wunsch nicht zu willfahren und bei seinen glanz erfüllten und ungetrübten Jugendjahren stehen zu bleiben. Er widerstand selbst den dringendsten Aufforderungen; der Verleger forderte nur einen vierten Theil, das Kaiserreich betitelt, und die Summe, 30,000 Fr., die er zahlen wollte, war den damaligen glänzenden Hältsquellen des Buchhandels und dem Interesse des Publikums entsprechend. Aber Herr von Segur war nicht einen Augenblick unshlüssig; zu seinen Freunden äußerte er darüber: „Ich verdanke dem Kaiser Alles; obgleich ich persönlich nur Gutes von ihm zu sagen habe, so würden doch Thatfachen vorkommen, die nicht zu umgehen sind, sie würden falsch gedeutet und von seinen Feinden als Waffe gegen sein Andenken gebraucht werden.“

Nach dem Siege der Juli-Revolution ging Herr von Segur zur Ruhe. Bierzehn Tage vorher saßen eines Vormittags vier Greise auf seinem Kanapee, der General Lafayette, der General Mathieu Dumas, Herr von Barbé-Marbois und er selbst, von denen der jüngste ein Siebenziger war; sie sprachen von den politischen Zuständen, von ihren Befürchtungen, von den Revolutionen, die sie erlebt, und von der, welche sie voraussahen. Wohl wäre es für den Zuschauer ein rührendes und erhebendes Schauspiel gewesen, diese alten Freunde zu sehen, die so lange treu an einander geblieben, und der sinnvollen, verständigen und anmutigen Unterhaltung dieser Greise zuzuhören, von denen der Eine sich bald noch wieder sehr verjüngen sollte und von denen kein Einziger lebensfakt war.

Einen würdigen Schluß unserer Skizze des Grafen Segur soll ein rührender, demüthiger Zug jener häuslichen Moral bilden, deren treues und überzeugendes Organ der ehrenwerthe Greis um so mehr war, weil er sie selbst bei jedem Anlaß in Ausübung brachte. Seine aufmerksame und zartfühlende Herzengüte verließ ihn nie, selbst mitten unter den herben Leiden nicht, die seinem Ende vorbergingen. So diktierte er eines Tages, seiner Gewohnheit nach, und sein Schreiber, der vielleicht etwas zerstreut war oder auch die schon unsichere Stimme nicht recht verstand, ließ sich dasselbe Wort zwei, ja dreimal wiederholen; beim drittenmal entschlüpfte Herrn von Segur ein Laut lebhaften Unwillens. Während des Weiterdiktirens sprach er jedoch absichtlich einigemal mit dem jungen Mann, um jene unwillkürliche Aufwallung wieder gutzumachen; aus dem bewegten Klange der Antworten aber fühlte er den peinlichen Eindruck, den er hervorgebracht. Als der Schreiber beim Schluß des Diktates die Feder niederlegte, erhob sich der achtundsiebzigjährige Greis von dem Kanapee, auf welchem er ruhte, und näherte sich ihm mit unsicherem Schritt. „Mein Freund“, sagte er zu ihm, „ich that Ihnen vorhin wehe, verzeihen Sie mir.“ Der Schreiber, der übrigens einer solchen Freundlichkeit werth war, ergriff gerührt die dargebotene ehrwürdige Hand und benegte sie mit Thränen. Vielleicht bin ich im Irrthum, aber es schien mir, als würde das Fortlassen dieses einfachen und bekannten Zuges dem Bilde des Moralisten Abbruch thun, und als wäre ohne ihn der Verfasser des Versuches über das Wohlwollen nicht vollständig geschildert.

Sainte-Beuve.

Belgien.

Die Eisenbahnen des westlichen Europa.

Belgien war der erste Staat auf dem Kontinent, in welchem ein umfassendes Eisenbahn-System organisiert wurde. Die Vortheile einer raschen und wohlfeilen Communication zwischen den verschiedenen Manufaktur-Städten in diesem Bienenstock der Industrie leuchteten der Regierung sofort ein, und sie zögerte nicht, den Kammern die Ausführung auf Kosten des Staats zu empfehlen. Herr Deridder, Ober-Ingenieur, reichte mit Hülfe des Herrn Simons Pläne für ein vollständiges Eisenbahn-System ein, durch welches alle Städte von einiger Bedeutung mit einander verbunden und auch nach der Gränze Bahnen geführt würden, um die benachbarten Staaten zum Anschluß einzuladen. Man schlug die Kosten dieser Arbeiten auf 125,664,707 Francs an; die verlangten Summen wurden von den Kammern ohne Schwierigkeit bewilligt, und im Jahre 1834 begannen die Arbeiten. Gegen Ende dieses Jahres, acht Monate nach Promulgation des Gesetzes für die Anlegung eines Eisenbahn-Systems, wurden 641,000 Francs für die Vermessungen und Vorarbeiten bewilligt. Im Jahre 1835 schritt das Werk nur langsam fort, und die darauf verwendete Summe belief sich auf 4,714,458 Francs; doch in demselben Jahre wurde schon die Section von Brüssel nach Antwerpen eröffnet und so dem Unternehmen ein neuer Schwung gegeben. Im Jahre 1836 wurde der öffentliche Schatz mit einer Summe von 13,488,488 Francs in Anspruch genommen. Im Mai 1837 schlug die Regierung den Kammern die Ausdehnung der Bahnen von 89 Lieues, die man ursprünglich bewilligt hatte, auf 113 vor. Die Kosten derselben betragen im Durchschnitt auf die Lieue 500,000 Francs. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat in seinem Bericht an die Kammern diese verhältnismäßig geringe Summe als Beweis dafür angeführt, wie vorthheilhaft es sey, die Eisenbahnen vom Staat ausführen zu lassen; doch kommen noch ganz andere Umstände hinzu, welche es erklärlich machen, warum die Belgischen Eisenbahnen mit noch nicht der Hälfte der Kosten der Englischen Bahnen hergestellt werden konnten, nämlich die ebene Natur des Landes, der geringe Arbeitslohn, ferner der Reichthum an mineralischen Schätzen, den das Land besitzt, und der geringere Werth des Bodens. Diese eigenthümlichen Vortheile machten das Unternehmen zu einem wenig gewagten, und die Erwartung, daß dasselbe dem Staat eine neue Einnahme-Quelle eröffnen und zugleich ein Mittel seyn würde, die Hülfquellen des Landes zu entwickeln und den Nationalreichtum zu vermehren, ist vollständig in Erfüllung gegangen.

Da die Belgischen Eisenbahnen ganz in den Händen des Staats sind, so bieten sie Gelegenheit zu einem Vergleich zwischen diesem System und der Verwaltung durch Privat-Gesellschaften. Stellt man da die Englischen Eisenbahnen, die sämmtlich auf dem letzteren Wege zu Stande gekommen sind, den Belgischen gegenüber, so fällt der Vergleich entschieden zu Gunsten der letzteren aus. Der Hauptvorzug derselben besteht in dem niedrigeren Ansatze des Fahrgebühres, der eine Folge ihres geringeren Kosten-Aufwands ist. Nun ist zwar diese größere Wohlfeilheit der Belgischen Bahnen hauptsächlich aus der ebenen, weniger Schwierigkeiten darbietenden Natur des Bodens, so wie aus dem niedrigen Arbeitslohn, zu erklären, doch ist sie zum Theil auch ein Resultat der verschiedenen Verwaltungsart, wodurch bei der Anlegung eine Menge Kosten gespart wurden und so auch eine geringere Einnahme erforderlich ward. Ein nicht unbedeutender Theil des in den Englischen Eisenbahnen angelegten Kapitals ward nutzlos verschwendet bei der Nachsuchung der zu ihrer Autorisierung erforderlichen Parlaments-Akten und im Heilschen mit eigennütigen Landbesitzern, deren Einwilligung man erkaufen mußte. Die Parlaments-Akten für die Bahn zwischen London und Birmingham kosteten 72,000 Pfund; der Werth der Grundstücke und der Entschädigungen belief sich auf 706,132 Pfd., und die Prozeß-Kosten, die Ingenieur-Arbeiten und andere vorläufige Ausgaben betragen 67,893 Pfd., so daß schon vor Beginn der Arbeiten nicht viel weniger als eine Million Pfund Sterling verausgabt war. Auf der großen

westlichen Bahn betragen die Ausgaben vor Erlangung der Akte 89,000 Pfd., und die Parlaments-Kosten sind in den Rechnungen auf 29,104 Pfd. angeschlagen. Von den meisten dieser Lasten waren die Belgischen Eisenbahnen frei: hier waren keine Advokaten, keine Zeugen, keine Güter-Mäkler zu besolden, zu bewirthen oder zu bestechen; daher beträgt der Abzug von der Einnahme zur Abtragung der Interessen des Kapitals nicht viel mehr als die Hälfte derselben Summe in England, und man kann bei niedrigerem Fahrgebühre einen gleichen Gewinn erzielen. Aber auch die sonstige Verschiedenheit der Prinzipien bei der Verwaltung der Eisenbahnen in den beiden Ländern würde ein ähnliches Resultat herbeiführen, selbst wenn alles Andere gleich wäre. In England sind die Eisenbahnen von den Unternehmern vorzüglich als Handels-Speculationen angesehen worden. Eine gute Dividende ist das einzige Ziel, wonach sie streben, und die Fahrgebühre werden daher so hoch als nur möglich angelegt. In Belgien dagegen war es die Bequemlichkeit des Publikums und die Entwicklung der National-Hülfquellen, was man bei der Anlegung der Eisenbahnen vor Augen hatte, und bei der Bestimmung des Tarifs sah man nicht so sehr auf Vermehrung des Gewinns, als auf Verhütung des Verlustes. Daher sind die Fahrgebühre in Belgien um die Hälfte niedriger als in England, und die der dritten Wagenklasse oder Waggon sind so niedrig, daß selbst die Landleute, wenn sie nach und von dem Markt kommen, sich der Eisenbahnen bedienen.

Ein zweiter Punkt, der bei der Vergleichung der Staats-Eisenbahnen mit denen, welche von Gesellschaften angelegt werden, in Betracht kommt, ist die Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit im Dienst und die damit in Verbindung stehende Sicherheit vor Unfällen. Auch hier steht wenigstens das Englische System dem Belgischen unbedingt nach, was wieder aus der Verschiedenheit der in beiden herrschenden Prinzipien folgt, indem man auf der einen Seite nur pecuniären Gewinn, auf der anderen nur das allgemeine Beste sucht. Im letzteren Falle wird kein selbstsüchtiges Streben, zu sparen, wo es nicht am Orte ist, die Zahl der Wärter beschränken, wie man es auf einigen Englischen Eisenbahnen findet. In Belgien stehen Schildwachen innerhalb Scheweite von einander, und vermittelt eines bestimmten Systems von Signalen können sie rasch jeden Vorfall längs der ganzen Bahn Einer dem Anderen mittheilen. Allerdings mögen diese Vorichts-Maßregeln in Belgien nothwendiger seyn als in England, insofern, als die Belgischen Bahnen nicht so gut eingezäunt und viel häufiger von Landstraßen und anderen Wegen durchschnitten werden, als dies bei den kostspieliger angelegten Englischen Bahnen der Fall ist; aber jedenfalls sind jene Maßregeln, wie die Erfahrung gezeigt hat, zur Verhütung von Gefahren vollkommen ausreichend. Auch läßt sich zu Gunsten der Staats-Eisenbahnen bemerken, daß hier Conducteure oder andere Angestellte, die wegen Unfähigkeit oder Pflichtverräumnis entlassen worden, keine Aussicht haben, anderswo Beschäftigung zu finden, wie dies auf den verschiedenartig eingerichteten Englischen Bahnen der Fall ist: in diesem Bewußtseyn, daß ihre Existenz ganz von ihrer Führung abhängt, ist ihnen natürlich ein mächtiger Sporn zur Thätigkeit und Sorgfalt gegeben. Man könnte hiergegen nicht einwenden, daß die Unfälle auf den Belgischen Bahnen, im Verhältnis zur Zahl der Passagiere und zu den zurückgelegten Entfernungen, eben so zahlreich sind als in England, weil, selbst wenn dies der Fall wäre, nicht zu vergessen ist, daß England mehr und längere Erfahrung in Eisenbahn-Angelegenheiten hat, so wie auch, daß die Engländer im Allgemeinen sich durch Gewandtheit und Geistesgegenwart bei unvermutheten Zufällen auszeichnen. Nichtsdestoweniger sprechen die praktischen Resultate beider Systeme unwiderleglich für die größere Sicherheit des Belgischen. Es sind in den sechs Jahren, seit welchen die Belgischen Eisenbahnen im Gange sind, Passagieren sehr wenige Unfälle zugefallen, und nie ist eine jener schrecklichen Kollisionen vorgekommen, die von Zeit zu Zeit auf die Eisenbahn-Zustände in England einen so düsteren Schatten geworfen haben. In den beiden wichtigsten Punkten, der Wohlfeilheit und Sicherheit, scheint also das Belgische System vor dem der Gesellschaften unbedingt den Vorzug zu haben. Ueberhaupt ist zu bemerken, daß der Staat sich nirgends weniger um diese wichtigen National-Unternehmungen gekümmert hat und zum Theil noch kümmeret, als in England. Der Eifer, womit die Englischen Kapitalisten diese Arbeiten übernahmen, hat eine gewisse Trägheit und Sorglosigkeit in Bezug auf innere Verbesserungen bei der Regierung entstehen lassen, so daß sie einige ihrer nützlichsten Functionen diesen Gesellschaften überließ. Die Folge hiervon war einmal die, daß die verschiedenen Eisenbahnen ohne System und Zusammenhang unter einander ins Leben traten, und dann der Mangel an aller polizeilichen Kontrolle bei der Verwaltung derselben. Die Hauptbahnen waren sämmtlich angelegt, ehe die Regierung die Nothwendigkeit, in den Organismus dieser wichtigen Institute mit einzugreifen, erkannte, und nun entstand die Frage, ob sie noch die Befugnis dazu hatte. Indes ward das Bedürfnis immer dringender; es schien so nachtheilig, die unumschränkte Verfügung über die wichtigsten Communicationsmittel in den Händen von Handels-Gesellschaften zu lassen, daß endlich eine Parlaments-Akte erlassen wurde, welche ihre Befugnis beschränkte und der Regierung eine kontrollirende Aufsicht bewilligte. Der Mangel an Kontrolle bei der Anlegung neuer Eisenbahnen jedoch dauert fort, und noch ist kein Plan zur Vervollständigung der Eisenbahn-Communicationen des Landes nach einem wohlüberlegten System vorgeschlagen worden. Parlaments-Akten zur Anlegung neuer Eisenbahnen werden in jeder Session nach-gesucht, und dieselbe Geldverschwendung in Prozeßkosten und Besetzungen hört nicht auf, wie eine todte Last auf diese Unternehmungen zu drücken und die Vortheile, die sie dem Publikum gewähren sollen, zu vermindern. Noch ist die Anlegung einer Menge von Bahnen Bedürfnis, und das in Distrikten, welche am wenigsten die Ueberlast zu tragen vermögen, womit die Apathie der

Regierung die Eisenbahn-Unternehmungen in England beschwert hat. Nur Irland ist eine größere Beachtung zu Theil geworden. Die Regierung hat Vermessungen machen und die vortheilhaftesten Communicationslinien entwerfen lassen, so wie auch für den Bau der Straßen Unterstüßungen angeboten. Die beiden Länder unter derselben Regierung bieten die seltsame Anomalie, daß das eine ein Eisenbahn-System hat ohne Eisenbahnen, das andere mit Eisenbahnen bedeckt ist ohne irgend ein System.

Aus den letzten offiziellen Berichten, die der Minister der öffentlichen Arbeiten den Belgischen Kammern vorgelegt, erhellt, daß die Durchschnittskosten der dortigen Eisenbahnen, mit Einschluß sämtlichen Materials, der Maschinen und aller Entschädigungen, auf die Englische Meile 16,206 Pfund betragen. *) Bei der York- und North-Midland-Bahn, einer der am wenigsten kostspieligen in England, kostete die Meile 23,403 Pfund und bei der London-Birmingham-Bahn 48,000 Pfund. Die Vortheile dieses verhältnißmäßig geringen Kostenbetrags und des daraus hervorgehenden niederen Tariffs zeigten sich rasch, und es fand bald ein völliger Umschwung im Leben und Verkehr des Landes statt. Schon vor zwei Jahren, als erst 85 Meilen Eisenbahn fertig und im Gange waren, wurden die Wirkungen des raschen und wohlfeilen Transportmittels auf Brüssel und die Bewohner der Umgegend in einem Belgischen Journal so beschrieben: „Die Eisenbahnen in Belgien sind fast in jeder Richtung vollendet, und ihr Fortschritt verändert täglich den Zustand und die Sitten des Landes. Besonders groß sind die Vortheile Brüssels in Folge der Centralisation durch die Eisenbahnen, welche eine zahllose Menge von Menschen innerhalb seiner Mauern zusammenführt. Man baut daselbst in jeder Richtung; man errichtet auf allen Seiten große Baarenhäuser und neue Wohnungen. Landeigentümer, die zwanzig bis dreißig Meilen von Brüssel wohnten und früher auf dem Lande blieben, um ihre Güter zu beaufsichtigen, können jetzt unbeschadet ihrer Interessen in der Hauptstadt wohnen. Die Eisenbahn setzt sie in den Stand, innerhalb weniger Stunden nach ihren Angelegenheiten zu sehen und dann wieder in die Residenz zurückzukehren. Die Eröffnung dieser Bahnen theilt der ganzen Bevölkerung eine Neigung zur Ortsveränderung mit, welche durch die Leichtigkeit und die geringen Kosten, womit man die Reisen ausführen kann, gesteigert wird. Auch der ganze Geschäftsverkehr hat eine Umgestaltung erfahren. Sonst mußte man, um irgend eine Uebereinkunft zu schließen, schreiben, und es dauerte lange, ehe die Unterhandlungen zu einem Abschluß kamen. Jetzt wird dergleichen persönlich verhandelt und ohne Zeitverlust abgemacht.“

Die Stadt Mecheln ist der Centralpunkt, in welchem alle Belgische Eisenbahn-Linien zusammentreffen. Hier befindet sich das Haupt-Depot für Maschinen, und jeder Eisenbahnzug, von welchem Theil des Königreichs er kommen und welches auch sein Ziel seyn mag, muß durch Mecheln hindurch. Diese Centralisation des Systems ist in manchen Fällen für die Passagiere, die aus ihrer geraden Richtung abgelenkt werden, lästig; doch die größere Bequemlichkeit in der Leitung des Ganzen, welche diese Anordnung mit sich bringt, überwiegt bei der Regierung die Unbequemlichkeit, welche für einzelne Individuen daraus erwächst.

Unter den nicht Deutschen Ländern des Continents sind außer Belgien nur noch zwei, in welchen das Eisenbahn-System bedeutende Fortschritte gemacht hat: dies sind Frankreich und Italien. Frankreich war anfangs ganz träge und sah dem Fortschritt der Eisenbahnen in anderen Ländern, wo nicht mit Gleichgültigkeit, doch ohne Selbstthätigkeit zu. Als es sich endlich zu eigenen Anstrengungen erhob, waren seine Pläne wenigstens großartig und der „großen Nation“ würdig. Im Jahre 1833 bewilligte die Kammer eine Summe von 500,000 Francs für Vermessung der Hauptlinie von Paris nach den Mittelpunkten des Handels und der Industrie. Im Jahre 1837 reichten die Ingenieure ihre Berichte ein, die in sehr genaues Detail über den Bau der Bahnen, den wahrscheinlichen Verkehr und den für die Actionaire zu erwartenden Ertrag eingehen. Sie enthalten die Vermessung der Bahn von Paris nach Havre über Rouen, und von Paris nach Orleans, ferner die von Paris nach Lille mit Verzweigungen nach Calais und der Belgischen Gränze, und endlich die von Paris nach Marseilles über Lyon. Nachdem diese Berichte abgeliefert worden, ließ die Regierung die Sache wieder liegen, und obgleich jede Linie als den Kapitalisten große Vortheile versprechend dargestellt wurde, so waren doch die Paris-Rouen- und die Paris-Orleans-Bahn die einzigen, zu deren Unternehmung Gesellschaften zu Stande gebracht werden konnten, und das auch nicht ohne Englands mächtige Hülfe. Am Schluß des Jahres 1840 endlich legte das Ministerium den Kammern einen Entwurf zu einem umfassenden Eisenbahn-System vor, in welchem der Staat und die individuellen Interessen einander gegenseitig die Hand reichen. Da der Staat selbst jetzt nicht im Stande ist, ein solches System allein herzustellen, so erbietet er sich, die Gesellschaft zu unterstützen und so die Kapitalien zur Unternehmung heranzulocken. Und zwar ist es der Regierung hauptsächlich um folgende fünf Linien zu thun, die sämtlich in Paris münden; eine nach Lille und Calais, welche durch die Belgische Gränze mit dem Norden Europa's kommunizirt; eine zweite nach Lyon und Marseilles; eine dritte über Orleans und Tours nach Nantes; eine vierte nach Bordeaux, und eine fünfte über Straßburg an die Deutsche Gränze. Die Unterstützung des Staats besteht nun darin, daß er sich erbietet,

*) Es ist jedoch zu bemerken, daß der größere Theil der Eisenbahnen in Belgien nur ein Schienengeleis hat; andererseits aber wurden die Schienen und die Lokomotiven, wenigstens zu Anfang, erst von England herübergeholt, so daß die Kosten dieser beiden Artikel bei jeder Bahn größer waren als bei den Englischen.

alles erforderliche Land zu kaufen, und die Erdarbeiten, die Brücken und Bahnhöfe auf seine Kosten anlegen zu lassen, während den Gesellschaften die Ausführung des oberen Theils der Arbeiten, also vorzüglich die Schienenlegung und die Anschaffung sämtlichen Transport-Materials, der Lokomotiven, Waggons u. s. w., obliegen würde. Dafür soll jede Gesellschaft die Bahn 30—35 Jahre lang verwalten und allein den Ertrag davon ziehen; nach Ablauf dieses Zeitraums wird der Staat alleiniger Eigenthümer der Bahn, nachdem er noch sämtliches Material der Gesellschaft vergütigt. Auch steht es den Gesellschaften frei, nur den Ankauf des Landes und die Errichtung der Bahnhöfe der Regierung zu überlassen, dagegen sich für die Ausführung des Theils der Arbeiten, den sonst die Regierung ebenfalls übernehmen will, mit einer angemessenen Summe entschädigen zu lassen. Da die Regierung hiernach gerade den Theil der Arbeiten übernehmen will, bei welchem gewöhnlich eine Differenz zwischen den Kosten-Anschlag und den wirklichen Kosten eintritt, so ließe sich hier der übrige den Gesellschaften zufallende Kostenbetrag und also auch die Größe des von der Bahn zu erwartenden Gewinns genauer als sonst feststellen. Hiernach hat man berechnet, daß der Ertrag des Gesellschafts-Kapitals bei der Bahn von Paris nach Calais in den 35 Jahren jährlich wenigstens 14 und bei der von Lyon nach Marseilles wenigstens 22 Prozent abwerfen würde.

Dieser Entwurf nun ist von den Kammern genehmigt und 126,000,000 Francs zu diesem Zweck bewilligt worden; zwei von jenen Bahnen, die von Paris nach Rouen und die von Paris nach Orleans, sind der Vollendung nahe. Die Eisenbahngeschichte Frankreichs bietet jene auffallende Anomalie, daß Paris, das Herz und der Kopf des politischen und geistigen Lebens Frankreichs, sich in Bezug auf dieses große Werkzeug sozialen Fortschritts unthätiger und gleichgültiger verhalten hat, als die entfernteren Glieder des Staatskörpers. Eisenbahnen von einer Länge von 70 Meilen waren schon in verschiedenen Provinzen im Gange, während die mit Paris verbundenen Bahnen nicht mehr als drei Meilen weit sich erstreckten, und wie zum Hohn auf seinen Mangel an Eisenbahn-Verbindungen mit anderen Theilen des Landes, wurden zwei fast parallele Bahnen, von Paris nach Versailles, von konkurirenden Gesellschaften angelegt.

Zum Schluß erwähnen wir noch, wie es mit den Eisenbahnen in Italien aussieht. Hier ist besonders durch Vermittelung der Oesterreichischen Regierung viel für den Fortschritt derselben geschehen. Es wurde eine Bahn zur Verbindung Mailands mit Venedig durch die fruchtbaren und volkreichen Ebenen der Lombardei projektirt. Eine Zeitlang jedoch stand das Unternehmen still, und die Actionaire verloren den Muth, bis der Kaiser von Oesterreich ihm neues Leben gab, indem er die Actionaire vor Verlust zu sichern und das eingezahlte Kapital wieder zu erstatten versprach, falls die Bahn nicht einträglich seyn sollte. Die Arbeiten schreiten jetzt kräftig vorwärts, und im Beginn dieses Jahres wurde die Linie von Venedig nach Padua eröffnet. Unter Oesterreichs Aufsicht werden auch Florenz und Livorno in kurzem durch eine Eisenbahn verbunden seyn. Auch in dem Königreich Neapel wird das Land rasch von Eisenbahnen durchschnitten. Der Papst ist der einzige unter allen Souverainen Europa's, der sich dieser neuen Erfindung entgegenstellt; er hat erst kürzlich die Anlegung irgend einer Eisenbahn im Gebiet des Kirchenstaats absolut untersagt.

Mannigfaltiges.

— Nachdruck Englischer Werke in den Vereinigten Staaten. Es ist schon öfter in diesen Blättern über die maßlosen Zunahmen des Nachdrucks in dem freien Nord-Amerika berichtet worden, und wie sehr dieses Gewerbe dadurch steigt, daß die Literatur dort immer mehr anfängt, aus den Büchern in die Zeitungen überzugehen. Der rasche Vertrieb dieser letzteren, das geringere Risiko dabei, die kürzere Prozedur und manche andere Vortheile, welche ein Zeitungsgeßäft in den Vereinigten Staaten vor dem Buchhandel voraus hat, erleichtern natürlich auch den Nachdruck auf diesem Wege, und so kommt es denn, daß jedes allgemein interessante Produkt der Englischen Literatur, besonders aber die schönwissenschaftlichen und für die Unterhaltung bestimmten Werke, wenn sie kaum in Amerika angelangt sind, auch schon in Tausenden von Nachdrucken nach allen Seiten hin das Land durchfliegen. Doch beschränkt man sich keinesweges auf die Romane und Novellen, und in einer einzigen Woche des letztverflohenen Märzmonats wurden in New-York allein folgende Werke dieser und anderer Gattung nachgedruckt: O'Connell's „Denkwürdigkeiten Irlands“ (Preis 25 Cents, ungefähr 11 Sgr.), Dr. Arnold's „Geschichtliche Vorlesungen“ (25 Cts.), „Englands Frauen“ von Miss Ellis (25 Cts.), die letzte Nummer der „Edinburgh Review“ (25 Cents) und „der Roué“, ein alter, jetzt auf Autorität und Empfehlung einiger früheren Buchhändler-Annoncen in der „Times“ unter dem Namen Bulwer's publizirter Roman (12½ Cts.). Alison's „Geschichte Europa's“ und „Martin Chuzzlewit“ von Boz wurden zunächst erwartet. Die 20 Abtheilungen des letztgenannten Werks werden von der Harper'schen Buchhandlung in New-York nachgedruckt und mit 14 Kupfern zusammen für 44 Cents geliefert, das Ganze also billiger, als in England zwei Abtheilungen davon kosten. Von einem Nachdruck des „letzten Baron“ von Bulwer waren wenigstens 50,000 Exemplare verbreitet worden, vieler anderen Werke nicht zu gedenken, welche sich so eben unter dieser räuberischen Nach-Pressen befinden oder mit nächstem daraus hervorgehen sollen.