

für die

## Literatur des Auslandes.

N<sup>o</sup> 129.

Berlin, Donnerstag den 28. Oktober

1847.

### Aegypten.

#### Briefe eines Reisenden vom Nil.

##### I.

Alexandrien. — Sitten und Handel der Stadt. — See- und Landmacht des Pascha. —  
Alterthümer.

... Der Hafen von Alexandrien, wiewohl er den Schiffen, die einmal darin sind, vollkommene Sicherheit gewährt, hat eine gefährliche Ein- und Ausfahrt. Er wird nämlich nach dem Meere zu durch eine mit der Küste parallel laufende Reihe von Klippen begrenzt, zwischen denen kein Schiff ohne einen arabischen Lootsen durchzufegeln magt. Sachverständige meinen, dieses Hinderniß ließe sich leicht unschädlich machen; aber der Pascha hat nie Vorschläge annehmen wollen, die ihm zu diesem Zwecke gemacht wurden. — Als wir in den alten Hafen einliefen, sahen wir die hundert Segel der ägyptischen Flotte vor uns, hinter denen sich im Halbkreise die Stadt Alexandrien ausbreitet. Ein kleines Fahrzeug brachte uns ans Land und überlieferte uns einem Trofse schreiender Eseltreiber. Wir wählten unsere Esel und gallopirten durch lebhaftes Straßen ins Franken-Viertel. Vor dem Hôtel d'Orient, auf dem großen Plage dieses Viertels, machten wir Halt.

Alexandrien ist, seinem Aussehen und seinen Sitten nach, nur der Vorposten des Orients. Die Straßen, die der Pascha hat anlegen lassen, sind breit und für Wagen fahrbar; das Quartier der Franken ist der schönste Theil der Stadt. Europäische Baarenlager sind ziemlich häufig, und ein Fremder kann, ohne hundert arabische Worte zu verstehen, ganz gut fortkommen. In den Hotels ersten Ranges spricht das Dienpersonal englisch und französisch.

Von Alexandrien bis Pelusium ziehen sich längs der Küste Lagunen hin, die durch einen flachen Streifen Landes vom Meere getrennt sind. Auf diesem Streifen liegt da, wo er gegen eine Meile tief ist, die Stadt Alexandrien. Ihr Hafen, der einzige an der ganzen ägyptischen Küste, wird durch ein Vorgebirge gebildet, das in zwei Spitzen ausläuft. Diese Spitzen treten aus einander und biegen sich, jede auf ihrer Seite, nach dem Lande zurück, so daß zwei Buchten entstehen. Die bessere von ihnen heißt der alte Hafen und liegt im Südwesten des Vorgebirges; die andere, weniger sichere, liegt nordöstlich. Trophem man die letztere den neuen Hafen nennt, scheint sie doch zu den Zeiten der Ptolemäer der Kriegshafen gewesen zu seyn. Unter der türkischen Herrschaft wurde dagegen der neue Hafen den Handelsschiffen zugewiesen und der alte ausschließlich der Marine übergeben. Unter dem jetzigen Pascha hat diese Trennung aufgehört, und der frühere Handelshafen ist gänzlich verlassen worden.

In ihrer Glanzperiode hatte die Stadt Alexandrien einen Umkreis von zehn Meilen. Im Jahre 640 kam sie in die Hände der Araber, und seit dieser Zeit ist sie allmählig gesunken. Der Handel ging zu Grunde in Folge der Beschränkungen, die ihm die Sultane auflegten, und der Räubereien, die sie an den fremden Schiffen begingen. Mehmed Ali hat der Stadt ein neues Leben gegeben; sie ist gegenwärtig um das Dreifache größer, als zur Zeit der französischen Invasion. In den Umgebungen, in denen früher Antiquitäten-Sucher nicht selten von Hyänen und Schakalen belästigt wurden, sieht man heute schattige Gärten und prächtige Landhäuser. Die jetzige Bevölkerung mag 60,000 Seelen betragen.

In den letzten zehn Jahren sind 1235 Handelsschiffe mit 133,148 Tonnen Last in den Hafen eingelaufen und haben einen Umsatz von 122 Mill. Francs herbeigeführt. Das Monopol-System, das der Pascha eingeführt hat, macht, daß die Vortheile, die eine so große Menge von Geschäften mit sich bringt, nur einigen Wenigen zu Gute kommen. Die Kaufleute, deren Verdienst nun durch den Pascha beschränkt ist, rächen sich an ihm, wenn sie für seine Rechnung in Europa Einkäufe machen. Man erzählt sich, das Haus Zizigna habe hierin eine besondere Force; es sey sogar einmal vorgekommen, daß der Pascha ihm für einen englischen Wagen habe 50,000 Fr. zahlen müssen. Der Chef dieses verdienstvollen Hauses sagte einmal in Gegenwart Ibrahim's: „Was werde ich anfangen, wenn ich keine Geschäfte mehr zu machen habe?“ — „Legen Sie sich einen Wagenhandel an“, sagte der Prinz; „darin scheinen Sie Glück zu haben.“ — An dem Aeußeren der Einwohner sieht man, wie wenig Wohlstand durch den Handel verbreitet wird. Nirgends sah ich solche Magerkeit, als hier, zumal bei jungen Leuten, herrscht. Sehr häufig bemerkt man auch an den Beinen der Männer, dicht über dem Knöchel, die

ringförmigen Spuren getragener Ketten, mit denen man hier sehr freigebig ist.

Der Hauptplatz des Franken-Viertels ist ein großes Rechteck, dessen Grund und Boden der Pascha seinem Sohne Ibrahim geschenkt hat. Dieser ließ daselbst Gasthöfe, prächtige Wohnhäuser und die Konsular-Gebäude aufzuführen, auf denen die Flaggen aller europäischen Mächte flattern. Auch eine protestantische Kirche steht auf dem Plage, und man sagt, Ibrahim habe sie zwar bauen lassen, aber die Maurer und Zimmerleute nicht bezahlt. Die Konsuln besitzen fast alle entweder innerhalb der Stadtmauer oder ganz in der Nähe prachtvolle Gärten und Landhäuser. Unter diesem Theile der christlichen Bevölkerung, wie unter den reichen Kaufleuten, ist das Leben elegant und nicht ohne Annehmlichkeit. Diese vornehme Welt besitzt zahlreiche Equipagen, denen auf der Straße stets ein Araber mit einer Peitsche voranläuft, um die Menge aus dem Wege zu treiben. Ein solcher Läufer, der auch noch das Amt hat, den Schlag zu öffnen und zu schließen, zeigt niemals eine Spur von Ermüdung, und am Fleische seiner nackten Beine sieht man, wie gut ihm die Leibesübung bekommt.

Man führte mich in den Palast, der vor etwa funfzehn Jahren auf dem Feigen-Kap (Kas el Tinn) erbaut worden ist. Er liegt sehr schön zwischen Hafen, Stadt und Meer. Eine besonders prächtige Aussicht hat man von der Säulenhalle aus, die den Eingang bildet. Der Harem, den zur Zeit die Frauen Said-Pascha's innehaben, ist vom Palaste getrennt und im Mittelpunkte der Gärten gelegen. Die Fenster dieses Harems sind aber so angebracht, daß die Bewohnerinnen die schöne Aussicht aufs Meer und den Hafen entbehren müssen. Der Palast ist mit großer Pracht eingerichtet, halb in türkischem, halb in europäischem Geschmack. Der König der Franzosen hat ihn durch Sendung von Tischen, Uhren, Porzellan- und Glasarbeiten vielfach bereichert. Mit besonderem Glanz sind das Billard- und das Bade-Zimmer ausgestattet, welches letztere ganz mit Marmor ausgelegt ist.

Bei unserer Rundschau kamen wir aus dem Palaste in das Zeughaus der Marine, das eine Schöpfung Cerisy-Bey's ist. Seit Mehmed Ali nicht mehr auf Eroberungen denken kann, hat das Arsenal seine Bedeutung verloren; auch die Kriegsschiffe liegen unthätig und ohne Pflege im Hafen, und Salutschiffe, zu denen sie sich so oft als möglich Gelegenheit suchen, sind das einzige Lebenszeichen, das sie von sich geben. Mit der Armee steht es fast eben so. Seitdem er Syrien, Hedchas und Kandien verloren hat, vermindert der Pascha den Bestand seines Heeres bedeutend, zur großen Freude der armen Aegypter, die durch das bisherige grausame Aushebungs-System viel zu leiden hatten. Die Uniform der Soldaten besteht in einem Fes, einer Jacke, einem kurzen, breiten Beinkleid und einer Art Kamaschen. Diese Kleidung sieht den in Europa üblichen Morgen-Anzügen zu ähnlich, als daß ich mich erwehren konnte, beim Anblick der Soldaten immer an Leute zu denken, die Medizin eingenommen haben und so gelleidet sind, daß sie sowohl im Bette bleiben, als rasch aufspringen können, um die ihren Umständen angemessenen Geschäfte zu verrichten. Uebrigens haben die ägyptischen Soldaten meist regelmäßige, kriegerische Gesichter und kräftige Gestalten. Sie werden jetzt hauptsächlich zum Kanal- und Festungsbau verwendet. Wenn sie nicht für den Pascha arbeiten, so stricken sie. Meist sind es arme Familienväter, denen ihre Frauen folgen, um ihre Ration Linsen und Brod mit ihnen zu theilen; denn ohne diese Hülfen würden die unglücklichen Weiber Hungers sterben. Der Dienst dauert so lange, als der Soldat Kräfte hat, ihn auszuhalten; wenn dann diese armen, gemishandelten Sklaven vor Alter und Erschöpfung aus dem Heere scheiden, so hat ihnen der Pascha das Leben verpönt und abgenutzt, und es bleibt ihnen nichts übrig, als zu sterben.

Wenn der Pascha der Seemacht entsagt hat, so scheint er dafür Alexandrien zu einem wichtigen Kriegsplatz machen zu wollen. Die neue Mauer, die er errichten läßt, ist ein Wiederaufbau derjenigen, die zur Zeit der Araber Alexandrien umgab und von Kleber im Anfange des ägyptischen Feldzuges mit Sturm genommen wurde. Nur wird sie nach den Grundsätzen der heutigen Festungsbaukunst aufgeführt. Eben so erbaute man auf künstlichen Hügeln, zu denen die Trümmer des alten Alexandriens benützt werden, detafchirte Forts, die mit schwerem und zahlreichem Geschütz bewaffnet sind.

Die Alterthümer Alexandriens beschränken sich auf wenige und stammen häufig aus anderen Gegenden. Denn um diese Stadt zu verschönern, beraubten schon ihre ersten Erbauer die alten Städte des inneren Aegyptens manches merkwürdigen Denkmals. Hierzu kommt, daß Alexandrien bei den häufigen Zerstörungen, die es erlitten hat, und bei seiner Entfernung von

Sandstein und Granitlagern mit denselben Materialien mehrmals wieder aufgebaut wurde, also wenige Monumente mehr an ihrem wahren Platz gefunden werden. Die Hauptstücke unter den Alterthümern tragen Namen, die ihnen gar nicht zukommen. So wurde, was jetzt Säule des Pompejus heißt, von dem Prätor Publius zu Ehren des Diokletian errichtet, nachdem derselbe ein großes Blutbad unter den Alexandrinern hatte anrichten lassen. Diese Säule steht auf einem Plage, der früher, wie arabische Schriftsteller sagen, von einem prächtigen Palaste, nach Sylvester de Sacy aber von dem berühmten Tempel des Serapis und einer der Bibliotheken Alexandriens eingenommen wurde. Unter Leitung des fanatischen Theophilus hatten die Christen angefangen, diesen prächtigen Bau zu zerstören. — Der Obelisk, der unter dem Namen der Nabel der Kleopatra bekannt ist, stammt aus Heliopolis und ist nicht auf Anlaß der Kleopatra, sondern eines römischen Kaisers nach Alexandrien gebracht worden. Hierbei erwähne ich beiläufig, daß aus einer Stelle in einem arabischen Schriftsteller hervorgeht, daß die meisten Obeliske mit einem Hut aus Bronze oder mit einer Statue gedeckt waren. — Die sogenannten Bäder der Kleopatra sind nichts Anderes als Grabgewölbe, in die das Meer eingedrungen ist, nachdem es den Felsen durchhöhlte hat, der sie schützte.

Von dem österreichischen Konsul, Herrn Laurin, erzählt man, er habe in seinem Landhause, das nahe am Hafen Rosette liegt, eine Inschrift gefunden, aus der er schließen muß, daß sein Haus auf der Stelle der großen, in Bruchstücken gelegenen, Alexandrinischen Bibliothek stehe. Herr Laurin ist nicht der einzige Archäologe in Alexandrien: er hat viele Studiengenossen unter den englischen Kaufleuten, von denen manche, so oft sich die Nachricht von einem neuen Funde in Ober-Aegypten verbreitet, die Reise dahin unternehmen.

## II.

Der Kanal Mahmudieh. — Das offizielle Personal eines Schiffes. — Das Allwetter. — Arabische Musik und arabischer Tanz. — Murab-Bey. — Die Produkte des Nilufers.

Am 24. Dezember in aller Frühe hatten wir uns an Bord des „Schahin“ (Falken) begeben, der uns den Nil hinaufführen sollte. Von unserer Seite war Alles bereit, aber die Mannschaft war noch nicht vollzählig. Man schickte deshalb einige Matrosen nach der Stadt, um die Jögernden herbei zu holen. Da sie die Rechten nicht fanden, griffen sie auf der Straße ein paar magere junge Bursche auf, die den Befehl der Mannschaft auf Sechzehn bringen sollten, welche Anzahl uns versprochen worden war. Einige Matrosenfrauen kamen ans Ufer, um zu sehen, ob ihre Männer auch wirklich mitführen, andere, um ihnen ein neues, das heißt ein blaues Hemde zu bringen. Gegen halb elf endlich entfaltete unser „Falken“ seine Flügel und trug uns unter dem Schutze eines günstigen Windes gen Osten.

Vier Meilen von der Abfahrtsstelle ist eine von den inneren Zollbarrieren des Landes. Auch hat der Gouverneur von Alexandrien, Moharem-Bey, ein ehemaliger Schwiegerohn des Pascha, dalelbi seinen Landsitz.

Der Kanal, den wir hinauffahren, ist noch wichtiger für Alexandrien, als das Wiltschnei-Bolotshofische Kanalsystem für Petersburg; denn außer daßer, wie die Rewa, die Ader des Handels ist, versteht er die Alexandriner auch allein mit süßem Wasser. Er wurde 1821 gegraben oder vielmehr gekraßt von einem Haufen Bauern und Frauen, die auf Befehl des Pascha's zusammenkamen, aber kein Arbeitsgeräth und nur Körbe hatten um den Schutt wegzuschaffen. Aus Hunger und Ermüdung, sagt man, sollen damals 20,000 dieser Individuen gestorben seyn. Mehmed-Ali nannte dies unförmliche Bauwerk, das in achtzehn Monaten fertig war, nach dem Sultan: Mahmudieh. Anfangs konnten nur Schiffe darauf fahren, wenn der Nil seinen höchsten Stand erreicht hatte. Man hat daher zu verschiedenen Malen Richtung und Neigung des Kanalbettes verändern müssen.

Der Kanal Mahmudieh liegt zwischen den zwei Seen Madieh nördlich und Mareotis südlich. Man erinnert sich, daß die Engländer im Kriege von 1801 das Wasser des mittelländischen Meeres in diesen letzteren leiteten. Jetzt sind beide auf dem Wege einzutrocknen und gewähren einen öden Anblick. Den Mareotis besuchen jetzt die Franken aus Alexandrien der Sumpfsjagd wegen; ehemals bunte man rings um den See Weinreben, die ihren Beitrag zu den schwelgerischen Mahlen der Kleopatra lieferten.

Da Alexandrien ohne eine Verbindung mit dem Nil unbewohnbar ist, so kann man sich denken, daß der Mahmudieh nicht der erste zu diesem Zwecke gegrabene Kanal seyn wird. Unter den Ptolemäern war es der von Canopus. Nach zehn und einer halben Stunde waren wir mit Hülfe eines guten Westwindes am anderen Ende des unsrer, an der Schleuse von Atfeh, angekommen. Es war Nacht, und man wollte uns bis zum Morgen warten lassen, ehe man die Schleuse öffnete. Da indeß unser Schiff dem Zeughaus-Direktor Mehmed-Bey in Alexandrien gehörte, so wurde es einigen Matrosen leicht, mit Hülfe einer Anzahl Stodschläge, den Schleusenwächtern begreiflich zu machen, daß man uns augenblicklich müße passieren lassen.

Die Mannschaft unseres „Falken“ besteht aus vierzehn Marinesoldaten, die freie Kost und für die ganze Fahrt von Alexandrien bis Kabira zwölf Fr. funfzig Cent. (3 Tplr. 10 Sgr) erhalten. Die Kost besteht in Brod, Obst, Eiern und Käse. Was das Geld anlangt, so wollen Verleumder behaupten, daß, kämen die Bursche, die man in den Straßen Alexandriens aufgegriffen und als Matrosen auf unser Schiff gebracht hatte, zum Bey wegen der Bezahlung, die Bastonade ihnen sicherer sey, als das Geld. Außer den Bierzehn haben wir noch zwei Matrosen des Pascha, Passan und Ali, die im Solde des Bep's sind und mit Strick und Stock die Polizei auf dem Schiffe handhaben. Die Tracht der Matrosen besteht in einer wollenen Mütze und einem blauen Hemde von grober Leinwand. Wenn sie ins Wasser springen, was der Schiffsdienst auf dem Nil oft nöthig macht, so konzentriert sich ihr Anzug um den

Hals, in Form einer Kravatte. Es ist nämlich nicht selten erforderlich, daß die Matrosen, wo die Strömung stark ist, das schwere Schiff schwimmend stromaufwärts ziehen oder es flott machen müssen, wenn es auf einer Sandbank fest sitzt. Will man von einem Ufer aufs andere, um besseren Grund zu haben, so rudern sie manchmal von sieben Uhr des Morgens bis um Mitternacht. Bei allen diesen Arbeiten singen sie, daß dem Zuhörer der Kopf dröhnt, das Lob Allahs und Muhammeds, und ihre Ruderschläge begleiten sie mit den unermülich wiederholten Worten „Allah — Muhammed“, so daß ich glaube, ihre Litanei strengt sie mehr an, als ihre Arbeit.

Unser Reis oder Schiffspatron heißt Muhammed und ist einer von den kräftigsten und härtesten Greisen, die ich gesehen habe. Ein rothgestreifter Turban unterscheidet ihn von der übrigen Mannschaft; Geto zu einer Dose und zu einem Paar Schuhen scheint er aber noch nicht in den dreißig Jahren erspart zu haben, die er Mehmed-Bey, dem Eigner unseres Schiffes, dient. Er schwagt fortwährend und strapaziert seine Lungen mehr, als Arme und Gehirn. Wenn die Matrosen im Schweiß ihres Angesichts dem Schiffe über eine kritische Stelle hinweggeholfen haben, dankt er, der müßig dabei gestanden hat, dem Propheten für seine gnädige Dazwischenkunft, bläst das Feuer in der Küche an und kocht sich eine Tasse Kaffee, die er vor den Augen der Mannschaft mit der Miene von Molière's Sganarelle trinkt, wenn derselbe sagt: „Fürwahr, das war eine Krankheit, die mir viel Mühe gemacht hat!“

Unser wahrer Capitain ist der Dolmetscher. Er stammt aus einer griechischen Insel und hat daher für Alles, was ins Seewesen schlägt, Sinn und Geschick. Er hat außerdem mancherlei kleine Talente, die ihn uns sehr werth machen. Er kocht meisterhaft, schießt gut, versteht die feine Wäsche zu plätten, frisiert uns und spricht türkisch, arabisch und französisch. Wenn er in Galla ist, trägt er die Tracht der Bewohner von Kabira, und dann läßt er sich Selim nennen. (Schluß folgt.)

## England.

### George Hudson, der Eisenbahn-König.

(Schluß.)

Von der originellen Bändigtheit seiner Ausdrucksweise möge folgendes Geschichtchen als Beispiel dienen. Während er seine Funktionen als Lord-Mayor von York ausübte, hielt die britische Association zur Beförderung der Wissenschaften ihre jährliche Zusammenkunft in dieser Stadt, und der Magistrat war übereingekommen, am Schlusse der Verhandlungen die berühmten Gelehrten und ihre Gäste zu einem großen Zwedessen einzuladen. Zum Unglück wurde aber die „Beförderung der Wissenschaften“ durch einige unwissenschaftliche Zwischenfälle gestört, die wir damals auch in diesen Blättern erwähnt haben und deren sich unsere Leser vielleicht noch erinnern werden. Seit mehreren Jahren ist das alte odium theologicum in den frommen Herzen des orthodoxen englischen Klerus durch eine neue Art von Haß verdrängt worden, den man das odium geologicum nennen kann, und namentlich hat der ehrwürdige Dechant von York, Dr. Cockburn, unsterbliche Lorbeeren in dem Kampfe gegen jene allzu kühnen Forscher geerntet, die aus ihren vorsündfluthlichen Ueberresten und profanen Untersuchungen eine gefährliche Waffe gegen die Autorität der mosaïschen Urkunde schmiedeten. Und nun waren einige von diesen Ungläubigen gekommen, um ihre verderblichen Theorien unter den Mauern seiner eigenen Kathedrale zu predigen! Mit Mühe unterdrückte der heilige Mann seinen Zorn, bis die Rede des Professors Sedgwick wie ein Funken in eine vollgepropte Pulvertonne fiel und eine fürchterliche Explosion hervorbrachte. Als daher der Tag herankam, an welchem der Magistrat von York die fremden Gelehrten und die Donoratoren seiner eigenen Stadt zu einem gemeinschaftlichen Mahle versammeln wollte, entstand eine ernste Schwierigkeit über die einzuladenden Personen, indem die Feindseligkeiten bis zu einem solchen Punkte gediehen waren, daß es unmöglich schien, den Verteidiger des Pentateuch in gefellige Verbindung mit den Anhängern des Megatheriums zu bringen. Welche Seite sollte man nun ergreifen? Unzählige Vorschläge wurden gemacht, um einen gütlichen Vergleich herbeizuführen: wer konnte aber hoffen, einen so unverföhnlichen Streit zu schlichten? Da zerbrach der Lord-Mayor mit seiner gewöhnlichen Entschlossenheit den gordischen Knoten: „Meine Herren!“ sagte er zu der Deputation, die sich in dieser Angelegenheit an ihn wandte, „ich habe die Sache mit dem Magistrat überlegt, und — wir haben uns für Moses und den Dechanten entschieden.“ . . . .

Es ergiebt sich aus Obigem, daß die bräste Manier, die ihn schon am Ladentisch des Schnittwaarenhändlers in York charakterisirte, sich in dem Eisenbahn-Potentaten zu einem befehlshaberischen und herrischen Wesen ausgebildet hat, daß in der That auch denen, die aus seinen Bemühungen den meisten Vortheil ziehen, eher Furcht und Abneigung als Liebe einflößt; — trotzdem wird man ihm jedoch zugestehen müssen, daß keine gewöhnliche Energie und Lichtigkeit und ein mächtiger Organismus dazu gehörte, um sich im Wettstreit mit den intelligentesten Männern eines von jeher durch seinen praktischen Geist und seinen Sinn für industrielle Unternehmungen berühmten Landes zu einer so beispiellosen Höhe der Macht und des Einflusses emporzuschwingen. Der Pächterohn von Howsham ist jetzt Parlaments-Mitglied, Parteiführer, Millionair, eine Magistratsperson in Yorkshire und Durham und der Besitzer weiträumiger Güter in verschiedenen Theilen Englands.

George Hudson vereinigt und übertreibt in seiner Person die Verdienste und die Fehler der Klasse, die heutzutage eine so wichtige Stelle in unserem Socialleben einnimmt. Ohne Bildung und von den geistigen und persönlichen

Vorzügen entblößt, die dem Genie seinen mächtigsten Reiz verleihen, besitzt der thätige, geschickte und unternehmende Geschäftsmann in seiner Art ein Talent, das sich fast dem Genie nähert. Wer sich nur immer vor seinen Mitbewerbern auszeichnet — sey es auch in der hausbackenen Prosa des Bank- und Eisenbahnwesens — hat, so weit sein Verdienst sich erstreckt, ein gültiges Recht auf die Anerkennung des Publikums. Diese Anerkennung ist dem Gegenstande unserer Schilderung allerdings in vollem Maße zu Theil geworden, und seine unbezwingbare Willenskraft, seine unerschütterliche Ausdauer, der entschlossene Muth, mit dem er alle Hindernisse zu überwinden weiß und der durch seinen Grundsatz, alle Konkurrenten als Feinde anzusehen und als solche zu behandeln, unterstützt wird, seine praktischen Kenntnisse und sein berechnender Geist haben ihm eine Herrschaft über Eisenbahn-Direktoren und Actionaire in ganz England verschafft, der eben so unumschränkt ist, wie das Regiment, welches Napoleon über die unterworfenen Völker Europa's ausübte. Selbst die stolze Aristokratie des Landes muß sich vor dem Emporkömmling beugen, der, weit entfernt, seinen Ursprung zu verleugnen, ihn vielmehr zur Schau trägt und eine Genugthuung darin zu finden scheint, die Aebter des Mammon mit Hoheit und Arroganz zu behandeln. Ueberhaupt strebt er eher danach, seine Gegner einzuschüchtern, als sie zu überzeugen, und er würde daher einen schweren Stand haben, wenn ihn sein bisheriges Glück verlassen sollte.

Die parlamentarische Laufbahn Hudson's ist zwar eben so erfolgreich gewesen, als seine industrielle Wirksamkeit, bietet aber keinesweges dieselben Bürgschaften eines dauernden und auf festen Grundlagen ruhenden Einflusses dar. Im August 1845 zum Mitgliede für Sunderland gewählt, sagte er anfangs dem Ministerium Sir Robert Peel's eine bedingte Unterstützung zu; als jedoch die Modification der Kornetze beschlossen ward, verwandelte er sich in den entschiedensten Gegner des ehrenwerthen Baronets. Ein solches Verfahren brachte ihn in direkte Verbindungen mit der Protectionisten-Partei, und sobald Lord George Bentinck an die Spitze der Opposition trat, sah man Herrn Hudson ihm zur Seite Platz nehmen. Die Ereignisse dieser Session hatten alle hergebrachte Ideen so vollständig über den Haufen geworfen, daß man sich bald auch an dieses Phänomen gewöhnte, und Hudson behielt als Staatsmann den Sitz und die Stellung, die man ihm zuerst als dem großen Eisenbahn-Potentaten des Tages eingeräumt hatte. Ueber alle Gegenstände, die sich auf die Leitung der Schienenwege beziehen und die er als Meister behandelt, ist seine Meinung in der That entscheidend, und diese Autorität wird er ohne Zweifel noch lange behaupten; in Fragen politischer und allgemeiner Natur dürfte aber sein Einfluß sich bedeutend schwächen, sobald die Parteien im neuen Parlament zu einiger Konsistenz gelangt seyn werden. Es giebt so viele Mitglieder, die weit besser geeignet sind, die ersten Rollen zu spielen, daß man dem Eisenbahn-König nur rathen kann, ihnen gutwillig das Feld zu überlassen.

Herr Hudson wird nie als Redner glänzen können; er macht auch auf diesen Charakter keinen Anspruch. Die Natur hat ihm die hierzu erforderlichen Eigenschaften verweigert. Er ist kaum von mittlerer Größe, aber erstaunlich corpulent; ungeschickt und linksich in seiner Figur und seinen Geberden, ist er dabei stark, rüstig und muskulös. Sein Gang verräth Anstrengung, indem er seine massiven Arme kräftig hin und her schwingt, um der schwerfälligen Bewegung seiner Füße zu Hülfe zu kommen; desennungeachtet schreitet er doch rascher einher, als viele andere Leute. Es scheint, daß dieselbe Willenskraft, die in seinem Geiste vorherrscht, auch seinen Körper regiert, denn je mehr seine Beleidigung zunimmt, desto größer wird auch seine Thätigkeit. Sein Kopf ist eine Maschine, die allen Respekt einflößt — so rund und von so drohendem Ansehen, als ein Zweiundvierzigjähriger. In seiner Körperbildung ist der Hals vergessen worden; das Haupt sitzt ihm unmittelbar auf den Schultern. Das Gesicht ist mit einer Batterie zu vergleichen, so scharf und durchdringend ist das Auge und so fest und entschieden der Ausdruck des Mundes. Von Schönheit ist in der ganzen Physiognomie keine Spur, aber sie trägt den Stempel der Kraft. Wenn man die Blitze sieht, die aus diesen funkelnden Augen hervorschießen, so wundert man sich nicht, daß es dem Eisenbahn-König so oft gelang, seinen Mit-Direktoren zu imponiren und widerspänstige Actionaire mit einer einzigen Salve aus dem Felde zu schlagen. Er spricht stotternd, mit einer rauhen, polsternden Stimme, die er gleichsam aus tiefstem Schlunde herauspumpt, und seine Worte sind nicht immer in der besten grammatischen Ordnung aneinandergereiht; obgleich er aber mit Schwierigkeit zu sprechen scheint und mitunter lächerliche Schnitzer begeht, so gelingt es ihm doch überall, sich vollkommen verständlich zu machen. Kurz, er ist ein Mann, der, wenn er es über sich bringt, der Politik zu entsagen und seine Theilnahme auf das Fach zu beschränken, welches ihm vorzugeweise geläufig ist und worin er durch langjährige praktische Erfahrung ein Uebergewicht über alle bloße Theoretiker besitzt, sich auch im Parlament ein hohes und verdientes Ansehen sichern kann.

## Rußland.

Die Rechtsverhältnisse der Ausländer in Rußland, von Fedor Witte. Dorpat, 1847. \*)

Mit Vergnügen macht der Rechtsgelehrte die Bemerkung, daß die wissenschaftliche Thätigkeit sich in neuester Zeit wieder mehr einer Disziplin zuge-

wendet hat, welche Jahrzehende lang vernachlässigt schien, nämlich dem Völkerrechte. Es ist nicht zu verkennen, daß die Wissenschaft des internationalen Rechts, wenngleich sie noch immer ihre zahlreichen Gegner hat, gegenwärtig ein neues Leben empfängt; besonders giebt dafür die deutsche Literatur durch eine Reihe von Publicationen ein rühmliches Zeugniß. Der bisherige Mangel wissenschaftlicher Bearbeitung wird deutlich empfunden, und die Schriftsteller erscheinen in ihren Wünschen für Abhülfe desselben einig. Es ist vorzüglich die historische Seite des Völkerrechts, welche noch große Anstrengungen erfordert, ehe sie diesem Rechte selbst dazu verhilft, seinen Anspruch auf die häufig angezweifelte Positivität zu rechtfertigen. Das vorhandene Material ist an sich dürftig, zerstreut und betrifft nur einzelne Epochen. Durch die Bearbeitung der Rechtsgeschichte, und zwar nicht der mit einem bestimmten Zeitraume oder einer bestimmten Volksentwicklung sich abschließenden, sondern einer universalen Rechtsgeschichte, so wie der verstorbene Gans sie für das Privatrecht anstrebte, wird die Völkerrechtswissenschaft Halt bekommen und ihre Gegner beschwichtigen. Das Nächste ist — und darin stimmt auch der Professor Hälschner in einem Aufsätze über das Wesen des Völkerrechts uns bei — die Herstellung einer Geschichte desselben; sie ist sein wesentlicher Theil.

Mit Dank erkennen wir also die Bereicherung an, welche unser rechts-historisches Material durch die vorliegende Schrift aus einem Lande her erhalten hat, dessen innere Verhältnisse von den anderen europäischen noch immer entweder wirklich verschieden sind oder doch den Schein der Verschiedenheit an sich tragen. Das Fremdenrecht, als die erste Entwicklungsstufe internationaler Rechtsverhältnisse, ist als deren Grundlage immer von doppeltem Interesse, bei der Anomalie, unter der es in verschiedenen Staaten zur Anwendung kommt, aber auch eine monographische Darstellung, welche nur die Verhältnisse der Fremden in einem bestimmten Lande umfaßt, durchaus angemessen. Zusammenstellungen der Fremdenrechte aller, wenigstens europäischer Länder, verbunden mit einer Ueberschau ihrer historischen Entwicklung, würden für das internationale Privatrecht von großer Wichtigkeit seyn.

Durch die vorliegende Schrift werden wir darin bestärkt, daß, was auch sonst von den Slaven im Allgemeinen ausgesagt worden ist, der russische National-Charakter dem Fremden nicht ausschließend entgegentritt. Seit frühester Zeit waren die Fremden in Rußland gelitten, gern aufgenommen, ja mit Privilegien beschenkt, welche den Einheimischen nicht zustanden. Seine Quellen findet der Verfasser, wie natürlich, in den alten Rechtsammlungen (prawda ruska, welche der vorchristlichen Zeit angehört, die vollständigere von 1113) und in den zwischen Rußland und anderen Staaten geschlossenen Verträgen. Er zeigt besonders an kriminalrechtlichen Bestimmungen, wie vortheilhaft die Stellung der Fremden gegenüber der der Einheimischen in Bezug auf den Zeugenbeweis, wie auch auf die Strafbarkeit, gewesen sey. Gleiche Vortheile genossen die Fremden in Polen, woraus sich auch die Ueberfüllung dieses Landes mit Deutschen, Juden und Armeniern erklärt. Beide Länder waren förmliche Asyle. „Während der Herrschaft der Tataren“ — sagt der Verf. — „verminderte sich die Verbindung Rußlands mit dem Auslande. Die Gränzgebirge, namentlich der Schwert-Orden, die Lithauer und Schweden, drängten die Russen von der Ostsee, die krimischen Tataren vom schwarzen Meere zurück und hemmten auf alle Weise den Verkehr mit dem Auslande. Deshalb schweigen die Quellen bis zum Schlusse des 13ten Jahrhunderts über die Rechte und Verbindlichkeiten der Fremden in Rußland.“ Diese Lage änderte sich mit der Befreiung von den Tataren. Schon im J. 1472 zieht die griechische Prinzessin Sophie mit großem Gefolge aus Italien nach Rußland und theilt als Gemahlin Johann's III. Wassiljewitsch mit diesem den großfürstlichen Thron. Nun sammeln sich um denselben Gesandte, Künstler, Gelehrte, Aerzte, Krieger. Auch zu Sendungen ins Ausland bedient man sich der Fremden, um Handelsverträge und Freundschaftsbündnisse zu schließen. Bis zum 17. Jahrhundert mehrten sich ununterbrochen die Rechte der Fremden, die vorzüglich zur Verwendung für den Kriegsdienst aufgenommen wurden. Die fremden Soldaten genossen unter Anderem das privilegium stibile größerer Trinksfreiheit! Die Kemter waren zum großen Theil mit Ausländern besetzt.

Vom 17. Jahrhundert ab wurden durch das Befehlshuch des Zaren Alexei Michailowitsch die Rechte der Fremden allmählig wieder vermindert; es tritt größere Rücksichtnahme auf die Untertanenschaft ein. Die Kaiserin Anna verbot sogar, ohne kaiserliche Genehmigung Fremde im Militair mit dem Range eines Oberlieutenants zu bekleiden. Die Kaiserin Elisabeth untersagte den nicht zur russischen Kaufmannschaft verzeichneten Ausländern den Kleinhandel und verordnete, daß die zur rechtläubigen Kirche übergetretenen, mit leibeigenen Mädchen verheirateten und im Dienste eines Gutbesizers stehenden Ausländer zugleich mit den aus dieser Ehe entsprossenen Kinder bei ihrem derzeitigen Herrn in Leibeigenschaft bleiben sollten. Der Uebertritt zur griechischen Kirche wird von nun an für die Niederlassung überhaupt eine wichtige Frage.

Katharina II. wollte, daß die Rechtsstreitigkeiten der Ausländer unbedingt nach russischem Recht entschieden werden sollten; bisher bestanden, wie in Polen, Spezialrechte. Der Untertanen-Eid wurde für den längeren Aufenthalt ein notwendiges Requisit. Im Uebrigen traf diese Kaiserin umfassende Maßregeln, um namentlich Ackerbau und Gewerbe treibende Ausländer ins Land zu ziehen und weite Landstrecken mit ihnen zu bevölkern. „Bald nach ihrem Regierungs-Antritt ward in einem Manifeste vom 4. Dezember 1762 allen Ausländern, mit alleiniger Ausnahme der Hebräer, die Erlaubniß erteilt, nach Rußland zu kommen, um sich hier unter kräftigster

\*) Berlin, Schneider u. Comp.

Beihilfe der russischen Regierung anzuflehen, und 1763 ward ein besonderes Kollegium errichtet unter dem Namen einer Vormundschafts-Kanzlei der Ausländer, unter deren Schutz diese standen."

Alexander ordnete die Handelsverhältnisse der Ausländer noch genauer durch das Manifest vom 1. Januar 1807, gestattete ihnen aber nur nach dem Eintritt in die Unterthanschaft den in eine Handlungsgilde. Ingleichen sollten Ausländer, welche den Unterthanseneid geleistet hatten, nur auf Vorstellung des Kameralhofes an den Senat und nach erfolgter Genehmigung dieses letzteren in Zünfte aufgenommen werden.

Nikolaus I. endlich untersagte den Ausländern den Eintritt in den Civildienst, außer im öffentlichen Unterricht und Medizinalwesen. Den ausländischen Juden wurde sowohl die Uebersiedelung nach Rußland, als ein längerer Aufenthalt daselbst, ganz untersagt. Zuletzt hat Nikolaus den Ausländern unter gewissen Bedingungen die Erwerbung des persönlichen oder erblichen Ehrenbürgerrechts zugänglich gemacht. Das von ihm im Jahre 1832 ausgegangene Reichsgesetzbuch ist jetzt für den Fremdenverkehr verbindend. Fremde Juden, Derwische und Jesuiten sind absolut ausgeschlossen vom Lande. „Von Ausländern geistlichen Standes wird vor der Ertheilung der Reisepässe nach Rußland durch die resp. russischen Gesandtschaften oder Konsuln eine schriftliche Erklärung darüber eingefordert, daß sie weder zum Jesuitenorden gehören, noch gehört haben, was ausdrücklich nicht nur in den Unterlegungen hierüber an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, sondern auch in den Pässen vermerkt werden muß. Aus dem russischen Reiche hinausgewiesene Jesuiten sollen, selbst wenn sie Zeugnisse über ihren Austritt aus dem Orden bringen, nicht mehr Pässe zur Reise nach Rußland erhalten dürfen. Die russische Gesandtschaft bei der schweizerischen Eidgenossenschaft ist aufs strengste verpflichtet, darüber zu wachen, daß die zu evangelischen Predigern in die südlichen Kolonien Rußlands berufenen Individuen nicht politischer Umtriebe verdächtig seyen. Die aus der Türkei nach Rußland kommenden Geistlichen griechischer Konfession hat die Gränzobrigkeit zu befragen, in welcher Absicht sie nach Rußland kommen und nach welchem Gouvernement sie zu gehen gedenken. Ihre Erklärung wird dem dirigirenden Synod mitgetheilt, welcher, wenn der sich überfiedelnde Geistliche Archierei ist, die allerhöchste Genehmigung zu dessen Aufenthalt im Reiche einholt. Dasselbe ist zu beobachten, wenn der Geistliche Archimandrit ist und in einer der beiden Residenzen sich niederzulassen beabsichtigt.

Geistlichen der armenisch-gregorianischen Kirche, welche aus Persien oder aus der Türkei zum Einsammeln milder Gaben nach Rußland kommen, ist der Uebersitt über die Reichsgränzen untersagt, es sey denn, daß die kaiserliche Genehmigung erfolgt wäre.

Was die Juden anlangt, so gehören zu den Gebieten, welche sie zu ihrem unbeschränkten Aufenthalte in Städten, Flecken und Dörfern wählen dürfen, die Gouvernements Grodno, Wilna, Kowno, Wolhynien, Minsk, Seltatschinsk und die Provinz Bessarabien. Ferner ist es den Juden erlaubt, ihren beständigen Wohnsitz zu haben: 1) im Rjewischnen Gouvernement, mit Ausnahme der Gouvernementsstadt Rjiew und der Militair-Kolonien; 2) im podolischen Gouvernement, mit Ausnahme der Militair-Kolonien; 3) im Chersonischen Gouvernement bis auf die Stadt Nikolajew; 4) im taurischen Gouvernement, ausgenommen die Stadt Sewastopol; 5) im mohilewischen und witepskischen Gouvernement, mit Ausnahme der Dörfer; 6) in den Gouvernements Tschernigow und Postawa bis auf die Kron- und Kosakendörfer; 7) im kurländischen Gouvernement ist der beständige Aufenthalt nur denjenigen Juden gestattet, welche vor dem Erlaß der Verordnung vom 13. April 1833 mit ihren Familien zu diesem Gouvernement waren verzeichnet worden. 8) Unter gleicher Beschränkung ist den Hebräern der Aufenthalt im lissländischen Gouvernement, im Flecken Schlod, gestattet. In Riga dürfen nur die Juden, welche einen beständigen Aufenthalt daselbst schon vor dem Ufas vom 17. Dezember 1841 nachzuweisen im Stande sind, ihren Wohnsitz haben. Infolge des vom Kaiser bestätigten Beschlusses des Minister-Comités vom 20. April 1843 ist in den an Oesterreich und Preußen gränzenden Gouvernements der fünfzig Werst breite Landstrich längs der Reichsgränze dem beständigen Aufenthalte der Juden entzogen. In Betreff neu gegründeter Städte und Flecken erstreckt sich diese Verordnung sogar auf den hundert Werst breiten Landstrich längs der österreichischen und preussischen Gränze."

Zu weiteren Mittheilungen ist hier nicht der Ort; wir können sie uns um so eher ersparen, als hier im Jahre 1841 eine deutsche Sammlung der Gesetze, welche den Aufenthalt der Ausländer in Rußland betreffen, wenn wir nicht irren, auf Veranlassung der russischen Gesandtschaft, erschienen ist. Das Hauptinteresse konnte für uns nur die historische Einleitung haben, welche der Verf. der heute gültigen Gesetzgebung vorausgeschickt hat.

Polono-Germanus.

### Mannigfaltiges.

— Fanny Lewald's Italien. Fräulein Fanny Lewald oder, wie sie sich bis jetzt nannte, die Verfasserin der „Elementine“ und „Jenny“, hat ein „Italiänisches Bilderbuch“ in zwei Bänden geschrieben. \*) Es ist ein Bilder-

buch ohne Bilder, wie das bekannte Andersensche; aber wir würden den Titel nicht gewählt haben, wenn auch der Vorgang des liebenswürdigen dänischen Dichters die Leser vielleicht schon an eine Bedeutung des Wortes gewöhnte, die es durchaus nicht hat. Die Verfasserin der „Elementine“ und „Jenny“ hat ein schönes Talent, Dingen, die schon tausendmal erzählt worden, ein neues Interesse zu verleihen und sie anmutzig darzustellen. Man wird dies auch in ihrem „Italiänischen Bilderbuche“ bestätigt finden, das wir durchblättert, ohne etwas zu finden, was uns nicht wie eine schon in anderer Zusammenstellung gehörte Melodie bekannt gewesen wäre, ohne daß wir darum aber auch anstanden, uns seiner in dieser neuen Form recht zu erfreuen. Gewidmet ist das Buch Ludwig Crelinger in Königsberg, dem Verteidiger der Polen in ihrem Berliner Prozesse, und auch diese Widmung erinnert an die ähnliche Weise einer anderen bekannten Schriftstellerin. Crelinger hatte ihr empfohlen, „möglichst wenig von Kirchen und Bildern und möglichst viel von Land und Menschen“ zu erzählen, und dem ist sie „möglichst“, aber doch nicht „ganz“ nachgekommen. Die Kirchen nehmen sowohl in Florenz als in Rom einen guten Theil der Darstellung ein, und was die Bilder betrifft, so führt uns die Verfasserin sämtliche Napoleonden nicht in Person, sondern in ihrem Konterfey vor. Allerdings möchten wir aber auch weder jene Kirchen noch diese Bilder in dem Buche entbehren, da die einen wie die anderen sehr anziehend geschildert sind. Unsere Leser, noch mehr aber unsere Leserinnen, werden uns gewiß dankbar dafür seyn, daß wir sie auf das Buch aufmerksam gemacht haben. Sie werden der Verfasserin mit Vergnügen über Mailand, Genua und Florenz nach Rom und von da über Neapel nach Capri, Ischia und Palermo folgen, von wo sie uns dann zur See über Livorno nach Bologna und nach dem durch die Eisenbahn um einen Theil seiner poetischen Romantik kommenden Venedig führt, an dessen Schwelle ein Gondoliere ihr und uns ein A Rivederla! zuruft.

— Konsularisches. Als Verfasser und Herausgeber des in unserem Magazin (Nr. 87) angezeigten „Handbuchs für preussische Konsular-Agenten, Rheder, Schiffer und Befrachter“ (Berlin, Reimer) wird uns jetzt der königl. Geheime Ober-Finanzrath, Herr Desterreich, genannt. Allerdings haben wir gleich vermutet, daß das mit außerordentlicher Gediegenheit zusammengestellte Handbuch einen gründlichen Sachkenner zum Verfasser haben müsse.

— Omnibusse in London. Der allgemeine Fahrpreis der Omnibusse in London, deren Zahl auf 1300 angegeben wird, war bis vor einem Jahr 6 Pence (3 Sgr.), wofür man von den entlegensten Endpunkten der Miesstadt bis in das Centrum der City, nämlich bis zur Bank und Börse, fahren konnte. Oft betrug eine solche Tour über zwei deutsche Meilen, und wenn man bedenkt, daß das Geld in England einen anderen Werth hat, als bei uns, daß 6 Pence im Verhältnis zu den Brod- und anderen Lebensmittelpreisen nur etwa wie 3 Sgr. anzuschlagen sind, so wird man jenen Fahrpreis außerordentlich niedrig finden. Gleichwohl ist derselbe seit dem vorigen Jahre zum Theil sehr bedeutend noch herabgesetzt worden. Ein Theil der Omnibusse nämlich, die von der am rechten Ufer der Themse liegenden (Surrey-) Seite der Stadt nach der City fahren, kündigte an, daß er mit Berücksichtigung auf die zahlreiche, minder wohlhabende Klasse, die auf dieser Seite wohnt, seine Fahrpreise auf 3 Pence (2½ Sgr.) reduziere. Alles strömte nun diesen wohlfeileren Wagen zu, und um nicht in ihrem Geschäfte zurückzukommen, sahen sich auch die übrigen von jenem Stadttheile aus fahrenden Omnibusse genöthigt, ihre Fahrpreise auf die Hälfte herabzusetzen. Für die Omnibusse der anderen Stadttheile ist eine solche Nothigung noch nicht eingetreten, obwohl sie schwerlich ausbleiben wird und die Wagen zum Theil auch jetzt schon, so weit sie nämlich ihren Lauf parallel mit der Themse nehmen, mit einem bedeutenden Konkurrenten zu kämpfen haben, nämlich mit der Dampfschiffahrt, die von fünf zu fünf Minuten von jedem Pier (Landungsplatz) aus Passagiere bis zum nächsten wie bis zum entferntesten Pier für einen Penny (10 Pfenn.) befördert. Die Konkurrenz der zahlreichen Cabs (Droschken) thut ihnen dagegen fast gar keinen Abbruch, denn diese lassen sich tarifmäßig je nach den Entfernungen (pro engl. Meilen einen Shill., also für die deutsche Meile 1½ Thlr.) bezahlen, gleichviel, ob eine Person oder mehrere einsteigen, und da in London nicht leicht ein Weg durch die Stadt weniger als eine englische Meile beträgt, überdies die zahlreichen Fremden auch keinen Maßstab für solche Entfernungen haben \*), so ziehen es natürlich diejenigen, die nicht gern zu viel Geld verschleudern möchten, immer vor, sich der Omnibusse zu bedienen. Es ist dies ein ganz anderes Verhältnis als in Berlin, wo die Droschken einen so niedrigen Tarif haben, daß zwei Personen, die zusammen fahren wollen, es immer vorziehen, sich dieser Wagen statt der Omnibusse zu bedienen. Und doch fahren in London die letzteren jetzt eben so billig als in Berlin, ja noch viel billiger, denn nachdem auch die bisherigen 6 Pence-Wagen auf der Surrey-Seite ihren Preis auf 3 Pence herabgesetzt, hat ganz kürzlich ein Theil der älteren 3 Pence-Wagen sich entschlossen, für zwei Pence (1½ Sgr.) zu fahren. Es läßt sich erwarten, daß sie bei dem viel größeren Zulauf, den sie dadurch bekommen, auch bei diesem sehr niedrigen Preise ihre Rechnung finden werden.

\*) In der neueren Zeit sind auch Cabs in den Gang gekommen, die zugleich einen Begleiter in Bewegung setzen, dessen Zifferblatt und Zeiger am Wagen innerhalb angebracht ist und dessen Mechanismus mit einem der beiden Hinterräder zusammenhängt.

\*) Berlin, Alex. Dunder, 1847.