

Literatur des Auslandes.

N^o 102.

Berlin, Freitag den 25. August

1837.

Nord = Amerika.

Die Eisenbahnen in Nord-Amerika.

Während die Eisenbahnen im alten Europa, selbst England nicht ausgenommen, nur langsame Fortschritte machen, sehen wir in den noch flüssig beweglichen Zuständen des jungen Amerika das neue System desto ungehinderter und umfangreicher sich entwickeln, desto weiter und schneller sich verbreiten — ein Gegensatz, der nicht gerade daraus erklärbar scheint, weil die Amerikaner, obgleich wirklich praktischer und industriöser, überhaupt auch thätiger und aufgeweckter, wie Europäer dagegen träger und gleichgültiger wären, als sie; oder weil wir nicht Geld und Wohlstand genug haben, so ungeheure Unternehmungen schnell auszuführen; oder gar, weil wir nicht fähig oder nicht geneigt wären, den ganzen Umfang und die Bedeutung der neuen Erfindung mit allen ihren Resultaten und Folgen zu ermessen — sondern, weil bei den Amerikanern ihre neugegründeten, noch schmiegamen Gesellschaftszustände empfänglicher und zugänglicher sind für alles Neue; weil bei ihnen jede neue Erscheinung, noch nicht gebremmt durch eine lange Geschichte und die mit ihr gegebenen unantastbaren Beziehungen, bald freien Spielraum findet und sich leicht geltend machen kann; weil sie endlich nicht zu thun brauchen, was wir uns schuldig sind, auszuführen nämlich das Alte mit dem Neuen, die Vergangenheit mit der Zukunft, auf daß nicht das Alte, das Heilige unter dem Neuen schonungslos zertreten werde.

Fragen wir nach den Resultaten der Eisenbahnen in Nord-Amerika, so erfahren wir zunächst Thatsachen, wie folgende: Die Stadt Boston, die in ihren eigenen Ringmauern mehr als 80,000 Seelen faßt, ist, etwas mehr als 40 Meilen in die Runde^{*)}, mit einer Bevölkerung von 400,000 Menschen umgeben, die für ihre mannigfaltigen Beschäftigungen und ihre verschiedenartigen Bedürfnisse auch ihre Lokalitäten eingerichtet haben müssen und z. B. die Vortheile des Bodens, des weiten Raums, der Wasserkraft und manche andere unentbehrliche Vorrechte nur in ihren zerstreuten Aufenthaltsorten genießen können. Durch die vier Eisenbahnen nun, welche nach den vier Hauptpunkten des Kompasses führen, mit ihren nach allen Richtungen auseinanderlaufenden Zweigen, wird der allerentfernteste Theil dieser Bevölkerung, statt eine ganze Tagereise weit zu wohnen, in die Nähe eines dreistündigen Rittes, ja Manche bloß eine Stunde von der Stadt gerückt. Mit anderen Worten, die Vortheile, die in der Nachbarschaft der Hauptstadt liegen, werden dadurch auf die doppelte Entfernung ausgedehnt und umfassen also ein viermal so großes Areal als früher, da die neue Erfindung noch nicht bekannt war. Welches die weiteren Folgen dieser Concentration seyn werden, ist nicht vorherzusehen, noch zu sagen; so viel aber ist gewiß, daß sie den Bewegungen der Gesellschaft einen neuen Schwung geben wird, wie ihn kein anderes bisher bekannter Hebel erzeugen konnte.

Was hier gesagt worden, deutet nur, wie man sieht, auf die engeren und unmittelbaren Beziehungen, die sich durch die Eisenbahnen in kleinerem Maßstabe bilden müssen, also etwa zwischen nahen Lokalitäten oder zwischen großen Städten und ihren Umgebungen. Bei dem Umfang aber und der Ausdehnung, welche das Eisenbahn-System in Nord-Amerika gewonnen hat, ist es schon erlaubt, von höheren Gesichtspunkten aus den Gegenstand zu betrachten und die allgemeinen Vergleichen aufzunehmen, die sich hier dem tiefen forschenden Blick aufdrängen. Hierbei gebt namentlich das Verhältnis zwischen Eisenbahn-Verbindung zu Lande und der Wasser-Communication, ein Verhältnis, das immer wichtiger werden muß, je mehr die Eisenbahn fortschreitet, und das gewiß nicht wenige der großen Umgestaltungen enthält, welche das Dampf- und Eisenbahn-System überhaupt drohete. Es ist hier nicht der Ort, in diese reiche Seite unseres Themas näher einzugehen; um aber das, was wir meinen, wenigstens anzudeuten, wollen wir nur einen hiermit zusammenhängenden Umstand hervorheben, der für Amerika besonders interessant ist. Wie bekannt nämlich, hat die Stadt New-York durch ihren großartigen Handel ein entschiedenes Uebergewicht über die anderen Häfen der Union errungen. Die von keiner Konkurrenz beschränkte inländische Schifffahrt dieser Stadt, — der rasche und regelmäßige Lauf ihrer Dampfboote nach Albany, nach Hartford, nach Providence, ja bis nach Charleston, — ihre Postschiffe nach Liverpool, nach London, Havre und vielen anderen Häfen, — ihre großen Kanäle, die Beförderer der Wasser-Communi-

cation nach Nieder-Kanada und dem Champlain-See, nach den Seen Ontario und Erie, und nach dem ganzen Westen hin — und endlich ihre unerschöpflichen Hülfquellen in dem Reichthum und dem Unternehmungs-Geist ihrer Bürger, dies Alles schien dazu geeignet, ihr für eine nicht mehr ferne Zeit das Monopol des ganzen Handels nach dem Auslande zu sichern. Die Städte zweiten Ranges, wie Philadelphia, Baltimore, Boston und Charleston, sanken täglich immer mehr zu Provinzialstädten herab und wurden in allen Haupt-Operationen des Handels fast ganz von New-York abhängig. Ein großer Theil des inneren Handels von Massachusetts hatte nach und nach eine direkte Verbindung mit dieser Stadt angeknüpft. Es wurden Kanäle gegraben, die nach dieser Richtung führten, von den Grafschaften Hampden und Hampshire, und selbst von Worcester aus, dem eigentlichen Mittelpunkt des Staates. Boston, das früher die Hauptstadt von Neu-England gewesen, hatte beinahe aufgehört, die Handels-Metropole ihres eigenen Staats zu seyn. Die anderen Städte der Union litten unter einem ähnlichen Einfluß. Der ganze Handel des Landes schien sich auf die Wege beschränken zu wollen, welche sich entweder zu Dampf- oder Kanal-Schiffahrt eigneten. — So standen die Sachen, als die Eisenbahnen in England eingeführt und auch in Amerika bekannt wurden. Gleich aus den ersten Proben dieser neuen Reise-Methode sah man, daß sie geeignet war, eine große Revolution in Handel und Wandel hervorzubringen; daß die Richtung des Waaren- und Personen-Verkehrs, statt bloß an solche Wege gebunden zu seyn, wo sich Wasser hinleiten ließe, auch über Berge geführt werden könne und durch jede von menschlicher Industrie belebte Gegend; und daß der Wohlstand der Städte nicht mehr bloß von ihrer zufälligen Lage an einem schiffbaren Strom abhängen würde, der ihren Handel in ein weites Binnenland treibt, sondern von der Vorsorge und Thätigkeit ihrer Bewohner, sich selbst ihre Handelswege zu schaffen und sie mit den Arbeiten ihrer Industrie zu versehen.

Man kann sämtliche Eisenbahnen in Amerika, die vollendet, wie die im Bau begriffenen, in zwei Klassen absondern; in die erste gehören die, welche die Küstenlinie des Atlantischen Ozeans bilden, und in die zweite die Verbindungen der Küstenstädte mit dem Innern. Die Arbeiten der ersten Klasse sollen, wenn man noch einige Dampfschiffahrts-Linien in der Mitte dazu rechnet, ein großes Communications-System bilden von Portland in Maine nach Wilmington in Nord-Karolina, eine Strecke von 900 Meilen. Davon wird man über 800 Meilen, von Boston nämlich nach Wilmington, sobald die schon angefangenen Arbeiten vollendet sind, wahrscheinlich in vier Tagen passieren können, ohne des Nachts zu fahren.

In Neu-England wird die Atlantische Linie von Portland ober vielleicht von Bangor anfangen und an der Seeküste hin durch Saco, Portsmouth, Newburyport und Salem nach Boston und von da durch Providence nach Stonington fortlaufen; nachdem man dann über den Long-Island-Sund, wo er 25 Meilen Breite hat, gekommen ist, soll sie fast in der ganzen Länge von Long-Island fortgeführt werden, durch Jamaica nach Brooklyn und so in die Nähe der Stadt New-York. Dies wäre die unmittelbare Küstenlinie. Doch neben dieser wird man noch andere, etwas weiter landeinwärts, haben, durch einen großen Theil, ja vielleicht die ganze Strecke der Entfernung; so die erste von Portland über Dover, Exeter, Haverhill, Boston, Worcester, Norwich oder New-London, und von da per Dampfboot nach New-York; und wieder eine andere von Boston über Worcester, Springfield, Hartford und New-Haven durch eine Kette von Eisenbahnen nach New-York. Von der Reihe der Arbeiten, welche diese doppelte und dreifache Communications-Linie längs der Küste der Staaten von Neu-England bilden werden, sind schon vier vollendet, nämlich von Boston nach Providence, von Boston nach Worcester, von Boston nach Andover und von Brooklyn nach Jamaica, was zusammen eine Strecke von 120 Meilen macht; sechs andere sind durch geordnete Actien-Gesellschaften schon angefangen und in rüthigem Fortschritt: die von Providence nach Stonington, von Boston nach Newburyport, von Andover nach Haverhill, von Worcester nach Norwich, von Worcester nach Springfield und von Hartford nach New-Haven, wieder eine Strecke von 220 Meilen. So weit wird die Reihe im Laufe zwei bis dreier Jahre, und auch die anderen Theile der beschriebenen Linien werden aller Wahrscheinlichkeit nach, wenigstens größtentheils, in einer nicht mehr entfernten Zukunft vollendet seyn.

Sobald diese Eisenbahnlilien fertig sind, wird man den gewöhnlichen Weg von Portland nach Boston in ungefähr sechs Stunden und von Boston nach New-York in zwölf Stunden zurücklegen. Die projektirten Eisenbahnen zwischen Boston und New-York werden dem Reisenden die Wahl lassen unter drei Straßen: eine durch Providence,

^{*)} So oft von Meilen in diesem Artikel die Rede ist, sind Englische gemeint, von denen 72 auf einen Grad gehen.

Stonington und Long-Island, wo man 190 Meilen zu Land und 25 auf dem Dampfboot fahren wird; die zweite durch Worcester, Norwich und Long-Island Sound, 103 Meilen zu Land und 120 zu Wasser; und die dritte durch Worcester, Springfield und New-Haven mit 220 Meilen bloß zu Lande und auf dem Dampfboot. Der Unterschied der Zeit, welche die drei Straßen erfordern, wird nicht groß genug sein, um einer von ihnen einen entschiedenen Vorzug über die anderen beiden zu geben, besonders bei solchen, die ein Interesse daran nehmen, sich das Land, durch welches sie passiren, anzusehen. Jede von den drei Straßen wird den Weg von Boston nach New-York auf eine bequeme Tagereise reduzieren, die bei Tageslicht vollendet werden kann.

Gehen wir von New-York südwärts weiter, so finden wir zwei verschiedene Eisenbahnlagen, welche diese Stadt mit Philadelphia verbinden: die eine ist die Camden- und Amboy-Eisenbahn, die mit einem doppelten Geleis erbaut ist und von dem Hafen Süd-Amboy in südwestlicher Richtung quer durch den Staat New-Jersey, eine Strecke von 60 Meilen, nach Camden führt, an den östlichen Ufern des Delaware, gerade gegenüber der Stadt Philadelphia. Der Weg von New-York nach Amboy wird auf dem Dampfboot zurückgelegt, eine Strecke von 25 Meilen, welche Staten-Island von dem Ufer von New-Jersey trennt. Von New-York nach Philadelphia kommt man in 5½ Stunden. — Die andere Linie ist von der eben beschriebenen ganz getrennt. Sie ist von derselben Länge und führt aus dem Hafen, New-York gegenüber, durch die Stadt Newark und die Flecken Brunswick und Trenton direkt nach Philadelphia. Sie besteht aus drei besonderen Bahnen, die zusammen eine Linie bilden: die eine von der Fähre an dem New-York gegenüberliegenden Ufer nach New-Brunswick, die zweite von New-Brunswick nach Trenton, die dritte von Trenton nach Philadelphia. Die zweite von diesen Bahnen ist noch nicht fertig, die anderen sind in voller Wirksamkeit. Diese Straße wird den Vortheil haben, durch die vorzüglichsten Städte von New-Jersey zu gehen, während man auf der anderen eine sehr öde und verlassene Gegend passiren muß.

Geht man auf der Atlantischen Linie weiter von Philadelphia nach Baltimore, so wird man auch hier bald die Wahl haben unter mehreren Straßen. Die, welche bisher vorzüglich bereit worden, ist die New-Castle- und Frenchtown-Bahn, welche nur quer über die Halbinsel vom Delaware-Fluß nach Chesapeake Bay, eine Strecke von 16 Meilen, geht und als verbindendes Mittelglied einer Dampfschiffahrts-Linie dient, wodurch der ganze übrige Weg von Philadelphia nach Baltimore zurückgelegt wird. Die Fahrt auf dem Dampfboot von Philadelphia nach New-Castle beträgt 35 Meilen, und die von Frenchtown nach Baltimore beinahe das Doppelte, so daß die ganze Entfernung zwischen Philadelphia und Baltimore 120 Meilen ausmacht. Dazu braucht man im Ganzen eine Zeit von 10 bis 11 Stunden, wovon die kurze Eisenbahnstrecke eine Stunde wegnimmt.

Eine zweite ganz besondere Straße von Philadelphia nach Baltimore ist zwar noch unvollendet, doch ein großer Theil davon wird bald in Aktivität kommen. Sie besteht aus drei Eisenbahnen, von denen die erste von Philadelphia nach Wilmington in Delaware, die zweite von Wilmington durch Elkton nach dem Susquehanna-Fluß, die dritte von dem Hafen Deposit an diesem Flusse nach Baltimore führt; die ganze Entfernung macht zusammen 100 Meilen. Ein Theil dieser Straße, von Wilmington nach Elkton, 17 Meilen lang, ist erst ganz neuerlich eröffnet worden. Auch auf den anderen Theilen der Bahn ist die Arbeit schon weit vorgerückt, und man vermutet, daß sie noch in diesem Sommer eröffnet werden wird. Wenn das Ganze vollendet ist, so wird dieser Weg zwischen den beiden Städten in ungefähr sechs Stunden zurückgelegt werden. Es ist noch eine andere Straße im Plan, welche von Philadelphia aus auf der Columbia-Bahn 45 Meilen weit, dann auf einer neuen Eisenbahn von Coatesville über Oxford nach Port Deposit und von hier über den eben erwähnten Weg nach Baltimore gehen soll. Diese Straße ist weniger direkt, als die jetzt beschriebene, und hat eine Länge von 120 Meilen.

Von Baltimore läuft die Atlantische Linie nach Washington, eine Strecke von 38 Meilen. Diese Straße besteht aus einer doppelten Bahn und ist acht Meilen lang, identisch mit der Baltimore- und Ohio-Bahn. Sie wird gewöhnlich in ungefähr 2½ Stunden befahren. So legt man die Entfernung von Boston nach Washington, fast in geradem Wege, entweder auf der Eisenbahn oder auf dem Dampfboot zurück, und vor dem Ende des laufenden Jahres wird man die ganze Strecke zwischen New-York und Washington auf Eisenbahnen und in der Zeit von 14 Stunden befahren können.

Von Washington geht die Atlantische Linie südlich weiter durch Virginien. Zuerst hat man hier den Potomac, der von Washington aus 45 Meilen lang fast ganz südlich nach Potomac-Creek läuft und auf dieser Strecke für Dampfschiffahrt wohl geeignet ist; daher ist auch für diesen Theil der Linie noch keine Eisenbahn angefangen worden. Zwar hat man einen Freibrief ausgestellt für eine Eisenbahn von Washington durch Alexandria nach Fredericksburg, mit dem Recht, einen Seitenarm nach Warrenton anzulegen. Auch liegen schon Bücher aus für Aktien-Subscriptionsen, aber die Gesellschaft ist noch nicht organisiert. Von Fredericksburg nach Richmond ist die Eisenbahn schon gebaut und in glücklicher Thätigkeit. Sie ist 61 Meilen lang und wird täglich in etwas weniger als vier Stunden von Personenwagen mit der Briefpost befahren. Man hat den Vorschlag gemacht, diese Bahn von Fredericksburg nach Potomac-Creek fortzusetzen, außer wenn die Bahn zwischen Fredericksburg und Washington unmittelbar zu Stande kommt, in welchem Falle jene Fortsetzung überflüssig wird. Weiter südlich, von Richmond nach Petersburg, ist die Eisenbahn noch nicht vollendet. Es hat sich eine Gesellschaft gebildet zur Anlage dieser gegen 20 Meilen langen Bahn, und die Arbeit ist schon beträchtlich vorgerückt. Allerdings wird der Mangel dieses Theils der Linie weniger sichtbar durch die Dampfschiffahrt zwischen den beiden Orten auf dem

Kanal, der die Flüsse James und Appomatox verbindet. Zwischen Petersburg und dem Roanoke ist die Eisenbahn schon vollendet. Dies war eine der ersten und ist noch eine der schönsten Eisenbahnen im Lande. Neunundfünfzig Meilen lang bildet sie einen vortrefflichen Transportweg für die Produkte des reichen Roanoke-Thals nach dem Petersburger Jahrmarkt.

Außer der eben beschriebenen Straße, die über Baltimore, Washington und Richmond nach dem Roanoke geht und nahe an der nördlichen Gränze von Nord-Karolina endet, giebt es eine andere, welche die Norfolk- und Ostufer-Bahn heißt. Man hat vorgeschlagen, eine Bahn anzulegen, welche von der Wilmington- und Susquehanna-Bahn bei Elkton ab südwärts und fast in gerader Linie fortgehen soll, über ein sehr ebenes Land noch an der östlichen Gränze von Maryland bis nach Princeß Ann, und bei Tangier Sound an der Südgränze des Staates enden soll. Die Länge dieser Eisenbahn wird 118 Meilen betragen. Um die Communicationlinie von Tangier Sound nach Norfolk und Portsmouth fortzusetzen, müßte eine Linie von Dampfbooten gebildet werden, für eine Strecke von 85 Meilen. In Portsmouth ist schon eine Eisenbahn gebaut, welche von hier westwärts nach Weldon am Roanoke führt, nicht weit von dem Ausgang der Petersburger Bahn eine Strecke von 75 Meilen. Auf dieser Straße fährt täglich ein Wagenzug mit Passagieren, welche des Morgens in Landkutschen von Halifax kommen, und bringt sie noch vor Mittag nach Portsmouth, wo sie in die Dampfboote steigen, welche jetzt nach Baltimore und Washington fahren. Durch diese Straße theilt Norfolk mit Petersburg den Handel des Roanoke-Thals, und sollte das Projekt der Ostufer-Bahn in Ausföhrung kommen, so wird diese Stadt in die kürzeste Communicationlinie gebracht werden längs dem Ufer des Atlantischen Ozeans.

An dem Roanoke-Fluß endet die Atlantische Linie, die für jetzt in Arbeit ist; doch es ist die beste Hoffnung vorhanden, daß sie bald von diesem Punkte aus in einer Richtung nach dem Centrum und in der anderen nach dem südlichen Ende Nord-Karolina's fortgeführt werden wird. Es existirt eine Gesellschaft zu der Anlage einer Eisenbahn von dem Ende der Petersburger und Roanoke-Bahn bei Weldon in südwestlicher Richtung durch Halifax nach Raleigh, eine Strecke von 80 Meilen. Die Straße ist schon eingerichtet, und die Arbeit ist in bestem Fortschritt. Eine andere Gesellschaft hat sich gebildet, die Wilmington- und Raleigh-Eisenbahn-Gesellschaft genannt, von der eine Eisenbahn angefangen ist, die von Halifax an dem Roanoke in südlicher Richtung 160 Meilen weit durch die ganze Breite des Staates nach Wilmington gehen soll. Man hat vorgeschlagen, Seitenarme anzulegen, die von dieser Bahn nach Raleigh und Fayetteville führen, und auch einen Arm nach Newbern und Beaufort. Von Wilmington soll die Reiseroute auf dem Dampfboot nach Charleston fortgehen, eine Strecke von 160 Meilen. Es sind auch schon Pläne da, die Eisenbahnlinie von Raleigh nach Charleston fortzuführen, 250 Meilen weit, oder nach Columbia, 180 Meilen, und von da nach Augusta in Georgia, doch diese haben noch nicht eine solche Gestalt gewonnen, daß sie zu einer sicheren Hoffnung auf ihre baldige Verwirklichung berechtigen könnten.

(Schluß folgt.)

Bibliographie.

- The Columbian Bard. — Anthologie Amerikanischer Dichter, nebst Notizen über ihr Leben. New-York.
 Mogg Alogon. — Gedicht von John Greenleaf Whittier. Boston.
 An elementary treatise on sound. — Theorie der Musik. Von Benjamin Peiree, Professor an der Harvard-Universität. Boston.
 The Prometheus of Aeschylus. — Für Amerikanische Schulen bearbeitet von Prof. E. D. Woolsey. Boston.
 The life of Thomas Jefferson. — Mit neuen Altensücken herausgegeben von Prof. G. Tucker. 2 Bde. Philadelphia.
 The Magnolia for 1837. — Ein Almanach. New-York.
 A new and copious lexicon of the Latin Language. — Nach Forcellini, Scheller und Linnemann. Von P. F. Everett. Boston.
 The history and present condition of St. Domingo. — Von Dr. J. Brown. Philadelphia.
 An essay on the influence of tobacco upon life and health. — Von Dr. R. D. Maffey. Boston.

England.

Parlaments-Wahlen und Volksleben in England.

Zweiter Artikel.

Der Zufall hat mich auf meiner Reise begünstigt, daß ich binnen wenigen Tagen an verschiedenen Punkten von England die Wahlen vor sich gehen sah, und ich erlaube mir über die Mannigfaltigkeit des Schaufiels, über die Contraste, die bei der großen politischen Bewegung zu Tage kamen. Jede Grafschaft, jede Stadt, jeder Flecken im Lande zeigte sich bei dieser Gelegenheit in eigenthümlichem Charakter, während doch sonst überall in England die Gewohnheiten, Sitten und Gebräuche so gleichförmig sind. So oft ich in eine andere Stadt einfuhr, richtete ich mich auf etwas Neues und Unerwartetes; denn das hatte ich schon erfahren, daß jeder Schluß von dem, was ich anderwärts gesehen hatte, auf das, was ich sehen würde, mich täuschte. Man über die drei großen Centralpunkte des Englischen Handels und Manufakturwesens, Birmingham, Manchester und Liverpool, zuweilen Schwesterstädte nennen; aber es sind drei sehr unähnliche Schwwestern, gänzlich verschieden an äußerer Bildung und innerem Charakter. Das Volk zu Liverpool hat mich auffallend an die Bevölkerung Marseille's erinnert, welches in der That durch die steigende Wichtigkeit und Lebendigkeit seines Verkehrs das Französische Liverpool zu heißen verdient. Ich habe an diesem Volke, das unter einem beständig nebligen, nekalten Himmel lebt, eine Leidenschaftlichkeit, einen Affect wie bei Südländern wahrgenommen, beides im Theater und in der Volksversammlung auf öffentlichem Platze. Zu

der Wahl, die so blutig werden sollte, war ein Montag angelegt; am Sonnabend zuvor war außerordentliche Vorstellung im Königs-Theater. Die Taglioni sollte in zwei Balleten, der „Sylphide“ und „Bajadere“, auftreten; von den Englischen Schauspielern waren zwei Komödien, der „kleine Jockey“ und „Mein!“ angekündigt, und darauf sollte eine „Poffe“, „Maister Pringle“, gesetzt werden. Aber hart neben dem Theater, auf Williamson-Square, that sich eine gefährliche Konkurrenz gegen die berühmte Tänzerin auf: ein großes Meeting war für den Abend angelegt. Die Anschlagzettel zum Ballet und zur Volksversammlung weiteten an Größe mit einander und trugen beide in gewaltigen Buchstaben die Ueberschrift: „Great Attraction.“

Wir hatten uns, zwei Franzosen, in dem weitläufigen Adelphi-Hotel zusammengesunden, das unstrittig der größte Gasthof in ganz Europa ist. Wir hatten für den Abend zwischen zwei Schauspielen zu wählen und wollten uns keines von beiden entgehen lassen. Zuerst also das Meeting. Ein stürmisches Volksgewühl erfüllte den Square; ein Redner drängte den anderen von den Hustings; es regnete Bewusstseinsfragen über die Tories; die Gesichter flammten, die Augen funkelten, die Häuse ballten sich vor Leidenschaft und Erbitterung; die Menge rief Beifall, oder stampfte, pöfste und brüllte, je nachdem der Redner ihren Meinungen und Neigungen schmeichelte oder sie verletzte. Eine gewaltige Aufregung herrschte in allen Straßen und Versammlungs-Orten; es schien mir unmöglich, daß man während einer so wichtigen, mit solchem Eifer betriebenen National-Angelegenheit noch an das Theater denken könnte. Als ich ein wenig aus dem Gedränge trat, um frische Luft zu schöpfen, sah ich die Taglioni vorüber zum Theater fahren: heute, dachte ich, wird sie wohl zum erstenmal in ihrem Leben vor den leeren Bänken tanzen.

Neer so kam es nicht. Zur Stunde des Ballets strömte die Menge aus dem Meeting in das Theater und schob und thürmte sich Kopf an Kopf bis in die höchsten Gallerien und das „Paradies“ hinauf. Da ich in keiner Loge der ersten Reihe mehr Platz fand, so wendete ich mich an den Direktor, Herrn Clarke, und er hatte die Güte, mir eine Stelle im Orchester anzumessen. Das erste Stück, „der kleine Jockey“, war eben zu Ende gespielt. Der Saal war über und über gefüllt; Alles, was Liverpool an reichen und angesehenen Familien besaß, figurirte in dem großen Halbzirkel der Logen und blendete meine Augen durch eine Pracht der Toilette und des Schmuckes, wie nur solider Englischer Reichthum sie aufbieten kann. Das ganze weite Halbrund schien in einen glänzenden Bazar verwandelt: da prangten alle die herrlichen brockierten Dubliner Seidenstoffe, da blitzten und schillerten in allen Farben die Gewänder und Shawls aus Eorington's weltberühmtem Magazin in Ludgate-Street, da funkelten die Geschmeide Mortimer's und Hamlet's, des Königs aller Juweliere. Die Damen aber, welche all diese Gewänder und Edelsteine an sich trugen, verdunkelten durch ihre Schönheit noch die Pracht ihres Schmuckes und schienen in anmuthiger Unbefangenheit gar nicht zu ahnen, welchen Glanz ihre Reize und ihre Diamanten um sie verbreiteten, — so leicht und unbekümmert trugen sie beides. Den dunklen Grund, auf welchem dieser Kranz blondgelockerter Schönheiten sich doppelt hell und anmuthig hervorhob, bildeten die schwarzgeleideten Englischen Männergestalten, ernst, schweigsam, in Sorgen und Sorgen über die Wahlen und über die Aussichten des Volk versunken. Unten im Parterre schlug das Publikum sich wacker um die Plätze; einige Redner stiegen auf die Bänke und setzten ihre draußen auf dem Meeting unterbrochenen Vorträge fort; das Orchester spielte die Ouvertüre zur „diebischen Elster“; das Amphitheater und die Logen im vierten Range waren der Sitz einer obliquen Begeisterung, wovon das weite Rundgewölbe erdröhnte; hier und da waren Polizeimänner sichtbar, die sich große Mühe gaben, Ordnung zu schaffen und die widerspenstigen Redner zum Schweigen zu bringen. Der Vorhang stieg auf, — wie durch einen Zauberschlag verstummte im Nu der ganze Tumult, und im nächsten Augenblicke brach die ganze Masse in einen Beifallsturm aus, der minutenlang mit so wüthender Begeisterung fort- und immer wieder von neuem empordrauschte, daß ich in meinen Vorstellungen von dem Charakter dieser Söhne des Nordens ganz irre wurde. Die Taglioni war's, die aus den Coulissen hervorschwebte und tanzte. Ich weiß, ob ihre Kunst jemals einen berauschenderen Triumph gefeiert hat, als an diesem Abend. Die Macht ihrer Anmuth bändigte den Dämon politischer Leidenschaft; Whigs und Tories, die siedernd aufgeregte aus ihren Klubs und Versammlungen kamen, vergaßen hier der Entzweiung und huldigten aus einem Herzen, mit einem Munde. Und als nun das Ballet zu Ende war, als die Bewunderung der Zuschauer sich in einem letzten, lange nachhallenden Applaus Luft gemacht hatte, mit welcher Lust, mit welchem Jubel wurde da der vossierliche Maister Pringle empfangen! Die Bänke schütterten, die Wände erdröhnten von donnerndem Gelächter; da sah ich die Gesichter der Engländer ihren trübsten Ernst abstreifen und von Behagen und herzlichster Wärme leuchten. Hätte man die Wahlen gleich nach dem fröhlichen Schauspiel vorgenommen, gewiß, es wäre diesmal zu Liverpool kein Blut geflossen.

Aber der Sonntag kam dazwischen, der Sonntag, in ganz England ein Tag der Melancholie, des Spleen, der idyllischen Langeweile, und — ich weiß nicht woher das kommen mag — nirgends so trübe, so unerschütterlich, so beängstigend wie zu Liverpool. Die ganze unermessliche Stadt schien öde, ausgestorben wie ein Herkulanum; die Leute saßen eingepfercht in ihren vier Pfählen, grubelten über puritanischen Bibel-Kapiteln und brüteten in geschäfts- und freudentloser Mühe über allerhand finsternen, schwermüthigen Gedanken. So erbiethen die Geister sich erst recht in der heiligen Stille und einsamen Abgeschlossenheit des der Religion geweihten Tages: die reizende Bajadere und der lustige Pringle waren vergessen; mit geschärftem Eifer, mit gereizter Ungeduld harrete man die träge vorüberfließenden Stunden aus und spannte allen Sinn auf den morgigen Kampf. Als die Nacht einbrach, ging ich die

schönen, schnurgeraden Straßen entlang, die sich vom Waterloo-Platz ab allmählig senken und gegen die Börse hin wieder aufsteigen; dann bog ich, um den Hafen zu erreichen, links in Water-Street ein. Auch hier fand ich es still und menschenleer, wie in den anderen Stadttheilen, — sogar vom Hafen her drang kein Geräusch zu mir; doch ja, ein einzelnes Packetboot stieß eben aus dem Trafalgar-Dock nach Irland ab, die Wellen rauschten dumpf um seinen Kiel, und seine Planen flöhnten. Das ganze Gestade war in Nebel gehüllt; der Himmel schien grau und schwer und platt auf der Erde zu liegen; hinter dem trüben Dunstschleier hörte ich das Meer toben und draußen, aber ich sah es nicht. Es war, als wenn sich bereits der schaurige, unfreundliche Herbst der Polarregionen auf dem Lande lagerte, über welches der Sommer spurlos und ohne zu wärmen, wie ein Sonnenstrahl über eine Glasscheibe, hinweggleitet und seine Gegenwart nicht am Himmel, sondern nur im Kalender bekundet. Dabei waren doch alle Quais, alle Straßen, Ecken und Plätze mit Wablanschlägen und Proclamationen übersät, die das Lösungswort der Parteien ins Dedo und Lere hinausriefen. Und so fand ich denn auch diese trübe, nächtliche Einsamkeit erfüllt von dem Hasse, der hier lautlos, aber darum nicht minder erbittert sein Wesen trieb. Das erfüllte mich mit traurigen Gedanken. In allen Mauern der stumme Krieg, — die Namen der Gegner, in kolossalen tiefgeschwärtzten Lettern, scheinen gegen einander auszurücken, um einander zu zerfleischen; — da gilt es, wer den Anderen überbieten kann an Schimpf und wüthender Schwähung; da werden die rohen Massen zum Aufbruch gelehrt, die Brandfackeln geschwungen und, was der wahnsinnigste Haß an grimmiger Verböbnung und boshafter Verleumdung nur erfinden kann, auf jenem zornig-rothflammenden Papier über D'Connell ausgegossen. Die Parteien haben ihre Banner entfaltet, ihre Feldzeichen ausgehängt, und herüber, hinüber schallen die trotzigsten Aufforderungen, die man, wenn die Schranken sich öffnen, von beiden Seiten mit Muth und Blut bis zum entscheidenden Augenblicke durchsetzen wird.

Die Nacht war über diesen Betrachtungen völlig eingebrochen; die unabsehbaren Reihen der weißen Gaslichter flammten auf, aber sie leuchteten keinem lebendigen Wesen. Wenn hier und da ein Schatten unter den Laternenpfählen hinglitt, so gehörte er einem verworfenen weiblichen Wesen, für welches der morgende Montag schon mit der neunten Stunde des Sonntagabends anging. Doch schon um Mitternacht sammelten sich Menschengruppen um die Bude des auf dem Platz zwischen dem Waterloo-Hotel und dem Liver-Theatre aufgerichteten Hustings. Die Stadt-Polizeiwachen zogen vorüber und ließen ihre gesüchelten, eisenerklagenen Stäbe auf den Quadern der Trottoirs klingen. Eine ganz eigenthümliche Miliz im Dienste der Wablfreiheit! Blut dürfen sie durchaus nicht vergießen, wie ehemals der gute Erzbischof Türpin, aber auf trockenem Wege dürfen sie jeden zu Boden schlagen, der nach dreimaliger Aufforderung nicht parirt. Mit der Morgendämmerung begann die Volksmenge herbeizuströmen und den Platz zu füllen; sie verbielt sich still; aber es war eine trockende Stille, wie sie dem Unwetter vorhergeht. Die Polizeimänner konnten das Gewühl nicht mehr meistern und zogen still bei Seite. Die Parteien scharten sich um ihre Fahnen und Kandidaten, die eine um das Hustings auf dem Waterloo-Platz, die andere um das vor der Hauptfacade des Börsegebäudes aufgeführte Wablgerüst. Eine Torv-Prozession, die mit schallender Musik und wehenden Farben einberzog, gab den ersten Anlaß zum Ausbruche der Feindseligkeiten, und schon in früher Morgenstunde war man auf den Wahlplätzen handgemein.

Die ganze Stadt schien mit einem Male, und wie in plötzlichem Schreck, aus ihrem Sonntagsschlaf aufzufahren. Die Redner donnerten von den Hustings herab, Fahnen flatterten aus den Fenstern, der Hurrahruf des Pöbels hallte tausendfach von allen Mauern wieder. Die Whigs eröffneten den Kampf und stürzten in gedrängter Masse auf die Prozession ihrer Gegner ein. Ihre Erbitterung stieg in demselben Maße, wie die vom Volk einlaufenden Nachrichten von Minute zu Minute günstiger für die Tories lauteten. Wie feindliche Armeen standen die beiden Parteien einander gegenüber, und hätten sie Waffen gehabt, sie würden einander einen Vernichtungskampf geliefert haben. In deren Ermangelung kam es zu einer allgemeinen wüthenden Schlägerei in der gedrängten Masse, wo Mann gegen Mann dicht auf dem Leibe mit Fäusten socht. Und doch war ein edles Element in diesem betrübenden Schauspiel roher Entzweiung nicht zu verkennen: der unerischütterliche Muth, womit Jeder seinen Platz und sein Recht bei dieser nationalen Handlung behauptete; die läbne und gesinnungsvolle Offenheit, womit Jeder sich zu seiner Meinung bekannte und ihre Farben und Zeichen trug. Da trat ein Jeder mit freiem und stolzem Selbstgeföhle auf, und Jeder trug seinen Eifer, seine Ueberzeugung in den Kampf. Hier war es nicht wie anderwärts, wo die Gewissen um Geld kapitalisten, wo ein armer Teufel, dessen Stimme man erkauft hat, sich zum Volk führen läßt, sein Wort abzugeben, während ein Anderer, dessen Häute man gedungen, klüglich die Fäuste und das Geld zugleich in der Tasche behält. Mit solcher Energie, wie ich es hier sah, kämpft man nur für eine Sache, die wahrhaft am Herzen liegt. Darum kann der Fremde, der als unbetheiligter Zuschauer solchen Austritten beivohnt und an beiden Parteien gleiches Interesse, nicht für Parteifragen, sondern für die Menschen nimmt, sich eines tiefen Mitleids nicht erwehren und ängstliche Fragen an das Geschick nicht unterdrücken. Ist denn die Freiheit im repräsentativen Verfassungssystem wirklich an so traurige Nothwendigkeiten gebunden? steht das Glück der Völker nur auf solche Bedingungen zu erreichen? muß die erste Handelsstadt der Welt, um sich auf ihrer Höhe und Wohlhabt zu behaupten, von Zeit zu Zeit einmal zur Schaubühne roher Gladiatorenkämpfe werden? muß sie auf Tage in die Barbarei jener Zeiten zurücksinken, von denen die Fabel des Ortes spricht, als noch der Bogel-Drache „Liver“ in dem grünlichen Wasser des „Pfulles“ hauste? Was nicht es die Schlüssel des Welt-handels in Händen zu führen, ein ungeheures Donauern-Gebäude mit vierfachen Säulengängen, einen prachtvollen Börsen-Palast, Straßen

gleich fortlaufenden Bazar, vierzig stannenswerthe Docks, einen herrlichen Fluß, der sich dem Ocean verfährt, einen Hafen mit Raum für alle Schätze der Welt, ein Gewimmel von Dampfbojen, aus Quadern gemauerte Quais, auf denen man eine Meile lang unter einem flaggenenden Mastenwalde einhergeht, — was nützt es, alle diese Wunder und Herrlichkeiten zu besitzen? was nützt es, Felsen gesprengt, Berge ausgehöhlt und der Civilisation die Triumphstraße von Eisen mitten hindurch gebahnt zu haben? was nützt das Alles, wenn Euer Volk von solcher Höhe plötzlich zum Stande wilden Faustrecht und zum rauhen Boyer-Handwerke herabsinkt? wenn Euer Zustand so beschaffen ist, daß er nur mit Hilfe eines zu bestimmten Zeiten ausbrechenden Erbitterungskampfes zwischen Bürgern fortbestehen kann? wenn die Schwelle des häuslichen Heerdes mit Blut besudelt, und mit Leichen ein grausames Spiel auf den Vorwand hin getrieben wird, ob eine rothe oder blaue Fahne sie zudeckt? Gebe Gott, daß nicht hierin Eure Freiheit bestehe: ihr wäre dann keine Zukunft zu prophezeien; ein Tag würde kommen, wo scharfe Waffen in die Hände Eurer wildgebeugten Faustkämpfer gerathen. Wenn Liverpool dereinst seinen Riesen-Nachbarinnen Birmingham und Manchester durch Eisenbahnen die Hände reicht, — wenn dann eines Tages die brausende Volksfluth der drei gewaltigen Städte sich zu einer zusammenschließt, im Bruderkampfe entbrennt und aus dem aufgerissenen Eisenpflaster ihrer Straßen Waffen schmiedet, — wer schauderte nicht vor der Aussicht in eine solche Zukunft? wer fühlt nicht, daß Leben, Wohlfahrt, Civilisation und Freiheit in solchem Sturme untergehen müßten?

Uebrigens fehlt es in diesem wilden und schrecklichen Drama Englischen Lebens nicht an komischen, burlesken Personen und Zwischenfällen, die mitten aus tragischen Umgebungen auftauchen und unser Zwerchfell erschüttern. Vor unseren Augen fließt das Blut, wir wenden entsetzt den Blick seitwärts und — müssen lachen. Shakespeare kannte das Volk, für welches er dichtete. — Während die ganze untere Hälfte der Stadt Liverpool sich in vollem Aufreubr befand, genok der schöne obere Stadttheil, der sich von dem herrlichen Porticus der Eisenbahn bis zum botanischen Garten amphitheatralisch erhebt, der vollkommensten Ruhe. Ein Regiment Soldaten lag unweit vom Eingange der Eisenbahnen in Kaserne; es sah dem Tumulte zu und rührte sich nicht. Die Schildwache spazierte gemächlich auf und ab und blieb zuweilen stehen, die Proclamation zu lesen, die man an ihr Schilderhaus befestigte. Gerade im Augenblicke, als der Volkstemp mit der höchsten Wuth ausbrach, ließen sich in Church-Street und auf Clapton-Square ein paar Ausrufer sehen, die ein gedrucktes Blatt für zwei Pence feilboten. Ich habe zwei Stück von diesen Circularen gekauft und gebe sie als Kuriosa sorgfältig auf; hier begnüge ich mich, ihren Inhalt kurz anzugeben, da ich sie doch nicht in ihrer ganzen Länge versetzen kann. Das eine führt in mächtigen großen Buchstaben die Ueberschrift: „Großes Meeting im Adelphi-Hotel! Freie Männer, merkt auf!“ Man denkt natürlich, nun werde ein Bericht über das gestrige Meeting oder die Einladung zu einem neuen folgen. Aber nein; wir haben es bloß mit einem christlichen Mann zu thun, der Nowbray heißt, Schamacher in der Hirsch-Straße ist und diese Gelegenheit ergreift, den „freien Männern“ bekannt zu machen, daß er ein ganzes Lager von Schuhen und Stiefeln an den Meißelbietenden zu verlaufen gedenkt und durch die Güte der Waare das Vertrauen der Käufer zu rechtfertigen hofft. Dann folgt noch auf zwei mächtigen Kolonnen ein Preis-Courant der verschiedenen Artikel, sammtlich weit unter dem Kostenpreise, und diesen Prospektus läßt sich der schlaue Herr Nowbray mit zwei Pence bezahlen. Der andere Zettel lautete wie folgt: „Außerordentliche Ebenwürdigkeit. Mademoiselle Taglioni! Stanley!! Towneley!!!“ dies in ungeheuren Kapitälbuchstaben, darauf in kleineren: „Heute Abend wird aufgeführt: zuerst ein großes Possenspiel, die Wahl. Die Hauptrollen mochen Signor Stanley und Abbé Towneley.“ Nun folgt eine ganze Fluth von Witz und Satiren über diese beiden Kandidaten. „Nach dem Possenspiel werden die berühmten Künstler, Dlle. Taglioni, so wie Herr und Madame Paul Taglioni, ihre glänzendsten Rollen tanzen. Zum Schluß ein großes pas de deux, executirt von Signor Stanley und Abbé Towneley.“ Darunter wieder mit ungeheuren Lettern: „God save the Queen!“ Der Prospektus wurde mit eben so großem Ernste gekauft als ausgeboten, und dabei schlug man sich mit unnachlassendem hitzigen Eifer fort.

Ich verließ Liverpool noch vor Ende des Tages und fuhr nach Chester. Wenn man von einem solchen Schauspiel kommt, und diese Bilder bei der Reise durch ein blühendes Land nicht aus der Erinnerung zu bannen vermag, wie sehnlich erregt uns dann der Wunsch, daß eine besser verstandene Freiheit neben einer vollkommeneren bürgerlichen Ordnung auf diesem Boden erblühen möge. Daß so viel unbeschreibliches Elend sich nicht neben unermeßlichem Reichthum und Luxus findet, das ist die Quelle aller Uebel, an denen England leidet. Das alte Albion steht voll so schneidender Gegensätze und Widersprüche, daß der Beobachter nur zu bald und unansth aus der Vegetierung des ersten Blickes aufgeweckt wird. Ich betrachte das Land in seinem frischen, üppigen Sommerschmuck; die Aecker und Felder, die, mit Hecken und Baumplantagen eingefast, sauber und anmuthig gehalten sind wie Gärten; die herrlichen Landstrassen, mit Wasser besprengt, wie Aueen in einem Lustpark, mit Fußpfaden zu beiden Seiten, die den Wanderer über einen schwellenden Rasen und Stamentepich führen; die weithin sich erstreckenden Wiesen und Weiden, von feinem, glänzendem Rindvieh und von Heerden frei umherlaufender Pferde bevölkert; Dörfer, geschmackvoll, reinlich und zierlich wie Städte; überall und in jeder Grafschaft, so weit der Horizont reicht, überschwelliger Reichthum an allen Gaben der Erde, — und ich segne erfreuten Herzens die Freiheit, die Mutter der Arbeit und Sorgfalt,

wodurch dieses Land so herrlich angebaut worden ist. Aber wie nahe unter dieser glänzenden Außenseite nagt der Wurm, birgt sich Asche und Verwesung! es gleicht dem goldenen Apfel von Homocrobo, — dicht unter der aufgebrochenen Schale liegt die Fäulniß. Und was den Schmerz der Täuschung noch um Vieles erbötigt — keine Abstufung mildert den plötzlichen, herben Uebergang, der in den Zuständen liegt und in den Eindrücken sich wiederholt, so daß mit einem Schritt, den wir in der Erkenntniß weiter thun, der Reichthum in Elend, die Kultur in Robbeit, die Freiheit in bittere Armuthsklaverei, das lautere Gold in schmutziges Blech umschlägt. Indem wir erkennen — und wer könnte es leugnen? — daß England das viele Schöne, Große und Heilsame, womit es ausgestattet ist, seiner Verfassung verdankt, so müssen wir Franzosen, zu unserem eigenen Heil wie zu dem unseres Nachbarvolkes, sehnlichst wünschen, daß weise Staatsmänner und Volksvertreter diese Verfassung allmählig von den Flecken und Uebelständen reinigen mögen, die noch an ihr haften, und deren Fortdauer sich mit der Fortdauer der Freiheit nicht mehr vertragen kann. M. G. v.

Mannigfaltiges.

— Das Lied von der Glocke in Nord-Amerika. Schiller's Glocke wird jetzt auch von den Amerikanern als ein Meisterwerk bewundert, wiewohl es erst einer musikalischen Vermittelung bedurfte, um sie damit bekannt zu machen. Die „Akademie der Musik“ in Boston hat nämlich die bekannte Composition Andreas Romberg's öffentlich aufgeführt, und zu diesem Behufe ist das Schiller'sche Gedicht von Herrn S. A. Eliot in's Englische übersezt worden. Herr Eliot mußte, um dem Charakter der Composition nirgends zu nahe zu treten, den Worten des Originals so treu als möglich bleiben, und da er an sein Werk nicht ohne Vorliebe für den Deutschen Dichter und nicht ohne eigene poetische Mer ging, so ist ihm dasselbe auch bis zu der Wahrheit gelungen, daß die Amerikaner das Gedicht weit über dessen Composition stellen, obwohl doch letztere die Probe einer Uebersetzung nicht zu bestehen hatte. Wir theilen hier einige kleine Bruchstücke mit, wie sie uns in einem Auszuge selbst vorliegen. Der erste Chor beginnt mit den Worten:

To the work we now prepare,
A serious thought is surely due
And cheerfully the toil we'll share
If cheerfull words be mingled too.

Eben so richtig getroffen ist der Sinn in den Anfangsworten des zweiten Chores:

What with fire's dread power,
We in the dark deep pit now hide
Shall on some lofty sacred tower
Teil of our skill and form our pride.

Auch die schwierigen Stellen in der Beschreibung der häuslichen Wirtschaft sind gut, obwohl mit größerer Freiheit wiedergegeben. Die Strophe „Und der Vater mit frohem Blick“ übersezt unser Amerikaner folgendermaßen:

The father cheerfull from the door,
His wide extended homestead eyes,
Teils all his smiling fortunes o'er;
The future columns in his trees,
His barns well furnished stock he sees. —
He boasts with swelling pride
Firm as the mountain side,
Against the shock of fate
Is now my happy state.

Besonders treffend geben z. B. folgende Worte den Ton des Originals wieder:

Hope now dies Man must yield the heavens decrees Submissive, yet appalled, he sees His fairest works in ashes sleep.	Hoffnungslos Weicht der Mensch der Götterstärke, Nüchtern sieht er seine Werke Und bewundernd untergehn.
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Wir schließen mit den Schlusworten des herrlichen Gedichtes:

All together! heave! Its birthplace see it leave Joy to all within its bound! Peace its first, its latest sound!	Zieh! ziehet, hebt! Sie beweget sich, schwebt! Freude dieser Stadt bedeute, Friede sey ihr erst Gelaute!
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

— Schulen in Mexiko. Der Volks- und Elementar-Unterricht ist noch ganz so beschaffen, wie zur Zeit der Spanier. Die Geistlichkeit hat ihn in Händen und denkt weniger als irgend je daran, das Volk lesen zu lehren; sie hat gar zu große Angst vor den Büchern, die bei der bestehenden Pressfreiheit ihren Reichthümern in die Hände gerathen könnten. Die Schulen sind sogar weniger zahlreich vorhanden als ehemals, was mit der Verminderung der Zahl der Welt- und Kloster-Geistlichen zusammenhängt. Um die höheren Unterrichts-Anstalten ist es aber noch viel schlimmer bestellt; das Wenige, was vorhanden war, ist gänzlich zu Grunde gegangen. Zur Spanischen Zeit gab es zu Mexiko eine reich dotirte Schule der schönen Künste; ich habe diesmal vergebens danach gefragt. Man zeigt den Fremden noch so etwas, was man ein Museum nennt; ich habe aber nichts Interessantes darin gefunden, als etwa die Reihe der Bildnisse Spanischer Vice-Könige von Cortez ab und eine kleine Anzahl Aytelischer Manuskripte. Vor einigen Jahren dekretirte die Legislatur die Errichtung einer polytechnischen Schule; es ist aber nichts davon zur Ausführung gekommen. Spezial-Schulen giebt es überhaupt gar nicht, nicht einmal zur Bildung von Offizieren für die Armee, obgleich doch die Vorsorge der Regierung sich einzig und allein auf die Armee beschränkt. Noch viel weniger ist an Rechts- oder Arznei-Schulen zu denken, geschweige denn an Unterrichts-Anstalten für Gewerbe und Handel; das sind hier lauter unbekannte Dinge.

(M. Chevalier. Lettres sur la Mexique.)