

Literatur des Auslandes.

N^o 7.

Berlin, Montag den 15. Januar

1838.

Frankreich.

Licht- und Schattenseiten unserer Civilisation.

Von Mich. Chevalier.

Daß die Civilisation in unseren Tagen wunderbar rasche, großartige und folgenreiche Fortschritte macht, — je nun, das leugnet Keiner. Wie die Künste, die Bequemlichkeiten des Lebens sich täglich mehren und vervollkommen, das fällt Jedem in die Augen. Die gewaltigsten Kräfte der Natur sind dem Menschen dienstbar geworden und müssen für ihn arbeiten. Industrie, Production, Consumption, rascher Vertrieb, Erwerb und Genuß, — so heißt die Lösung in unserer geschäftigen Zeit. Die Länder und Völker sind einander näher gerückt, jeder Thätigkeit tausend Wege geöffnet; die reichlichsten und vollkommensten materiellen Resultate werden mit geringem Kraftaufwande erzielt. Das Loos der niederen Volksklassen hat sich gebessert, sie haben an Kenntnissen und Bildung zugenommen; viele Lebensgenüsse und geistige Befähigungen, woran sonst nur die Reichen und die Vornehmen Antheil hatten, sind jetzt ein Gemeingut Aller geworden. Ja, es läßt sich zuversichtlich prophezeien, daß die Entdeckung und Benutzung der Dampfkraft eine neue Aera in der Geschichte der Menschheit herbeiführen, den Menschen im vollen Sinne des Wortes zum Herrn der Erde machen wird. *Reverum novus nascitur ordo.* — Dürfen wir unbedingt in dies Loblied auf die neue, auf die kommende Zeit einstimmen? Ist der Fortschritt der Civilisation nur durch materielle, nicht auch durch moralische Erfordernisse bedingt? Wenn das Volk sich besser nährt und kleidet, wenn es mehr fabriziert und mehr liest, als vor hundert Jahren, ist darum wirklich mehr Glück in die Welt gekommen? In unserem Leben herrscht mehr Comfort, mehr Verfeinerung, mehr Luxus, in unserem Gehirn stecken mehr Kenntnisse, mehr Ideen; aber sind darum unsere Herzen zufriedener, ist es um unsere Seelen besser bestellt? Was sagen uns die Jahrbücher der Kriminal-Gerichtshöfe und die Register der Findelhäuser? Nimmt wirklich in dem Maße, wie diese neue Civilisation sich ausbreitet, auch die Immoralität zu? Das sind sehr ernste Fragen, Lebensfragen für die Zukunft unserer Gesellschaft. Hier sind die gefährlichen Untiefen, die Klippen, an denen wir scheitern können; indes da man zeitig genug darauf aufmerksam geworden ist, so steht auch zu hoffen, daß man ihnen auszuweichen wissen wird. Wir haben die Aufgabe, die Reform zu reformiren, d. h. sie durch sittliche Kräfte zu läutern und zu befestigen.

Die Civilisation muß sich auch noch Vorwürfe anderer Art gefallen lassen. Alle diese Wunder der Mechanik, heißt es, alle diese Resultate, die der menschliche Verstand und Scharfsinn erzielt und worauf er so stolz ist, — wohin werden sie am Ende führen? Sie werden alle Mannigfaltigkeit, alle Poesie aus der Welt bannen, alle Eigenthümlichkeiten zerstören und nichts übrig lassen, als eine kahle, reizlose Einfeldigkeit und Eintönigkeit. Wenn alle Völker unter einander gemengt, wenn alle Schranken zwischen Staaten und Provinzen, zwischen Städten und plattem Lande, zwischen Stand und Stand niedergedrückt seyn werden, wenn das Leben der Menschen sich auf unermesslichen Strecken überall gleich gestaltet, wird es dann schöner, besser seyn, als jetzt? Es ist löblich, alle drückende Ungleichheiten aus den gesellschaftlichen Ordnungen und Verhältnissen zu entfernen; aber wenn man gar keine Verschiedenheit bestehen lassen will, so benimmt man auch dem Leben seine bunte Vielgestaltigkeit, man führt einen Zustand herbei, wo Gemüth und Phantasie darben müssen, und man erweist den Seringen und Niederen, die man aus ihrem stillen umfriedeten Daseyn herausreißt, einen schlechteren Dienst als den Hochgestellten, für welche das Aufgeben dieses und jenes alten Vorrechtes oder Anspruches eher ein Gewinn als ein Verlust ist. Wo Alles über einen Leisten geschlagen, in eine Form gegossen wird, da muß zuletzt auch die freie Entwicklung der Persönlichkeit, die Selbstständigkeit und Originalität der Charaktere beeinträchtigt werden, und wie sieht es dann um die Freiheit aus? Hüten wir uns, daß aus der Gesellschaft kein Mechanismus, aus dem Staate keine Werkstatt wird, wo der Einzelne nicht mehr zu bedeuten und zu verrichten hätte, als ein Schiffchen am Webstuhl oder ein Stifchen an einer durch Dampfkraft umgetriebenen Walze. Wenn die Masse der sogenannten positiven Interessen alle Seelenkräfte in Anspruch nimmt, muß nicht alles Gemüth und alle bessere

Empfindung darunter ersticken? Was wird Familie, Vaterhaus und Vaterland noch zu bedeuten haben, wenn es auf der ganzen Erde keine Fremde mehr giebt, wenn das halbe Menschengeschlecht beständig auf Eisenbahnen und Dampffahrzeugen unterwegs ist, wenn man eine Tour zu den Antipoden macht, wie jetzt nach der Schweiz und nach Italien? Alle Bande des Lebens müssen sich auflösen: die Cohäsion wird immer schwächer, die Expansion immer gewaltiger werden, und am Ende wird die Erde nicht Raum genug für dieses Geschlecht haben. Jeder reisende Handlungsdienner wird klagen, wie weiland Alexander der Große, die Welt sey ihm zu eng.

In Nord-Amerika hat sich die Civilisation, von welcher hie die Rede ist, auf weitem Raume, ohne Hemmnis, am freiesten und umfassendsten entwickelt; dort muß man sie in ihrem Wesen studiren. Noch nie, seit Menschengedenken, hat ein Volk sich in so unglaublich kurzer Zeit über solche Länderstrecken, nicht erobernd, sondern anbauend verbreitet, die Wildniß mit so siegreicher Kraft gelichtet, so zahlreiche und gewaltige Bauwerke ausgeführt. Das thun die großen Zauberkräfte, die den alten Republiken unbekannt waren: die Eisenbahnen, die Dampfboote, die Kanäle, die Banken, die Zeitungen, die Elementarschulen und vor Allem das nüchtern-praktische Prinzip ihrer Demokratie, das self-government. Zu dem großen Erie-Kanal, dem ersten in Amerika, wurde der Grundstein am 4. Juli 1817 gelegt. Jetzt nach zwanzig Jahren haben die Amerikanischen Kanal- und Eisenbahn-Linien eine Länge-Erstreckung von über 3000 Meilen, mehr als in ganz Europa zusammengenommen. Ein Amerikaner, aus Cincinnati im Staate Ohio, beschreibt, was binnen weniger als 30 Jahren unter seinen eigenen Augen vorgegangen ist, mit folgenden Worten: „Als ich jung war, gab es auf dem Ohio keine andere Fahrzeuge, als kleine Kähne, worin zwei Männer saßen, einer vorn, einer hinten, und sich mit Stangen fortruderten. Dann wurden die Steuerboote mit Kiel und Planken eingeführt: das galt für eine ganz außerordentliche Neuerung und Verbesserung, für das non plus ultra aller Erfindungen. Aus späterer Zeit erinnere ich mich, wie in Pittsburg die Leute zusammentrafen, wenn im Frühjahr, nach dem Hochwasser, die Kanadischen Boote nach Saint-Louis hinunterfahren; man sprach hernach das ganze Jahr davon. Damals dauerte die Fahrt den Ohio stromauf von Natchez nach Pittsburg im günstigsten Falle vier Monate, und man war fest überzeugt, es könnte auch mit dem besten Schiffe nicht schneller gehen. Wenn die Schiffer von dieser weiten Reise zurückkamen, schwangen sie sich von ihren Fahrzeugen ans Land mit einem Stolz, mit einem Selbstgefühl, wie heimkehrende Argonauten oder wie Colombo's Gefährten nach der Entdeckung von Amerika. Jetzt giebt es keine Schiffer auf dem Ohio mehr: die Dampfboote haben ihnen den Garaus gemacht. Es wagte sich damals kein Weiker mit seinem Rachen in den Alleghany^{*)}. Ein Kaufmann, der die Reise nach Neu-Orleans antrat, galt für einen unerschrockenen Waghals. Es verging wohl ein Jahr, ehe er zurückkam, und dann staunten ihn die Leute mehr an, als jetzt einen Reisenden um die Welt. Zu beiden Seiten des Ohio war undurchdringliche Wildniß, und Neu-Orleans lag abgeschnitten von der ganzen civilisirten Welt, toto orbe divisa. Wie hat sich Alles um mich verändert! Aus der Wildniß sind blühende, fruchtbare Fluren geworden. Der Ohio wimmelt von Dampfschiffen, und von den boat-men mit ihren Ruder-Kähnen wird bald nur noch in Märchen die Rede seyn. Wo man zur Zeit meiner Kindheit nichts sah, als die aus rohen Baumstämmen zusammengesammelten vereinzeltten Baracken der Soldaten, der Jäger, der versprengten Ansiedler, da sind volkreiche, gewerbfleißige Städte aufgestiegen. Ich habe es erlebt, daß Fahrzeuge von 300 Tonnen Last den Weg von Neu-Orleans nach Cincinnati in zwölf bis vierzehn Tagen, dann in zehn, endlich gar in nur acht Tagen zurücklegten. Ich habe binnen einer Woche mehrere hundert Schiffe, die zusammen über 4000 Tonnen hielten, in den Hafen zu Cincinnati einlaufen sehen. Das Alles haben die Künste und Erfindungen der Mechanik gethan; sie haben in weiniger als einem Menschenalter dem ganzen weiten Flußgebiete des Mississippi, des Ohio, des Missouri und ihrer Zuflüsse eine neue Gestalt gegeben, aus der Einöde des Urwaldes eine neue Welt voll jungen und triebkräftigen Lebens geschaffen. Es ist

*) Einer der Quellströme des Ohio.