



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE
FILOSOFÍA Y LETRAS**

Ciencia, Literatura y Travesía.

**Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und
Mexiko**

de Johann Wilhelm von Müller

TRADUCCIÓN COMENTADA

que para obtener el título de
Licenciado en Lengua y Literaturas
Modernas –Letras Alemanas–
presenta:

Javier Castañón Chalico

Asesora: Dra. Elisabeth Siefer Kraus

Deseo agradecer profundamente a mi papás, Susana y Fernando, así como a mis hermanos, Fernando y Luis, que siempre me han apoyado, no sólo en esto, sino en general en cualquier decisión que yo tome o empresa que me ponga enfrente.

A mis demás seres queridos, que siempre y desde hace tiempo me han acompañado también en cualquier cosa que me proponga: a Flora Hernández, Aline Rivera, Mario Vela, Gerardo Espinosa, Lucas Carrera, Farhad Sabet, Cinthia Juárez, Etienne Rajchenberg y tantas otras personas más que no tendría espacio para mencionarlas a todas. Todos ellos, de alguna u otra forma, propiciaron este logro.

Este agradecimiento también va con gran afecto para la Dra. Elisabeth Siefer, quien ha sido gran mentora en cuestiones académicas e inspiración en muchos otros aspectos de la vida.

A las maestras María Josefina Pacheco y Cecilia Tercero, y a los doctores Sergio Sánchez y José Enrique Covarrubias por la lectura y corrección de mi trabajo de titulación, así como por sus valiosos consejos. A la Dra. Ute Seydel por todo su apoyo durante la carrera y por su interés personal en ver realizada esta titulación.

Es mi deseo profundo extender este agradecimiento al equipo de la Coordinación de Letras Modernas, en especial a la Dra. Ana Elena González, a Andrea López y a Alejandro Pacheco, quienes siempre estuvieron al tanto de todo; el apoyo que durante este tiempo me han brindado ha sido invaluable.

Índice

1. Introducción	1
2. Sobre la vida de Johann Wilhelm von Müller	3
3. La obra: Reisen in den Vereinigten Staaten Canada und Mexico	7
4. El estilo de la obra	11
5. La traducción: Viajes en los Estados Unidos, Canadá y México	13
6. Recursos	19
Viajes en los Estados Unidos, Canadá y México	23
Prefacio	27
I De Stuttgart al Havre	35
II Del Havre a Nueva York	47
III Nueva York, The Empire City	81
Bibliografía	101

1. Introducción

Gran parte de este trabajo que presento aquí se la debo a la Dra. Elisabeth Siefer, quien tuvo el excelente tino y amabilidad de introducirme no sólo a esta obra y documento preciosos del siglo XIX en particular, sino, junto con otras profesoras de la facultad, al oficio y al arte de la traducción en general. Conociendo ella mi afinidad a temas como la botánica, los viajes y las ciencias, consideró excelente idea que yo me dedicara a la traducción del libro de von Müller, lo cual le agradezco enormemente, pues creo que acertó completamente en su recomendación.

Desde el momento en que ella me propuso llevar a cabo la traducción de un fragmento de la obra como proyecto para mi titulación, no dudé de que se trataba de una tarea ardua y un reto personal, puesto que a este primer fragmento traducido habrá de seguirle la traducción completa de los tres tomos de la obra como proyecto editorial. Verterla en su totalidad por vez primera al español es parte del gran atractivo de este proyecto, ya que, desde que decidí titularme mediante una traducción comentada, tuve claro que deseaba traducir algún texto alemán que no hubiera sido puesto nunca en español. La traducción original y completa de *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico* se me antoja una empresa igual de exótica como debió ser para un alemán del siglo XIX viajar al México de aquel entonces. Su contenido ha estado guardado ahí durante 146 años, oculto y esperando ser descubierto por el mundo hispanohablante, con el relato de un México sorprendentemente similar al de la actualidad en ciertos aspectos.

No obstante, no todo ha estado esperando a ser leído. Ya en 1998, se publicó una traducción realizada por María del Carmen Salinas¹ limitada a dos capítulos del segundo tomo, y que corresponden a la descripción de su viaje de Puebla a Oaxaca, y a su estancia en esta última ciudad. En la introducción a esta traducción, queda manifiesta la importancia que puede tener la obra de von Müller no solo para la historia del estado de Oaxaca, sino para la historia de México en la segunda mitad del siglo XIX, así como para la historia de la zonas que el barón recorrió en los Estados Unidos y Canadá en la misma época.

Por lo mismo, no es necesario esforzarse en mostrar que aunque el fragmento que se presenta aquí no trata sobre México, sino que contiene la descripción de su salida de Europa y su primer contacto con América a través de Estados Unidos, no le resta interés a este trabajo. Si bien en un principio me había decidido por escoger un fragmento que tocara directamente a México en su contenido con el fin de darle cierta relevancia temática al proyecto de titulación, la idea de empezar por el principio resultó ser lo más adecuado, si se lo considera dentro del contexto de la traducción general de toda la obra.

1 Müller, Johann Wilhelm von. Viajes por los Estados Unidos, Canadá y México. De Puebla a Oaxaca – Oaxaca. Trad. de María del Carmen Salinas. CODEX, México : 1998



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Probablemente von Müller no es tan destacado como otros viajeros alemanes del siglo XIX, pero el documento no deja de ser interesante y, si bien es cierto que en su época lo único que parecía ser valioso de su obra era una sistemática de animales vertebrados incluida en ella, hoy en día su lectura se antoja más interesante en otros aspectos: como fuente histórica acerca del México del siglo antepasado y hasta como libro anecdótico.

La relevancia general que puede tener la traducción al español de esta obra de von Müller en el contexto de los escritos sobre México salidos de la pluma de los viajeros alemanes en el siglo XIX posteriores a Humboldt, se circunscribe como una pequeña aportación complementaria a la labor semejante que ya han realizado especialistas con obras de mayor relevancia, como *México hacia 1850* de Carl Christian Sartorius y *Ensayo de una fiel descripción de la República de México* de Eduard Mühlenpfordt, traducciones realizadas por la Dra. Brígida von Mentz y el Dr. José Enrique Covarrubias, respectivamente, en un esfuerzo conjunto por traer al español todas las obras acerca de México de los viajeros alemanes del siglo XIX.

En su introducción a *México hacia 1850*, la Dra. von Mentz resalta la importancia de la traducción al español de la obra de Sartorius, mencionando el valor que tiene por un lado como testimonio histórico acerca de las condiciones sociales y económicas del México decimonónico, y por otro lado como documento que permita evaluar la situación ideológica de la época.² Este valor me parece que también puede ser reconocido no sólo en *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, sino en el resto de las obras sobre México en el siglo XIX de otros autores alemanes.

Durante la última etapa de mi traducción de *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, apareció publicada la traducción de las notas de viaje de Friedrich Ratzel durante su paso por México, *Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875*.³ Su publicación pone en evidencia el interés vigente, sobre todo este año 2010 en que el bicentenario del inicio de las luchas de independencia es un tema bastante recurrente, por la mirada de los viajeros que conocieron nuestro país en las primeras décadas de su historia ya no más como colonia española. Y si bien la idea de traducir esta obra no está motivada en modo alguno por esta ocasión, no puedo negar que ésta ofrece un momento bastante propicio para su traducción, publicación y lectura.

2 Sartorius, Carl Christian. *México hacia 1850*. Estudio preliminar y trad. de Brígida von Mentz. México: Consejo Nacional para las Culturas y las Artes, 1990, p. 12

3 Ratzel, Friedrich. *Desde México. Apuntes de viaje de los años 1874-1875*. Trad. de Lucía Luna. México: Herder, 2009

2. Sobre la vida de Johann Wilhelm von Müller

Lo que se sabe acerca de la vida de Johann Wilhelm von Müller mediante fuentes ajenas a su propia palabra es bastante poco en realidad, si se lo compara con lo que se tiene sobre las vidas de otros de sus pares contemporáneos. La poca información que hay acerca de quién fue, de dónde provino, y qué realizó durante su vida, está escasamente dispersa en documentos sobre ornitología, zoología y botánica, y también, de forma notable, inserta en la biografía de Alfred Edmund Brehm, famoso zoólogo y ornitólogo alemán contemporáneo de von Müller.

Fue precisamente von Müller quien, ya reconocido como ornitólogo y viajero para ese entonces,⁴ en 1848 hizo la invitación a Brehm para formar parte, junto con él, en una expedición a África trabajando como su asistente. El nombre de von Müller cobra importancia histórica en este contexto, ya que fue debido a este viaje que la vida de Alfred Brehm se vio impactada de manera que llegó a convertirse en un destacado naturalista de su época.

La fuente más temprana, y al menos la más exhaustiva hasta antes de 1997, sobre la vida de von Müller, y en la cual se basan probablemente la mayoría de las demás referencias que se pueden encontrar, quizá sea su entrada en la *Allgemeine Deutsche Biographie*⁵, que fue redactada por Friedrich Ratzel. En esta, Ratzel lo describe como naturalista y escritor de viajes. La fuente más moderna acerca de la vida de von Müller es la biografía escrita por Hans-Dietrich Haemmerlein⁶ en 2003, y que lamentablemente no he tenido oportunidad de leer por no tener acceso a ella. Sin embargo, antes de esta biografía, existe al menos una entrada sobre von Müller que se encuentra en el tomo 18 de la *Neue Deutsche Biographie*⁷, escrita por Brigitte Hoppe y publicada en 1997. Esta breve biografía sobre von Müller se basa principalmente en historias de la ornitología europea, un par de revistas científicas y, por supuesto, en la biografía hecha por Ratzel. La única diferencia notable entre ambas versiones es que Hoppe pone en duda que von Müller haya dirigido el zoológico de Bruselas a partir de 1852 y que haya sido uno de los fundadores del de Marsella en el año de 1854, comentando que ambos hechos son difíciles de comprobar⁸.

4 Véanse las cartas del padre de Brehm, Christian Ludwig Brehm, con E. F. von Homeyer en: Homeyer, E. F. von. *Ornithologische Briefe*. Berlin : Theobald Grieben, 1881.

5 La *Allgemeine Deutsche Biographie* (lit. *Biografía universal alemana*), publicada entre 1875 y 1912, es la máxima obra de referencia en lo que respecta a biografías de personalidades del mundo de habla alemana fallecidas antes de 1900.

6 Haemmerlein, Hans-Dietrich. *Zur Biographie und Charakteristik des Barons von Müller*, en: *Blätter aus dem Naumann-Museum*. Vol. 22, año 2003

7 *Neue Deutsche Biographie* es la obra sucesora de la *ADB*. Se comenzó a publicar en 1953 y está prevista ser terminada en el año 2017.

8 Hoppe, Brigitte. *Müller, John W.* en: *Neue Deutsche Biographie*, 18° tomo (1997), p. 429

Ya en su introducción a *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, el mismo von Müller manifiesta que sus planes de viajar a América se habían visto retrasados por el encargo de fundar el Jardín Zoológico de la ciudad de Marsella, inaugurado el 14 de abril de 1854 y que terminó por cerrar sus puertas definitivamente el 30 de diciembre de 1984. Dos publicaciones científicas con fecha de 1854, donde se le nombra como *Muller (Le baron de), ancien directeur du Jardin Royal de zoologie de Bruxelles, à Stuttgart*⁹, y *baron de Muller, directeur du Jardin d'acclimatation de Bruxelles*¹⁰, dan prueba de que von Müller fue en efecto director de dicho jardín zoológico y botánico. Probablemente sólo tuvo el cargo durante los primeros meses del año de 1852, justo antes de que Jean Jules Linden¹¹ tomara la dirección en ese mismo año y hasta 1861¹². Al año siguiente, en 1855, una de estas publicaciones¹³ vuelve a mencionar nuevamente a von Müller dentro de los miembros fundadores de la *Société impériale zoologique d'acclimatation*, pero en esta ocasión como *Muller (le baron de), directeur général du Jardin zoologique de Marseille*. En esta misma publicación se lo vuelve a mencionar más tarde y de la siguiente manera:

Notre confrère M. le baron de Müller, l'un des directeurs de la Société de jardin zoologique de Marseille, écrit de cette ville, le 27 janvier 1855, pour offrir, au nom du Comité de surveillance, le concours de cette Société et la disposition du jardin zoologique qu'elle vient de fonder en cette ville¹⁴

Como se puede verificar, las afirmaciones de von Müller acerca de su participación como fundador y director del Jardín zoológico de Marsella son ciertas y completamente demostrables.

Tanto Ratzel como Hoppe indican como fecha de nacimiento del barón el 4 de marzo de 1824 en Kochersteinsfeld, una localidad en el distrito de Heilbronn, al norte del actual estado alemán Baden-Württemberg. Como fecha de su muerte nos indican ambos que ocurrió en 24 de octubre de 1866 en ese mismo lugar, si bien existe una publicación que indica como fecha de su muerte el mismo día pero del año anterior, 1865:

9 *Liste des membres de la société zoologique d'acclimatation (28 avril 1854)*, en: Bulletin de la Société Impériale Zoologique d'Acclimatation, 1er. tomo, 1854, p. 30

10 Guérin-Méneville, Félix Édouard. *IV. Mélanges et Nouvelles*, en: Revue et magasin de zoologie pure et appliquée, 2^a serie, 6^o tomo, enero de 1854, p. 47

11 Jean Jules Linden fue un botánico y explorador belga. Realizó varios viajes a América y visitó también México al menos en diez ocasiones, siendo la primera entre 1838 y 1840. Es reconocido como una de las figuras más importantes en el estudio y cultivo de las orquídeas en su época.

12 Meyer, Jean-Yves. *Histoire de l'introduction et de l'invasion de Miconia calvescens a Tahiti*, en: Bulletin de la Société des Etudes Océaniques, No. 263-264, 1994, p.108

13 *Membres fondateurs*, en: Bulletin de la Société Imperiale Zoologique d'Acclimatation, 2o. tomo, 1855, p. 24

14 *Extraits des procès-verbaux des séances de la société, ibid.*, p. 149

Muller (Baron J. W. de), actif et savant voyageur allemand, mort le 24 octobre 1865 à Kochersteinsfeld, près de Heilbronn (Wurtemberg), où il était né le 4 mars 1824.¹⁵

No obstante, esto se trata probablemente de un error tipográfico, puesto que parece ser la única fuente que afirma esto.

La causa de su temprana muerte, a la edad de 42 años, parece ser desconocida, aunque probablemente está relacionada con alguna enfermedad crónica que ya lo aquejaba desde su regreso de México, y que él adjudicaba a “múltiples privaciones y cambios de temperatura”.¹⁶

Tal como él mismo lo anota en la portada de cada una de sus obras, fue miembro de numerosas sociedades naturalistas, algunas de las cuales aún existen hoy en día, como la *Société Asiatique* y la *Royal Society of London*, y en las cuales publicó algunas de sus notas de viaje, particularmente de sus viajes a África entre los años 1845 y 1849.

Como ya había comentado, parecen ser estos los primeros viajes significativos de von Müller, o al menos los primeros de los que hay noticia. Producto de su segundo viaje a África, se publicó en 1851 su primera obra al mismo estilo de *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, y que lleva por título *Fliegende Blätter aus meinem Tagebuche*.¹⁷ En la introducción de esta obra menciona que desde muy joven y durante su época de estudiante tenía ya el interés acuciante de viajar, particularmente a África, y que lo llevó a hacer un primer recorrido de reconocimiento en 1845 a Argelia y Marruecos puesto que, como él indica, “viajar por países desconocidos requiere una práctica particular, y la mayoría de los preparativos teóricos demuestran ser completamente inútiles para el viajero”.¹⁸ Esto refleja de algún modo su carácter y el hecho de que en sus biografías se menciona que, aunque parece que estudió medicina y ciencias naturales uno o dos años en las universidades de Bonn, Heidelberg y Jena, no hay prueba de que haya estado inscrito o de que haya concluido sus estudios.¹⁹

Aparte de ser miembro de las sociedades naturalistas que el menciona, también estuvo a cargo de la publicación de la revista *Naumannia*, órgano de difusión de la Sociedad alemana de ornitología, que se imprimió únicamente de 1851 a 1852 en la imprenta de

15 De Saint-Martin, Vivien. *Nécrologie Geographique de l'année 1866*, en: *L'Année Geographique*. Librairie de L. Hachette et Cia., Paris : 1867

16 Müller, J.W. von. *Reisen in den Vereingnigten Staaten, Canada und Mexico*. Leipzig: F. A. Brockhaus, 1864. Tomo I, p. VIII

17 *Hojas sueltas de mi diario*

18 Müller, J. W. von. *Fliegende Blätter aus meinem Tagebuche*. Stuttgart : K. Hochdruckbrückerei. 1851. p. 1 Versión electrónica disponible en: <http://www.archive.org/details/fliegendeblatter00stut>

19 Hoppe, Brigitte. *Op. cit.* p. 429

su padre²⁰. También en ésta, la *Königliche Hofbuchdruckerei*, se imprimió la mayoría de las obras de von Müller, con la excepción notable de *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, la cual se publicó mediante la editorial de F. A. Brockhaus, una de las más prestigiosas de la época.

Hasta aquí, esto me parece lo más relevante sobre la vida de Johann Wilhelm von Müller en relación con la traducción que aquí se presenta. Sin embargo, creo que la ausencia de una biografía más profunda y en español es una laguna que deberá ser llenada. De lo contrario, se correría el riesgo de que la publicación de toda la traducción de su obra sobre México estuviera de alguna manera incompleta o de que no se llegara a comprender en su justa dimensión.

20 Hoppe menciona que *Naumannia* se imprimió ahí de 1849 a 1858, pero la revista apareció por primera vez en 1851 y, como se puede constatar en las portadas de los números posteriores a 1852, estos ya no fueron impresos más en esta imprenta.

3. La obra: *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*

Dividida en tres tomos publicados entre 1864 y 1865 por la casa editorial de F. A. Brockhaus en Leipzig, fue la última obra que J. W. von Müller escribió. Si bien el título incluye los nombres de los tres países americanos que visitó durante su trayecto, en realidad la obra se enfoca predominantemente en México. La parte que toca a su salida de Europa, su llegada a Estados Unidos y su viaje a Canada tan sólo representa la primera mitad del primer tomo. En la segunda mitad, describe su viaje de Nueva York al puerto de Veracruz, su llegada a la ciudad y su viaje hacia la capital, pasando por el Pico de Orizaba y San Andrés Chalchicomula.

El segundo tomo contiene la descripción de su estancia en la Ciudad de México, su salida hacia Cuernavaca y Taxco. De ahí luego al volcán Popocatepetl y posteriormente hacia Tehuantepec, pasando por Puebla y Oaxaca. De Tehuantepec regresa al Atlántico a lo largo del istmo hasta Minatitlán, para después proceder nuevamente al puerto de Veracruz y partir de regreso a Europa con una breve parada en las Azores.

Si en los dos primeros tomos el estilo preponderante es el de la narración de viaje, y todos sus capítulos están escritos casi a manera de diarios, siendo observados los lugares, la gente y la naturaleza siempre desde la mirada personal de von Müller, el tomo tercero pretende ser una obra de corte más científico, dejando a un lado la narración en primera persona y limitándose a exponer en concreto los datos y hechos sobre historia, estadística e historia natural que recopiló durante el viaje. Se trata de una obra que, en sus propias palabras, pretende servir como manual para empresarios, industriales y proyectos de colonización, y que lleva por título *Beiträge zur Geschichte, Statistik und Zoologie von Mexico*.²¹

Es el único tomo publicado en 1865 por la misma casa editorial y contiene tres monografías distintas. La primera es sobre historia de México desde antes de la Conquista hasta la última presidencia de Anastasio Bustamante y los sucesos de la década de 1840 a 1850. La segunda es sobre estadística y geografía de México, y contiene datos sobre población, la minería, el comercio, la forma de gobierno y la economía, entre otros temas.

La tercera y última sección del tercer tomo es una sistemática de los vertebrados mexicanos, y que según al menos Hoppe²² es una de las primeras y más extensas que se hubieron hecho hasta esa fecha. Contiene decenas de familias de animales vertebrados, desde peces y anfibios, pasando por mamíferos, reptiles y, por supuesto, aves, las cuales eran su especialidad. También incluye algunas descripciones originales hechas por colegas suyos o por él mismo.

21 *Contribuciones a la historia, estadística y zoología de México*

22 Véase nota 8.

No obstante la gran pérdida de material recolectado en México que menciona en su prólogo al primer tomo, lo que von Müller aún pudo conservar le sirvió para confeccionar el tercero, y para al menos planear la publicación de dos obras futuras más acerca de México que se mencionan en su prólogo y que desafortunadamente nunca fueron publicadas. Una de ellas iba a llevar por título *Geographisch-statistische Beschreibung des Kaiserreichs Mexico*,²³ planeada en dos tomos; la otra iba a ser *Naturgeschichte der Wirbelthiere Mexicos*,²⁴ de cuatro tomos y, según él mismo, con muchos grabados. Como ya se mencionó en el capítulo sobre su vida, es altamente probable que alguna enfermedad terminara con su vida, y cerró para siempre la posibilidad de ver publicadas estas dos obras que mencionaba ya como casi a punto de ser terminadas.

Von Müller realizó su viaje en México mientras se gestaba la constitución del año de 1857, en tanto que el intervalo entre su regreso y la publicación de su obra fue testigo de la Guerra de Reforma, la Segunda Intervención Francesa y la instauración del Segundo Imperio Mexicano. Es por tanto natural que von Müller, siendo miembro de la aristocracia, viera con buenos ojos el ascenso de un noble europeo al trono del recién creado imperio. Es también por eso que para 1865, no duda en nombrar su futura obra acerca de México con la palabra *Kaiserreich*.

Sus simpatías hacia la familia Bonaparte tampoco se pueden pasar por alto, tal como se verá en ciertos lugares de esta traducción, en particular en la parte donde habla de su estancia en Francia. Y si bien ya en las primeras páginas del primer tomo de *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico* aparece una dedicatoria al Emperador Maximiliano I, quien había asumido el trono del imperio el mismo año de la publicación del libro, no parece existir evidencia de que von Müller le haya hecho llegar un ejemplar a Maximiliano.

De las obras escritas por él que se pudieron consultar, parece que ninguna supera en extensión a *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*, por lo que podríamos estar hablando de la obra más significativa de von Müller. De los otros viajes que realizó durante su vida, los más importantes son la serie de viajes hechos al norte de África entre 1845, 1846 y 1847, y de la cual se desprende la obra ya mencionada *Fliegende Blätter aus meinem Tagebuche*, que, sin embargo, no supera en extensión ni en pretensión a su obra sobre México.

Asimismo redactó unos extractos de sus apuntes de estos viajes publicados en el *Journal of the Royal Geographical Society of London*,²⁵ y la relación de su primer viaje a África en

23 *Descripción geográfica y estadística del Imperio Mexicano*

24 *Historia natural de los vertebrados de México*

25 Müller, J.W. Baron v., *Extracts from Notes taken during his Travels in Africa, in the Years 1847-8-9*, en: *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 20, 1850, pp. 275-289

1845 aparecida en algunos boletines científicos alemanes de la época,²⁶ aunque esto último no ha podido ser corroborado.

26 En esta nota se menciona por nombre tan sólo a una publicación *Isis*, que bien podría tratarse de *Isis. Encyclopädische Zeitschrift*, publicada por Lorenz Oken, o eventualmente de la *Allgemeine deutsche Naturhistorische Zeitschrift* de la sociedad naturalista ISIS en Dresden, pero una búsqueda en los índices de ambas, entre los años 1845-1848 y 1846-1850 respectivamente, no mostró ningún resultado positivo.

4. El estilo de la obra

A diferencia de Sartorius, que no deseaba emular el rigor científico de la obra de Humboldt,²⁷ me parece que von Müller aspiraba a realizar una obra al menos con el prestigio de la de Eduard Mühlenpfordt²⁸, que sí había sido escrita con la finalidad de recrear la grandeza de estilo y complementar las aportaciones científicas del *Ensayo político* de Humboldt respecto a México.²⁹

Esto se desprende de los prólogos contenidos en el primer y tercer tomos, donde se deja entrever que von Müller hubiera deseado que toda la obra tuviera un carácter más similar al que tiene el tercer tomo, al cual califica como “la parte más seria” de su obra.³⁰ Las intenciones que von Müller tenía para la elaboración de su obra sobre México eran más ambiciosas, sin embargo, la pérdida de la mayor parte de la información y el material recopilados en México no hicieron únicamente retrasar la publicación de su obra, tal como él indica expresamente, sino que sin duda también fueron responsables de que ésta adoptara en sus dos primeros tomos la forma de narración de viaje.

En efecto, von Müller parece tratar de compensar su supuesta ausencia de información y de datos duros con una narración de viaje cuyo estilo está más cerca del literario que del científico por su detallada elaboración y detenimiento en cuanto a pasajes que implican aventura y peligro, aunque no deja de insertar digresiones con carácter de disquisición científica. De hecho, es precisamente este el ritmo a lo largo de casi toda la obra: una mezcla entre narración de hechos ocurridos en el viaje y comentarios explicativos sobre la naturaleza de muy diversos fenómenos que al autor relaciona con ciertas cosas que ha visto o que va encontrando a su paso.

Parte importante de la obra, no obstante, son también los apéndices contenidos al final del primer y segundo tomos, en los cuales el autor ha querido entregar, al estilo del tomo tercero, información científica más seria. Se trata de tablas donde se indican varias mediciones de distinta índole como temperaturas, altitudes, nubosidades, etc., así como de lecciones básicas de temas astronómicos y náuticos.

27 Sartorius, Carl Christian. *Op. cit.*, p. 12

28 Si bien no hay mención de otras obras sobre México a lo largo de *Reisen...*, en la introducción de *Viajes por los Estados Unidos, Canadá y México. De Puebla a Oaxaca* se menciona que hay evidencias claras de que von Müller leyó al menos a Mühlenpfordt.

29 Mühlenpfordt, Eduard. *Ensayo de una fiel descripción de la República de México*. Nota preliminar y trad. de José Enrique Covarrubias. México: Banco de México, 1993. 1er tomo, pp. 13 - 14

30 Müller, J.W. von. *Reisen...* . Tomo I, p. VIII

La presencia de todos estos elementos tan diversos entre sí en una sola obra multifacética, que podríamos insertar en el género de la literatura de viajes, ha influido determinantemente en la forma que operó la traducción, tal y como se verá en el siguiente capítulo.

5. La traducción: *Viajes en los Estados Unidos, Canadá y México*

Como había comentado en la introducción, con excepción de la traducción de dos capítulos del segundo tomo aparecida en 1998, el resto de la obra jamás ha sido traducido al español, o incluso a cualquier otra lengua en general. Por lo mismo, he tenido la total libertad de proponer un registro para esta obra de von Müller, lo cual desde mi perspectiva representó en sí un reto. En este trabajo se ofrecen únicamente los tres primeros capítulos de la obra, puesto que esta extensión ha sido considerada como adecuada y suficiente para este proyecto de titulación, al tratarse de una muestra de las capacidades del traductor.

Al realizar mi trabajo, y ahora, al exponerlo y describirlo, he tratado de excluir problemáticas que considero que no aportan mucho, por no decir casi nada, al resultado final de esta traducción, tales como preguntas relativas a qué es la traducción o si acaso vale la pena traducir, etc. Por el contrario, como no tengo la menor duda de que es posible verter la obra con justicia al español, he querido concentrarme en todo momento en los problemas concretos que este texto en particular ha presentado para su traducción. Aún más, como se puede leer en la advertencia en la página siguiente a la portada de la obra, von Müller mismo contempló la posibilidad de que su obra fuera traducida a otras lenguas, muy posiblemente al inglés, aunque no se puede descartar que haya pensado también en el español, precisamente por el tema de la obra. Esta advertencia carece de validez en nuestros días, ya que, por su antigüedad, el documento tiene carácter histórico, y nunca se hicieron reediciones, ni se sabe de descendencia alguna del barón que pudiera reclamar este derecho.

Probablemente uno de los primeros de estos problemas, concerniente a hallar pautas para su traducción, se encuentra en la dificultad de categorizarlo en algún género, si bien lo primero en que se piensa es en la literatura de viajes. Pero este complicado y, en todo caso, amplísimo género de la literatura de viajes es demasiado holgado como para pretender trabajarlo sistemáticamente como un objeto estático. Más bien, debe ser visto como un ser orgánico, y ante la multiplicidad de temas e incluso géneros que aborda y que contiene este tipo de obras en la tradición de Alexander von Humboldt, la actividad del traductor ha tenido que desenvolverse a través de él entre al menos dos extremos que podrían pasar como contrarios, pero que, sin embargo, se complementan: desde el texto de corte científico, marcado por la pretensión de rigurosidad, el lenguaje objetivo y minucioso, las tablas de estadísticas y la mirada con intenciones fotográficas; hasta el texto con horizontes literarios, donde la narración en primera persona va saltando de la anotación salida del diario de viajes, a la descripción con espíritu impresionista de paisajes y escenas, y a la evocación de sensaciones y recuerdos mediante la cita poética.

Por todo esto, la traducción tuvo que operar en diferentes modos en distintos sitios de la obra. Por ejemplo, en lo que concierne a las citas de versos que von Müller realiza en algunos sitios, he considerado conveniente no sustituirlos, sino dejar el texto original alemán y poner la traducción como nota al pie de página. Esto lo he hecho con el fin de no dejar dudas al lector de que está leyendo las palabras de un viajero extranjero que ve lo que se le presenta durante el viaje desde su propia perspectiva y mediante las asociaciones que su educación y su formación le obligan a hacer todo el tiempo. Para la traducción a pie de página de estos versos, procuré acercarme a versiones de otros traductores; pero al no estar de acuerdo ni satisfecho completamente con estas traducciones, finalmente opté por traducir los versos yo mismo, sin que esto represente ninguna pretensión poética de mi parte, y sólo en la medida en que deseo que el lector sepa qué es lo que se dice en dichos versos, dejando la posibilidad de que él mismo se acerque a otras versiones, si le parece de interés.

Precisamente a este respecto, quisiera comentar que casi toda la traducción se realizó pensando en ayudar a que el lector se mueva hacia la perspectiva de von Müller, y no al revés, es decir, tratando de borrar las huellas del texto original, en un intento que hubiera sido infructuoso y dañino para la esencia de la obra. En efecto, si se me pidiera escoger una característica común a casi todos los libros de viaje, diría, apoyándome en Gero von Wilpert, que casi todos comparten una necesidad de transmitir noticias de tierras y pueblos extraños, o que se antojan exóticos, así como de situaciones de peligro y aventura.³¹ Es por eso que a lo largo de la traducción he querido mantener viva una de las esencias de la obra al dejar elementos que hagan que el lector se sienta parte de un constante descubrimiento de las cosas y temas que la lectura le va ofreciendo.

Para esta traducción no he pensado en un tipo de lector receptor sino más bien en dos. No ha sido mi intención que los lectores que acojan la traducción con mayor interés sean exclusivamente historiadores (si bien sé que son ellos quienes lo recibirán con mayor entusiasmo), tal como no fue del interés del autor que sus lectores fueran únicamente aquellos con formación académica profunda. Esto último ya lo dejó claro él mismo en su prefacio y es por ello que colocó los temas que le parecieron más complejos, y en ocasiones de menor interés para la mayoría, hasta el final del libro y a manera de apéndice. No obstante todo lo anterior, el texto original presupone un bagaje cultural amplio por parte del lector.

De cualquier modo, he tenido en mente durante todo el proceso de mi traducción también a los lectores que podríamos llamar promedio, por decirlo de alguna forma. Me refiero a las personas que no se acercan al libro para buscar datos o estadísticas, o que consultan la obra como parte de algún tipo de investigación histórica sobre México, los viajeros europeos del

31 Wilpert, Gero von. *Reiseliteratur*, en: *Sachwörterbuch der Literatur*. Stuttgart : Kroner, 1989, p. 760

siglo XIX, etc., sino aquella que “sólo busca recreo”, como el mismo autor deseaba. Esto ha traído consigo la necesidad de insertar en la traducción notas referentes exclusivamente al contenido del texto en español, en un afán de acercar ciertos temas al conocimiento del lector y abrir al mismo tiempo senderos que den una idea de la capacidad que tiene el texto para permitir conexiones y asociaciones con una multitud de temas muy variados.

Si bien he considerado que, al menos en un principio, el grueso de los lectores de mi traducción, y espero que también los más interesados en el tema, sean mexicanos, en cuanto a la elección del léxico he tratado de mantenerme dentro de los márgenes de un español estándar y homogéneo, aunque elaborado desde México, sin duda alguna, por lo que aún con todo habrá de notarse cuál es la cuna del traductor.

He evitado, en la medida de lo posible, el uso de palabras de uso exclusivamente local en México, mexicanismos y palabras de acuñación relativamente moderna, aunque sin caer en la ingenuidad de tratar de forjar un texto en español a manera y estilo de los del siglo XIX. Esto ha sido con el fin de que mi traducción no se arrincone a sí misma y pueda ser también leída con interés y disfrute en otros países de habla hispana. En lo que toca a la traducción de cultismos, léxico científico y palabras vernáculas, he procurado todo el tiempo no realizar más elecciones o cambios de los que el propio von Müller ya realizó, por lo que no escatimé ni dudé en incluir las palabras de uso exclusivamente náutico, ni en dejar las frases o palabras en otras lenguas (inglés, francés, latín), tal como el propio autor quiso que aparecieran y sin buscar traducirlas por formas más conocidas.

El tratamiento para estas frases y expresiones en otras lenguas fue variado. Por un lado, el texto contiene algunos fragmentos de poemas de distintos autores. En este caso, al tratarse de una evocación poética, he decidido dejar en alemán los textos originales con el afán de crear un distanciamiento que creo necesario entre autor alemán y lector de habla hispana. Si bien von Müller lleva a sus lectores alemanes de lo conocido a lo desconocido en el ámbito geográfico y cultural, no deja de tener esta especie de asidero con su propia cultura. En un sentido similar, el lector de la traducción parte de un mundo conocido, su lengua, para adentrarse en lo desconocido, es decir, en la visión que un alemán tiene de lugares y culturas que no le son tan ajenas al lector hispano. Por lo tanto, este distanciamiento pretende ser al mismo tiempo un puente. La traducción de estas citas se halla a pie de página para cada una.

Por otro lado, en el fragmento de la obra que se presenta, hay numerosas frases y palabras en inglés que tampoco he querido traducir por respeto a la intención del autor, y sólo he comentado en mi texto aquellas que yo he considerado que requieren de una explicación adicional, aunque como con otros aspectos, aquí tampoco se dejará de sentir que hay algo de arbitrario en esto. Lo mismo ha sucedido con las pocas palabras en francés que se hallan en el texto. De las frases en latín decidí comentar sólo aquellas que no son frecuentes o

que consideré que su desconocimiento supone un entorpecimiento de la comprensión del texto, y sólo hice una sola traducción al español en una parte donde habla de los huesos cúbito y radio y se refiere a ellos por sus nombres en latín.

Los topónimos han supuesto también un acercamiento múltiple, y que sin duda no estará libre de controversia por parte de los lectores. Me parece que no hay regla general que se pueda desprender de alguna teoría traductorial a este respecto, por lo que trabajar bajo ese supuesto sería un error que afectaría la calidad de la traducción. Por eso, me ha parecido lo más razonable operar mediante el sentido común, en la medida que este sentido esté fundamentado en razones pensadas.

Para aquellos topónimos para los que existe una traducción en español que, a mi sólo parecer, está bien establecida, he optado por emplearla. Existen otros que o bien su traducción no es de uso generalizado o que personalmente no he considerado adecuados. También hay algunos para los que el autor ofrece versiones alemanizadas y que he considerado conveniente ponerlos tal como se escriben en las lenguas que se hablan ahí o castellanizarlos. Este es el caso de “Spitzbergen”, “Neubern” y “Neufundland”, por no decir “Vereinigten Staaten”. En otros sitios, los topónimos están escritos de formas distintas a lo que consideraríamos usual, sin que esto implique que estén alemanizados ni que necesariamente sean errores de imprenta o de otro tipo. Tal es el caso de “Toxpan”, “St. Davis”, “Hoboeken”, “Vera-Cruz”, “Manhattan”, etc. Para todos ellos he buscado las formas actuales o, en su caso, los he castellanizado.

Acerca de la terminología naval y marítima, hice uso del *Diccionario marítimo español* publicado en Madrid el año de 1831. Tal como se indica en su prólogo, este diccionario fue elaborado con base en la consulta exhaustiva de numerosas obras previas y por mandato real, por lo que me parece que es una excelente herramienta para determinar la traducción de este campo semántico. Toda palabra relacionada con este campo a lo largo del texto fue tratada con ayuda este diccionario, por lo que sólo comenté en mis notas aquellas que presentaron alguna particularidad.

Contrario a la idea de que una traducción llena de notas a pie de página puede resultar en una lectura tediosa, considero que una obra de esta naturaleza requiere de suficiente información adicional que promueva una experiencia más rica al lector de la traducción. Como ya había comentado, y siguiendo la misma analogía de un viaje, a lo largo del texto de mi traducción he insertado tantas notas como he creído conveniente, a manera de brevísimas excursiones, con el fin de explicar pasajes oscuros para lectores ajenos a los temas de que von Müller habla, o para dar información adicional sobre personas y lugares, palabras y frases, sólo en la medida en que me ha sido posible indagarlos. Cualquier información que se echare en falta no se debe a otra cosa que a mi imposibilidad de haber investigado más a fondo.

Aparte de aquellas notas, he decidido incluir otro cuerpo de notas al pie del texto en alemán, y que tocan exclusivamente sobre algunos problemas concretos a los que me enfrenté a lo largo de la traducción. He considerado como lo más correcto que estas anotaciones se hallen lo más cerca del contexto que les da origen, por lo que no he querido ponerlas como apéndice al final del original, ni intercalarlas entre las notas que tengo en el texto en español. Es de mi total interés que mediante ellas se pueda notar en concreto lo que aquí he tratado de explicar sólo a rasgos muy generales, y sólo espero que su presencia al pie del original no haga su lectura más compleja.

Con el fin de evitar una y otra vez la cantilena “nota del traductor”, y de diferenciar mis notas de las notas propias de von Müller, las mías aparecen con una tipografía distinta a la del texto principal, van numeradas y están insertas en el pie de página; mientras que las de von Müller están entre el texto principal y el pie de página, llevan la indicación “nota del autor” y conservan la marca original que él empleó: un asterisco seguido de un paréntesis que cierra *) para una sola nota en una página, y dos asteriscos seguidos del mismo paréntesis **) para el caso de una segunda nota en una misma página.

La versión alemana del texto se ofrece como anexo de forma separada a este trabajo de titulación. La idea detrás de esta decisión es la de ofrecer una mayor comodidad a las personas interesadas en realizar una lectura simultánea de ambas versiones, la cual normalmente se vuelve complicada en trabajos donde la versión original se halla inserta como anexo al final del tomo, o incluso en aquellos donde las versiones se encuentran en páginas opuestas.

Si bien la inclusión del original no es un requisito para un trabajo de titulación como este, me parece que bien vale la pena ofrecer a los lectores que tienen conocimiento de la lengua alemana la oportunidad de disfrutar directamente la lectura de este fragmento de un documento histórico. En este sentido, y precisamente como traductor, estoy completamente de acuerdo con von Müller cuando al final de su capítulo tercero escribe “*ex fonte melior haustus*”: de la fuente se bebe mejor.

6. Recursos

Por último, quiero mencionar aquí algunas de las herramientas usadas para elaborar esta traducción, y que espero que sean de interés.

Buena parte de la traducción fue hecha gracias a la ayuda invaluable de Internet. No me refiero aquí a la poca ayuda que pueden llegar a ofrecer herramientas tales como los traductores automáticos por Internet, sino a la enorme capacidad de investigación que se hace posible gracias a la no menor cantidad de recursos en línea a los que un traductor tiene acceso hoy en día.

En primer lugar quisiera mencionar la posibilidad de consultar diversos diccionarios en línea y cuya consulta sólo ocurre de esta forma. Tal es el caso de LEO, un producto en línea gratuito de LEO GmbH que contiene versiones tanto en inglés, francés, español, italiano y chino. El diccionario alemán-español funciona desde 2006 y crece mediante las colaboraciones voluntarias de los usuarios, previa revisión por un pequeño comité de verificación. Más que su diccionario en sí, la gran capacidad de LEO radica en su foro, donde he podido consultar con otros usuarios algunos de los pasajes de difícil interpretación, así como palabras que no aparecían en ningún otro recurso.

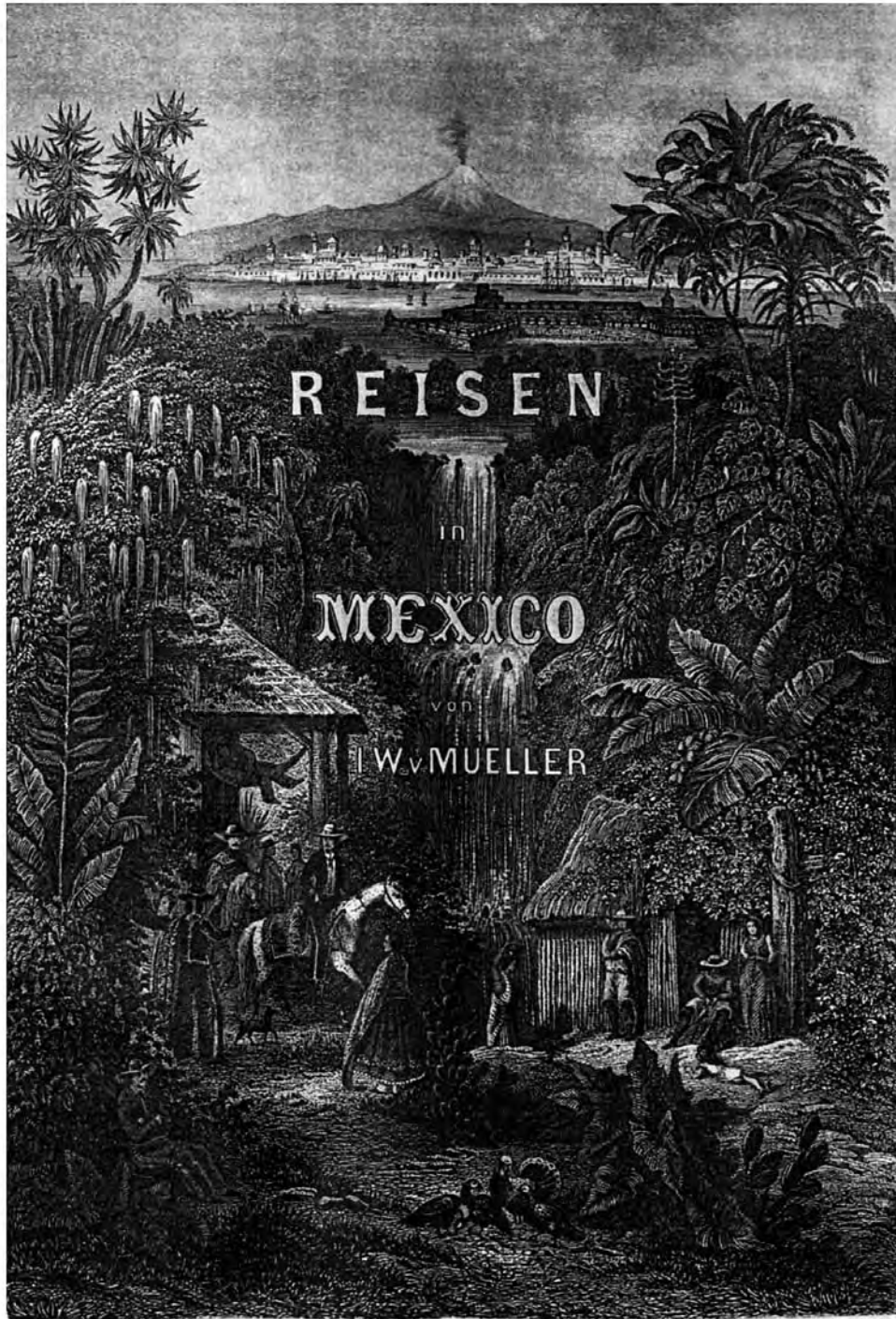
Otro sitio de gran ayuda fue Zeno.org, una biblioteca digital en línea construida a partir de recursos digitalizados cuyos derechos de autor han vencido. Particularmente, su colección de diccionarios y lexicones antiguos fueron de una ayuda extraordinaria. Esta colección incluye obras como el *Pierer's Universal-Lexikon*, el *Herders Conversations-Lexikon*, *Brockhaus Kleines Conversations-Lexikon* y el *Meyers Großes Konversationslexikon*, las cuales están al alcance de cualquiera con una conexión a Internet.

De manera similar, digna de mencionar es la herramienta de Google Inc. conocida como *Google Books*, la cual puede que sea un dolor de cabeza para la industria editorial mundial, pero que, ante la ausencia de material sobre el autor en las bibliotecas de México, para mí ha significado la diferencia entre no tener ninguna fuente y tener la posibilidad de indagar directamente en las revistas científicas del siglo XIX donde el barón von Müller llegó a escribir, e incluso tener acceso a las otras obras publicadas por él.

Ha sido mediante esta herramienta que tuve acceso al *Diccionario marítimo español* que ya mencioné, y la obra completa de *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico* se halla disponible para su consulta en línea en sus tres tomos, si bien la copia del original que poseo se la debo a la amabilidad de la biblioteca del Centro de Estudios de Historia de México, con la cual estoy muy agradecido.

Otro aspecto de mucha utilidad fue la capacidad de búsqueda filtrada que este sitio ofrece, por lo cual me fue posible corroborar el uso de ciertas palabras y expresiones en libros y otras publicaciones aparecidos en español entre 1830 y 1880. Por supuesto que los resultados que arroja una búsqueda de este tipo no representan una autoridad vinculante para la toma de decisiones del traductor, pero tampoco ha sido mi afán ser desmedidamente escrupuloso a la hora de elegir única y exclusivamente léxico del XIX, por lo que, como se entiende, la decisión sigue quedando en el criterio del traductor; criterio que de esta forma puede sentirse más seguro al apoyarse en un resultado estadístico.

Me parece que esto ha sido lo más importante al respecto de trabajar con la ayuda de Internet. Por lo demás, el trabajo fue auxiliado por los medios habituales como otros diccionarios y enciclopedias físicos y electrónicos cuyo uso está registrado en la bibliografía, así como de la valiosa comunicación personal y directa entre asesora y traductor, cosa que no deseo pasar por alto.



REISEN

in

MEXICO

von

I. W. v. MUELLER

n. Müller ad nat. pinx. t.

F. A. Broekhuysen lithogr. - artist. Anstalt. Leipzig

Viajes en los Estados Unidos, Canadá

y

México

por el

Barón J. W. von Müller

Doctor en filosofía, Miembro, Comendador y Caballero de la Academia Leopoldina Imperial de Naturalistas, de la Real Sociedad Geográfica de Londres, de la Sociedad Imperial de Zoología y de la Sociedad Asiática de Paris

En tres tomos

Con grabados en acero, litografías y xilografías impresas en el texto.

Primer tomo

Leipzig:

F. A. Brockhaus

1864

El autor se reserva expresamente el derecho de traducción a lenguas
extranjeras.

dedicado con sumo respeto a

Su Majestad

Maximiliano I

Emperador de México

por el autor

Prefacio

A todo viajero que haya cambiado durante largo tiempo nuestro Norte sombrío por el suave clima del Sur, que haya visto mecerse las copas de las palmeras en el éter azul profundo en aquellas vegas bañadas en sol, que se haya nutrido con la visión de los desiertos interminables y que haya visto pasar ante sí los chubascos de las tormentas tropicales, le vuelve a acometer una cierta nostalgia por el Sur de vez en cuando, incluso si el hogar en su casa resplandece para él en el Norte.

Hay un dicho árabe que dice: “Aquel que ha probado las aguas del Nilo habrá de volver irremediablemente a sus orillas.” Esta imagen cobra un significado completo para los trópicos en general.

Después de haber viajado por África en distintas ocasiones y en distintas direcciones, de haber visitado los sitios sagrados de los mahometanos así como de los cristianos, de las márgenes del Rewa³² hasta los Dardanelos, y recorrido Europa desde la Acrópolis hasta la Alhambra³³, se encendió en mí el deseo de conocer también el hemisferio occidental; y justo cuando iba a llevarlo a cabo, recibí en el año de 1854 el cometido formar en Marsella un jardín zoológico y de asumir su mando como director general. Este encargo, en sí mismo grato y honorable, amenazaba con destruir mis planes de viaje. Bueno, aplazar no significa cancelar, pensé para mí, y acepté el cometido, aunque con la condición cautelar de no permanecer más de un año en mi nuevo puesto.

Cual sílfides evasivas que se deslizan por los carrizos, las doce lunas que había fijado desaparecieron bajo el cielo siempre azul de la Provenza tan bella, amena y llena de canciones.

Un buen designio parecía haber acogido la empresa en la cual me había comprometido, pues a pesar de que los recursos materiales de los que disponía eran relativamente escasos, me fue posible encaminarla al punto en que su existencia y su desarrollo posterior tenían el mejor de los

32 Río principal de las Islas Fiji o nombre alternativo del río Narmada en India. Sin embargo no existe evidencia de que von Müller haya viajado a alguno de estos dos sitios, o a cualquier lugar de Asia en general.

33 Tampoco existe evidencia de que haya estado en España antes de su viaje a America, sino sólo hasta 1865.

pronósticos. Y por lo mismo, ni los más halagadores ofrecimientos de mis benefactores fueron capaces de seguir dominando mi deseo por viajar.

Así que le conferí esta obra incipiente a un sucesor³⁴, y el 1 de enero de 1856 me apresuré a dirigirme a mi hogar, pasando por Paris, con el fin de preparar mi partida hacia el occidente.

La publicación de esta obra sufrió un retraso que tuvo dos causas, ambas fuera del alcance de mi voluntad. La primera de ellas radicó en que, después de mi regreso a Europa, creí necesario hacer todas las diligencias posibles para mandar hallar mis cajas que, de manera inexplicable hasta ese momento, se me habían extraviado. Para dar una idea de la magnitud de la pérdida que sufrí, comentaré solamente que aquellas cajas contenían los resultados de muchas observaciones meteorológicas y magnéticas³⁵, de apuntes topográficos, muchas lecturas barométricas para la determinación de alturas, varios manuscritos aztecas originales en papel de maguey, algunas obras de historia sobre el México antiguo, y, sobre todo, vasto material para realizar una obra estadística del país. Este último se lo debía a la cordial amabilidad del gobierno, quien en diversos ministerios, y a petición mía, encargó a sus propios empleados sacar y recopilar de los archivos y documentos existentes los registros que yo había solicitado. De estos trabajos, que requirieron un tiempo de varios meses, me quedan sólo aquellos que me fueron enviados de los ministerios pertinentes justo después de que hube empacado la parte que les correspondía. Finalmente, aquellas cajas contenían también todas mis colecciones de historia natural que había realizado hasta ese momento en México, de las cuales lamento en particular la pérdida de los peces y una vasta serie de especies de Trochilus.³⁶

34 Parece tratarse de Noël Suquet, otro ornitólogo francés que ingresó a la *Société Imperiale Zoologique d'Acclimatation* en 1856-1857.

35 Tal como se puede leer en la introducción a *Observations of Terrestrial Magnetism in Mexico*, obra hecha por August Sonntag, astrónomo que viajó como asistente de von Müller en México, el barón había propuesto a la Smithsonian Institution llevar a cabo un estudio sobre magnetismo terrestre en el país, mismo que fue aprobado pero del cual no se obtuvieron los resultados esperados, pues, como él informó a su regreso a Alemania, el equipo que le había sido prestado por la institución fue robado y destruido por unos ladrones. Al parecer la Smithsonian Institution no quedó contenta con esta aclaración y lamentó que von Müller no hubiera redactado un informe final, por lo que aquella se limitó a publicar mediante la obra mencionada los datos que había recibido del barón desde México. En ningún lugar de su obra menciona von Müller este acuerdo con la institución.

36 Es un género de colibríes.

Todos estos tesoros los había dejado en encargo a una casa comercial (Juan Rubio) para que se me enviaran, mas no volví a saber nada de ello, y al Sr. Rubio le pareció correcto no contestar mis cartas. Cualquier otra indagación también resultó infructuosa.

Considero que es importante hacer énfasis en esta pérdida, ya que esto explica el por qué de varias lagunas en mi trabajo, y por lo mismo esto habrá de hacer que el juicio del lector sea más indulgente.

También tuve que ser muestra plena de aquel viejo adagio que dice que nadie anda bajo las palmeras sin menoscabo alguno, y de hecho esta fue la segunda causa que obstaculizó el camino a la pronta publicación de mis diarios. Una enfermedad de varios años fue la consecuencia de múltiples privaciones y de cambios de temperatura. *Mens sana in corpore sano*; sólo cuando el cuerpo hubo recobrado su temperamento, pude emprender un trabajo intelectual cuyo resultado es el presente libro. Justo al haberlo comenzando, me di cuenta de que tenía que desistir por completo del plan que me había propuesto originalmente para la obra. La pérdida que ya mencioné no sólo menoscababa el alcance científico en general, sino que en principio también hacía imposible la realización de una parte esencial, la de la fauna de México.

Los primeros dos tomos contienen, entonces, la relación simple de mis vivencias del viaje, así como observaciones intercaladas sobre personas, animales y plantas en México. De estas últimas, consideré tener que dedicarle especial atención a las que son de importancia para el comercio y la industria. Los temas puramente científicos, cuya discusión parecía necesaria o deseable pero que no fue sencillo poder darles un formato popular, los incluí como un apéndice en cada tomo, de tal manera que puedan ser pasados por alto sin problema por el lector que sólo busca recreo.

En el tercer tomo reuní lo que constituye la parte más seria de mi obra.

Se divide en tres partes, de las cuales la primera está dedicada a la historia del país. Después de mencionar las fuentes de las que se ha nutrido hasta ahora el historiador, intenté ofrecerle al lector una imagen fiel del desarrollo de los pueblos tolteca, chichimeca y azteca antes de la conquista española, haciendo una historia de ellos, una revisión cuidadosa del calendario azteca, y mediante una inspección de la obra de Ixtlilxochitl, el más grande escritor mexicano. Con el fin de completar

este retrato y sobre todo darle a conocer mejor al lector la naturaleza interior y la vida psíquica de los autóctonos, le he dedicado pasajes especiales a la lengua azteca, a los sacrificios humanos, a las artes y ciencias, así como a las leyes de Netzahualcoyotl, y he intentado elucidar el elemento poético de los aztecas mediante citas y traducciones de poesías indias y su comparación con las hebreas. La moral saludable, la más perfecta pureza de costumbres y virtud, la alta nobleza del alma que hallamos en las acciones de aquellos pueblos, nos colma de asombro y deleite, mientras que lamentamos, no en menor medida, el rápido deterioro de estas virtudes, así como nos estremece la crueldad con la que actuaron, bajo el mando de Cortez, la horda de aventureros valientes, aunque ambiciosos de oro y sangre, tal como nos lo muestra la historia de la conquista española. La época del gobierno de México por los virreyes es relativamente pobre en sucesos históricos, y si nos abstraemos de las confabulaciones, intrigas y fanáticas demostraciones de poder de los clérigos y cortesanos, nos quedan sólo pocas cosas realmente importantes que contar de este periodo. La tercera época, a partir de la ruptura de México con su madre patria, la he mencionado con una brevedad aforística con tal de no dejar lagunas. Me parece que aún no ha llegado el tiempo de escribir la historia de este periodo que quizá habrá de concluir pronto.

La segunda parte del tercer tomo contiene un ensayo sobre estadística de la República Mexicana. Como ya se mencionó, se perdió la mayor parte del material que había recolectado; no obstante, creo que lo que aún queda comprende en su mayoría cosas novedosas, por lo que habrá de ser de interés.

Acerca de la parte en el tercer tomo que contiene una composición de ciencias naturales, ya me he expresado más arriba³⁷, por lo que sólo me resta externar mi más debido agradecimiento a nuestro afamado zoólogo, el profesor y doctor Troschel³⁸ en Bonn, por la preparación del material ictiológico y herpetológico, de la que con tanta amabilidad se encargó.

Ruckhartshausen, en enero de 1864.

37 Se trata de una sistemática de vertebrados de México. En realidad no la ha mencionado antes en ninguna parte de su prefacio.

38 Franz Hermann Troschel (1810 – 1882) fue un famoso zoólogo alemán, especialista en peces.

Primera Parte

Estados Unidos y Canadá

Página

- I. De Stuttgart al Havre.** El Havre. ¿Vapor o velero?. La emigración alemana por el puerto del Havre. Trouville y los criaderos de ostras. 35
- II. Del Havre a Nueva York.** Médico a bordo sin desearlo. Amotinamiento. Mal de mar. Una tormenta. El entrepuente. Observancia del aseo efectuado por los marineros. ¿Acaso las gaviotas pernoctan en mar abierto?. Telegrafía marítima mediante banderas. Muerte a bordo. Exequias fúnebres. Manga de agua. Protesta de los emigrantes y cómo el capitán dio rápido fin a ésta. La forma de cocinar de los emigrantes. Color del agua de mar. Una historia de prácticos. El “americano”. La cuarentena. 47
- III. Nueva York, The Empire City.** El Broadway. Un hotel americano. East River. Brooklyn. Producción vitícola en Norteamérica. Teatro alemán. Niblo’s Garden. La aristocracia de Fifth Avenue. El Acueducto de Croton. Extensión y crecimiento de Nueva York. Los mercados. Los bomberos. La Biblioteca Astor y su fundador. Hoboken. 81



Der Hafen von Havre.

I

De Stuttgart al Havre

Del 20 de febrero al 21 de marzo de 1856

El Havre. ¿Vapor o velero?. La emigración alemana por el puerto del Havre. Trouville y los criaderos de ostras.

Después de años de encierro, la alondra parece haberse acostumbrado a su jaula estrecha, pero apenas brotan los primeros capullos, o apenas baten los vientos otoñales las hojas amarillentas, y ya delata su ansiosa inquietud el instinto migratorio que le es innato. En otras aves migratorias, estas ansias de cambiar de residencia son aún más intensas; ni la abundancia ni aún la vida acomodada les permite estar en calma, así que, en rechazo, sucumben todas víctimas de un anhelo de lejanía.

Así también hay personas a las que les es innato este instinto migratorio que, cuando se aviva, en vano les sale al encuentro cualquier deleite o encanto de nuestra vida social refinada.

¡La experiencia me ha enseñado que pertenezco a esta clase de individuos!

Más de una vez he abandonado el cayado, después de viajes arduos y dificultosos, ¡pero sólo ha resultado por un tiempo! El ansia de lejanía siempre se vuelve a avivar.

En esta ocasión me llevó al Occidente.

Los preparativos para todo gran viaje exigen consideraciones meticulosas. Pero cuando el destino es un país que se encuentra, si bien no por el nombre, más allá de los confines de la civilización, entonces se tiene que ser el doble de extremado a la hora de elegir lo que se habrá de llevar. El naturalista tiene, como todo ser mortal, sus múltiples necesidades a las que la naturaleza y la costumbre lo han habituado, así que hace bien en tener presente esto: *homo sum; nihil humani a me alienum puto*. Si bien algún viajero ha tenido que arrepentirse de haberse provisto con objetos que le dificultan seguir adelante y que lo obligan a tirar por la borda lo que adquirió con grandes sumas, así también es indiscutible que el ímpetu del espíritu requiere del sustento de lo material. En tierras que prometen la más rica de las recompensas espirituales, el sustento alimenticio se procura por lo general al mínimo. Necesitamos alimento para el hambre, vestido para el calor y el frío, armas para la caza y la defensa personal, y si bien la carencia de una u otra cosa casi ni se siente, también la mayor parte de las veces resulta insalvable.

Al estar pasando revista a mi antiguo arsenal, seleccioné dos de mis fusiles dobles procedentes de mis viajes a África y que, debido a su desempeño excepcional, ofrecían la ventaja de que cada parte individual funcionaba para ambos fusiles al mismo tiempo. También dos rifles, de los cuales uno que se cargaba por detrás no cumplió con las expectativas. Asimismo varios revólveres Adams y Colt; una espada de uniforme que, poco después de llegar México, cambié por un imponente sable de caballería, y una provisión de reserva de gatillos, muelles, cápsulas fulminantes, tornillos y demás completaron el arsenal. Por otro lado, implicó más tiempo adquirir los instrumentos matemáticos necesarios o útiles, hacer el botiquín y los instrumentos y preparados necesarios para preparar y preservar las especies recolectadas, así como escoger los libros necesarios.

El 20 de febrero, me separé de los brazos de mis padres y amigos para dejarme llevar por el corcel de hierro a la capital francesa, a donde arribé temprano el 21. Este viaje que ya he hecho con frecuencia no ofreció particularidad alguna. En Estrasburgo me encontré con multitudes de emigrantes alemanes, dirigidos por sus guías hacia afuera de las posadas en las que pernoctaban y luego hacia la estación, como pacientes ovejas, a fin de aguardar el próximo tren para migrantes.

*Ob sie's nicht freute durch Schollen ihrer Väter
Den Karst zu ziehen? Was denn verlockt sie
-- Ein Schatz des Attalus? -- als zage Schiffer
Die See von Myrtos zu durchpflügen³⁹*

Mi llegada a París casi se vio enturbiada por suceso sobremanera desagradable.

Cuando recibía mis enseres de viaje en la estación, faltaba una arqueta de viaje que contenía mis valores, mis cartas de recomendación, mis letras; en una palabra: lo más valioso que yo llevaba conmigo. Ante mi reclamo enérgico, se comenzó a inspeccionar a fondo, aunque sin resultado, durante una media hora. Ya preocupado, me dirigí al comisario de policía que se halla presente en cada estación, y le pedí que llevara a cabo las pesquisas necesarias, si bien era poca mi esperanza de que, mediante su ayuda, pudiera yo recuperar mis bienes que se hallaban o perdidos o extraviados, cuando no robados. Ya estaba yo pensando cuánto tiempo me quitaría volver a conseguir nuevas cartas de crédito, letras y recomendaciones, cuando hubo un giro en el asunto que apartó mis temores. El comisario de policía había reunido prestamente a su gente y les había susurrado unas cuantas palabras quedas, a lo que estos se dispersaron en todas direcciones dentro de la estación a fin de custodiar la totalidad de las salidas, antes que otra cosa. Después de cinco minutos ya venía de regreso uno de ellos y le dijo al comisario unas palabras al oído, después de lo cual me invitó con toda cortesía a seguirlo a la oficina de equipaje. En este lugar, y bajo su orden, se volvió a revisar una pila de equipaje amontonado sobre el suelo, y ¡quién fuera a decirlo!, ahí mismo se hallaba mi arqueta y me la entregó el encargado con una amable inclinación.

Durante todo el tiempo que duró este breve acontecimiento, su mirada atenta examinaba con detenimiento a todo el personal del ferrocarril, así como a los pasajeros que se hallaban presentes. Finalmente, sus ojos se quedaron fijos en una persona que aunque intentaba aparentar total indiferencia, no podía ocultar un ligero desasosiego. Probablemente el comisario asoció en sus

39 “¿Es que no les place de sus padres / El suelo escardar? ¿Qué los deslumbra, / Un tesoro de Átalo acaso, para ir a surcar / Cual nautas temerosos el mar de Mirtos?” Se trata de una adaptación de unos versos de la primera oda del primer libro de las *Odas* del poeta romano Quinto Horacio Flaco.

adentros a este hombre con mi arqueta, pues yo vi cómo, justo cuando el sospechoso comenzó a alejarse, le hizo una seña a uno de su gente para que le siguiera con discreción.

Para mi estancia en París sólo había destinado unos cuantos días, los cuales empleé para conversar sobre mi viaje próximo con los eruditos franceses que conozco, y en particular con mi famoso amigo Isidor Geoffroy de Saint-Hilaire*).

De los diversos encargos que fueron recomendados a mi atención, tuve que dejar dos pendientes, lamentablemente, y los habré de mencionar aquí sólo con el fin de dirigir hacia ellos la atención de futuros viajeros.

El primero concierne a la descripción precisa del *Solenodon paradoxus*⁴⁰, mencionado por Brandt⁴¹ en San Petersburgo. Hallé un ejemplar disecado de este extraño animal en el Instituto Smithsonian en Washington.

El segundo encargo era recopilar experiencias sobre el poder curativo de un recién propuesto sucedáneo de quina en los países tropicales de América, que, según asegura el señor Moquin-Tandon⁴², actúa con mayor eficacia que la quinina y sin manifestar sus efectos desfavorables. La planta que brinda este medicamento es *Variolaria discoidea*, la cual crece como un liquen blanco sobre los robles europeos, de donde se ha de raspar cuidadosamente y sin llevarse consigo la corteza del árbol. En las zonas pantanosas, donde ni la quinina preserva de la fiebre, este remedio habrá de ser de utilidad superior, ya que se puede tomar una dosis tres veces más fuerte que de quinina, y sin menoscabo para la salud; se dice que una píldora de 2 gramos tomada todos los días antes del desayuno actúa como preservativo infalible.

*) Geoffroy de Saint-Hilaire, cuyos méritos al servicio de la ciencia no podrán dejar de apreciarse, y quien tan repentina e inesperadamente nos fue arrebatado por su muerte, fue fundador de la Sociedad imperial zoológica de aclimatación, entre otros. A su amistad le debo el pertenecer a esta sociedad desde hace algunos años y, de hecho, el haber formado parte de su creación, un honor al que sólo tuvieron acceso, aparte de 37 eruditos franceses, sólo tres extranjeros: el profesor Sack, el príncipe Anatole Demidov y yo.

40 Se trata de un raro mamífero semejante a una zarigüeya, endémico de la isla de La Española. Es uno de los pocos mamíferos venenosos, considerado fósil viviente y en peligro de extinción.

41 Johann Friedrich von Brandt (1802-1879), naturalista y zoólogo alemán.

42 Alfred Moquin-Tandon (1804 – 1863), zoólogo y naturalista francés que escribió de temas tan variados como desde los moluscos de Francia hasta el crecimiento teratológico de las plantas.

El 27 y 28 de febrero los pasé, finalmente, en compañía de mi querido amigo Alejandro Dumas. Su plática ingeniosa es tan famosa como su fantasía desbordante. Hay una historia que casi no se escucha, pero que, no obstante, él la cuenta como una verdad fidedigna, y que no habré de ahorrársela al lector.

“Uno de mis mejores amigos”, relata Dumas, “capitán de un buque de guerra inglés, atravesaba el verano pasado el Golfo de México, cerca del Istmo de Tehuantepec. Para pasar el largo tiempo en que había calma chicha, arponearon un tiburón que andaba dando vueltas alrededor de la nave. Le habían dado bien al pez, pero cuando intentaron enrollar la línea del arpón, esta se quebró y el tiburón se sumergió con el hierro en el cuerpo y ya nunca apareció. Veinticuatro horas después, un barco que navegaba en el océano Pacífico cerca de la Bahía Ventosa, en Tehuantepec, cazó un tiburón que ya traía un arpón en el cuerpo. El arpón traía el nombre del buque de guerra inglés que mi amigo comandaba”.

Es sabido que todos los objetos que se hallan a bordo de un buque de guerra están marcados con el nombre de éste. Los informes posteriores en boletines públicos y el cotejo de las bitácoras del barco no dejaron duda alguna de que el tiburón atrapado en el océano Pacífico era el mismo que había sido arponeado 24 horas atrás en el Golfo de México. ¿Pero por qué vía se habrá ahorrado el viaje de un mar al otro este animal? Alrededor del Cabo de Hornos o a través del Estrecho de Magallanes la distancia para el tiempo era demasiada. De esta forma, la única hipótesis viable es que exista una conexión acuática subterránea que atravesase por debajo el Istmo de Tehuantepec, ¡misma que haya utilizado el tiburón!

El 3 de marzo proseguí hacia el Havre, un viaje cómodo y breve de cinco horas. Lo primero era informarme sobre el barco próximo a partir hacia Nueva York, y he aquí que me veo ante dos opciones. Uno de los barcos se llamaba Fulton, y era un excelente y reconocido vapor; el otro, si bien sólo era un velero, pero grande y bien dispuesto, llevaba el nombre de Saratoga. ¿Cuál de los dos debía yo de escoger? Una pregunta no tan fácil de responder, como pudiera parecer: el barco de vapor llega dos veces más rápido a su destino que el de velas, por lo que si se trata de estar en el lugar en un momento determinado, desde luego se deberá viajar a vapor. Además, no cabe duda de que las instalaciones de un buque de vapor son más elegantes y confortables que las del más

grande de los buques de tres palos. La comida es mejor; los vinos, más exquisitos; los muebles, más cómodos; y la mayoría de las veces se halla uno en compañía más notable y selecta que en un buque de velas. Tales son las ventajas de los barcos de vapor. ¡Pero no olvidemos sus aspectos negativos! Aparte de que el precio de pasaje del barco de vapor es dos o tres veces más alto que el del velero, hay que subrayar que, asimismo, los riesgos se duplican y triplican en el primero. Usualmente, uno deja de lado estos mayores riesgos de los vapores. Si se desea reparar con mayor detalle en esto, entonces échese una ojeada al registro de naufragios y se encontrará que, de 100 accidentes, 90 ocurren en vapores y sólo 10 en veleros.

Por lo demás, contando con dinero aceptable para el viaje, y aunque según mi constitución no soy de naturaleza para nada temerosa, no fue el asunto del dinero ni el escaso riesgo lo que me llevó a preferir el velero, sino que más bien tenía dos razones más importantes: la primera, que el velero transportaba hacia el Nuevo Mundo un gran grupo de mis paisanos alemanes, y yo podía ser de utilidad para los pobres emigrantes durante la travesía y a la hora de arribar, si es que no eran exagerados los rumores sobre las estafas a las que estaban expuestos. Aparte, no me intimidaba la posibilidad de calma chicha, puesto que me ofrecería el tiempo y la oportunidad para realizar observaciones del aire y el agua, quizás de pescar una que otra criatura marina interesante, y además de volver a presenciar una parte de la vieja y romántica vida marítima para la cual el vapor no ofrece el escenario. Asimismo, puedo asegurar que no hallaré ocasión de arrepentirme de haber elegido un velero, ni en este ni en cualquier otro viaje futuro.

Después de observar bien el Saratoga por dentro y por fuera, y de que me había convencido de que el buque estaba en buenas e íntegras condiciones para navegar, tomé mi pasaje.⁴³

El 12 de marzo habría de zarpar el Saratoga, así que tenía una semana completa de tiempo para apreciar el Havre y sus alrededores. Después de la primera impresión que me ofreció la ciudad, Marsella, la cual había abandonado hacía poco, me pareció diez veces más animada, e incluso pensé que había encontrado por lo menos el doble de actividad en Livorno. Pero pronto me convencí de que estaba cometiendo una total injusticia en contra de la linda ciudad del Havre, y es

43 Hay registros en los archivos del Castle Clinton National Monument de que este barco arribó con inmigrantes al puerto de Nueva York al menos entre 1852 y 1893.

que ninguna ciudad del Viejo Mundo, ni que decir de América, ha hecho con esfuerzo tan grandes progresos en el transcurso de tan pocos años como precisamente Havre de Grâce.

Hasta el principio del siglo XVI, había aquí un pueblo de pescadores sin relevancia alguna. Fue Luis XII el primero que pensó en crear a partir de él una pequeña ciudad comercial con un puerto marítimo. Su sucesor, Francisco I, consideró excelente la idea y expandió la creación de su suegro, rodeándola a su vez con fuertes murallas. Estas murallas desaparecieron hace mucho, pero, como señal en recuerdo al rey Francisco, aún está en pie la gran torre que defiende la entrada del puerto y que lleva el nombre de su regio constructor. Pero apenas había comenzado el Havre a desarrollar sus actividades, cuando el mar terrible irrumpió a través de los diques la noche de terror del 15 de enero de 1525, y no sólo trajo la ruina a casi todas las casas, sino que también devoró a casi la totalidad de sus habitantes. Aunque no por esto Francisco I se desanimó a reconstruir de nuevo la ciudad, aparte de que supo repoblarla pronto con emigrantes a quienes atrajo mediante condiciones favorables. Igualmente, la ciudad hizo progresos tan notables en poco tiempo que ya para el año de 1540 enviaba barcos hacia Terranova y Spitsbergen a las cazas de bacalao y ballena, y tiempo después incluso fue sede de una Compañía de Indias que desde 1643 estableció una estación de comercio en Madagascar y una factoría en el Senegal. En verdad se habría alzado como un gran centro de comercio marítimo si no hubiera tenido que luchar con las excesivamente frecuentes y trágicas catástrofes. En el año de 1570, la peste azotó al interior de sus murallas, y después, en los años de 1678, 1688, 1694, 1739, 1798, 1799 y 1804 fue bombardeada, a veces por los holandeses, a veces por los ingleses, tan terriblemente como si no hubiera tenido que quedar en pie ni una sola piedra de ella. Por lo mismo, en la época de Napoleón I seguía siendo una pequeña colonia o más bien una ciudad que tenía que luchar por su existencia, por decirlo de algún modo; pero el perspicaz emperador reconoció al instante su ubicación prácticamente inigualable y ventajosa, y mandó elaborar los planos necesarios para ampliar el puerto, mejorar sus fortificaciones, y más que nada para hacer de la ciudad un centro de comercio de primer nivel. Lamentablemente, sin embargo, no tuvo la fortuna de llevar a cabo sus planes, y los Borbones, que habían vuelto a instalarse en el poder después de su caída, no tuvieron ni la idea ni el dinero para fomentar los intereses materiales de su país. Y aunque Luís Felipe gastó seis millones de francos para ahondar y ampliar la dársena del puerto, no obstante la ciudad siguió siendo un asentamiento relativamente

menor, justo como si el gobierno hubiera temido explotar las ventajas que el Havre poseía por naturaleza. Sin embargo, de manera muy distinta ha obrado el actual emperador de los franceses.

En el año de 1852, él incorporó al Havre las comunidades de Granville, Ingouville y Sanvic, que antes de eso podían considerarse arrabales alejados; mandó dismantelar las fortificaciones estorbosas y sin valor alguno que estaban al norte; le hizo al puerto mejoras tales que ahora puede albergar las mayores embarcaciones, y lo protegió con nuevos y magníficos fuertes; creó el llamado *Bassin Dock*⁴⁴, mandó crear las enormes esclusas del Eure, una verdadera obra colosal; y, finalmente, unió Paris, Rouen y el Havre, en parte por vía férrea y en parte por medio de la navegación a vapor, de tal forma que, de ahora en adelante, conforman una sola ciudad, por así decirlo. En pocas palabras, hizo todo lo que se pudo hacer para convertir el Havre en todo aquello que ya había deseado Napoleón I.

Ante una acción tal por parte del gobierno, las autoridades de la ciudad no podían quedarse atrás; de hecho, tuvieron que ir de la mano con los planes del emperador, así que se crearon en rápida sucesión muchos edificios públicos que antes hacían falta como: rastros, depósitos de aduana, etc. Se excavaron canales de drenaje y se creó un grandioso acueducto; se dotó a la ciudad de alumbrado de gas así como de una compañía de bomberos mejorada, se tiraron las barracas miserables que habían hecho imposible el ensanchamiento de las calles y se abrieron por doquier las más amplias y cómodas vías de comunicación. La antigua y bella catedral fue restaurada, se construyó la iglesia en el Eure, se procuró la implantación de ómnibus y, en general, se mostró una actividad que otras comunidades podrían tomar como modelo. Sin embargo, el edificio más majestuoso al que el Havre le debe esta nueva era de prosperidad es el del ayuntamiento, que gracias a su bello exterior y a la riqueza de su interior, podría llamársele un pequeño Louvre.

Pero todas estas mejoras y renovaciones no hubieran podido llevarse a cabo sin que se recurriera a un crédito, a pesar de que existía un apoyo estatal de un millón y medio de francos. Y aunque la ciudad posee ahora una deuda de poco menos de siete millones de francos, también las fuentes de recaudación se han elevado extraordinariamente, pues mientras que en el año de 1853 ascendían

44 Se trata de una dársena artificial con un complejo de bodegas creada, entre otras más, durante la primera mitad del siglo XIX con el fin de incrementar la capacidad y eficiencia del comercio marítimo del puerto del Havre.

a 650000 francos, hoy se devengan ya más de 2 millones, de tal manera que toda la deuda municipal se podrá pagar hasta el año de 1876. Sin duda fue la mejor manera de hacerle un bien a la ciudad, y para entender en qué medida ha sucedido esto no hace falta más que considerar que el número de habitantes, que según el censo de 1852 era de 22000 almas, ahora se ha elevado al de no menos de 72000 almas. ¿Qué otra comunidad del Viejo Mundo, quizás con excepción de Liverpool, podría ufanarse de un crecimiento similar? Y aún así, el número de habitantes no es ni siquiera la razón principal, puesto que se le puede atribuir mayormente a la importancia que el Havre se ha adjudicado actualmente como centro de comercio, sobre todo si se considera que, de años recientes para acá, mantiene líneas regulares de vapores con Harfleur, Caen, Cherburgo, Dunkerque, Trouville, Saint-Malo y Mortaise, Rotterdam, Hamburgo, Copenhague, Petersburgo, Southampton, Londres y Cádiz, con Málaga, Nueva York, Río Janeiro, todas las colonias francesas y con todos los grandes centros de comercio de la Tierra, y que los comerciantes del Havre poseen hoy no menos de 430 naves, de las cuales más de 60 son de vapor, en tanto que más de 3000 barcos arriban de fuera al puerto todos los años.

Cosa extraña, el Havre no debe la mayor parte de su crecimiento a Francia, sino a Alemania. El gran torrente de la emigración alemana que se ha abalanzado sobre el Havre en los últimos años no sólo tuvo como consecuencia la creación de varios establecimientos nuevos y el crecimiento de la industria naviera, sino que muchos alemanes con grandes capitales también se asentaron en la ciudad de forma estable, de tal forma que acá se puede uno topa a no menos de 10,000 de nuestros paisanos, y en ciertas partes de la ciudad, particularmente en primavera o verano, parece que en verdad está uno en Alemania, ¡y es que en esta época casi no se escucha hablar otra cosa que alemán en las calles o los mercados! Para cualquier lugar a donde uno voltee se ven las camisas de lienzo y los pantalones de piel de los aldeanos de Baden, Wurtemberg y Suabia, con sus esposas o sus niñas en la mano, en vísperas de hallar un nuevo hogar al otro lado del océano, lo cual es mucho más sencillo de hacer desde el Havre y sin tanto peligro que desde Bremen o Hamburgo, pues de esta forma se ahorran el viaje interminable y también peligroso a través del Mar del Norte y el Canal.⁴⁵

45 Con *canal* se refiere aquí, sin duda, al Paso de Calais, la parte más estrecha del Canal de la Mancha, puesto que el puerto del Havre aún está a medio camino entre el Mar del Norte y el Atlántico.

En el recorrido hasta el Havre, casi en todas las estaciones grandes, particularmente en Estrasburgo y París, me topé con largas filas de rostros honrados en aquellos vestidos típicos de su tierra: Wurtemberg y las regiones aledañas. Eran emigrantes; como abejas obreras a decir por su gran número, trayendo consigo el empeño alemán, la sobriedad y recato alemanes como su capital principal. Abandonan su patria tan estrecha para buscar en la tremenda república otro campo para su oficio, una oportunidad o hasta una probabilidad, para salir adelante con su empeño y poder legarles a los hijos bienes propios y sin deudas.

Y si bien no me encanta el espíritu de espionaje de algunos escritores modernos, ese que todo lo quiere indagar y que, ahí donde descubre un campo fértil para su pluma siempre dispuesta, arrastra a su lector hacia Dios sabe qué esferas que le son completamente ajenas, yo no podía reprimir un sentimiento de curiosidad compasiva en cuanto a lo que fuera la suerte en el viaje de esta multitud de paisanos, pobres en su mayoría; y ya he dicho que la posibilidad de serles de alguna utilidad fue uno de los motivos de haber preferido al Saratoga en lugar del raudo y soberbio corredor.

La mañana del 16 de marzo me despertó el estruendo de todos los cañones del fuerte. No obstante, no era ni por los ingleses, como enseguida supe, ni por ningún otro enemigo, sino por el nacimiento del príncipe imperial⁴⁶, que tanto ansiaba el emperador.

El 17 de marzo se me hizo saber que la partida del Saratoga habría de postergarse de nuevo dos días más. El ocio involuntario lo aproveché para realizar una excursión a la playa de Trouville, tan afablemente situada y que ofrece una vista demasiado encantadora desde el mar.

Visitada durante la temporada por la *haute volée* de los alrededores, e incluso por muchos parisinos distinguidos, Trouville ofrecía en ese momento el mismo aspecto que todos los balnearios en invierno. Me fueron de interés los criaderos de ostras, estanques cuadrados y grandes llenos de agua de mar, en los cuales las almas de las ostras son encerradas y cebadas con leche y salvado de tres a cuatro semanas, alejadas del mundo de los pecados. Nada perturba la calma contemplativa de los moradores de estos santuarios para ostras, e incluso el rastrillo de fierro que las obliga a tomar aire fresco en tierra una vez al día sólo tiene la intención de aliviar la constricción a la cual es proclive su constitución.

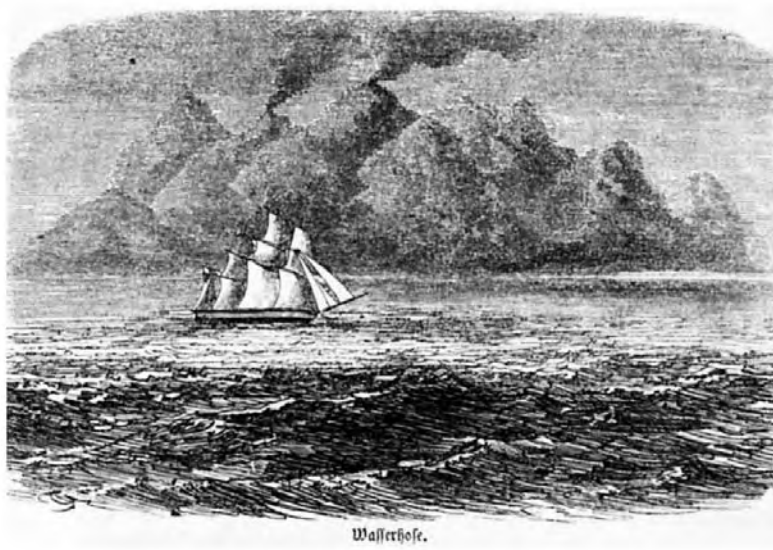
46 Napoleón Eugenio Luis Bonaparte (1856 – 1879)

El 20 de marzo dio por fin la hora de la redención, y es que la partida del Saratoga fue fijada definitivamente para la mañana siguiente.

Es de imaginarse la agitación que se suscitó entre los emigrantes que durante semanas habían estado esperando con ansias este momento. El desorden de la abundante gente en el muelle parecía imposible de aplacar. Cientos, o mejor dicho, miles de cajas grandes estaban apiladas en la calle; las unas pintadas de rojo, las otras de azul o verde, y a veces adornadas con un versículo fervoroso de la biblia, y los emigrantes, apenas auxiliados por los marineros, se esforzaban en acarrear a bordo las pesadas cargas por sobre las planchas estrechas, en ocasiones en vano. A bordo del barco mismo, la confusión era aún mayor, si es que cabe tal, puesto que todos se empeñaban, tan rápido como fuera posible, en poner en el lugar que mejor les pareciera sus baúles, que eran en verdad enormes casi todos y a los cuales son irremediamente afectos precisamente los emigrantes alemanes, hasta que el piloto los hacía mover al lugar al que correspondían. Y aún así, todo transcurrió más o menos sin contratiempos, y sólo una caja que, como más tarde salió a relucir, contenía un piano que un maestro de escuela pensó en traerse al Nuevo Mundo, cayó de las planchas al agua entre el barco y el muelle. Todos los presentes no pudieron más que reírse de la chusca desgracia de su dueño, quien casi se hubiera lanzado en una desesperación conmovedora tras su preciosa joya, su amiga, su Voz de Cona⁴⁷. Después de poco tiempo se pudo volver a recuperar la caja; su contenido había sufrido por supuesto una calamidad, y el pobre maestro de escuela, a pesar de que el instrumento era del tipo de los antediluvianos, realizó todo el viaje ora como Níobe con aflicción silenciosa, ora como Raquel con lamento sonoro, y sin que abriera su corazón herido al consuelo.

Por fin se subió la última caja a bordo, las planchas se recogieron y no cabía la menor de las dudas de que a la mañana siguiente nos haríamos a la mar. Regresé a mi hotel lleno de una alegría esperanzadora para llevar a cabo los últimos preparativos y para decir un “hasta siempre” al Viejo Mundo en una cena gozosa con Cliquot espumoso.

47 Se refiere a Ossian. Coe o Cona es el nombre de un río en el valle de Glen Coe en Escocia.



II

Del Havre a Nueva York

Del 21 de marzo al 1º de mayo de 1856

Médico a bordo sin desearlo. Amotinamiento. Mal de mar. Una tormenta. El entrepuente. Observancia del aseo efectuada por los marineros. ¿Acaso las gaviotas pernoctan en mar abierto?. Telegrafía marítima mediante banderas. Muerte a bordo. Exequias fúnebres. Manga de agua. Protesta de los emigrantes y cómo el capitán dio rápido fin a ésta. La forma de cocinar de los emigrantes. Una historia de prácticos.

El “americano”. La cuarentena.

La madrugada del 21 de marzo levamos anclas y nos dejamos llevar a alta mar por un pequeño remolque de vapor. Después de una cuantas horas, el vapor nos abandonó y el puente con Europa quedó interrumpido. Habíamos desplegado todo el velamen, a pesar de lo cual el débil Noroeste nos hacía avanzar lentamente. Finalmente, perdimos de vista la tierra, el viento arreció notablemente y esperábamos salir del pequeño oleaje del Canal por la noche del día siguiente para ser recibidos por el vasto océano Atlántico.

El último enviado que nos llegó de tierra firme fue una pequeña ave exótica que andaba revoloteando sobre el barco con un gorjeo alegre como si hubiera de traernos el último adiós de Europa. Pertenece a la familia de los pinzones pero no a alguna de las especies europeas. Pero

¿qué lo había traído a costas tan lejanas? ¿Acaso había hallado un nuevo hogar en Inglaterra o en Francia? Para cuando el ave nos dejó, nos encontrábamos a medio camino entre la Isla de Wight y el Cabo de Barfleur. Fue entonces cuando se armó alboroto y tumulto entre los pasajeros del entrepuente. Una de las garruchas (una polea colgada de un tubo por la cual corren los cabos) le había caído sobre el brazo a un muchacho. En seguida se reunieron alrededor de él sus parientes y paisanos, y con los alaridos del joven se mezclaban los gritos que pedían un médico y los sollozos de los familiares. Por fin apareció el tan ansiado doctor, pero para mi asombro observé que el galeno no sabía cómo ayudar ni tampoco cómo examinar el brazo o vendarlo, sino que en vez de eso oía con temor las recomendaciones de la mujeres de mayor edad y que recomendaba la una agua fría y la otra, caliente; y mientras la tercera pretendía aplicar aceite y la cuarta manzanilla, el muchacho berreaba como si lo estuvieran sacrificando. Ante esta emergencia me acerqué, examiné el brazo y me hallé con que el cúbito y el radio estaban rotos. Jamás en mi vida olvidaré la cara de perplejidad del doctor cuando le susurré mi *visum repertum*⁴⁸. Con no menos espanto hubiera reaccionado si le hubieran dicho que el palo mayor se había quebrado, y, como después salió a relucir, hubiera obrado con no menos conocimiento de causa. Con turbación y miedo en el semblante, me llevó aparte para confiarle tembloroso a mi oído: él se había reclutado a bordo como doctor para no pagar pasaje, pero en realidad no era médico, si bien había fungido como aprendiz en una botica por un tiempo en su juventud. Como viera que yo entendía la cosa mejor que él, me suplicó por el amor de Dios que lo sacara del atolladero y curara el brazo. Sonriente puse manos a la obra, traje lo necesario de la caja de herramientas y medicamentos que se hallan a bordo de todo barco, y enseguida estaba arreglado el asunto. Hasta ahí todo hubiera estado bien, pero la gente que había presenciado el incidente, y que había interpretado los acontecimientos de la mejor manera, no podían dejar de creer a partir de ese momento que yo era el verdadero doctor; y, a partir del momento en que le prometí al capitán seguir prestando mi ayuda cuando se presentara el caso, me había convertido, *nolens volens*⁴⁹, en el médico a bordo, y tranquilamente me resigné a mi suerte sin adivinar la carga que esto representaba.

48 Expresión latina usada para nombrar un reporte con un diagnóstico médico.

49 Sin quererlo ni desearlo.

Al anochecer, el primer piloto trajo al alcázar a dos muchachos que había hallado escondidos en la bodega entre toneles y fardos, y le preguntó al capitán qué había de hacer con ellos. Ambos chiquillos, el uno de 14 y el otro de 13 años, miraban con franca osadía y explicaron que habían nacido en el Havre y que la noche anterior se habían introducido al barco para realizar el viaje gratis, pero que también estaban dispuestos a trabajar con gusto en la medida de sus fuerzas. ¿Qué habíamos de hacer? A donde alcanzara la vista, no había más tierra a la redonda. Pero parecía que al capitán se le presentaban tales casos con frecuencia porque, sin inmutarse, los puso bajo la supervisión del primer oficial⁵⁰ y los mandó al frente. El primer piloto también tomó el reclutamiento voluntario de los dos muchachos como algo del todo cotidiano y me explicó que los barcos de vela suelen tomar consigo este tipo de polizones. “¿Qué importa lo poco de bizcocho y carne que se da a los chiquillos? Cada que hay algo que hacer, ellos tienen que trabajar duro, y en no menos de una ocasión uno de estos muchachos se ha llegado a convertir en un marinero realmente esforzado.”

Sábado, 22 de marzo. Bien temprano me despertó el sobrecargo y me pidió que asistiera con mi conocimiento médico al primer piloto que ya mencioné. Después de haberlo examinado con esmero y haber escuchado sus extensas declaraciones, no pude sino realizar un pronóstico muy desolador, pero no tuve la valentía de decirle la verdad acerca de su situación desconsoladora. Después de haberle prescrito algunos medicamentos paliativos, con toda confianza en su pronta recuperación me pidió que, sólo por la mañana de este día, supervisara en su lugar la repartición de agua, a fin de que el segundo piloto pudiera permanecer en cubierta. ¡Otra tarea más!, pensé para mí; lo acepté y lo conservé durante todo el viaje, ya que me daba oportunidad de controlar algunas de las injusticias por parte de los marineros agrestes hacia los más débiles de entre los pasajeros de entrepuente⁵¹.

En todos los barcos que llevan pasajeros en el entrepuente, todos los días se le reparte a cada uno de ellos una ración de agua dulce (unas cuatro pintas⁵²) para beber y cocinar. A cada uno de los emigrantes se le indica que tome personalmente la ración a la que tiene derecho, y se observa con

50 Se refiere al mismo primer piloto.

51 Se hace la diferencia entre pasajeros de entrepuente y pasajeros de camarote, como von Müller, que gozan de una cabina propia.

52 Sobre la capacidad real de esta medida no hay certeza. Podría tratarse tanto de un cuarto de litro como de medio.

rigor que no vuelva alguno dos veces, pues, en el mar, el agua es un artículo preciadísimo, y casi tiene más valor que las provisiones de alimentos, por lo que tampoco los pasajeros de entrepuente tienen derecho más que a bañarse con pura agua de mar. Y si no se realiza una rigurosa supervisión en esta repartición, entonces los marineros dan raciones dobles o triples a los que les obsequian con aguardiente y similares, mientras que a los pobres o a los débiles los ahuyentan del tonel a patadas.

Después de mi visita al primer oficial, el capitán Trask⁵³ me preguntó por su estado. “Si no ocurre un milagro, no llegaremos con este hombre con vida hasta Nueva York. Sobre la posibilidad de que pueda trabajar durante el viaje, está fuera de toda discusión. Mientras tanto, he asumido su representación durante la repartición de agua para hoy por la mañana, y ya va siendo hora de presentarme a mi puesto.” De esta forma dejé al capitán y me dirigí hacia el frente, donde se estaba llevando a cabo la repartición. De pronto, un griterío iracundo y sonoro, junto con la ronca voz del capitán, estalló en la cubierta. En un principio, pensé en una de aquellas escenas que ocurrían a diario con los marineros auxiliares que habían sido embarcados posteriormente en el Havre, cuya haraganería y pereza despertaban la ira del capitán constantemente, y no voltee a ver qué pasaba. Pero inmediatamente después escuché un violento alboroto y al capitán bramando por los pilotos. En el acto, se me aproximaron de prisa algunos pasajeros y me pidieron que fuera corriendo a la cubierta, pues el capitán se estaba liando a golpes con los marineros. Como rayo trepé las escaleras; dos muchachos americanos, igualmente pasajeros de camarote, se me unieron y, abriéndonos paso con violencia entre la tupida congregación de emigrantes que rodeaba el alcázar, hallamos al capitán agarrándose a golpes con uno de los marineros mientras que el segundo piloto trataba de aplacar a todos los demás marineros que trataban de participar en la riña, excepto el cocinero y el timonel. Mis acompañantes apoyaron al segundo piloto, y yo reconvenía a los emigrantes; los campesinos y trabajadores de Wurtemberg formaron pronto un grupo formidable en torno al capitán y su contrincante. Este último, un muchacho pelirrojo y rechoncho de aspecto malicioso, fue empujado por las escaleras que llevaban al camarote⁵⁴, donde el capitán lo tumbó al suelo y lo

53 Capitán Benjamin I. Trask. Según anota Willis J. Abbot en su libro *American Merchant Ships and Sailors*, el capitán Trask fue un notable navegante en su época, capitaneó distintas naves, no sólo el *Saratoga*, y era famoso por su carácter duro. Sobre su vida al parecer sólo se sabe que murió en 1871 aún estando en activo.

54 Por camarote se entiende aquí toda el área de camarotes.

retuvo hasta que el segundo piloto acudió rápido con unas esposas. Inmediatamente quedó atado y vigilado por dos emigrantes. Mientras tanto habíamos estado arriba del camarote bastante atareados conteniendo la embestida de los amotinados, quienes amenazaban con tomar por la fuerza de sus cuchillos desnudos la entrada del camarote si le llegásemos a tocar un sólo pelo a su compinche. Pero el capitán, una vez que se vio librado de su contrincante, había ido a sacar sus pistolas de su celda y apareció con toda resolución en el umbral, ordenando con un movimiento de mano a los amotinados a ir a cubierta. Ellos obedecieron enseguida por la autoridad que lo sagrado del camarote le infunde hasta al más bravo marinero. Acá arriba, no obstante, se quedaron inmóviles, dando a entender con su actitud obstinada que estaban decididos a continuar con el asunto.

“¡Pónganse a trabajar en este mismo instante!”, mandó entonces el capitán, al mismo tiempo que le indicaba al piloto la orden de realizar un cambio en la velas, mientras que el segundo oficial, el hijo del capitán, se apresuraba a bajar al camarote ante un gesto del padre.

“Pues no vamos a trabajar si no liberan antes a Bill!, dijo el más resuelto de entre estos hombres, y dio un paso al frente.

John, el hijo, reapareció en la escalera con todo un atado de grilletes.

“¡Tráelos acá! ¡Llévenselo!”

Tanto el piloto como los pasajeros pusieron manos a la obra; y es que los mejores y más inteligentes de entre los emigrantes varones comprendieron que nuestra salvación radicaba en conservar la autoridad del capitán.

Inmediatamente le echaron grillos al muchacho, y dos de los pasajeros se lo llevaron escoltado al camarote.

“*And you, sir*”, se dirigió el capitán al siguiente, “¿va usted a obedecer o no?”

“*No, sir!*”

“¡Llévenselo!”

“*And you?*”

“*And you?*”

“*No, sir!*”, era la respuesta, y cuatro marineros optaron por seguir el destino de Bill de ser sometido, sin duda envalentonados por clamor de la chusma entre los emigrantes. El desconcierto aumentaba a cada segundo. Finalmente, el sexto marinero se pronunció dispuesto a ponerse a trabajar, y los otros dos restantes siguieron su ejemplo; de la misma forma, el timonel manifestó su deseo de cumplir con su obligación⁵⁵. De tal forma que, de los diez marineros de primera, seis estaban con grilletes, una situación que podía traer consigo las más serias de las complicaciones y que, en caso de una tormenta, podía volverse en nuestra contra, para nuestra mala fortuna. El cabecilla principal fue llevado primero al depósito de carbón bajo el camarote, un hoyo estrecho, lleno a la mitad con carbón, completamente oscuro, a donde se le echó con doble cerrojo y sólo podía permanecer tendido ya que era muy bajo para poder estar de pie. Los cinco restantes fueron asegurados de las manos a unas argollas de hierro fijadas al suelo del gran salón y quedaron bajo la vigilancia de los pasajeros.

El capitán, quien se había comportado durante todo el altercado con aquella serena determinación que sólo la costumbre de tener el mando y la superioridad moral otorgan, se retiró a su camarote, al tiempo que enviaba sus ordenes mediante el piloto con el fin de obtener de nuevo aquel hermetismo y aislamiento que le es absolutamente indispensable al comandante a bordo para reafirmar su autoridad.⁵⁶

Poco después, solicitó mi presencia, y al agradecerme el haber colaborado para reprimir el amotinamiento, añadió:

“No hace falta que le explique lo complicado de nuestra situación si es que estos cinco jóvenes en el gran camarote se empeñaran en mantener su actitud de rebeldía. ¿Podría contar con su colaboración adicional para hacerlos entrar en razón, de tal manera que pueda yo atreverme, y sin temor a que se repita la escena del día de hoy, a volver a ponerlos en libertad? Busque entre

55 Existe una contradicción, pues antes se había dicho que tanto el timonel como el cocinero se había mantenido ajenos al motín.

56 Este mismo episodio se cuenta de manera similar en un artículo aparecido en *Harper's Bazar*, escrito por George W. Sheldon, y citado en el mismo libro de Abbot. Al parecer, los amotinados formaban parte de un grupo de exconvictos franceses recién liberados y reclutados como parte de la tripulación.

los mejores pasajeros una especie de respaldo, yo confío plenamente en su tacto; que sea algo apropiado para mantener a estos muchachos dentro del orden, que bien saben lo que les espera en tierra. Yo, por mi parte, me ocuparé de que por mientras cesen con sus ganas de amotinarse.”

Entonces, convoqué en primer lugar a los pasajeros del camarote, y los exhorté a que, mediante una postura seria y digna, les hicieran entender a los presos que estaban bajo su vigilancia lo injusto de su agravio y, al mismo tiempo, dejarles clara la imposibilidad física para llevar a cabo su amotinamiento mediante el acatamiento expreso a la autoridad y disciplina. Todos estuvieron dispuestos a este respecto y prometieron obrar en conformidad. Entonces, me dirigí al entrepuente a pronunciar un discurso semejante y que gozó asimismo de un efecto positivo. Para la custodia de los presos se formó, de entre los jóvenes emigrantes más robustos, una guardia de seguridad conformada por cuatro hombres que eran relevados cada dos horas. Estas disposiciones militares, y la prudencia con que la guardia y los pasajeros evitaban responder ya fuera a las amenazas insolentes o a las preguntas de los amotinados, les impresionaban visiblemente a estos, y permitía albergar la esperanza de poder quebrantar su porfía.

El segundo día, representé una pequeña comedia con Strasser, el apacible hombre que se había reclutado como médico y que ahora fungía como mi asistente, y esto contribuyó a ablandar de una vez por todas su soberbia e intransigencia. Nosotros sabíamos que uno de los apresados entendía muy bien el francés. Después de que estuvimos conversando con los demás pasajeros del camarote un buen rato en inglés, Strasser me preguntó en francés, como si no quisiera que los apresados lo fueran a entender, cuál era en sí el castigo por amotinamiento una vez que llegáramos a tierra, a lo que yo le contesté que sin duda serían sentenciados de cinco a diez años de prisión, y añadí con una mirada de compasión: “Vaya si los pobres diablos se habrán de aburrir, ya que irán a la gran prisión de Sing Sing.”

Para la tarde, nuestro comentario sobre el destino que les aguardaba a los presos ya había sido comunicado y sopesado detenidamente, lo cual ya se notaba para la hora de la cena por su actitud toda abatida.

A la tercera mañana, me pidieron que le manifestara al capitán su sometimiento y que les gestionara su perdón. El capitán, a quien de inmediato hice saber el cambio repentino de las cosas, guardó

completo silencio hasta el mediodía. Pero después de 12 horas, se ordenó que todas las manos se hicieran presentes en el alcázar, y que nuestra guardia de pasajeros se alineara completa a ambos lados, en posición y número imponentes. Los presos, quienes fueron presentados, manifestaron con sumisión su petición y dieron su palabra, y en breve fueron despojados de los grilletes y enviados a trabajar, no sin antes haber recibido una breve pero muy enérgica amonestación.

Por la tarde, todo estaba dentro del curso habitual de las cosas, y el “*aye, aye, sir!*” era otra vez la respuesta a cualquier orden por parte un superior. Observar al cabecilla contribuía no poco a esto, y es que dos veces al día, con los brazos agarrados en cruz, era llevado al alcázar a tomar aire bajo la vigilancia usual y se le permitía permanecer ahí durante una hora con la mirada hacia el timón. Cuando después de ocho días, en presencia de unos marineros, Strasser le pidió al capitán que tuviera compasión por el infeliz, que apenas había sido llevado de regreso a su calabozo en el barco, aquél contestó serio y enérgico: “¡Déjeme en paz de una vez por todas con sus súplicas a este respecto! Es mi deseo y mi deber hacer respetar la ley; ¡y mientras dure la navegación, debe haber obediencia!” El silencio y el fervor con que los marineros se pusieron a trabajar fue prueba suficiente de cómo ellos también estaban conscientes de la veracidad de lo anterior.

Para terminar por completo con este suceso, quiero adelantarme a mi diario y mencionar en este momento que, cuando el barco arribó, el preso fue recibido por la policía de puerto. Sobre cuál fue su destino posterior, su castigo, ya no tuve conocimiento.

Del 24 al 28 de marzo tuvimos un clima bien nublado y tempestuoso; aún así, por fortuna el viento soplabá del este-sudeste, así que nos favoreció formidablemente. Por el contrario, el fuerte movimiento del barco producido por el viento vigoroso hizo que se presentaran mareos, aún incluso entre los pasajeros que se había librado hasta ese entonces.

Acerca de las causas fundamentales de este padecimiento particular se ha escrito y discutido ampliamente. Son muy raros los casos en los que las personas se mantienen a salvo de él por completo, e incluso los marineros de edad avanzada le pagan tributo de vez en cuando a este mal, sobre todo en el corto viaje a través del Canal, temido por su oleaje corto y desagradable. Los débiles, particularmente las personas nerviosas, tienen que sufrir los efectos más terribles del mal de mar, y fui testigo de cómo la indolencia que suele caracterizar a los afectados por este mal se

convertía en la más espantosa de las indiferencias hacia la vida y el bienestar personales, así como a los de los allegados. El mejor preservativo, en cambio, me parece que yace en la fuerza de voluntad de no permitirle al mal de mar que se apodere del ánimo y el cuerpo; por lo mismo, se recomienda permanecer sobre cubierta, andar caminando y retomar tan pronto como sea posible el régimen de vida acostumbrado. Estar echado de lo lindo y sin ocupación es lo menos práctico. Los que se están iniciando en la carrera marítima, cuya obligación al deber así como la burla siempre presente de sus camaradas habituados al mar no les dejan mucho tiempo para sentirse mal o para andar con la cabeza gacha, se sobreponen más rápido del mal por este motivo.

El 29 de marzo, por fin se aclaró el cielo y la mar se serenó; el resultado fue que casi todos los pasajeros recobraron su bienestar. Por desgracia, la alegría no duró mucho. Para la noche del 31, el viento volvió a alzarse, acompañado de muy intensos chubascos, y el mal de mar tomó fuerzas de nuevo. Sin embargo, fue el señor Frazer, el primer piloto de quién ya hablé anteriormente, quien padeció más gravemente el cambio en el clima, y es que sus dolores se intensificaban más allá de toda proporción y no cedían ante ningún remedio.

La madrugada del 1º de abril, el viento se elevó a tormenta, y al mismo tiempo el aire se enfrió de tal manera que parecía que se hallaba uno a mitad del invierno. La mañana siguiente, la tormenta se calmó nuevamente, y el día transcurrió con mucha apacibilidad; incluso a las 12 de la noche el viento se fue a “dormir por completo” y el barco avanzaba apenas de manera perceptible. Esta rápida transición entre una gran agitación y una tranquilidad aún más grande le pareció sospechosa al capitán. A pesar de que apenas hacía uno minutos se había retirado a su camarote, apareció de nuevo vestido completamente y “¡todos los hombres a cubierta!” fue su orden, y a la que de inmediato siguió “¡Recojan todas las velas!”. También las velas mayores fueron guardadas con éxito, pero las dos pequeñas, en las que el dios de las tormentas soplaba con omnipotencia, tronaban con un estruendo idéntico al de disparos de cañón. Era la señal de alarma de la tormenta, que ahora se dejaba venir sobre nuestras cabezas como un guerrero acorazado, y que nos preparaba una terrible noche. Sin embargo, el Saratoga, hecho de buena madera, resistió valientemente, y para la mañana prevalecía una brisa que, si bien era intensa, también era estable, y delante de la cual el Saratoga pasaba volando cual si fuera una gaviota a la que hubiesen espantado. Aún con todo, las olas eran

cada vez más altas, y a cada instante caía con fuerza alguna de ellas sobre la cubierta. Pero la mar se nivelaba más y más, las montañas de olas se hacían menos altas, el viento se fue desvaneciendo más y más, y para cuando el sol tocó nuestros mástiles, se veía en cada rostro la convicción de que el peligro había pasado. Esto era particularmente evidente en la cara del capitán, que aunque había pasado la noche entera sobre cubierta, nunca antes lo había visto yo tan satisfecho como en esta mañana. Su buen humor ni siquiera cambió cuando se nos llamó a que bajáramos a desayunar en el salón, donde los violentos movimientos del barco habían confeccionado una enorme devastación con muebles, cristalería y vajilla. “Hemos salido bien librados”, dijo sonriente, “y lo poco que hay en desperfectos se puede pasar por alto sin problemas. Pero yo le pido a usted que dirija su preocupación a los pasajeros del entrepuente, ya que ellos son sus protegidos y tienen derecho a que les demos las gracias. Pero no antes de que usted haya desayunado; mis motivos tengo.” Tomé de prisa un trago de café con ron, y me apresuré al mero sitio. ¡Vaya escena! Justo cuando comenzó el temporal, todos los ocupantes del entrepuente fueron conducidos abajo con violencia, sin distinción de edad y sexo, y tanto a la puerta de entrada como al gran boquete de esta cubierta, que así le llaman, les fue echado el cerrojo, una medida adecuada no sólo por motivos que se pueden aclarar fácilmente, sino también por interés propio de la gente y de las labores propias del barco, pero que obligó a los emigrantes, que eran 630, a permanecer unas buenas 14 horas en su calabozo igual de oscuro que húmedo. Uno se puede imaginar cómo pasaron la noche. El aire en este recinto estaba tan viciado que durante un buen rato no pude conseguir bajar las escaleras, a pesar de que las aberturas llevaban una media hora abiertas. Finalmente, mediante ventilación artificial y desinfección con cloro, fue posible hacer respirable el aire, de tal forma que resultaba posible permanecer ahí hasta que el ojo se hubiera acostumbrado a la penumbra imperante.

Cajas y cajones cerraban el paso, la mayoría de las bases de las camas había sido aventada hacia un lado, las tablas del suelo estaban húmedas y resbalosas, cubiertas de fragmentos de potes, platos, escudillas y loza de todo tipo, y los emigrantes mismos estaban en un estado espantoso y que provocaba asco, llenos de heces e inmundicia; algunos sin conocimiento sobre el suelo; otros berreando, implorando, blasfemando.

Durante mis viajes por países inhóspitos y entre los pueblos más bárbaros de la Tierra, mis nervios faciales y olfatorios tuvieron que habituarse a algunas cosas desagradables. Pero debo

admitir que aquí me fue imposible aguantar por más tiempo, y huí despavorido, más rápido que como llegué, al mundo exterior nuevamente. Le pedí al oficial que enviara unos marineros allá abajo para que levantaran a los sanos de entre la gente, restablecer el orden y la higiene en la medida de lo posible, y llevar por la fuerza a cubierta a los que padecían de mareos, a fin de que allí pudieran hallárselas para asearse y tomar aire, mientras que abajo se limpiaba y se desinfectaba.

Entre los emigrantes se hallaba una familia de jornaleros de Hundsrück, si no me equivoco, formada por el hombre, la mujer y tres mocosos harapientos de seis a doce años. Nadie los había visto bañarse o peinarse durante el viaje, e incluso ahora permanecían echados sobre su bulto de paja en un letargo indolente, mientras que los demás pasajeros se esforzaban con el mayor empeño en hacer desaparecer de sí y de su alrededor los recuerdos de la triste noche. Como los ruegos y exhortos de los vecinos de cama no ayudaron en nada, se presentó una queja ante el segundo piloto sobre la cuestión. Después de haber tenido lugar la exposición de la materia, el oficial se acercó a los delincentes sin levantar sospechas y verificó el hecho. Durante la cena, explicó con buen humor: *“That is just what we want, captain; shall I give them a lesson in our own way?”* (Es justo lo que necesitamos; ¿debería darles una lección a nuestro modo?). El capitán sonrió de una manera que quería decir: hagan lo que les plazca. La mañana siguiente, después de que se concluyó con la limpieza de cubierta y el subsecuente aseo de la tripulación, y de que la mayoría de la gente paseó sobre la cubierta con el buen clima, se colocó junto al trinquete un gran tonel abierto por encima y lleno de agua de mar, y pronto aparecieron unos marineros fornidos con la familia perpleja y llena de inmundicia. “¡Atención!”, ordenó el piloto. “¡Mierda al agua!”. El colchón voló. “¡Una!, ¡dos!, ¡tres!”. Los andrajos se fueron para abajo en un atado y volaron detrás del colchón en una cuerda. “¡A trabajar!”. Y así, los integrantes de la familia de Hundsrück fueron sumergidos uno tras otro de cabeza en el tonel, sacados, enjabonados una y otra vez con una pasta de jabón de sal, tallados vigorosamente con estropajo y liberados al final para que hicieran el resto del procedimiento por sí mismos. Las ropas, que mientras el baño habían sido arrastradas detrás del barco, fueron recogidas en ese momento, se vistió con ellas a sus dueños, que no dejaban de temblar y maldecir; y luego se les dejó ir, a lo cual los pobres se pusieron a salvo a toda prisa por el gran boquete para ir a ocultar su pena y vergüenza en la penumbra del entrepuente. Se les envió lona y algas marinas para un lecho nuevo, y para la noche, el buen oficial los agració con una excelente ración de brandy.

Algo de distracción me proporcionaban las gaviotas que acompañaban a nuestra embarcación desde nuestra partida del Havre y que yo diferencié en dos especies, *Larus tridactylus* y *Larus leucopterus*⁵⁷. Dejan el barco cada noche para volver a presentarse por la mañana. Mientras estábamos cerca de la costa, no observé nada realmente particular en este ir y venir; pero cuando el 3 de abril nos encontrábamos a 26° 18' de longitud occidental de París, y la costa más cercana, la irlandesa, se hallaba a 600 millas de distancia, y nuestros amigables huéspedes aún no nos abandonaban, no quise confiar absolutamente en mi criterio y pregunté al capitán su opinión. Este explicó con seguridad que las gaviotas pasaban la noche nadando en el mar, y que él las había observado a menudo durmiendo sobre el agua. Si no, ¿de qué otra forma habrían de acompañarnos durante todo nuestro viaje? Pero a partir del 5 de abril, cesó durante diez días la presencia de las gaviotas, durante los cuales sólo llegamos a ver una única aparición de ellas. Él se mantenía firme en su opinión y justificó la ausencia de las gaviotas diciendo que justo en ese momento era su época de anidación; mas yo aún hoy soy de la opinión de que estos animales vuelan de regreso a la costa más cercana todas las noches. Puede que haya excepciones, si una pareja de gaviotas se ve obligada a pasar la noche en el agua porque una tormenta la arrastró, o cayó la noche antes de haber encontrado alimento suficiente para satisfacer su voracidad. Sea como fuere, este es un caso relativamente poco usual que yo nunca he observado, y la única vez en que parecía que una gaviota había permanecido bastante mar adentro fue el 7 de abril, cuando nuestra posición se ubicaba a 42° 37' de latitud norte y 30° 27' de longitud occidental de Greenwich (32° 47' longitud occidental de París), y nos hallábamos a corta distancia de las islas de Flores, Corvo, y Sta. Cruz en las Azores, de dónde pudo haber venido la gaviota, lo cual era aún más probable en tanto que nos volvió a abandonar justo al poco rato.

En la noche, volvió a caer otra vez una fuerte tormenta del Noroeste, que aventaba nuestro barco de aquí para allá y que arrojó al marinero en el timón por sobre la rueda de éste, de tal forma que cayó sobre la bomba. Cualquiera otra persona hubiera quedado muerto por una caída como esa, pero un marinero como éste sólo sale con una cuantas contusiones.

57 La primera lleva hoy el nombre de *Rissa tridactyla* y es una de las especies más numerosas en todos los océanos del hemisferio norte.

El domingo 6 de abril, a las 11 horas de la mañana, nos encontramos con un buque de tres palos que venía de América y navegaba con rumbo a Europa. En alta mar, un encuentro como este es siempre un suceso, y todos los ojos y catalejos apuntan al buque desconocido. La distancia a la que navegábamos el uno del otro era muy grande como para hablarse a la voz, por lo que el capitán mandó arbolar la bandera de seña (indicación para realizar telegrafía) y esperó por parte del otro lo mismo. Pero aquel no se sintió obligado a responder, sino que siguió navegando con tranquilidad. Nuestro oficial creyó que tenía ser un inglés; sólo “John Bull”⁵⁸ era capaz de una grosería de tal naturaleza.

Si bien el arte de hacer telegrafía de un barco a otro mediante banderas existía desde hace mucho tiempo, el mérito de haber creado unidad y acuerdo en esta telegrafía marítima, mediante su “*Code of Signals*”, le corresponde no obstante al capitán Marryat⁵⁹, ingenioso autor de numerosas novelas marítimas. Su libro ha sido editado ya una docena de veces o más, su sistema ha sido adoptado por la mayoría de las naciones marítimas, y a varios de mis lectores podría interesarles tener conocimiento del mismo.

Con el fin de hacerse entender entre dos embarcaciones que están a la vista pero que no se pueden hablar, basta con que cada embarcación cuente a bordo con el “*Code of Signals*” así como las banderas usadas para hacer las señales. Estas se dividen en dos secciones, una destinada para buques de guerra, la otra para buques mercantes. Cada sección contiene 16 banderas, las cuales, según su color, forma y composición, forman los elementos que mediante sus combinaciones dan origen a nuevas señales visibles y para las cuales el “*Code of Signals*” especifica el significado.

Este contiene en seis apartados o divisiones:

- I. del número 1 al 986, los nombres de todos los buques de guerra ingleses;
- II. mediante números consecutivos a partir del 1, los nombres de todos los buques de guerra extranjeros;

58 No se trata de algún capitán en particular. John Bull es una personificación caricaturesca de los ingleses, tal como el Tío Sam lo es para los estadounidenses.

59 Frederick Marryat (1792-1848), oficial de la marina inglesa y escritor.

- III. la lista numerada de todos los buques mercantes;
- IV. la lista numerada de todos los puertos, faros, bancos, arrecifes, escollos, etc.;
- V. del 1 al 7185, todas las frases relacionadas con la práctica naval y la navegación;
- VI. un diccionario numerado.

De las 16 banderas, 10 representan los numerales absolutos del 1 al 9 y el 0; la décima primera lleva el nombre de bandera de telegrafía e indica la sección VI del “*Code of Signals*”; la décimo segunda se llama bandera de reunión e indica la sección IV; la décimo tercera es la bandera de la Gran Bretaña, y para los buques de guerra es señal de reunirse, para buques mercantes es señal de que requieren un piloto, y aparte indica la sección I. De la decimocuarta a la decimosexta, hacen referencia a la sección III y se diferencian en primer, segundo y tercer *distinguish pendant*⁶⁰. La sección II se indica mediante la bandera nacional correspondiente, y en la sección V se debe buscar la cifra señalada, siempre y cuando no remita a ninguna otra sección.

Un ejemplo basta para demostrar su práctica.

Nos encontramos con un buque al que, con el fin de comunicarse con él, le quiero decir el nombre de mi buque. Con este propósito, busco “Saratoga” en el “*Code of Signals*”, sección III, de Marryat, y como encuentro que tiene los números 7, 9, 2, 4, hago enarbolar el primer *distinguish pendant* así como las banderas 7, 9, 2 y 4. El otro buque responde con su nombre y, como es un buque de guerra, enarbola bajo su bandera nacional, en este caso la holandesa, los números 1, 2, 0, 6, los cuales busco en sección II del “*Code of Signals*”, y me entero que la embarcación con que nos encontramos es el buque de guerra holandés “Prins van Oranje”. Después de esto, le muestro según el apartado V, es decir, sin ningún señal diferenciadora, los números 1, 0, 5, 3, que expresan: *Send boats off to my assistance!* A lo que este contesta 1, 0, 4, 9: *I have no boats on board*, etc.

La primera defunción en nuestro barco ocurrió el 14 de abril, un niño pequeño que pertenecía a gente ordinaria del entrepuente murió. La madre estaba inconsolable, y sostenía a la pequeña

⁶⁰ *Distinguishing pennant*: gallardete distintivo, usado para indicar tres distintas decenas de millares en la lista del “*Code of Signals*” de Marryat.

criatura, abrazándola fuertemente, cuando apenas una hora después llegó el carpintero para ponerlo dentro de un pedazo de lona cosida y entregarlo al mar.

En un barco, como regla se hacen pocas ceremonias para los cadáveres; apenas se ha enfriado el cuerpo se prosigue seguidamente con su sepultura. Y es que un cadáver a bordo, en particular durante la noche, acarrea irremisiblemente una terrible desgracia al barco, según una antigua superstición de la gente de mar. Cuando muere un oficial del barco, se realiza un pequeño funeral, pero con los emigrantes se apresura mucho más la cosa: el cadáver se envuelve en un pedazo de lona que se cose, se le sujeta un trozo pesado de carbón o un pedazo de fierro viejo al extremo de los pies, y se le empuja por encima de una plancha sobre la borda, de donde se desliza hasta las profundidades. Llega ocurrir que el peso que le cuelgan se suelta y el cuerpo no se hunde de inmediato, sino que flota en las aguas del timón y que, para espanto de los marineros, parece perseguirlas. La superstición de la gente de mar es en este caso tan grande que no se les puede sacar de la cabeza que una gran desgracia amenaza el barco; y, la mayoría de las veces, al capitán no le queda otra cosa para calmar a la gente que botar una lancha y hacer hundir el cadáver de nuevo.

Entre los emigrantes se hallaba un muchacho de unos veinte años que llevaba a su madre, una mujer anciana, ciega y muda, hacia América. ¡Qué otra cosa más conmovedora podría uno pensar que el cuidado que un hombre procura a su madre desvalida durante un viaje tan largo y extenuante! Pero este hijo desnaturalizado casi dejaba morir de hambre a su pobre madre anciana en el entrepuente sofocante y por culpa de las alimañas, y la maltrataba de una manera indignante. Una vez que la gente que tenía su cama junto a la de él me informó sobre esto, mandé llamar a este monstruo a cubierta, enfrente de todos le eché en cara su miserable manera de comportarse, y lo amenacé con la pena máxima si no atendía de inmediato a su madre como buen niño.

Die Welt ist vollkommen überall,

*Wo der Mensch nicht hinkommt mit seiner Qual.*⁶¹

61 “El mundo es perfecto allí donde el hombre no va con su tormento.” De *Die Braut von Messina* de Schiller.

Tal como lo había previsto, el estado morbosos del primer oficial, el Sr. Benj. Frazer se había agravado tan considerablemente que el capitán insistió en que se le tomara su última voluntad. Uno de los pasajeros redactó el testamento, que fue firmado por su propia mano ante nuestra presencia, y en el que nombraba a su esposa en Boston como heredera universal de sus bienes nada despreciables.

El miércoles 17 de abril, falleció el oficial, y a las 4 se llevó a cabo el funeral. El cuerpo, envuelto en una lona nueva cosida, fue llevado a cubierta y cubierto con la bandera de estrellas americana. Los marineros, en sus trajes de domingo, se pararon alrededor en un semicírculo; el capitán, vestido de negro dio lectura a las oraciones según el ritual de la Iglesia anglicana, y, con el “amén”, el cuerpo se hundió en el mar. Durante el día, la bandera americana ondeó a media asta en señal de duelo.

Entre los pasajeros del entrepuente se hallaban dos personas bastante ancianas, marido y mujer, la última tan enferma que yo dudaba que fuera a disfrutar de la vista de sus seres queridos en América. Como ese día habían desinfectado el entrepuente, toda la gente tuvo que salir al aire, y de igual forma sacaron a la anciana, que se fue a agachar quejumbrosa a un rincón. “Mi señora”, dijo su marido, un campesino tosco, “no me parece que vaya a llegar con nosotros al otro lado; a ella también se la vamos a dar de comer a los pescados.”

A la 1 de la mañana, se me despertó y se me pidió que fuera rápido a ver un moribundo. Me apresuro a ir y me encuentro con que el hombre que les estaba procurando su esposa a “los pescados” ¡era ya un cadáver! ¡El destino quiso que él, y no su esposa, se convirtiera en alimento para peces!

¡Todo lo que tuvo que haber sufrido la anciana mujer en años pasados por la tosquedad de su marido! Y no obstante, ahora se sentía tan miserable, sola y vieja, abandonada entre personas extrañas en alta mar por su compañero que había visto a su lado durante cincuenta años. ¿Quién habrá de llevarla con sus hijos en el lejano Wisconsin? Quejidos y sollozos ahogaban sus lamentos, y eran la respuesta a mis intentos de consolarla. En eso apareció una muchacha resuelta, una moza oriunda de la Selva Negra, con ojos azules, mejillas tiernas y corsé bordado. “Señor”, dijo, “me voy a reunir con mi prometido en Milwaukee, y debería llevarle a su madre, pero ella ya no alcanzó a

verlo y ahora yace en la tumba en su tierra, tal como la mía. Quiero llevarme a esta señora hasta Milwaukee y desde ahí avisarles a sus hijos. El cielo me habrá de bendecir por ella, y mi prometido no ve nada malo en ello.”

Conmoverlo, di las gracias a la generosa muchacha y le expliqué a la anciana el amable ofrecimiento. Paso buen tiempo sin que comprendiera nada; pero cuando finalmente un rayo de razón y agradecimiento dio vida a la mirada que echó sobre la doncella, no tenía palabra alguna, y se debatía con su sentimiento de tal forma que yo temía por su vida. Cuando se dominó, se echó de rodillas y me rogó que le diera algo para que pudiera llorar. Sus pobres ojos seguían secos, mientras que los míos se humedecieron.

Sábado, 19 de abril. Nos acercamos a los Bancos de Terranova, lo cual se deja ver por una más baja temperatura del aire y el cielo nublado⁶².

Estos bancos se encuentran a 49° de latitud norte y 58° de longitud occidental de Greenwich. Conforman la elevación más extensa del Golfo de San Lorenzo, y se extienden unos 16 grados de longitud y 10 de latitud. Antes se creía que en el lugar donde ahora se encuentran los Bancos de Terranova había estado una isla que se había hundido y que sus restos eran los bancos ya mencionados; sin embargo, no es posible aportar pruebas concluyentes para esta hipótesis.

Con mayor probabilidad, puede que la formación de los Bancos de Terranova haya resultado del hecho de que sobre ellos choca la corriente del golfo con la corriente ártica, funde las masas de hielo de esta última, y, de esta forma, acarrea al fondo marino las masas de piedra y lodo contenidas en ellas. A favor de la veracidad de esta hipótesis está, entre otros, el hecho de que el borde sur de los Bancos de Terranova cae de manera abrupta, mientras que el borde norte, donde la corriente ártica siempre lo nutre constantemente, muestra una pendiente suave.

Las grandes masas actuales que se han formado a partir de tales precipitaciones no contradicen esta hipótesis, sino que únicamente dan cuenta de que las sedimentaciones deben estarse realizando desde hace miles de años.

62 Es justo en el extremo meridional de estos bancos donde la madrugada del 15 del mismo mes de abril, aunque 56 años después, el Titanic naufragó.

No es raro que ocurra en la actualidad que, ahí donde los bancos ya casi han alcanzado la superficie del mar, los bloques de hielo imponentes vayan a varar en ellos, se queden inmóviles un tiempo, y finalmente, cuando están bastante derretidos por abajo, que pierdan la estabilidad y se desplomen, para reposar por unos momentos, etc.

Hoy aparecieron numerosos *Thalassidromas*⁶³, y por primera vez tuve oportunidad de verlos cómo se apresuraban nadando unas veces, volando otras sobre la superficie del mar. Uno de ellos se mantuvo por largo tiempo cerca del barco. Sus movimientos semejaban los de un ave terrestre que cae en el agua, provoca que se mojen sus alas e intenta ponerse a salvo. Frecuentemente cortaba una ola que se le aproximaba y se hundía por un momento en el agua.

A las cuatro de la tarde tuvimos un fenómeno natural tan extraordinario que incluso nuestro viejo capitán, a pesar de navegar la mar desde hace cincuenta años, no recordaba haber visto algo similar. Nuestra derrota era al noroeste cuarta al oeste⁶⁴, cuando de pronto columbramos ante nosotros un paisaje profuso. Montañas altas alternaban con valles profundos de la manera más encantadora; las elevaciones portaban en parte coronas de rocas de las formas más bizarras, y en parte asemejaban la cima de un volcán trunco por la parte superior. Todos miraban con asombro el espectáculo, y la masa de emigrantes que se había juntado sobre la cubierta gritaba enloquecida que la tierra estaba ya muy cerca de nosotros. Es verdad que todos estábamos impactados, y, para no dejarnos engañar, debíamos recordarnos que nos hallábamos muy lejos de tierra firme como para que todo el fenómeno ante nosotros no fuera otra cosa que un espejismo. Pero nuestro asombro no fue menos cuando las dos montañas, que aparentemente estaban pegadas a nosotros, comenzaron a expulsar nubes de humo, como suele suceder antes de la erupción de un volcán. No obstante, apenas pasados unos minutos ya se habían modificado las formas del paisaje de nuevo, adoptando un carácter aún más fantástico, si es que esto era posible; pero justo en ese momento vino una ráfaga de viento que acabó con la imagen y la convirtió en una masa negra de nubes. Todo ese tiempo, el viento había estado soplando desde el suroeste, y nosotros habíamos estado navegando,

63 El nombre de este género que menciona el autor es considerado hoy en día sinónimo del género *Oceanodroma*; son aves pelágicas pequeñas y cosmopolitas uno de cuyos nombres comunes en español es *pañño*.

64 Una de los rumbos de la rosa náutica cuando se le divide en 32 puntos. Se trata del primer cuarto de ángulo desde el noroeste hacia el oeste.

como ya dije, al noroeste cuarta al oeste; curiosamente, la masa que estaba estacionada frente a nosotros no nos abatió a la corriente de viento, sino que, como un destino aciago y amenazador, venía a nuestro encuentro. El capitán dio la orden de virar la nave hacia el nordeste, y lo hizo de una forma tan enérgica que se notaba bien cuánta importancia tenía para él la más rápida ejecución de su instrucción. Apenas habíamos recorrido unos cuantos grados en la nueva dirección, cuando la siniestra aparición pasó bufando por el lado de estribor. El mar hervía, para usar la expresión de un viejo poeta, como la marmita de la bruja, y las masas lúgubres de nubes bajaron tanto que el cielo y las aguas se tocaban.

“¡Una manga de agua!” , le dije al capitán.

“*Dam!* Nos hubiera jugado una buena partida de haber caído ahí”, fue la respuesta.*)

Domingo, 20 de abril. Tuvimos una puesta de sol indescriptiblemente hermosa. Frentes de nubes negras emergían en contornos duros sobre el horizonte y dibujaban sobre el fondo resplandeciente de oro y púrpura una esplendida babel: magníficos palacios, catedrales y torres, con altas almenas y arimeces, pirámides y obeliscos. Era una vista majestuosa y cautivadora, y mientras se iba fundiendo en un amarillo lánguido, recordé las palabras de Goethe: “*Am farb’gen Abglanz haben wir das Leben.*”⁶⁵

Tengo la costumbre de llevar mi propio diario en viajes marítimos, y de realizar mis propias determinaciones de la longitud y la latitud, independientemente del capitán. Como en estas determinaciones radica la posibilidad de realizar toda la travesía, bien podría ser de interés general informarse sobre los rudimentos de esas determinaciones. Es por eso que quiero hacer aquí rápidamente una descripción más detallada del método y de los instrumentos empleados para esto.

*) Las mangas de agua o trombas se observan en el mar no en raras ocasiones; a veces aparecen tres o cuatro al mismo tiempo, que usualmente se unen en una sola más grande. Su origen es atribuible con probabilidad a contracorrientes de aire, y parece que requieren de un cambio drástico en la dirección del viento, lo que nos remite a los torbellinos que se presentan durante las tormentas.

Para las grandes embarcaciones, las trombas sólo son peligrosas, por tanto, si estas poseen una extensión considerable, como la descrita con anterioridad. El agua que cae de éstas sobre la cubierta es dulce, de tal forma que debe provenir de las nubes. Antiguamente, se consideraba el origen las trombas como una consecuencia de corrientes eléctricas en la atmósfera, aunque sin fundamento alguno. Sobre si la aguja magnética se desvía en las cercanías de la tromba, parece no haber observaciones hasta la fecha, aunque sería importante conocer estas posibles influencias.

65 “En este resplandor de colores se halla la vida”. Del *Fausto*.

Como es evidente, lo que aquí se diga sobre estos instrumentos habrá de ser sólo en la medida en que se trata de una explicación y no de un adiestramiento para su dominio, puesto que para esto último no basta con una breve discusión teórica. No obstante, con el fin de satisfacer a aquella parte de mis lectores que gustaría procurarse una comprensión más especial en la materia como preparación, por ejemplo, para sus viajes, remito a la Nota 1 del Apéndice; después de su lectura, una breve orientación práctica bastará para capacitar a cualquiera, incluso a los inexpertos, para realizar la determinación de la posición de un lugar, algo absolutamente necesario durante los viajes.

En principio, se distinguen dos clases de determinaciones, la geográfica y la astronómica. Esta última tiene que ver con observaciones celestes y requiere del conocimiento del sistema astronómico, mientras que la primera se puede realizar con independencia de los fenómenos celestes.

Para la determinación geográfica, la superficie terrestre se considera como un plano, el camino andado se mide con ayuda de la corredera y la dirección del camino mediante la brújula, para lo cual se toma en consideración su declinación y otras causas que perturban la exactitud del resultado. Todo el procedimiento, como puede observar el lector, es bastante sencillo, pero en sí sólo aplicable a travesías marítimas cortas porque, de entrada, la suposición de una superficie plana para grandes distancias es inadmisibile y, aparte, los instrumentos empleados no permiten una determinación precisa.

No obstante, junto con la determinación astronómica, sigue siendo un recurso importante para grandes travesías marítimas, y del cual no se puede prescindir en la cercanía de costas y bajos, principalmente en los momentos en que un cielo nublado no permite la observación de las estrellas. En el caso de los bajos, como la constitución del fondo marino en tales lugares se conoce muy bien la mayor parte de las veces, se puede hacer un uso complementario de él muy adecuado mediante mediciones de profundidad.

La determinación astronómica es doble: determinación de latitud y determinación de longitud. La primera se puede efectuar de múltiples formas; el método más empleado a bordo es el de realizar la determinación a partir de la altura meridiana del sol y su declinación. Para la determinación de la longitud, se emplea un cronómetro, el cual muestra, por ejemplo, la hora del primer meridiano,

la coteja con la hora a bordo de la embarcación, la cual se deduce a partir de la observación de la culminación del sol, de una estrella, o a partir de la medición de una distancia lunar, etc., e infiere, a partir de la diferencia de tiempos, la diferencia de longitud entre la posición de la embarcación y el primer meridiano que se puso como ejemplo.

Las investigaciones más recientes prometen para el futuro aún un tercer método para determinar la posición de un lugar, y que se podría denominar determinación física. Tal determinación habrá de basarse sin duda alguna en los fenómenos magnéticos de nuestro globo terrestre, en el caso de que las leyes de estos últimos se investiguen a fondo.

Volvamos con la gente a bordo de nuestro barco, después de esta digresión. Apoyado en mis observaciones, creí pertinente animar a los emigrantes con la posibilidad de que, si el clima seguía igual de favorable, pudiéramos llegar al destino de nuestro viaje en cinco o seis días. Como consecuencia, durante la tarde reinaba una gran alegría sobre la cubierta de proa. Un muchacho de cierta edad, que por cierto se ganaba la vida en Alemania como violinista en las fiestas mayores, sacó de su baúl un viejo violín e intentó tocar un vals. Los jóvenes y las muchachas no pudieron resistir la tentación por mucho tiempo, y al cabo de un rato ya se había organizado un baile que duró hasta entrada la madrugada.

La hermosa puesta de sol que mencioné el 20 de abril fue el indicio de un mal clima constante, con mucha lluvia y niebla. De cualquier forma, teníamos viento, de hecho un poco más de lo que hubiéramos querido, aunque soplabá sin interrupción desde el oeste, y los pasajeros comenzaron a ponerse de mal humor, y hacían gestos de aflicción en vez de cantar y bailar. Por desgracia, se dio un brote de sarampión o rubeola entre los niños, de los cuales teníamos más de cien a bordo, y la enfermedad se volvió más peligrosa en cuanto que no nos era posible proteger a los enfermos de la corriente de aire en las circunstancias presentes. Aparte de eso, varios adultos, entre ellos tres marineros, habían sido sorprendidos por la epidemia. En resumen, había muchas razones para estar a disgusto, y este disgusto crecía con cada día y provocaba toda clase de reclamos.

El 24 de abril, y con él la quinta semana de nuestra travesía marítima, llegó a su fin, sin que se abrieran mejores posibilidades para nuestro arribo; el disgusto llegó a su punto más alto; una comisión de emigrantes constituida por tres hombres fue enviada con el capitán para comunicarle

diversos reclamos: el agua potable no se podía beber, el biscocho era muy malo, el barco muy lento, el viento contrario y Dios sabe que otras tantas cosas en contra. Las personas no entendían ni una palabra en inglés, y, por lo mismo, yo tuve que hacerla de intérprete, como era la costumbre. El capitán escuchó mi traducción de los reclamos con calma. El mal tiempo también había hecho efecto en el viejo hombre. Apenas había yo terminado, cuando de pronto se volteó hacia la comisión, tomó al portavoz por el cuello y le colocó una patada tan certera que este dio contra el suelo a todo lo largo. Los otros dos comisionados dieron media vuelta a toda prisa, pero en su retirada el destino los alcanzó en la misma parte del cuerpo que no puedo pronunciar. A partir de ese momento, no se les volvió a ver a los tres, y su petición había sido despachada con tanta presteza como eficacia. El capitán parecía conocer a su gente y saber, como práctico experimentado, la forma correcta para evitar más jeremiadas, tan bien como algunos funcionarios alemanes.

A nuestros emigrantes se les puso a disposición una gran cocina a bordo, y se le instruyó al cocinero del barco para que les preparara sus alimentos en grandes calderos; pero como cada quien cocina y le gusta quedar satisfecho a su manera, tan pronto como se encendía el fuego en la mañana, la cocina quedaba sitiada por gente deseosa de cocinar, en las manos las cacerolas llenas de todas las mezcolanzas posibles, y ahí en donde había lugar en el fogón para seis a doce, cien o ciento cincuenta querían tener su propio fuego, y la cocina era el escenario donde se daban varios de estos espectáculos con todo y aplausos. La primera docena era hostigada casi siempre por los que seguían justo detrás, antes de que sus exquisiteces estuvieran listas. Los débiles cedían, pero unos cuantos defendían con tenacidad su lugar; se insultan, se mofan y se ponen trabas, de repente se vuelca una olla por ahí; humo, manteca quemada y un griterío inundan la cocina; desde fuera entran apretujándose los otros; el pleito arrecia; un westfaliano colosal alza un jamón de su tierra en actitud amenazante, la rabiosa dueña de la olla malograda blande una espumadera, por el aire vuelan manteca y frijoles, papas y guisantes, tocino y trozos de carne, unas mujeres se agarran de los pelos, los maridos toman partido; ante la puerta de la cocina se desata una trifulca general; entonces, rodeado por algunos marineros, aparece el piloto como *Jupiter pluvius* sobre el techo de la despensa, y con un gran balde lleno de agua de mar que proporciona el grumete extinguen el ardor de pelea.

Las ansias de tierra crecían cada día. Desde la mañana hasta el anochecer, la actividad principal era observar la posición de las velas, y por las mañanas, aún dentro de la cama, la primera pregunta que se escuchaba era: ¿qué viento tenemos? La gran masa de aves marinas que volaba alrededor de nuestro barco fue contemplada como una señal propicia. La mayoría pertenecía a las gaviotas y a las golondrinas de mar; sólo una única vez observé una *Uria Alle*⁶⁶ muy preciosa, revoloteando sobre el agua a muy corta distancia. Sus movimientos eran elegantes sobremanera, y nadaba con la ligereza de aquellos habitantes genuinos del mar de entre las aves como *Alca*, *Mormon*, y acaso *Colymbus* y *Podiceps*⁶⁷. A ratos se elevaba y se lanzaba sobre las olas sin el más mínimo movimiento de alas, como si tuviera el mismo peso que el aire; después se volvía a posar sobre la superficie resplandeciente, se tumbaba coquetamente hacia un lado; toda vanidad, se limpiaba con el pico su plumaje y se sumergía de pronto hasta una profundidad considerable, moviendo el ala a manera de remo.

El 25 de abril, al anochecer, se presentó por fin el tan anhelado viento nordeste y, si bien venía acompañado de una niebla terrible y densa, no obstante lo bendijimos de todo corazón, y ni siquiera nos quejamos cuando se elevó a tormenta durante la noche y nos privó de nuestro desayuno y comida al día siguiente. De hecho, como consecuencia del viento de través, el barco se inclinó tanto hacia un costado, que ni platos ni cuencos se estaban quietos sobre la mesa, y justo cuando queríamos sentarnos, un fuerte tirón arrojó todo el desayuno al piso. Pero para la hora de la comida, se tornó aún peor. Un infortunio quiso que se rompiera el banco con uno de los jóvenes americanos cuando quería esquivar la sopa que se estaba derramando sobre él. Perdió el equilibrio, cayó y destrozó la caja con medicinas que estaba detrás de él, y, como consecuencia, tuvimos que inhalar nubes enteras de ruibarbo, magnesia, flor de azufre y calomel. ¡Pero qué importa!, ¡de cualquier forma seguíamos avanzando, y eso era lo principal!

El viento se mantuvo favorable durante el día siguiente, así como hasta la madrugada del 26 al 27 de abril, por lo que en las últimas 36 horas habíamos recorrido una distancia considerable; mas

66 Ave conocida comúnmente como mérgulo atlántico. Hoy en día ya no se le considera parte del género *Uria*, sino que forma un género aparte donde ella es la única especie: *Alle alle*.

67 Todos son géneros de aves acuáticas, de los cuales *Mormon* y *Colymbus* llevan hoy el nombre de *Fratercula* y *Gavia*, respectivamente

ahora el cielo empezaba a clarear, y mientras más esplendoroso se ponía el clima, más languidecía el viento.

El 28 de abril, el sol brillaba maravillosamente claro y el firmamento resplandecía de un azul tan intenso como sólo suele ocurrir en las latitudes meridionales; pero, por el contrario, en vez de un viento teníamos sólo un céfiro que apenas si hinchaba las velas. El agua del mar había cambiado su color, que hasta ese momento había sido de un azul índigo profundo, a un verde oscuro y turbio, cada vez más y más, lo que habría de ser buen indicio de que la tierra se hallaba cerca.

El color del agua del mar es un asunto importante para el marinero; no es raro que pueda precisar sólo por su color si un peligro lo amenaza en forma de bajos próximos, ya que en esos lugares el color del agua suele cambiar repentinamente. De la misma manera, es de interés científico investigar este asunto más a detalle y, de hecho, el saber en qué radica la coloración tan variada que el mar muestra en distintos lugares.

De entre todas las propiedades de los cuerpos, ninguna llama más la atención que precisamente su color, pero, también al mismo tiempo, ninguna está más sujeta a apreciaciones subjetivas que ésta misma. Como se sabe, existen muchas vistas completamente sanas en circunstancias normales, pero que no son capaces de percibir la diferencia entre dos colores similares, y que por lo mismo sus aseveraciones acerca del color entrañan un error incesante. A este último caso se le puede atribuir, por un lado, el hecho de que uno mismo procura conciliar opiniones totalmente distintas acerca del color del agua de mar, mientras que, por otra parte, algunas observaciones que fueron efectuadas sólo en lugares determinados, y que luego han sido generalizadas, también llevan a más de un error en lo que toca a este tema.

Es cierto que en un principio uno está inclinado a dar por hecho que la razón de este último fenómeno se desprende de injerencias fortuitas, y que, en sí, el agua de mar debe tener una apariencia turbia porque constantemente se están disolviendo en ella organismos vegetales y animales; mas no obstante, esto último casi nunca es el caso, como muestran algunas observaciones; por el contrario, el agua de mar con frecuencia es tan transparente que uno es capaz de avistar el fondo de este, incluso cuando se halla a profundidades notables.

Por lo general, a cierta profundidad y en cierta extensión, el mar muestra un color verde azulado que posee un tono del todo característico, de tal forma que incluso en la ciencia se designa mediante la palabra “verdemar” a un matiz particular del verde. Pero de cualquier forma, se vuelve evidente mediante una observación más exhaustiva, que incluso este tono no es constante como uno tiende a creer por lo general, sino que, tanto al estar más distanciado de tierra firme como también en profundidades mayores, el dichoso verdemar cambia y, en general en las circunstancias ya mencionadas, adquiere un tono oscuro, tirando a negro. Asimismo, la condición del aire (su pureza, diafanidad, etc.), así como el reflejo de la bóveda celeste, tiene un impacto nada despreciable en el color del mar, y estos factores se hacen patentes de una manera del todo perceptible particularmente en las aguas tropicales. En todos los mares tropicales, el color del mar es más vivo y posee un toque azulado.

Si uno considera lo factible que es engañarse a la hora de determinar un color, entonces se comprende fácilmente la importancia que tiene el realizar esta determinación de una manera distinta a la de la observación directa. Una determinación de tal naturaleza admite también el color del mar del que, de cualquier forma, se desprende el mismo resultado que el obtenido mediante la observación directa, con lo cual se confirma la veracidad de esta última.

Si en un cuarto oscuro se hacen pasar algunos rayos de luz a través de una pequeña abertura circular, y se los capta sobre una superficie blanca, después de que previamente se les haya hecho pasar por un prisma de vidrio, entonces la imagen que se produce sobre la superficie muestra, como todos sabemos, los colores del arcoíris conocidos, y esta observación nos lleva a la conjetura de que la misma luz del sol es compuesta. Ahora bien, para explicar los distintos colores de los cuerpos, como es sabido, se ha aceptado que cualquier cuerpo, excepto cuando éste es blanco, descompone la luz del sol en cierta forma y que refleja uno o algunos de los colores producidos a través de la descomposición, por lo cual entonces el ojo le atribuye al cuerpo mismo esos colores reflejados.

Adicionalmente, los cuerpos de colores transparentes poseen la propiedad de que sólo dejan pasar uno o algunos rayos de color a través de ellos; los restantes en parte los retienen, en parte los reflejan. Entonces, dos rayos de colores son particularmente reflejados por el agua, incluso a una profundidad menor: los azules y en parte los amarillos, mientras que los rojos, por ejemplo,

penetran profundo en ella y no son reflejados. Por tanto, se explica bastante bien que los buzos nos informen que, a grandes profundidades, han visto rojo el color del agua, y que, finalmente, a profundidades aún mayores, no penetren más los rayos de luz, razón por la cual impera ahí una absoluta oscuridad.

Un fenómeno singular lo representan los colores conocidos como complementarios, los cuales se pueden producir de diferentes maneras. Por ejemplo, si la vista se fatiga por contemplar durante largo rato un cuadrilátero rojo, y uno cubre después la figura mediante una superficie blanca o negra, entonces aparece sobre esta última un cuadrilátero verde azulado. Si el cuadrilátero observado primero hubiera sido verde, entonces, en lugar de uno verde azulado, se hubiera observado después un cuadrilátero rojo.

Con el fin de conocer los colores complementarios, sólo se tiene que considerar el azul oscuro y azul claro como un solo color, entonces hay tres pares de colores complementarios, que de hecho son siempre aquellos que tienen otros dos entre ellos. Entonces, si se colocan los seis colores en el orden

rojo, anaranjado, amarillo, verde, azul, violeta

entonces estos tres pares son colores complementarios

rojo y verde,

anaranjado y azul,

amarillo y violeta.

De la siguiente forma se ha obtenido una nueva demostración de que el agua de mar es en general verde azulada, a saber: se hizo pasar un tubo por la bodega de un buque de gran calado; uno de los extremos sin tapar dejaba pasar la luz del día, el otro extremo, cubierto por un disco de *flint glass*⁶⁸ incoloro, hacía que la luz incidiera en el interior del la bodega, pasando a través del agua de mar, por lo que el extremo abierto arrojaba una luz rojiza, de lo cual se pudo concluir que el agua de mar tiene una coloración verde.

68 Se trata de un vidrio con alto contenido de plomo y que es usado en óptica y cristalería por su alto índice de refracción.

Aparte de las causas ya mencionadas, parece que tiene también influencia sobre la modificación del matiz el hecho de que el agua de mar posea una salinidad distinta. Efectivamente, una salinidad mayor del agua impide casi por completo que algunos rayos de luz penetren, por un lado, mientras que otros apenas pueden penetrar a poca profundidad y son reflejados. Los rayos azules pertenecen en particular a este último grupo; es por eso que, en mares con gran salinidad, el agua se ve teñida predominantemente de azul.

Finalmente, en aguas no tan profundas, el color del fondo también tiene efecto en la coloración del agua, y debido a que, como ya se ha hecho hincapié, el mar es muy diáfano en general, entonces se le ha prestado muy poca atención a este hecho, y, como consecuencia, esto ha llevado a opiniones erradas sobre el color del agua del mar.

El capitán y yo estábamos parados sobre cubierta, antejo en mano. Un puntito blanco apareció en el horizonte distante. “¿Lo está viendo?”, le pregunté al capitán.

“¡Desde hace rato!”, contestó, y una sonrisa de satisfacción se dibujó en su rostro honrado y surcado de arrugas.

“¿Cuánto tiempo más le habrá de tomar?”, seguí preguntando.

“En una media hora puede que esté a bordo.”

“¿A quién están viendo?! ... ¿Quién viene?! ... ¿Quién subirá a bordo?!”, llovían ahora las preguntas de todas partes.

Observé inquisitivo al capitán sobre si yo debía responder, y es que la gente de mar casi siempre prefieren mantener en secreto todo lo que tenga que ver con el arribo.; y como me hizo un gesto afirmativo con la cabeza, yo grité con fuerza: “¡El práctico se aproxima! ¡El práctico estará a bordo en una media hora!”

Como una chispa eléctrica, la noticia recorrió el barco. Todo aquello que tenía pies subió corriendo a cubierta, y la alegría irradiaba de todos los semblantes. Los rencores y los pleitos fueron olvidados, la gente se congratulaba, se daba la mano, y los más conmovidos se arrojaban a los brazos de los otros.

El cúter del práctico se aproximaba tan rápido que ya podíamos distinguir con claridad sus contornos tras un breve tiempo; no obstante, aún demoró más de media hora para llegar a nuestras inmediaciones, y el agradable capitán, de buen humor hoy en particular, me relató entre tanto una historia de prácticos que no quisiera ahorrársela al lector.

“Usted puede observar”, dijo, “qué rápido corta las olas el cúter, y de hecho no existe otra embarcación que con ese viento navegue a vela mejor que un pequeño bote de prácticos tan esbelto como éste, el cual tiene espacio para unas 15 a 16 personas a lo sumo; usted no creería lo lejos que se aventuran estos maderos. Hace exactamente diez años, la navegación a vapor aún no se hallaba en su apogeo como ahora, y sólo cada 14 días iba y venía un vapor entre Liverpool y Nueva York. También en aquel entonces, para ese tipo de travesía era raro que se hicieran menos de 18 días, cuando hoy es suficiente casi la mitad de ese tiempo. En aquella época, vivía en Nueva York un hombre, que, colocado como cajero principal de uno de nuestros grandes bancos de Wallstreet, siempre manejaba enormes sumas de dinero. Durante largos años demostró ser un empleado leal y esmerado, era considerado como acaudalado, o incluso rico, y vivía de una manera tan modesta que gozaba de una confianza tal que se hubieran podido cimentar montañas encima de su honradez. Pero he aquí que se dejó persuadir de querer dejar toda su suerte en manos de su atinado juicio, hizo en secreto especulaciones con resultados desafortunados, y como quiso llevar al extremo su suerte, de pronto se vio en la ruina e incapaz de responder a sus obligaciones cambiarias. No obstante, todo esto permaneció en el desconocimiento de la gente y de los directores del banco durante mucho tiempo.

“En junio van a ser diez años de que se tomó un día de licencia, alegando un motivo cualquiera, y precisamente para sábado, de tal forma que tenía para sí dos días enteros, ya que ningún banco abre en domingo, y la caja central también permanece intacta durante ese tiempo. Como no se presentó a trabajar el lunes, y en un banco el orden es el alma del negocio, mandaron averiguar a su domicilio si tal vez se hallaba enfermo o acaso lesionado gravemente. El enviado encontró a la esposa en casa, pero ésta no pudo o no quiso dar otra explicación más que su marido aún no había regresado de su viaje a Newark. La actitud de la mujer debió tener algo de extraño o de aprensivo y que el enviado tuvo el acierto de reportar a su patrón, el director del banco. En el acto mandaron un telegrama a Newark, pero 10 minutos después llegó la respuesta, diciendo que no se había visto

para nada a la persona que buscaban. Algo andaba mal; se mandó a que un cerrajero abriera la caja central, y un vistazo rápido puso de manifiesto la ausencia de no menos de 500 000 dólares en oro y títulos. El cajero había utilizado la confianza depositada en él para robarle al banco medio millón, y probablemente ya había puesto pies en polvorosa con todo y botín. Y de hecho, eso había sucedido, pues la policía, que había sido alertada del atraco, informó que el sábado a mediodía, 10 minutos antes de las 12 horas, un hombre que había tomado el vapor a Liverpool parecía haber sido el mismísimo cajero. Y aunque el hombre traía gafas y tenía el pelo negro, siendo el desaparecido de los rubios, no obstante la similitud en todo lo demás era bastante notable como para que existieran suspicacias acerca de su identidad, y a nadie le cabía la menor duda de que el ladrón se hallaba rumbo a Liverpool con medio millón en los bolsillos. Pero la pregunta era: ¿cómo proceder?, y es que el próximo vapor a Europa no partiría sino doce días después.

“Mientras los directores del banco aún discutían, un hombre se permitió hacer acto de presencia ‘en medio de una situación apremiante.’ Se le permitió pasar.

“‘Señores’, dijo el recién llegado, ‘soy un piloto de Nueva York, si ustedes me pagan bien, me pongo a perseguir el vapor de Liverpool, le doy alcance y hago que arresten al ladrón en Liverpool.’

“Los directores se miraron entre ellos sorprendidos y llenos de duda, pero como el práctico dijera que se le habrían de pagar sólo si regresaba con prosperidad y éxito completo, entonces no corrían ningún riesgo, y en cinco minutos se convino que, en caso de que el práctico entregara en Nueva York al hombre con el medio millón robado, o aunque fuera sólo lo último, su recompensa sería de 20 000 dólares. En caso contrario, no tendría derecho a reclamar ni un solo céntimo. El oficial de policía, un viejo conocido del práctico, se manifestó dispuesto a acompañar a su amigo en tan peligroso viaje. Y tan pronto como se hubo cerrado el contrato *in optima forma*, ambos hombres se dirigieron, uno a su bote, el otro con sus superiores, a proveerse de los documentos de identidad necesarios.

“En una hora habían terminado con los preparativos y se hallaban a bordo del cúter con dos marineros. La pequeña embarcación izó su poderosa vela y emprendió su viaje temerario a la vez que cientos de apuestas se hacían a favor y en contra del resultado exitoso.

“Los cuatro hombres audaces tuvieron suerte: la mañana del decimoquinto día se hallaban a la entrada del canal de St. George, y como pasaron rozando la punta de St. David con viento favorable, tuvieron a la vista un barco a vapor que navegaba con el mismo rumbo que ellos. ‘*Bless my heart!*’, gritó lleno de regocijo el piloto, ‘¡el vapor a Liverpool! ¡Nuestros 20 000 dólares!’ Para el anochecer ya le habían tomado la delantera, y ya hacía una hora que habían echado anclas antes de que el vapor proveniente de Nueva York atracara en el muelle. El oficial de policía había tenido el tiempo suficiente para ponerse de acuerdo con las autoridades inglesas, y apareció a bordo acompañado de dos colegas robustos y aprehendió al ladrón.”

“¿Y el policía llevó de vuelta al detenido con éxito a Nueva York?”

“Se sobreentiende, y lo más asombroso del asunto es que el viaje de regreso lo emprendieron en el mismo pequeño cúter; sólo que esta vez, en lugar de cuatro, lo hicieron cinco. Y de hecho, usted puede ir a visitar al cajero aún hoy en día en nuestra gran prisión de Sing Sing.”

Durante este relato, el cúter del piloto ya se había acercado tanto que podíamos distinguir a su tripulación a simple vista. El capitán ordenó contrabrazear las vergas mayores, de forma que el movimiento de la embarcación cesó casi por completo. El cúter del práctico echó al agua una barca pequeña que en un minuto ya se hallaba a un costado del *Saratoga*, y, unos cuantos instantes después, el práctico apretaba la mano del capitán en el alcázar, mientras que el cúter pescaba su pequeño bote y proseguía navegando en dirección distinta de la que había llegado.

Entretanto, el viento se convirtió casi en una calma muerta. Las velas colgaban flácidas y el barco se inclinaba lentamente de un lado al otro. Así permaneció el día siguiente y el día que le siguió; sólo por las noches, después de la puesta de sol, se levantaba una brisa leve y nos hacía avanzar a algunos nudos por hora. Pero a partir de que salía el sol, se dejaba venir la más quieta de las calmas chichas, por lo que los impacientes tuvieron que enfrentar otra vez un duro reto a su paciencia.

En el entrepuente el sarampión aún hacía estragos, lo cual representaba una situación inquietante ya que, al arribar a Nueva York, las autoridades sanitarias visitarían la embarcación y, en caso de que encontraran una epidemia a bordo, declararían que se impusiera una cuarentena. Con el fin de evadir este riesgo, ordenamos asear a toda profundidad el entrepuente y que sus ocupantes se

deshicieran de todas sus prendas y ropas viejas, y se vistieran lo más aseados y decentes que fuera posible.

Domingo, 1º de mayo, desde muy temprano tocaron a mi puerta. “*Hallo, baron want you see the land?*”, exclamó la voz alegre del capitán, “en unas cuantas horas vendrán para la cuarentena en Staten Island.” En seguida me hallaba ya en cubierta. A nuestra derecha se extendía una gran porción de tierra denominada Long Island. Algunos poblados y quintas aquí y allá hacían notar que la isla también estaba habitada en esta parte.

Todos los emigrantes, perfectamente endomingados, llenaban la cubierta, e incluso aquellos que el día anterior se sentían enfermos de muerte estaban ahí. El temor a la cuarentena había puesto a todos saludables y contentos. Los cacharros de metal adquiridos en el Havre, los trapos de uso diario durante el viaje, colchones de paja y Dios sabe qué tantos otros cachivaches volaron por la borda, de tal manera que pronto el mar estaba como sembrado con restos de enseres domésticos.

La gente buscó deshacerse lo más pronto posible también de sus pequeñas provisiones restantes de papa, bizcocho, tasajo, harina, etc., y sin duda habrían arrojado también toda la dote completa a los peces si el dichoso “americano” no se hubiera interpuesto en el camino y hubiera comprado todo el resto, obvio a un precio ridículo; efectivamente, recibió regalados muchos objetos absolutamente valiosos, y es que las ansias de tierra habían hecho que la gente perdiera la cabeza. Este muchacho, al que la gente le decía el “americano”, era un personaje que se hallaba en casi todos los barcos de emigrantes. Tiene un aspecto entre campesino y hombre de negocios. Su apodo se lo debe a que ya ha realizado numerosos viajes al Nuevo Mundo y vivió ahí por largo tiempo. Aquella estancia en los Estados Unidos la había aprovechado en particular para aprender de los *yankees* todas sus mañas y tretas para hacer dinero, de las cuales por Dios que son el pueblo más dotado sobre el planeta. Ahora, una vez pasado el tiempo de aprendizaje y de que se hubiera vuelto un “*smart fellow*”, incluso para los ojos de un *yankee*, emplea su experiencia y sus conocimientos para hacer de vez en cuando un viaje de negocios a Europa y, una vez allá, se involucra resueltamente en la emigración alemana. Con entregado esmero procura reunir en rebaño a algunos emigrantes inexpertos, les otorga su consejo todo el tiempo y los conduce, pegado como lapa, al menos hasta Nueva York. Obviamente, nuestro personaje sabe asegurarse pasaje gratuito, no podía esperarse

menos de él. Durante el viaje, va saqueando completamente a sus protegidos, de tal forma que ya en Nueva York no le resta casi nada más por hacer. Naturalmente que a la hora del arribo, lo que aún tienen no escapa a sus garras ni a las de sus cómplices.

A eso de las 10 apareció una nueva isla a nuestra izquierda que parecía bloquearnos el paso a Nueva York. Se trataba de Staten Island, una isla pequeña pero cubierta de bosques, parques y villas, separada de Long Island tan sólo por un angosto canal, conocido como Narrows. En pleno verano, Staten Island ofrece una vista majestuosa, y sus colinas bien frondosas contrastan agradablemente con las abundantes quintas blancas y relucientes y los pequeños poblados sobre la ribera.

A pesar de que contábamos en el calendario el 1º de mayo, la vegetación estaba más atrasada que hacía seis semanas en el Havre. Esta desnudez del paisaje me dio la posibilidad de observar con precisión mediante el anteojo las múltiples villas, a menudo muy lujosas, construidas con los materiales más costosos la mayoría, pero... ¡qué decir del estilo! Una completa ausencia tanto de sentido arquitectónico como de un gusto medianamente educado caracterizaba toda construcción. Por ahí, un castillo medieval con una veranda italiana; por allá, una casa construida al estilo florentino con una cúpula morisca; y sobre los tejados de construcciones bajas y de un solo piso, balcones góticos hechos de ladrillos rojos; un pésimo gusto que, como después me pude dar cuenta, impera en todos los lugares donde los arquitectos no fueron europeos cultos.

A las 11 las anclas rechinaron mientras bajaban ante la presencia de amplios edificios. En el acto, una flotilla de botes se dejó venir desde la orilla hacia nuestro barco. La mayoría eran comerciantes de frutas, pan fresco y similares, para ofrecerlos a los pasajeros. Pero uno de ellos era el más importante: el médico de cuarentena y sus asistentes. Después de que hubo saludado de mano al capitán como un viejo amigo, comenzó la temida inspección. Todos los emigrantes se formaron de tres en tres desde el palo de mesana hasta la proa, y de ahí nuevamente de vuelta hacia mesana. El médico de cuarentena se colocó con su bastón frente a la puerta del camarote. A una señal, fueron pasando los primeros a paso de un virtuoso minué. “*Go ahead*”, gritó con fastidio uno de los asistentes. “¡Trotando!”, ordenó el westfaliano, quien probablemente había servido en un regimiento de caballería estricto. El trote no duro mucho tiempo. “*Go on*”, gritó otro asistente:

*Und hurre, hurre, hop, hop, hop,
Gings fort in sausendem Galop.*⁶⁹

Jóvenes y viejos, hombres y mujeres, el doctor primero y luego los demás *secundum ordinem* los iban sacando de escena entre risas. Aquel era el tan temido desfile, por el que el doctor tenía derecho a medio dólar por cabeza de acuerdo a la ley. El barco tenía que ser llevado ahora a Castle Garden, la gran estación para inmigrantes⁷⁰. Mis estudios sobre emigrantes eran aceptables; por lo mismo, me uní con placer a los demás pasajeros de camarote que habían llamado a uno de los botes que pasaban por ahí. Provistos con sólo el equipaje más imprescindible, saltamos a bordo, y, una media hora después, ponía yo, contento y alegre, pie en suelo americano. ¡Había llegado a la primera parada de mi largo viaje!

69 “Y hurre, hurre, hop, hop, hop, / sigue avanzando a galope veloz”. Del poema *Lenore* de Gottfried A. Bürger

70 En los registros del Castle Clinton National Monument, el actual Castle Garden, se marca el 2 de mayo de 1856 como día del arribo del Saratoga a Nueva York. Ahí mismo se puede consultar la lista con los nombres de los inmigrantes que viajaron junto con von Müller, los cuales suman poco más de 400, contrastando con cifra que von Müller menciona.

III

Nueva York, The Empire City

Del 1º al 14 de mayo de 1856

El Broadway. Un hotel americano. East River. Brooklyn. Producción vitícola en Norteamérica. Teatro alemán. Niblo's Garden. La aristocracia de Fifth Avenue. El Acueducto de Croton. Extensión y crecimiento de Nueva York. Los mercados. Los bomberos. La Biblioteca Astor y su fundador. Hoboken

Mientras remábamos en el bote con dirección a la orilla, la vista que ofrecía Nueva York era de hecho avasalladora. Frente a nosotros, una masa impenetrable de viviendas humanas con miles de torres y cúpulas, a izquierda y derecha, amplias corrientes de agua repletas de velas; más allá de la desembocadura amplia del Hudson, Nueva Jersey, ascendiendo y ondulante, junto con Hoboken, dos pequeñas ciudades aledañas; y, al fondo, la cordillera azul y angosta de lo que se conoce como las Tierras Altas del Hudson.

Un coche, que abordé a la voz de “¡Astor House!”, se abrió paso conmigo penosamente a través de la maraña de gente y carros. Pasé por Broadway. La vía Toledo en Nápoles, los boulevards de París, Cheapside, Strand y Piccadilly, o el Puente de Londres son bulliciosos, sin duda. Pero su tráfico se queda muy por detrás de esta avenida repleta de toda clase vehículos, carruajes y carrozas en cinco o seis hileras en un tramo de dos horas. Sin quererlo, me acordé de aquella anécdota famosa sobre Esterházy⁷¹, a quien un lord inglés le enseñaba sus rebaños de ovejas mientras le preguntaba si acaso el príncipe poseía en su tierra así de ovejas, a lo que Esterházy le respondió que él tan sólo tenía más ovejeros que ovejas el lord.

“Astor House”, hizo énfasis el cochero.

Únicamente el letrero del edificio me hizo estar seguro de que en verdad me habían dejado frente a un hotel, y es que la construcción, realizada con enormes y colosales sillares de granito, con sus ventanas semejantes a troneras parecía más bien una fortaleza. Me abrí paso a través del mar de gente que desbordaba las escaleras de la entrada y logré llegar a lo que se le conoce como *office*.

71 Se refiere al príncipe Paul Anton III (1786- 1866), quien fue embajador del Imperio Austríaco en Gran Bretaña.

Detrás de un gran mostrador estaban de pie tres empleados. Solicité una habitación, a lo cual uno de ellos me colocó enfrente el libro de registro y, después de que me hube registrado, me entregó una hojita de papel con un número escrito sobre ella. Yo lo miré inquisitivamente y él a mí no menos sorprendido.

“*Do you not understand, sir?*”

“*No, sir.*”

“Esta noche, al exhibir este número en la *office*, le asignarán la habitación número...”

Sólo con muchos esfuerzos me fue posible obtener una habitación en ese instante. Como en los Estados Unidos ningún caballero utiliza su habitación en el hotel para otra cosa que no sea dormir, la mayoría de los cuartos apenas si están provistos de lo necesario para vivir, y el inventario completo sólo consiste la mayor de las veces en cama, mesa y silla.

Por el contrario, todos los hoteles poseen, aparte de los comedores, salas diversas para que los extranjeros pasen el día. Entre ellas merece mención especial el *Bar Room*. Se trata del lugar más frecuentado de todo el hotel. Un largo mostrador para despachar con una gran batería de botellas de aguardiente y licor forma todo el amueblado. Frente a la mesa se paran los clientes, torpes y taciturnos, fumando y mascando, sorbiéndose los mocos y escupiendo, empujándose un vaso tras otro con brebajes diversos.

De entre las muchas costumbres desagradables que tienen los americanos, la de mascar tabaco todo el día es una de las más repugnantes. El *yankee* genuino, hasta los de las mejores clases, si es que acaso se puede hablar de mejores clases en América, trae siempre en la boca una breva de tabaco, si es que no está fumando ya. Esto lo obliga a escupir de cuando en cuando un bodrio oscuro y nauseabundo, lo cual por cierto ni le avergüenza en lo más mínimo; de hecho, tras larga práctica, ha logrado un virtuosismo al escupir. Escupe a través de cuatro o cinco personas sin tocarlas, y se para frente a una puerta con algún amigo para escupir durante media hora, apostando a quién le atina al agujero de la cerradura. Todo esto aún era pasable; pero cuando escupe por encima de nuestra mesa en la que estamos tomando café, lo cosa deja de ser graciosa.

Entre las otras salas que podemos encontrar en un hotel están el salón para escribir y ocuparse de la correspondencia, un salón de lectura con todos los diarios posibles, un salón para fumar, otro para conversar, y con frecuencia también un salón de dibujo y pintura, cuyas paredes están tapizadas con pésimos cuadros en marcos dorados desproporcionadamente grandes. Aquí podemos hallar a los varones de entre los huéspedes, recostados sobre los divanes o las sillas, pues la postura que nosotros conocemos como sentarse no la conoce el auténtico yanqui. O está corriendo, está parado o está acostado, y para esto último emplea siempre tres sillas, y sólo en el peor de los casos se conforma con dos. Si, por desgracia, sólo hubiera una sola a su disposición, él sabe arreglárselas. Cuando es verano, acerca la silla a la ventana y coloca los pies sobre el alféizar; cuando es invierno, apoya los pies contra el horno y combina la posición horizontal con el ameno placer de estar escupiendo al horno con su oscuro caldo de tabaco.

Dentro de los otros espacios públicos del hotel no podemos olvidar el *Ladies' Saloon*, a donde ningún hombre puede dar un sólo paso sin protección femenina.

Las comidas se toman en grupo.

A las 7 de la mañana es el primer desayuno: té, café, jamón, pescado, pan de maíz (*hot rools*), etc.; a las 11 está listo el *lunch*, donde *turkey*, *muttonchop*⁷² y otros asados fríos tienen el papel protagónico; la comida principal se lleva a cabo a las 2 o 3. Un buen cuarto de hora antes de que la campana del hotel, o en su lugar un tam tam chino, dé la señal para ir a comer, las puertas bien cerradas del comedor se hallan ya sitiadas por una multitud compacta de hambrientos. Para efectos del tocador, y como entretenimiento momentáneo, de las jambas de la puerta cuelgan de una gruesa cadena de fierro a un lado un peine enorme y del otro un colosal cepillo para el pelo. Apenas si ha sonado la señal de la campana, todos acometen contra las puertas y se arrojan sobre la mesa, donde la comida ya casi se halla servida en su totalidad, la sopa en una taza junto a cada plato, y es que se la va bebiendo a sorbos durante la comida en lugar del vino, que el americano raramente disfruta en la mesa. Una vez que se han apoderado del asiento, todos se estiran a izquierda o derecha, arrancan de los platillos todo lo que pueden agarrar y con eso llenan su plato hasta el tope. Dulce y ácido, salado y amargo, grueso y delgado, todo revuelto. ¿Qué importa? Con

72 Chuleta de borrego

sangre fría atacan y siempre quedan como vencedores sobre el campo de batalla. Una vez que el estómago está lleno de comida en el menor tiempo posible, todos saltan y salen corriendo. A esto se le conoce como *Gentlemen's Ordinary*. También existe en cualquier buen hotel un *Ladies' Ordinary*, donde todo ocurre de manera más tranquila y decorosa. Con pesar me enteré, ya cuando era demasiado tarde para hacerlo, que además a los caballeros de mayor clase también les está permitido asistir a este último.

Por la tarde, a las 6, se sirve el té, y finalmente a las 10 se toma de nuevo una cena. Nadie padece hambre, ya que por el precio fijo diario del hotel se puede tomar todas las comidas. La tarifa de un hotel de primera clase en Nueva York es de 4 a 6 dólares por día.

Un invento específicamente americano son los *Bride* o *Wedding Rooms*, habitaciones para recién casados acondicionadas con todo el lujo y confort posibles. Si ya de por sí es desagradable la costumbre de exponer a la tímida novia a indiscreciones en la iglesia y durante el festejo posterior, los *Bride Rooms* americanos y las notas que a diario se pueden leer en los boletines locales acerca de que “el señor N. N. ha pasado esta noche en el *Wedding Room* del Hotel X con su novia recién desposada” lesionan sin duda el decoro y las buenas costumbres.

Existen familias que viven durante años en hoteles y que no poseen una residencia propia. Al marido le parece más conveniente ahorrarse en su boda el dinero para muebles, espejos y alfombras, y a la mujer le agrada la vida en hospedería porque, al no estar con los criados encima de ella y no tener que preocuparse por el gobierno de su casa, puede aprovechar todo el día para la actividad preferida de las mujeres americanas: salir a pasear o la silla mecedora (*rocking chair*). Si llegaran a tener niños durante este régimen, estos crecen y se hacen grandes sin haber conocido jamás una casa paterna.

No es difícil imaginar el efecto que este estilo de vida tiene en el carácter y la educación de los niños. A los alemanes, con sus conceptos de vida afectuosa en familia, tal existencia les puede parecer del todo fantástica y aborrecible, y, no obstante, juro que es así en verdad. Ustedes saben “dónde viven los hurones”.⁷³

73 No hay indicio claro a quién pudiera estar citando el autor, o exactamente a qué se quiere referir mediante esto. Al menos parece seguro que por “hurones” se refiere al pueblo indígena también conocido como wyandot.

La mañana del día siguiente, y según lo prometido, me fueron a ver mis dos jóvenes compañeros de viaje del Saratoga para mostrarme una parte de Nueva York y para presentarme a sus familias. Como nuestro equipaje aún se encontraba a bordo del Saratoga y antes de que nos fuera enviado aún tenía que pasar la inspección aduanal, nos dirigimos en primer lugar al *pier* 13, que era donde se hallaba actualmente nuestro barco. El capitán ya se había ido a provincia con su familia, pero el piloto nos dijo que el empleado aduanero estaría a bordo en una media hora. Ningún americano deja pasar una media hora sin provecho; por tal motivo, el piloto tuvo que venir con nosotros al *Bar Room* de enfrente y aceptar abundantes *drinks* hasta que vimos subir a bordo al aduanero.

En las inmediaciones de los muelles los *car men* siempre están estacionados con sus carros tirados por un solo caballo para transportar mercancías a la ciudad. A uno de ellos le entregamos todo nuestro equipaje; junto con la cuota de transporte le proporcionamos la dirección a dónde debía llevarlo y, después de que tomamos nota de su número, no nos preocupamos más por él. Esto se puede hacer sin mayor preocupación en Nueva York todo el tiempo, ya que los *car men* están vigilados estrictamente por la policía.

Con toda lentitud nos encaminamos hacia el East River, que separa Brooklyn de Nueva York y que a pesar de su nombre no es un río sino un brazo de mar entre Long Island y tierra firme, y su nombre sólo sirve para diferenciarlo del Hudson o North River y que baña la parte norte de Nueva York. En algunos puntos, el East River tiene entre Brooklyn y Nueva York tan sólo una anchura de 20 minutos. Más al norte, hacia Connecticut, se ensancha tanto que pronto ya no es posible distinguirlo del océano. Su profundidad es pareja hasta la orilla y tan significativa que basta por sí sola para grandes embarcaciones; pero un enorme arrecife, conocido como Herl o Hell Gate, hace que el acceso de los barcos provenientes de Europa sea tan peligroso que todos prefieren la ruta entre Long Island y Staten Island.

Brooklyn es tan sólo un suburbio de Nueva York, y numerosos *ferries* a vapor conectan ambas ciudades casi tan bien como sólidos puentes. El *ferry* con mayor frecuencia es el Fulton, que diariamente es utilizado por 100 000 personas, mientras que aparte de éste también los *ferries* South, Catharine, Jackson, Hamilton Avenue y finalmente el Peckslipp transportan varios miles de personas de un lado a otro. A pesar de este medio de comunicación tan estupendo, durante

invierno ocurre no pocas veces, cuando hay niebla y hielo flotando, que son necesarias dos o tres horas para llegar de una orilla a la otra. Es por eso que se ha pensado a menudo en conectar ambas ciudades mediante un puente colgante o un túnel. El primer proyecto era inviable por cuestiones técnicas; para el último, si bien la envidia a Inglaterra lo alimentaba, su realización no sería sino un mal negocio de igual forma que la del Túnel del Támesis de los Brunel⁷⁴, y como los americanos no tienen en buena estima a los despilfarradores, se desechó el proyecto.

Sólo con esfuerzos nos dirigimos a través de la masa de gente que llena las aceras amplias de Fulton Street hacia el *ferryboat*, que cinco minutos después nos pondría en tierra firme en Brooklyn. A pesar de estar tan sólo a 70 metros sobre el mar, los *Heights* ofrecen una vista hermosa sobre la ciudad y los alrededores. Como un gigantesco tablero de damas se extiende Nueva York; abajo, el East River con sus miles de embarcaciones; hacia la derecha, corriente arriba, Williamsburg cerca junto con las muchas islas ubicadas en la parte superior del estrecho; a la izquierda, corriente abajo, en la bahía espléndida del Hudson la majestuosa Governors Island (una pequeña isla cubierta de fortificaciones debajo de la punta meridional de Nueva York) y Staten Island, sembrada de villas más allá de donde la vista llega.

Mis jóvenes amigos deseaban presentarme con sus familias, y debo admitir que pasé el día de manera agradable.

Al mediodía fuimos a pasear por Brooklyn. Entre los edificios se destaca el City Hall (el ayuntamiento), construido en mármol blanco. Su parte frontal tiene 162 pies de largo, una anchura de 102 pies y una altura de 70 pies, y está coronada por un domo de 153 pies de alto, que al subirlo recompensa con una preciosa vista. No obstante, de lo que más se enorgullecen los habitantes de Brooklyn es de sus 70 iglesias, que a pesar de haber sido construidas con gran pompa y con enormes gastos, ni una sola de ellas tiene valor artístico, ya que ninguna de ellas es más que un *quodlibet* arquitectónico sin espíritu ni estilo.

Mucho más interesantes me parecieron el Atlantic Dock y el Navy Yard; el primero comprende un espacio de unas 40 yugadas y es tan profundo que podría albergar embarcaciones del doble

74 Marc Isambard Brunel y su hijo Isambard Kingdom Brunel. Ambos ingenieros, llevaron a cabo la construcción del Túnel del Támesis a principios del siglo XIX.

de tamaño de las que se suelen construir, y probablemente sea el astillero más grande del mundo. En relación muy estrecha con él se encuentra el Navy Yard, es decir, la reserva de la Marina de los Estados Unidos. La extensa totalidad de los talleres está rematada por un *dry dock*, en el cual se pueden poner en seco los más grandes navíos de línea para hacerles composturas. El puro Navy Yard, con sus talleres, almacenes y su escuela de cadetes que provee de excelentes cadetes de marina, abarca un área de casi 100 yugadas en la bahía de Wallabout.

Ya los ingleses tenían aquí un gran emplazamiento naval. Cuando en 1775 se inició la guerra entre Inglaterra y sus colonias americanas, el comandante general Howe avanzó por el Hudson y tomó Nueva York y Brooklyn, que en aquel entonces aún era una pequeña población. Los prisioneros tomados fueron encerrados en las naves en la bahía de Wallabout por los ingleses, y fueron tratados tan mal que poco a poco fueron pereciendo 12000 de ellos.

Durante la Independencia de los Estados Unidos, Brooklyn fue creciendo poco a poco, y para el año de 1808 ya contaba con 4402 almas. De pronto se recordaron a los 12000 muertos por la libertad, se reunieron y guardaron sus osamentas en el gran campo de los muertos⁷⁵ en 13 ataúdes inscritos con los nombres de los trece estados que habían peleado la Guerra de Independencia, y finalmente se erigió un monumento sobre la cripta comunitaria.

Brooklyn creció desde entonces de manera vertiginosa:

En el año de 1820 tenía 7175 habitantes;

» » 1830 » 15396 »

» » 1840 » 36233 »

» » 1850 » 96833 »

pero desde que Williamsburg, que también colinda con la bahía de Wallabout y que hasta 1854 formaba una comunidad propia, se fundió con Brooklyn, la población ha crecido en más de 200000 almas.

75 Con probabilidad se refiere al parque Fort Greene, donde hoy en día se encuentra el monumento que se menciona más adelante.

Al día siguiente conocí al Dr. Ludwig mediante cartas de recomendación; abogado de profesión, aunque hombre reconocido más que nada como lingüista y geógrafo. Me mostró entre otras cosas un manuscrito listo para imprenta intitulado: "Litterature of American aboriginal languages", que aborda 370 lenguas originales americanas con 524 dialectos. Este trabajo extenso y profundo lo había presentado y puesto a disposición ante la Ethnological Society en Nueva York. Pero el Dr. Ludwig era alemán, y en vez de aceptar con agradecimiento su ofrecimiento, la sociedad no realizó una sola reunión durante todo un año, por lo que finalmente el autor, cansado, retiró su obra para publicarla en Inglaterra.

Con la mayor de las modestias, este hombre insigne se expresó sobre la eficacia de la Sociedad Alemana en Nueva York, de la cual él era presidente. A iniciativa del general Steuben, fue fundada por el pastor protestante Kunze poco después del fin de la Guerra de Independencia, con el fin de acoger y proporcionar trabajo a los emigrantes alemanes necesitados. Los fondos de la sociedad se consiguen mediante donaciones voluntarias de los miembros, y no se podrá negar que ha promovido muy buenas causas. En Filadelfia existe una institución similar ya desde 1764, y Nueva Orleans, San Luis y Baltimore siguieron el primer ejemplo.

Tomé por vez primera vino americano y me pareció decentemente bueno. Los intentos realizados en el Nuevo Mundo con variedades de uvas europeas han sido por lo general un fracaso. La culpa parecen tenerla las heladas nocturnas, que incluso en los lugares más cálidos son más duras de lo que las cepas pueden tolerar. Pero en aquellas vides que sobreviven, el envés de la hoja, previamente desnudo, produce un recubrimiento lanoso y grueso, tal como si la naturaleza misma admitiera la necesidad de una protección contra el frío. El pésimo resultado con las vides europeas enseñó a tratar con las especies locales y a intentar ennoblecerlas, lo que también fue posible con la uva Catawba y su hermana Isabella. No obstante, la industria vitícola únicamente ha prosperado en pocas zonas, y los americanos nacidos ahí ceden el cultivo casi por completo a los emigrantes alemanes. Hasta el año de 1710, en América no se sabía lo que era un viñedo. Pero en ese año, debido a los horrores de los franceses⁷⁶ unos cientos de habitantes del Palatinado cambiaron su patria por Virginia, fundaron en asociación con algunos suizos las colonias Friedrichsburg y Newbern,

76 Probablemente se refiere a la Guerra de los Nueve Años.

y establecieron viñedos también. Otros alemanes del sur hicieron intentos en Carolina del Norte, y otros más en Ohio, donde hallaron especialmente apropiadas para las cepas las elevaciones alrededor de Cincinnati. En épocas más recientes, los alemanes que fundaron la pequeña ciudad de Hermann en Missouri establecieron viñedos, e incluso en Reading en Pennsylvania hoy en día florecen vides del Rin, el Neckar y el Mosela. Sin embargo, las mayores esperanzas de producir un buen vino las ofrecen los nuevos estados de California y Oregon, cuyas pendientes bañadas por el sol no están menos favorecidas que las del sur de Francia. Los esfuerzos de los muchos alemanes y franceses que se han movido para allá han sido coronados por el mejor de los éxitos hasta ahora, y sin duda miles habrán de seguir pronto sus ejemplos.

Sólo hasta entrada la tarde dejé al Dr. Ludwig, para no volverlo a ver, y unos meses después recibí en México la triste noticia de que la muerte le había arrebatado a la ciencia y a la humanidad uno de los mejores y más excelentes hombres que yo haya conocido en cualquier parte del mundo.

Una noche, asistí al Teatro Alemán en Bowey Street. Ni el local ni los actores ameritan la crítica, ¿y el público...? “Simon Levi ist mein Name, von Meseritz bin ich derhame.”⁷⁷

Cómo después me enteré, el escenario se encontraba bajo la égida catíngosa de una comunidad judía neoyorkina. Ya no recuerdo que se estaba presentando en él, pero en cualquier caso me tocó ver “el arte dramático en el seno de Abraham”.

Por el contrario, pasé unas noches realmente agradables en *Niblo's Garden*, un magnífico establecimiento en Broadway dispuesto con localidades para teatro y salas para concierto y baile, en donde todos los artistas venidos de lejos, tan pronto como están en Nueva York, buscan asegurarse un espacio; y el teatro francés del *Garden* reunía frente a un escenario esplendoroso a la más elegante y opulenta sociedad en una sala decorada con gusto exquisito.

Tenía en mi poder cartas de recomendación dirigidas a la familia *** en Nueva York, Fifth Avenue. Quien conoce Nueva York sabe que “vivir en Fifth Avenue” significa ser por lo menos millonario, pues sólo la alta aristocracia del país, es decir, la gente más adinerada, tiene aquí su residencia. Las

77 “Me llamo Simon Levi, y provengo de Meseritz”. El autor quiere destacar la forma de alemán hablada en Estados Unidos por los emigrantes judíos.

casas están recargadas con una suntuosidad derrochadora, un portero empolvado se encuentra en el portón de entrada, criados engalonados con oro recorren de arriba a abajo las escaleras cubiertas con alfombras; de ser posible, todo debe tener un toque aristocrático, e incluso formas que están pasadas de moda entre nosotros han sido retomadas. Pero uno no puede imaginarse algo más risible que la caricatura aristocrática de una nobleza sin cuna, sin mérito, sin refinamiento, sin crianza, sin preeminencia intelectual, sin otro título más que aquel que pueden otorgar, y sólo Dios sabe cómo, unos cuantos dólares que se han acumulado. Aparte de esto, no hay nada más insulso que la gran estima petulante que estos republicanos pudientes les profesan a los nobles europeos. Si un extranjero de clase que le ha sido recomendado toma ya sea un *dejeuner*, o quizás incluso un *diner* en su casa, entonces se introduce una bella página en los anales de la casa, y, por supuesto, no puede faltar el afortunado *dominus tractans* de susurrarle *en passant* a tantos conocidos como sea posible cosas como: debo irme a casa, “*my friend*”, el Barón, me espera, o el Conde fulano de tal, “*my friend*”, está invitado a comer con nosotros.

La familia *** con la cual fui presentado no se parecía en nada a los incultos aristócratas de dinero de los que hablo. Por el contrario, todos los miembros de la misma estaban instruidos, no tenían pretensiones y eran comedidos; las hijas eran adorables y, dicho sea de paso, muy hermosas.

No son raras las grandes bellezas entre las clases distinguidas en Nueva York, solamente les faltan, como regla general, dos requisitos dignos de aprecio: dientes bonitos y pies pequeños. A los primeros los echa a perder el deleite sin fin por el helado; para la carencia de los últimos no encuentro motivo alguno, mas dice el viejo adagio: *aux pieds et aux mains on reconnaît la race*.⁷⁸

Pero por interés aquellos que estén deseosos de casarse, digámoslo: las bellezas americanas se marchitan pronto; su educación se limita a poder hablar algo de francés y a tocar sin expresión algunas piezas para piano, y sobre el gobierno de la casa jamás tienen ni la más remota idea. Quien por tanto espere hallar en el corazón, el alma o la vida hogareña un remplazo para la belleza marchita, está errando sobremanera. No tan mala es la cuestión del dinero, pues si los padres son bastante ricos y la muchacha es hija única, entonces al casarse ella aporta, si bien no un ajuar, sí

78 “En los pies y en las manos se reconoce la raza”.

al menos la promesa de heredar a los padres, suponiendo que estos mueran más pronto que la fortuna de los especuladores americanos.

Después del desayuno, llegó el elegante carruaje, y yo habría de visitar, en compañía de la adorable familia, la maravilla de Nueva York, el Acueducto de Croton. En las inmediaciones de las calles cuarenta y cuarenta y dos, encontramos dos depósitos que contienen 20 millones de galones de agua, una cantidad suficiente para hacer frente durante cinco días al consumo de la ciudad sin ser alimentados nuevamente. Desde aquí se ramifica un enorme sistema de ductos que acarrea el agua a todas las calles y hasta los pisos más altos de los edificios, para lo cual basta por completo la sola presión de la masa de agua, ya que los depósitos se hallan a 100 pies por encima del extremo de la ciudad, en la Battery. De estos dos contenedores de agua más pequeños avanzamos hacia el “gran” depósito que fue construido entre las calles ochenta y seis y noventa; con una longitud de 1826 pies y un ancho de 836 pies, ocupa un espacio de 35 yugadas, y contiene unos 150 millones de agua, cuyo desbordamiento repentino provocaría una inundación.

Mientras seguíamos el camino desde aquí hacia High-Bridge, mi anfitrión me relató la historia de este acueducto, la cual referiré brevemente.

Hasta el año de 1840, la buena ciudad de Nueva York no tenía otra agua más que la que se juntaba en cisternas, debido a que la isla llana de Manhattan, sobre la que está construida la ciudad, no posee manantiales, y se había intentado sin éxito abrir pozos artesianos⁷⁹. Ya en el año de 1835, un gran incendio en edificios y mercancías había causado daños por más de 20 millones de dólares, y había convencido a los jefes de la ciudad de tener que adoptar medidas serias con el fin de asegurarse de que no escaseara el agua y de que no se repitiera una tragedia de esta naturaleza. En el condado de West Chester nace el río Croton que todavía hasta hace unos cuantos años desembocaba en el Hudson. Su agua extraordinariamente pura y sabrosa atrajo la atención. Se trazaron planes, se aprobaron y, como en América el lema fundamental reza: *Go ahead!* (¡adelante!), pronto se le compró a los dueños todo el río junto con las concesiones de molinos y fábricas, y en el acto se lo puso en obras.

⁷⁹ En los pozos artesianos el agua sube a la superficie de manera natural, y sin necesidad de bomba, gracias a la sola presión del acuífero que se encuentra debajo.

Algunas millas más arriba de su desembocadura fue represado, de tal forma que se formó un lago de 5 millas de largo, y que contenía 500 millones de galones de agua. Desde este lago, un canal construido debía transportar el agua a lo largo de 30 millas de distancia, atravesando montañas y franqueando valles, hasta el río Harlem, el cual cae en el estrecho o East River como ramificación del Hudson, y convierte la lengua de tierra, sobre la que está construida Nueva York, en una isla; y el puente necesario para transportar el agua por encima del río Harlem requirió de una longitud de 1450 pies. ¡Un trabajo nada sencillo! Mas el dinero y la inteligencia llevaron a término la magna empresa en apenas tres años.

Este puente, que con todo derecho se merece el nombre de High Bridge, adquiere una altura de 114 pies sobre el nivel del agua, y 15 pilares, ocho de 80 y siete de 50 pies de luz, soportan los arcos que sirven de soporte a los cinco imponentes tubos de acero que desembocan en el gran depósito mencionado más arriba. Ese es el acueducto del río Croton: una gran obra, aunque por mucho no la más grande de ese tipo, si uno la compara con el acueducto de Rocquefavour, que lo construyó mi difunto amigo el Sr. von Mont-Richer para proveer a Marsella con buena agua potable.

A la orilla del río Harlem, cerca del High Bridge, una mente especulativa erigió un hotel. El hombre realizó un buen cálculo y hace negocios brillantes, y es que todo extranjero que sale a admirar la maravilla de los neoyorkinos debe hospedarse ahí si quiere disfrutar de la más bella de las vistas.

El recorrido me costó casi un día completo, si bien no tuve motivos para arrepentirme, ya que al mismo tiempo me permitió darme una idea acertada de la magnitud de Nueva York.

Un área de al menos una milla cuadrada alemana⁸⁰ debió considerarse como terreno para construir la ciudad. Hasta el momento, tal vez sólo un cuarto de la misma está cubierta con edificios, pero todas las calles están trazadas, y si el crecimiento de la ciudad continúa en la proporción actual, en menos de cien años cubrirá toda la isla y tendrá no menos de cuatro millones de habitantes. Si esto parece exagerado, échese un vistazo al ritmo de desarrollo que hasta ahora tiene Nueva York.

80 Con mucha probabilidad se trata de la milla prusiana, equivalente a 7532.5 metros.

El descubrimiento de la isla de Manhattan, y de la bahía que se extiende frente a ella, hecho por el capitán Henry Hudson, a quien el río también debe el nombre, ocurrió en el año de 1609. Hudson, si bien era inglés de nacimiento, estaba al servicio de la Compañía holandesa, y por tanto también tomó posesión de ella en nombre de Holanda. En el año de 1613, el gobierno holandés fundó en ella una colonia, construyó en la punta meridional más distante de la isla, la actual Battery, un pequeño fuerte para su protección, e hizo que los indios, según cuentan las crónicas, cedieran formalmente la isla, cambiándola por 10 camisas, 30 pares de calcetines, 10 fusiles, 30 libras de pólvora, 30 hachas, 30 ollas y una sartén de cobre, y riéndose disimuladamente por el negocio exitoso.

Poco a poco se fue extendiendo la colonia bajo el nombre de Nueva Ámsterdam, aunque aún en el año de 1656 consistía de 120 cabañas de madera y unos 1000 habitantes. Ocho años después, en 1664, Richard Nicholls conquistó la costa en nombre de Inglaterra, y si bien los holandeses en el año de 1673 recuperaron de nuevo su dominio, no obstante al año siguiente tuvieron que abandonarlo una vez más. A partir de entonces, la tierra de los alrededores quedó en posesión de los ingleses, y cuando Carlos II se la dio en regalo a su hermano, el Duque de York, la colonia fue rebautizada y recibió el nombre de Nueva York.

Bajo el nuevo gobierno, el crecimiento de la ciudad no mejoró, a menudo los colonos tenían deseos de irse por completo puesto que su soberano mezquino, el Duque de York, los oprimía en demasía. En el año de 1689, después de la salida de los Estuardo, Nueva York, junto con todas las tierras colindantes, fue declarada provincia directa de la corona británica, y entonces se incrementó el comercio, de tal forma que en el año 1696 ya contaba con 100 dueños de pequeñas embarcaciones. En el año de 1711, se creó un mercado de esclavos en el actual Wall Street, pero trajo consecuencias trágicas para los habitantes, ya que al año siguiente, los negros importados se sublevaron, incendiaron la ciudad en sus cuatro extremos y mataron a muchos blancos. Tan pronto como se dominó la insurrección, se dio paso al desagravio; 119 negros fueron colgados, mas el resto fue castigado severamente y mantenido en cadenas de ahí en adelante.

Con el título de “The New York Gazette”, apareció en 1725 el primer periódico, un papelucho publicado una vez a la semana.

En el año 1731, el número de habitantes era de 4522. El año siguiente se estableció el primer servicio de diligencia con Filadelfia, y cuatro años después también uno con Boston.

Durante la guerra de independencia Nueva York sufrió mucho, pero la ciudad se alzó más rápido cuando el dominio de los ingleses vio su fin.

En el año de 1807, se construyó el primer barco a vapor, y a partir de entonces tanto la navegación como la población tuvieron un auge impetuoso.

En el año de 1810, ya se contaban unos 96373 habitantes, y diez años después este número se elevó a 123706. En el año 1825, se completó el Canal de Erie; gracias a esta grandiosa obra, el comercio de Nueva York se elevó hasta el infinito, y en la misma proporción creció el número de personas.

En el año de 1830 ya había 202589 personas.

»	»	1840	»	312710	»
»	»	1850	»	515507	»

El número de habitantes de Brooklyn, Williamsburg, etc., no está incluido aquí, pues el número total de habitantes para el año de 1850 era de 652649. Para la época de mi estancia, el número de habitantes había alcanzado los 850000, pero, de cualquier modo, Nueva York tendrá para el año de 1860 un millón de habitantes o más.*)

El mercado de una ciudad siempre tiene algo de entretenido y didáctico, ya que aquí es donde uno tiene ante sí los usos, costumbres, necesidades y productos del país, siempre y cuando se posea el don de comprender con razón y juicio lo que se ofrece a la vista. El mercado más grande es el Mercado Washington, que se encuentra cerca del Hudson, y que está separado por la West Street en dos grandes cuadrángulos, de los cuales el de arriba, más cercano al Broadway, está destinado a la venta al por menor, y el de abajo, pegado justo a un lado del Hudson, al comercio al por mayor. Todos los puestos están bajo techo, y los diferentes artículos que sirven para satisfacer

*) La hipótesis de que, para el año de 1860, la ciudad de Nueva York tendría más de un millón de habitantes se volvió una realidad total; el más reciente censo arrojó la cifra de 1,188023.

el buen apetito de la Empire City están separados en secciones según género y especie. Carne, pescado, aves, verduras y frutas, todo tiene su sección especial y separada para sí. Cada carnicería, ya sea de res, carnero, ternera o cerdo, tiene su propia sección, donde las elegantes y apetitosas vitrinas de las *boucheries* parisinas son cambiadas por el surtido decorado grotescamente y en masa de los carniceros ingleses, y el servicio rápido y solícito, la limpieza y el orden general dejan una impresión agradable. ¡Qué contraste con los mercados de carne de Argelia y Egipto, que hace años visité en algunas ocasiones con el riesgo de perder el apetito de carne durante mucho tiempo! ¡Vaya las cantidades que se necesitan para abastecer a una ciudad tan enorme! Los bosques y pantanos del oeste, norte y sur envían a sus alados moradores en un número tal que sólo el mercado de navidad de Venecia ofrece cantidades similares. Es cierto que las palomas, patos, gallinas y gansos locales no figuran ahí particularmente, pero el pato silvestre de lago, el pato de pantano, el pato buceador, el pato de Carolina, el pato havelda, el pato cucharo, el porrón osculado y Dios sabe qué otros tipos de patos, forman catacumbas homéricas y becasas, perdices y zorzales, la avanzada de largas filas de *turkeys* (pavos) desplumados y lavados hasta quedar blancos y que tienen un tamaño tal que las espléndidas *dindes truffées* de Chevet y Befour parecerían versiones en miniatura junto a estos. Un gran *turkey* sobre la mesa de los americanos ricos representa siempre el plato de gala, ya que nuestra carne europea de caza mayor o de animales monteses sólo está representada por la pequeña especie de ciervo *Cervus virginianus* L. y conejos, si bien durante el invierno no son raros los perniles grasosos de oso en el mercado, a donde hacen el largo camino casi siempre por sí solas. El mercado de pescado contiene únicamente pocos peces de río, pero ofrece el surtido más rico y variado de la cercanía inmediata del mar. Las tinas sobre grandes mesas contienen seres marinos de toda clase, desde el más pequeño de los eperlanos hasta el más grande de los esturiones y salmones, y desde el repugnante congrio, parecido a una serpiente azul, hasta la limpia solla, con la parte inferior lisa y blanca como un gran plato volteado hacia arriba; desde el bello y rojo pez gallo hasta los raros pez martillo y jibia, los pólipos y medusas, cuyas formas inquietantes hacen que el neófito se estremezca con la idea de zampárselos, y que recuerdan las palabras del *Taucher*.

*Schwarz wimmelten da, in grausen Gemisch,
Zu scheußlichen Klumpen geballt,
Der stachlichte Roche, der Klippenfisch,
Des Hammers gräuliche Ungestalt.⁸¹*

Un círculo de vendedores de bogavantes, ostras, camarones y tortugas rodea el mercado de pescado, y de esta forma, se satisface al momento el antojo de unos lindos y rojos bogavantes cocidos y de unas ostras frescas, que son muy baratas acá; a una distancia muy corta se encuentran puestos en los que se sirven montañas completas, en especial de aquellas últimas, crudas, cocidas o asadas, e igual de rápido como desaparecen son reemplazadas por un nuevo abastecimiento.

El mercado de verduras y frutas da una idea del contacto veloz y regular entre Nueva York y el sur tropical. Las islas Bermudas proveen las papas más selectas, y los mismos barcos que llevan a los sedientos habitantes de Cuba el hielo del norte en grandes bloques, traen de regreso de allá piñas, plátanos, naranjas, guayabas, cocos y, en invierno, hortalizas de todo tipo, y estos regalos de los trópicos, por lo general demasiado caros para el bolsillo del europeo, aquí son tan baratos que ni siquiera el más pobre tiene necesidad de renunciar a su disfrute.

No es raro ver a señores respetables en trajes a la moda con una canasta bajo el brazo abasteciéndose ellos mismos con las compras necesarias. El ama de casa americana considera muy por debajo de su dignidad el ir al mercado, y si el señor de la casa no desea ser aporreado atrozmente por la cocinera o trasladar su hogar a un hotel a una *boarding house*, entonces debe ir, *nolens volens*, él mismo al mercado. Los sábados cuando normalmente los mercados a mediodía se ven vacíos y abandonados, están abiertos hasta la medianoche, ya que el descanso en domingo, que se observa con rigor puritano, y la paga semanal de los trabajadores cobrada en la víspera, los conducen en este día a los mercados, los cuales, con diez veces más de mercancías bajo una resplandeciente iluminación a gas, ofrecen una imagen altamente atractiva de la multitud y la agitación.

81 “Oscuros se arremolinaban ahí, en espantosa mezcla, /amontonados en forma horrenda, / la picuda raya, el pez mariposa, / el deforme y gris pez martillo”. De *Der Taucher* de Johann Friedrich Schiller.

El mercado al por mayor de abajo posiblemente tiene a diario muchas más mercancías, dentro de lo que cabe, que el de arriba en sábados, y es que no sólo sirve para dar abasto a los minoristas de la ciudad y los alrededores, sino que, antes de partir, también aquí los vapores y veleros compran todas sus provisiones para el viaje. Me resultó interesante haber conocido al Sr. Lawrence, un ornitólogo que posee una pequeña colección de aves, y me hizo varias comunicaciones valiosas. Si bien según números la colección sólo cuenta con 2000 ejemplares en 750 especies, contiene varias rarezas, entre otras un conjunto de 150 especies de colibríes, así como las especies recién descubiertas y publicadas por Lawrence, cuyo número no es nada despreciable*); aparte de eso, los albinos, o variedades blancas, colectados por él con predilección constituyen una parte interesante de su gabinete.**)

De regreso del Sr. Lawrence, por un pelo casi me convierto en puré por la prisa de los bomberos neoyorkinos. Hasta hace poco tiempo, esta institución era diametralmente opuesta a los servicios contra incendios europeos. En los estados de la Unión Americana, los cuerpos contra incendios están formados por voluntarios, entre los cuales se admiten a los hijos de las familias más ricas, y están divididos en compañías con sus propias bombas y matafuegos. Tan pronto como suena la señal de incendio, cada compañía se esfuerza por ser la primera en llegar al sitio con sus bombas. Pero éstas, así como sus carros con cubetas, mangueras, etc., no son jaladas por caballos, sino por los propios jóvenes, quienes se dirigen al fuego a toda prisa con su carga costosa, con paso frenético y descuidado, a menudo sobre las aceras de las calles, y pisoteando y derribando sin consideración todo lo que se pone en su camino, de manera que no transcurre ningún incendio sin que haya lesionados, o inclusive sin que haya heridos de muerte. Pero un herido al que se le ocurra quejarse, no va a hallar justicia por parte de ninguna corte en contra de la sacrosanta Institución de los *fire men*. En el mismo lugar del incendio ocurren por lo general las estupideces más graves. Supongamos que la compañía A se encuentra a la compañía B o C ya en el sitio.

*) *Bernicla nigricans*, *Procellaria meridionalis*, *Mimus melanopterus*, *Tyrannus Cassinii*, *Conirostrum ornatum* (bien podría tratarse del *flaviceps* de Sundewall); *Embernagra rufivirgata*, *Xanthornus affinis* (afín a *X. spurius*); *Ixostoma Lecontei*, *Plectrophanes M. Cownii*, *Tyrannula cinerascens*, *Ortyx texanus*, *Sterna Pibei*, *Icteria longicauda*, *Larus californicus*, *Mellisuga albicoronata*, *Sterna Forsteri*, Nutal (pero cuyo descubrimiento corresponde a Lawrence).

**) *Accipiter Cooperi* Rp. *pileatus* Pr. W.; *Passerella iliaca*, Merr.; *Struthus biemalis*; *Spiza cyanea*, Lin.; *Hirundo bicolor*, Vieill.; *Turdus migratorius*, Lin.; *Bernicla Brenta*, Steph; *Harelda glacialis*, Lin.; *Clangula glaucion*, Lin.; *Oidemia veloctina*, Cass.; *Oid. fusca*, Aud.

Como todas las compañías se odian y se hostigan entre ellas, entonces aprovechan la excelente oportunidad para saldar viejas cuentas, dejan que la casa se calcine tranquilamente, y se agarran a golpes valerosamente. No siempre es pura rivalidad la causa del odio mutuo; frecuentemente dan pie los motivos políticos, ya que las distintas compañías pertenecen de igual forma a muchas fracciones políticas; y por esto mismo se explica también el papel importante que juegan durante las elecciones los bomberos neoyorkinos, pues están compuestos al menos por 14,000 hombres. Hasta dónde pueden llevar los ánimos insensatos por rivalizar y por el afán de ser el primero en llegar al lugar del incendio, lo vimos en la persona del Sr. Pratt. Este digno señor ya no está en sus años mozos y posee un patrimonio colosal, sin embargo, no conoce un placer mayor que participar en todos los incendios. Viste todo el tiempo su uniforme de *fire man*, y no se lo quita ni siquiera para dormir. Su propio hidróforo está siempre listo frente a su puerta. De noche, un vigía empleado por él monta guardia para despertarlo a la primera señal de fuego, y así él pueda ir, con sus cuatro criados atados al pequeño hidróforo, corriendo hacia el sitio del incendio como poseído. Se dice que su mayor deseo es perder la vida en un incendio.

De entre las cosas dignas de verse en Nueva York mencionaré también la Biblioteca Astor, que destaca no sólo por su tamaño, pues hasta hoy cuenta ya con 100 000 tomos, sino mucho más por su decorado elegante y la liberalidad con la que está abierta para todos, sin distinción de persona. El patrocinador de la misma, Johann Jakob Astor, proveniente de Walddorf cerca de Heidelberg, llegó a América en el año de 1783 con todo tipo de mercancías de desecho, que había adquirido en Londres por una módica suma, para instalarse con uno de sus hermanos en Baltimore. Pero antes de que el barco llegara a la ciudad mencionada, la Bahía de Chesapeake se congeló y tuvo que permanecer con el resto de los pasajeros en el barco. Durante este cautiverio de casi tres meses, a menudo subían a bordo cazadores, tramperos y comerciantes de pieles que le compraban a Astor sus mercancías a un precio seis veces mayor y le pagaban con peletería. Dándose cuenta así de la importancia del comercio de pieles, se regresó inmediatamente y revendió en Londres sus tesoros pero ahora con una ganancia diez veces mayor. Rápidamente viajó de vuelta a América, aunque se dirigió más cerca de la fuente del comercio de pieles, a Montreal, y allá hizo compras hábil y rápidamente y a precios económicos.

Dedicándose exclusivamente a este negocio, vio crecer su patrimonio en apenas diez años hasta un millón de dólares; pero en vez de retirarse con eso y vivir con paz y tranquilidad como cualquier otro hubiera hecho, Astor continuó con su negocio y diseñó un plan grandioso. Sus esfuerzos dieron como resultado el derribo de la Compañía Mackinaw y la obtención por parte del gobierno de un privilegio para una gran cooperativa, la Compañía Americana de Pieles. No obstante, esta sociedad era en realidad una simulación; su nombre verdadero era J. J. Astor; él solo puso el dinero, él dirigía su totalidad, y los miembros titulares no podían hacer otra cosa más que seguir su voluntad y embolsarse una parte de las ganancias como recompensa por su obediencia. Pronto estuvo Astor en una posición en la que no tenía que temer por ninguna competencia local. Por el contrario, la Compañía Inglesa del Noroeste comenzó a preocuparle dado que no era sencillo competir contra su enorme capital. Sin embargo, mediante maquinaciones certeras, logró no sólo volver inofensivo a su temido rival, sino también quedarse con todos sus privilegios en sus propias manos.

El gran y extenso plan que Astor diseñó fracasó por la traición de dos escoceses, de nombres MacDougal y MacKenzie, a quienes antes había colmado con beneficios y quienes lo despojaron de cuatro millones de dólares. Pero bastante lejos de dejarse desalentar por esto, continuó con sus especulaciones, y de hecho con tanto éxito que para cuando murió, en marzo de 1848, dejó una fortuna de 40 millones de dólares. Su hijo, quien tuvo que compartir la herencia con una hermana, es por cierto aún más rico, pues invirtió todo su capital en bienes raíces de la ciudad de Nueva York, y el valor de estos terrenos se ha elevado desde 1848 en más del cuádruple.

El lector me habrá de disculpar esta digresión, no porque concierna al multimillonario Rothschild americano, sino porque muestra lo que pueden la actividad, el ahorro y sobre todo la inteligencia en el lapso corto de una vida humana.

El último día de estancia en Nueva York, me fui una vez más a Hoboken, que se encuentra al lado derecho del Hudson, y que aunque parece ser un suburbio de Nueva York, en realidad pertenece al estado de Nueva Jersey. Afable, aunque quieto y solitario, parece estar hecho para recuperarse del ajetreo intenso de la Empire City. Se pueden realizar paseos encantadores a lo largo de la ribera del Hudson y ofrecen un deleite que Nueva York, a pesar de sus encantos, no

puede ofrecer: ¡agua de manantial fresca, brotando de las rocas! Pero quien crea que puede llegar y solazarse con este don de Dios así sin más, olvida que está en el país de los *yankees*. El manantial está arrendado a un negro que por cada trago cobra su centavo. *Ex fonte melior haustus*⁸², con placer y frecuencia me detenía ahí, y, con el corazón apesadumbrado, me despedí hasta siempre de él, para regresar al ajetreo de Nueva York y hacer los preparativos para mi salida fijada al día siguiente.

82 “De la fuente se bebe mejor”.

Bibliografía

- ABBOT, Willis J. *American Merchant Ships and Sailors*. New York : The Caxton Press, 1902 -<http://www.gutenberg.org/files/15648/15648-h/15648-h.htm>
- DE SAINT-MARTIN, Vivien. *Nécrologie Geographique de l'année 1866*, en: L'Année Geographique. Librairie de L. Hachette et Cia., Paris : 1867
- GUÉRIN-MÉNEVILLE, Félix Édouard. *IV. Mélanges et Nouvelles*, en: Revue et magasin de zoologie pure et appliquée, 2^a serie, 6^o tomo, enero de 1854
- HOMEYER, E. F. von. *Ornithologische Briefe*. Berlin : Theobald Grieben, 1881.
- HOPPE, Brigitte. *Müller, John W.* en: Neue Deutsche Biographie. Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften 18^o tomo (1997), pp. 429-430 - http://daten.digital-sammlungen.de/bsb00016336/image_445
- Liste des membres de la société zoologique d'acclimatation (28 avril 1854)*, en: Bulletin de la Société Impériale Zoologique d'Acclimatation, 1er. tomo. Paris : 1854, p. 30 - <http://www.biodiversitylibrary.org/item/47921#11>
- Membres fondateurs*, en: Bulletin de la Société Imperiale Zoologique d'Acclimatation, 2o. tomo. Paris : 1855, p. 24 - <http://www.biodiversitylibrary.org/item/19649#11>
- MEYER, Jean-Yves. *Histoire de l'introduction et de l'invasion de Miconia calvescens a Tabiti*, en: Bulletin de la Société des Etudes Océaniques, No. 263-264, 1994
- MÜHLENPFORDT, Eduard. *Ensayo de una fiel descripción de la República de México*. Nota preliminar y trad. de José Enrique Covarrubias. México : Banco de México, 1993. 1er tomo
- MÜLLER, J. W. von. *Extracts from Notes Taken during His Travels in Africa, in the Years 1847-8-9*, en: Journal of the Royal Geographical Society of London, Vol. 20 (1850), pp. 275-289. Blackwell Publishing on behalf of The Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers) - <http://www.jstor.org/stable/1798037>
- *Fliegende Blätter aus meinem Tagebuche*. Stuttgart : K. Hochdruckbrückerei. 1851.
 - *Das Einhorn*. Stuttgart : K. Hofbuchdruckerei, 1853
 - *Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada und Mexico*. Leipzig : F. A. Brockhaus, 1864 – 1865. Vols. I, II y II
 - *Viajes por los Estados Unidos, Canadá y México. De Puebla a Oaxaca – Oaxaca*. Trad. de María del Carmen Salinas. CODEX, México : 1998
- SARTORIUS, Carl Christian. *México hacia 1850*. Estudio preliminar y trad. de Brígida von Mentz. México : Consejo Nacional para las Culturas y las Artes, 1990

SONNTAG, August. *Observations on terrestrial magnetism in Mexico*. Philadelphia : Collins, 1859. Smithsonian Contributions to Knowledge - <http://www.archive.org/details/obsterrestrial00sonnrch>

RATZEL, Friedrich. *Müller, John W. Freiherr von*, en: Allgemeine Deutsche Biographie. Historischen Kommission bei der Bayerischen Akademie der Wissenschaften, 22^o tomo (1885), p. 631- http://daten.digital-sammlungen.de/bsb00008380/image_633

SCHUBERT, G.H.von. *Naturgeschichte des Tierreichs für Schule und Haus*. Esslingen y München : J. A. Schreiber, 1886

SIEFER, Elisabeth, *¡Qué lástima que este hombre sea herético! Johann Wilhelm von Müller: un viaje de Puebla a Oaxaca en 1857*. (Manuscrito)

Diccionarios y lexicones:

ADELUNG, Johann Christoph. *Grammatisch-kritisches Wörterbuch der Hochdeutschen Mundart*. Edición facsimilar electrónica. Berlin : Directmedia, 2001

Brockhaus Bilder-Conversations-Lexikon Leipzig : F. A. Brockhaus, 1837 - <http://www.zeno.org/Brockhaus-1837/-/Hauptseite?hl=brockhaus+bilder>

CORRIPIO, Fernando. *Diccionario de ideas afines*. Barcelona : Herder, 2000

Diccionario de la lengua española. Vigésima segunda edición. Real Academia Española - <http://buscon.rae.es/draeI/>

Diccionario marítimo español. Editado por Martín Fernández de Navarrete. Madrid : Imprenta Real, 1831

GRIMM, Jacob und Wilhelm Grimm. *Deutsches Wörterbuch*. Leipzig : S. Hirzel 1854-1960

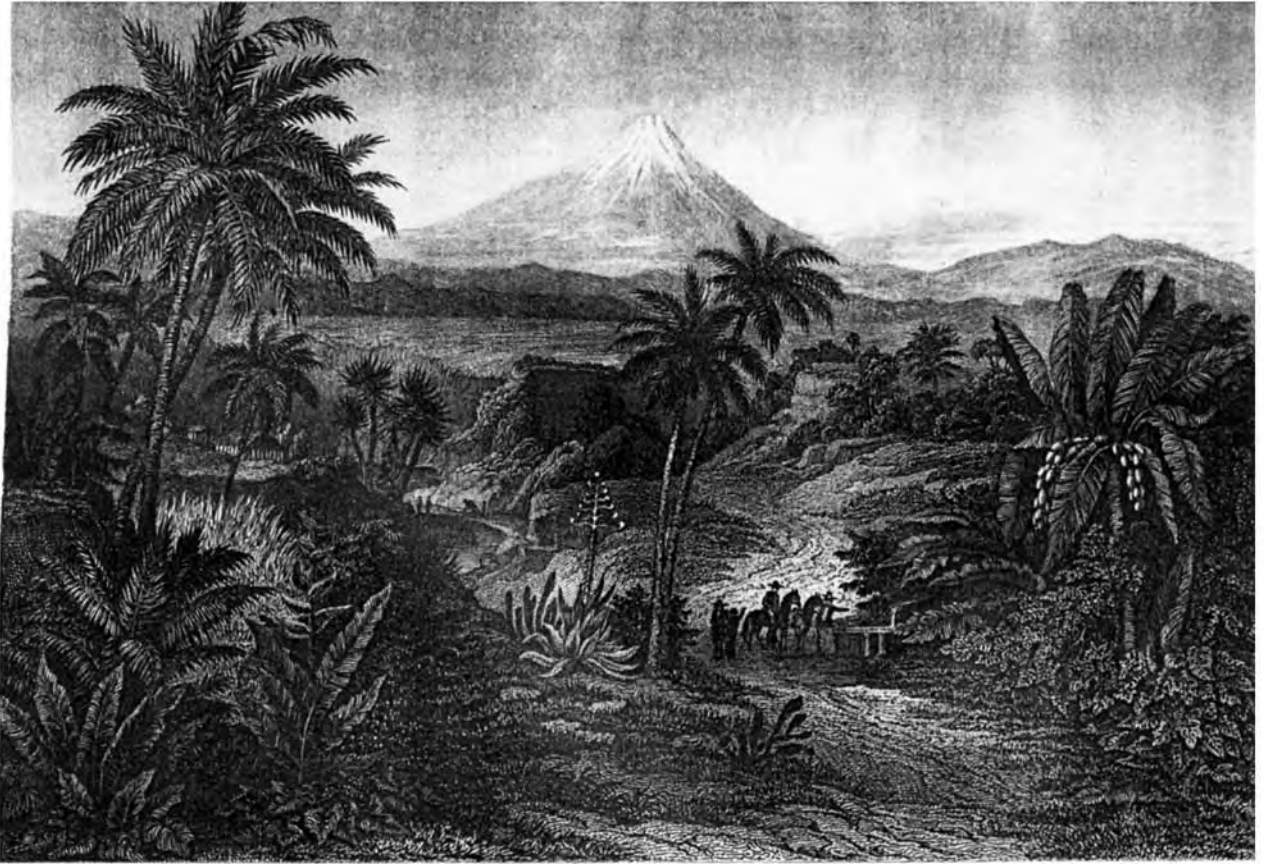
LEFEBVRE, Charles Pierre de Laboulaye. *Diccionario de artes y manufacturas, de agricultura, de minería, etc*. Madrid : Librería española, 1856 - http://books.google.com/books?id=YNRWpRjLYH0C&printsec=frontcover&source=gbs_v2_summary_r&cad=0#v=onepage&q=&f=false

MINK, H. *Technisches Fachwörterbuch Deutsch-Spanisch*. Barcelona : Herder, 1995

Pierer's Universal-Lexikon. Altenburg : H. A. Pierer, 1857 - <http://www.zeno.org/Pierer-1857>

Webster's Dictionary. Editado por John Gage Allee. New York : Literary Press, 1975

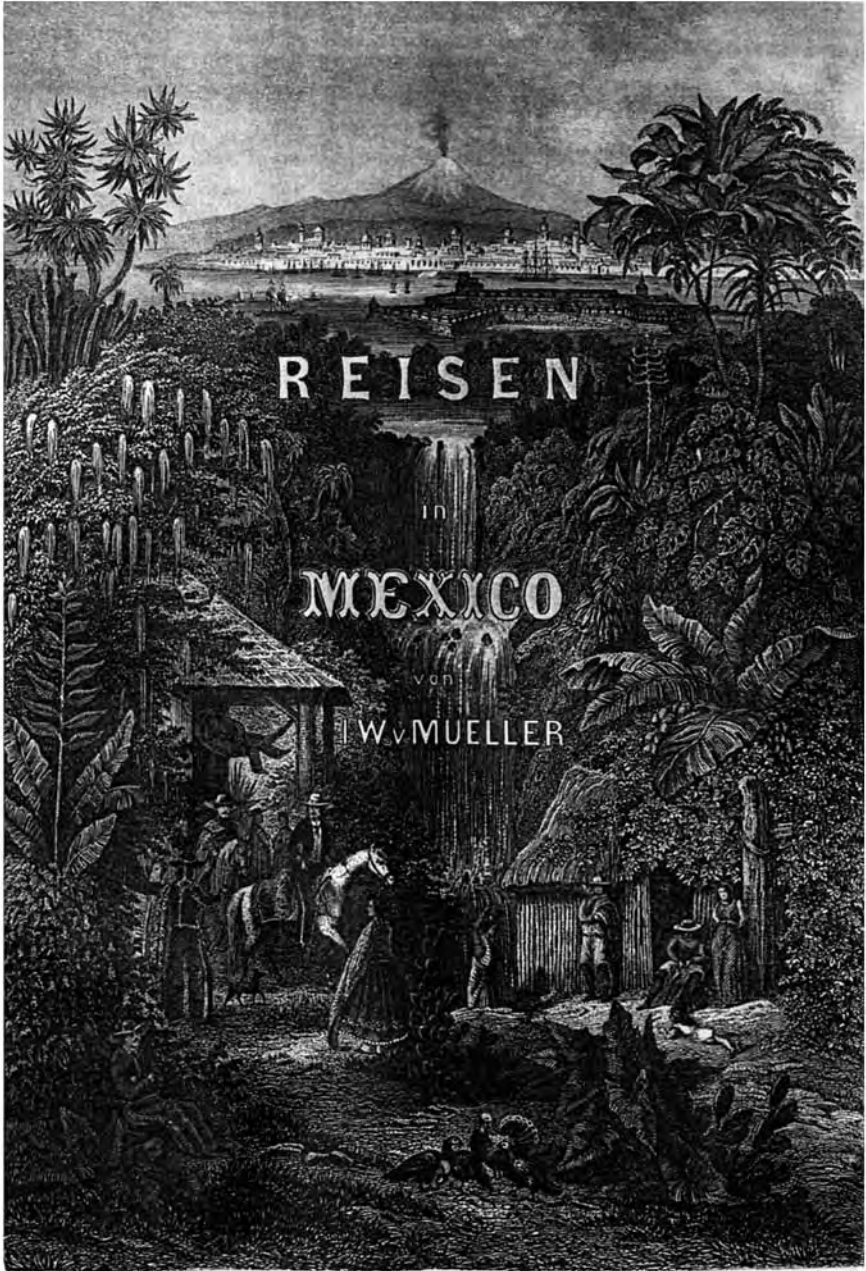
WILPERT, Gero von. *Reiseliteratur*, en: Sachwörterbuch der Literatur. Stuttgart : Kroner, 1989



v. Müller ad nat. pinas!

F. A. Brockhaus Geogr.-artise Anstalt, Leipzig

Der Orixabal



REISEN

in

MEXICO

von

I. W. v. MUELLER

v. Müller del. nat. pinx.

F. A. Brockhaus' Geogr.-artst. Anstalt, Leipzig

Reisen in den Vereinigten Staaten, Canada
und
Mexico

von

Baron J. W. von Müller

Dr. Phil., der keiserl. Leopoldinischen Akademie der Naturforscher, der königl.
Geographischen Gesellschaft zu London, der keiserl. Zoologischen Gesellschaft
und der Asiatischen Gesellschaft zu Paris – Mitglied, Comthur und Ritter –

In drei Bänden

Mit Stahlstichen, Lithographien und in den Text gedruckten
Holzschnitten.

Erster Band.

Leipzig:

F.A. Brockhaus

1864

Der Verfasser behält sich das Recht der Uebersetzung in fremde
Sprachen ausdrücklich vor.

Sr. Majestät

Maximilian I.

Kaiser von Mexico

ehrfurchtsvoll gewidmet

von dem Verfasser.

Vorwort

Den Reisenden, welcher während längerer Zeit unsern trüben Norden mit dem milden Klima des Südens vertauschte, der in jenen sonnigen Auen die schlanken Palmenkronen im tiefblauen Aether schaukeln sah, der die erhabenen Eindrücke der unabsehbaren Wüste in sich aufnahm und die Schauer der tropischen Gewitter an sich vorüberziehen ließ, wird in gewisses Heimweh nach dem Süden von Zeit zu Zeit wieder befallen, selbst wenn sein heimatlicher Herd im Norden für ihn glüht.

Ein arabisches Sprichwort sagt: „Wer je das Wasser des Nils gekostet, muß unfehlbar an seine Ufer zurückziehen.“ Dieses Bild findet auf die Tropen im allgemeinen volle Anwendung.

Nachdem ich Afrika zu verschiedenen Malen und in verschiedenen Richtungen bereist, die heiligen Orte der Mohammedaner sowie der Christen besucht, von den Ufern der Rewa bis zu den Dardanellen und von der Akropolis bis zur Alhambra Europa durchstreift hatte, regte ich der Wunsch in mir, auch die westliche Hemisphäre kennen zu lernen, und, bereits im Begriff, dessen Erfüllung vorzubereiten, erhielt ich im Jahre 1854 den Ruf, in Marseille einen Zoologischen Garten ins Leben zu rufen und dessen Leitung als Generaldirector zu übernehmen. Dieser Antrag, an und für sich¹ angenehm und ehrenvoll, drohte meine Reisepläne zu

1 „an und für sich“: literalmente “en y por sí”, considerado correcto simplificarlo mediante “en sí mismo”, que es lo usual en español.

vernichten; allein aufgeschoben ist nicht aufgehoben, dachte ich, und nahm den Ruf an, jedoch mit der vorsichtigen Bedingung, nicht länger als ein Jahr in meiner neuen Stellung verbleiben zu müssen.

Gleich flüchtigen Sylphiden, die durchs Schilfrohr huschen, verflossen unter dem ewig blauen Himmel der schönen, liedervollen, wonnigen² Provence die zwölf festgesetzten Monde.

Ein freundliches Geschick schien das Unternehmen, für welches ich mich hatte fesseln lassen, in seinen Schutz genommen zu haben, denn trotz der verhältnismäßig geringen materiellen Hilfsmittel, war es gelungen, es zu einer Höhe emporzuführen, welche seiner Existenz und seinem fernern Gedeihen das günstigste Prognostikon stellte. Deshalb vermochten auch³ die schmeichelhaftesten Anerbietungen meiner Gönner nicht mehr den Sieg über die Reiselust bei mir davonzutragen.

Ich übergab die junge Schöpfung einem Nachfolger zur glücklichen Fortführung, und eilte am 1. Januar 1856 Über Paris der Heimat zu, um meine Abreise nach dem Westen zu betreiben.

2 Transformé la aparición de tres adjetivos antepuestos consecutivos, común en alemán, en dos adjetivos pospuestos y una oración perifrástica en español.

3 “auch ... nicht”: finalmente se trata de una construcción negativa, para lo que elegí “ni”.

Die Veröffentlichung dieses Werks erlitt eine Verzögerung, welche zwei Ursachen hatte, die beide außer dem Bereiche meines Willens lagen. Die erste derselben entstand dadurch, daß ich nach meiner Rückkehr nach Europa glaubte alles aufbieten zu müssen, um die Kisten aufsuchen zu lassen, welche mir in Mexico auf bisher unerklärte Weise abhanden gekommen waren. Um ein Bild von der Größe des erlittenen Verlustes zu geben, erwähne ich blos, daß jene Kisten die Resultate vieler meteorologischer und magnetischer Beobachtungen, topographischer Aufnahmen, viele Barometerablesungen zu Höhenbestimmungen, mehrere aztekische Originalmanuscripte auf Magueypapier, eine Anzahl altmexicanischer Geschichtswerke und besonders ein sehr ausgedehntes Material zu einer Statistik⁴ des Landes enthielten. Letzteres verdanke ich der gütigen Zuvorkommenheit der Regierung, welche auf meine Bitte in den verschiedenen Ministerien eigene Beamte damit beauftragt hatte, die von mir erbetenen Notizen aus den Archiven und vorhandenen Urkunden auszuziehen und zusammenzutragen. Von diesen Arbeiten, welche mehrere Monate Zeit erfordert hatten, verblieben mir nur diejenigen, welche mir von den betreffenden Ministerien erst nach Verpackung jener Abtheilung zugestellt worden waren. Endlich enthielten jene Kisten noch meine sämtlichen bis dahin in Mexico gemachten naturhistorischen Sammlungen, unter

4 "zu einer Statistik": una traducción literal no hubiera permitido entender el sentido de la frase, por lo que tuve que desarrollarla un poco más en español.

welchen ich besonders den Verlust der Fische und eine reiche Suite von Trochilus-Arten bedauere.

Diese sämtlichen Schätze hatte ich in Mexico einem Handlungshause (Juan Rubio) zur Spedition übergeben, hörte aber nie mehr davon, und Hr. Rubio fand für gut, auf meine Briefe nicht zu antworten. Alle übrigen Nachforschungen blieben ebenso erfolglos.

Ich erhielt es für nöthig, dieser Verluste besonders zu erwähnen, da sie manche Lücken in meiner Arbeit erklären, und deshalb auch das Urtheil des Lesers nachsichtiger stimmen werden.

Den alten Satz, daß keiner ungestraft unter Palmen wandelte, mußte auch ich gründlich erweisen, und dies war die zweite Ursache, welche der raschen Veröffentlichung meiner Tagebücher hemmend in den Weg trat. Eine mehrjährige Krankheit war die Folge der mannichfachen Entbehrungen und Temperaturwechsel. *Mens sana in corpore sano*; erst nachdem der Körper seine frühere Spannkraft⁵ wiedergewonnen, konnte ich eine geistige Arbeit vornehmen, deren Resultat das gegenwärtige Buch ist. Beim Beginn derselben fand ich alsbald, daß ich den Plan, welcher mir ursprünglich für das Werk vorgeschwebt hatte, gänzlich aufgeben müsse. Der erwähnte Verlust verminderte nicht allein die wissenschaftliche

5 "Spannkraft": literalmente se podría traducir como "tensión" o "tono", pero me parece más adecuado "temperamento", pues da una idea más clara de que se trata de la recuperación de una condición fisiológica previa.

Ausbeute im allgemeinen, sondern machte auch die Ausführung eines wesentlichen Theils, der Fauna von Mexico, vorerst unmöglich.

Die beiden ersten Bände enthalten nun die einfache Erzählung meiner Reiseerlebnisse, mit eingeflochtenen Beobachtungen über Menschen, Thiere und Pflanzen in Mexico; von letztern glaube ich den für Handel und Industrie wichtigen eine besondere Beachtung schuldig zu sein. Die rein wissenschaftlichen Gegenstände, deren Besprechung nothwendig oder wünschenswerth schien, ohne daß es leicht möglich war, ihnen eine populäre Form zu geben, habe ich jedem Band als Anhang beigefügt, sodaß sie vom Leser, der bloß Unterhaltung sucht, leicht überschlagen werden können.

In dem dritten Bande habe ich das zusammengestellt, was den ernstern Theil meines Werks bildet.

Er zerfällt in drei Abtheilungen, deren erste der Geschichte des Landes gewidmet ist. Nachdem ich die Quellen aufgeführt, aus welchen die Geschichtschreiber bisher geschöpft, habe ich versucht, in einer Geschichte der Tolteken, Chichimeken und Azteken, in der sorgfältigen Revision des aztekischen Kalenders und durch eine Prüfung der Werke des Ixtlilxochitl, des größten mexicanischen Schriftstellers, dem Leser ein wahrheitsgetreues Bild der Entwicklung dieser Völker vor der spanischen Eroberung zu geben. Um dieses Gemälde zu vervollständigen und den Leser namentlich mehr mit dem innern Wesen und dem psychischen Leben der

Autochtonen bekannt zu machen, habe ich der aztekischen Sprache, den Menschenopfern, den Künsten und Wissenschaften sowie den Gesetzen Netzahualcoyotl's besondere Abschnitte gewidmet, und durch Citate und Uebersetzungen indischer Dichtungen und deren Vergleichung mit hebräischen das poetische Element der Azteken zu veranschaulichen gesucht. Die gesunde Moral, die vollkommenste Sittenreinheit und Tugend, der hohe Seelenadel, welchen wir in so vielen Handlungen jener Völker treffen, erfüllt uns mit Staunen und Entzücken, während wir in nicht geringerem Grade den raschen Verfall dieser Tugenden bedauern, sowie Schaudern über die Greuel empfinden, welche die Horde der tapfern, aber blut- und golddurstigen, fanatischen Abenteurer unter Cortez beging, wie uns dies die Geschichte der spanischen Eroberung zeigt. Die Zeit der Regierung Mexicos durch die Vicekönige ist verhältnismäßig arm an historischen Ereignissen, und wenn wir von den sich öfters wiederholenden Cabalen, Intriguen und fanatischen Machtäußerungen der Priester und Höflinge abstrahiren, bleibt nur wenig sehr Wichtiges aus dieser Periode zu berichten übrig. Die dritte Epoche, von der Losreißung Mexicos vom Mutterlande anhebend, habe ich, blos um keine Lücke zu lassen, in aphoristischer Kürze erwähnt. Die Zeit, um die Geschichte dieser Periode, welche vielleicht jetzt ihren Abschluß erhalten wird, zu schreiben, dünkt mich noch nicht gekommen.

Die zweite Abtheilung des dritten Bandes enthält den Versuch einer Statistik der Republik Mexico. Wie schon erwähnt, ging der größere

Theil des von mir gesammelten Materials verloren; doch glaube ich, daß das noch übriggebliebene meist Neues enthält, und deshalb nicht ohne Interesse sein wird⁶.

Ueber die dritte, naturwissenschaftliche Zusammenstellungen enthaltende Abtheilung des dritten Bandes habe ich mich bereits oben ausgesprochen, sodaß mir hier nur noch erübrigt, unserm berühmten Zoologen, Hrn. Professor Dr.⁷Troschel in Bonn, für die von ihm freundlichst übernommene Bearbeitung des ichthyologischen und erpetologischen Materials meinen verbindlichsten Dank zu sagen.

Ruckhartshausen, im Januar 1864

Der Verfasser

6 “und deshalb nicht ohne Interesse sein wird”: una construcción negativa que no suena natural en español, por tanto la transformé en una positiva.

7 Tantos títulos consecutivos no son la regla en español. Eliminé “Herren”, que me parece que en español no es necesario ante la presencia de los otros dos.

Erste Abtheilung

Vereinigten Staaten und Canada

Seite

I. Von Stuttgart nach Havre. Havre. Dampfer oder Segelschiff?.

Die deutsche Auswanderung über havre. Trouville und die Austernparks

1

II. Von Havre nach Nueva York. Der unfreiwillige Schiffsarzt.

Eine Meuterei an Bord. Seekrankheit. Ein Sturm. Das Zwischendeck.

Reinlichkeitspolizei durch die Matrosen geübt. Ob die Möwen auf

offener See übernachten?. Flaggentelegraphie zur See. Todesfall

an Bord. Leichenfeierlichkeit. Wasserhose. Beschwerde der

Emigranten und rasche Erledigung derselben durch den Kapitän.

Die Kocherei der Emigranten. Eine Lootsengeschichte. Der

„Amerikaner“. Die Quarantäne.

21

III. New-York, die Empire-City. Der Broadway. Ein

amerikanisches Hotel. Der East-River. Brooklyn. Weinbau in

Nordamerika. Deutsches Theater. Niblo's Garten. Die Fifth-

Avenue-Aristokratie. Die Croton Wasserleitung. Ausdehnung und

Wachsthum New-Yorks. Die Märkte. Die Feuerwehr. Die Astor-

Bibliothek und deren Gründer. Hoboken.

77



Der Hafen von Havre.

I.

Von Stuttgart nach Havre.

20. Februar bis 21. März 1856.

Havre. Dampfer oder Segelschiff? Die deutsche Auswanderung über Havre.
Trouville und die Austernparks.

Nach jahrelanger Gefangenschaft scheint die Lerche wol an ihren engen Käfig gewöhnt; allein kaum brechen die ersten Knospen hervor, oder kaum schütteln die herbstlichen Winde die gelben Blätter, so verräth ihre ängstliche Unruhe den angeborenen Wandertrieb⁸. Bei andern Zugvögeln ist dieser Drang nach Veränderung des Aufenthalts noch stärker; weder Ueberfluß noch Wohlleben vermögen ihn zu beschwichtigen, und sie erliegen, alles verschmähend, ein Opfer der ungestillten Sehnsucht nach der Ferne.

⁸ "Wandertrieb": "wandern" es de suyo ya una palabra complicada y que varía mucho de contexto en contexto. En éste se trata de "instinto migratorio".

So gibt es auch Menschen, welchen der Wandertrieb angeboren ist, und bei dessen Erwachen sich ihm vergeblich alle Genüsse und Verlockungen unsers verfeinerten socialen Lebens entgegenstellen.

Die Erfahrung hatte mich belehrt, daß ich zu dieser Klasse von Individuen gehöre!

Mehreremal schon hatte ich, nach beschwerlichen und mühevollen Reisen, dem Wanderstabe entsagt; allein nur vorübergehend war es gelungen! Der Drang nach der Ferne war immer wieder erwacht.

Diesmal zog er mich nach Westen.

Die Vorbereitungen zu jeder größern Reise erfordern reifliche Ueberlegung; ist aber das Reiseziel ein Land, welches, wenn auch nicht dem Namen nach, so doch thatsächlich außerhalb der Grenzen der Civilisation liegt, muß man in der Auswahl dessen, was mitzunehmen ist, doppelt vorsichtig sein. Der Naturforscher hat, wie jeder andere Sterbliche, seine zahlreichen Bedürfnisse, an welche ihn Natur und Sitte gewöhnten, und er thut wohl, sich daran zu erinnern: homo sum; nihil humani a me alienum puto. Wenn mancher Reisende es bereut hat, sich mit Gegenständen beladen zu haben, die ihm das Weiterkommen erschwerten und ihn zwangen, mit großen Summen Erkauftes über Bord zu werfen, so ist es doch auch gewiß, daß der Schwung des Geistes der Unterstützung der Materie bedarf. In Ländern, welche die reichste geistige Ausbeute

verheißen, ist für das leibliche Wohl meist am spärlichsten gesorgt. Wir bedürfen der Nahrung gegen den Hunger, der Kleidung gegen Hitze und Kälte, der Waffen zur Jagd und zur Selbstvertheidigung, und der Mangel an dem einen oder andern Dinge ist, kaum gefühlt, meist auch unersetzlich.

Mein altes Arsenal durchmusternd, suchte ich zwei noch von meinen afrikanischen Reisen stammende Doppelgewehre aus, welche durch ihre vorzügliche Arbeit den Vortheil boten, daß jeder einzelne Theil in beide Gewehre zugleich paßte; sodann zwei Büchsen, von welchen eine, von hinten zu laden, sich nicht bewährte; mehrere Adams- und Colt'sche Revolver; einen langen Uniformdegen, den ich in Mexico sehr bald gegen einen wuchtigen Reitersäbel vertauschte; und ein Reservevorrath an Hähnen, Schlagfedern⁹,

Zündkegeln, Schrauben u.s.w. vervollständigte den Waffenbedarf. Mehr Zeit dagegen verursachte die Beschaffung der nöthigen oder nützlichen mathematischen Instrumente, die Einrichtung der Reiseapotheke und der zum Präpariren¹⁰ und Conserviren der gesammelten Naturalien

9 "Schlagfeder": su traducción apropiada es "muelle real"; se trata del muelle que se comprime, almacenando fuerza que, liberada a la hora de jalar el gatillo, mueve el percutor hacia la cápsula fulminante. A fin de reproducir la naturalidad con la que von Müller está hablando de esto, sólo traduje mediante "muelle".

10 "Präpariren": el sentido aquí es le que indica el Brockhaus Bilder-Conversations-Lexikon: *Anatomische Präparate sind zur Aufbewahrung für wissenschaftliche Zwecke zubereitete Theile des menschlichen und thierischen Körpers und die Zurichtung derselben wird ebenfalls präpariren genannt*. Se traduce mediante el cognado en español y mantengo la redundancia del original.

erforderlichen Instrumente und Präparate, sowie die Auswahl der nöthigsten Bücher.

Am 20. Februar endlich entwand ich mich den Armen meiner Aeltern und Freunde, um mich von dem Dampfrosse¹¹ nach der Hauptstadt Frankreichs führen zu lassen, wo ich am 21. früh morgens eintraf. Die oft gemachte Reise bot nichts Besonderes. In Strasburg begegnete ich Scharen deutscher Auswanderer, von ihren Führern wie geduldige Schafe aus den Wirthshäusern, in welchen sie übernachtet, nach dem Bahnhof geleitet, um dort den nächsten Auswandererzug abzuwarten.

Ob sie's nicht freute durch Schollen ihrer Väter
Den Karst zu ziehn? Was denn verlockt sie
— Ein Schatz des Attalus? — als zage Schiffer
Die See von Myrtos zu durchpflügen?

Meine Ankunft in Paris wäre beinahe von einem äußerst unangenehmen Ereignisse getrübt worden.

Als ich auf dem Bahnhofe meine Reiseeffecten übernahm, fehlte eine Reisechatouille, die meine Pretiosen, meine Empfehlungsschreiben,

11 "Dampfrosse": "corcel de vapor", literalmente. Decidí que era más llamativa la metáfora "corcel de hierro", por lo que me tomé la licencia.

meine Wechsel, mit einem Worte das Werthvollste, was ich bei mir führte, enthielt. Auf mein Andringen forschte man aufs genaueste nach; allein während einer halben Stunde ohne Resultat. Besorgt wandte ich mich an den in jedem Bahnhofe anwesenden Polizeicommissar und bat ihn, die nöthigen Recherchen anzustellen, obgleich meine Hoffnung, durch seine Hülfe zu meinem entweder verlorenen, verwechselten oder gar gestohlenen Eigenthum zurückzugelangen, nur gering war. Schon überlegte ich, wie lange Zeit es mir wegnehmen würde, mich mit neuen Creditbriefen, Wechseln und Empfehlungen zu versehen, als die Sache eine Wendung nahm, welche meine Befürchtungen beseitigte. Der Polizeicommissar hatte im Umsehen seine Leute um sich versammelt und diesen leise einige Worte zugeflüstert, worauf sie nach allen Richtungen im Bahnhof auseinander stoben, um vorerst die sämtlichen Ausgänge zu überwachen. Nach fünf Minuten kam bereits einer von ihnen zurück und flüsterte dem Commissar einige Worte zu, worauf dieser mich höflich einlud, ihm ins Gepäckbureau zu folgen. Hier wurde auf seinen Befehl ein auf dem Boden aufgeschichteter Haufen Gepäck nochmals durchsucht, und siehe da! meine Chatouille fand sich in demselben vor und wurde mir vom Beamten mit einer freundlichen Verbeugung übergeben.

Während der ganzen Zeit dieses kleinen Vorfalls hatte sein durchdringender Blick die sämtlichen Bediensteten der Bahn sowie die umstehenden Passagiere aufmerksam gemustert. Schließlich blieben

seine Augen auf einem Menschen haften, der zwar ganz gleichgültig dareinzusehen suchte, aber doch eine kleine Unruhe nicht verbergen konnte. Wahrscheinlich brachte der Commissar diesen Menschen in seinen Gedanken mit meiner Chatouille in nähere Verbindung, denn ich sah, wie er gleich darauf, als der Verdächtige sich entfernte, einem seiner Leute einen Wink gab, demselben unbemerkt zu folgen.

Für den Aufenthalt in Paris hatte ich nur wenige Tage bestimmt und benutzte dieselben dazu, um mich mit den mir bekannten französischen Gelehrten und insbesondere mit meinem berühmten Freunde Isidor Geoffroy de Saint-Hilaire über die vorhabende Reise zu besprechen.*)

Von den verschiedenen meiner Aufmerksamkeit empfohlenen Aufträgen mußte ich leider zwei unerledigt lassen, und ich erwähne ihrer hier nur, um die Aufmerksamkeit späterer Reisenden auf sie zu lenken.

Der eine betraf die genauere Beschreibung des von Brandt in St.-Petersburg erwähnten *Solenodon paradoxus*. Einen Balg¹² dieses seltenen Thieres habe ich in der Smithsonian Institution zu Washington gefunden.

*) Geoffroy de Saint-Hilaire, dessen Verdienste um die Wissenschaft nicht genug gewürdigt werden können und der uns so plötzlich und unerwartet durch den Tod entrissen wurde, war unter anderm der Gründer der kaiserlichen Gesellschaft für Zoologie und Acclimatisation. Ich verdankte es seiner Freundschaft, dieser Gesellschaft seit einigen Jahren anzugehören, ja an ihrer Stiftung theilgenommen zu haben; eine Ehre, zu der außer 37 französischen Gelehrten nur drei Ausländer berufen wurden, nämlich Professor Sack, Fürst Anatol Demidow und ich.

12 "Balg": más que tan sólo a una piel disecada y extendida, aquí se refiere a un ejemplar montado y rellenado mediante técnicas de preservación. Por lo tanto lo traduje de tal forma que se transmita ese sentido.

Der zweite Auftrag war, Erfahrungen über die Heilkraft eines neuempfohlenen Surrogats der China in den Tropenländern Amerikas zu sammeln, von welchem Herr Moquin-Tandon behauptete, daß es weit kräftiger als Chinin wirke, ohne dessen nachtheilige Folgen zu äußern. Die Pflanze, welche dieses Medicament liefert, ist *Variolaria discoidea*; sie wächst als weiße Flechte auf den europäischen Eichen, von welchen man sie sorgfältig abzuschaben hat, ohne die Rinde des Baumes mitzunehmen. In sumpfigen Gegenden, wo selbst das Chinin nicht vor dem Fieber bewahrt, soll dieses neue Mittel von unübertrefflichem Nutzen sein, da man unbeschadet seiner Gesundheit eine dreifach stärkere Dosis als von Chinin nehmen könne; eine jeden Tag vor dem Frühstück genommene Pille von 2 Gran wirke aber als unfehlbares Präservativ.

Den 27. und 28. Februar brachte ich ausschließlich in der Gesellschaft meines lieben Freundes Alexander Dumas zu. Seine geistreiche Unterhaltung ist ebenso bekannt wie seine überschwengliche Phantasie. Eine zu seltsam klingende Geschichte, die er gleichwol als verbürgte Wahrheit mittheilte, will ich dem Leser nicht vorenthalten.

„Einer meiner besten Freunde“, erzählte Dumas, „Kapitän eines englischen Kriegsschiffes, kreuzte vorigen Sommer im Meerbusen von Mexico, in der Nähe des Isthmus von Tehuantepec. Um die lange Zeit der Windstille zu vertreiben, harpunirte man einen Hai, der sich um das Schiff herumtrieb. Der Fisch wurde gut getroffen; allein als man die Leine der

Harpune aufzuwinden versuchte, riß dieselbe, und der Hai tauchte mit dem Eisen im Leibe unter und blieb verschwunden. Vierundzwanzig Stunden später wurde von einem im Stillen Ocean in der Nähe der Ventosabai bei Tehuantepec liegenden Schiff ein Hai gefangen, welcher bereits eine Harpune im Leibe hatte. Dieselbe trug den Namen des englischen Kriegsschiffs, welches mein Freund commandirte.“

Bekanntlich sind alle an Bord eines Kriegsschiffs befindlichen Gegenstände mit dem Namen desselben gestempelt. Die spätern Mittheilungen durch öffentliche Blätter und die Vergleichung der Schiffsbücher gestaltete keinen Zweifel mehr darüber, daß der im Stillen Ocean gefangene Hai derselbe war, wie der 24 Stunden früher im Mexicanischen Meerbusen harpunirte. Auf welchem Wege aber hatte das Thier die Reise von einem Meer ins andere zurückgelegt? Ums Cap Horn oder durch die Magellansstraße war die Entfernung für die Zeit viel zu groß. Somit bleibt bloß die Hypothese übrig, daß zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean unter dem Isthmus von Tehuantepec hindurch eine unterirdische Wasserverbindung existire, welche der Haifisch benutzt hatte!

Am 3. März fuhr ich nach Havre — eine angenehme und kurze Reise von fünf Stunden. Mein erstes war, mich nach den Schiffen zu erkundigen, welche zunächst nach New-York bestimmt waren, und siehe da! es zeigten sich zwei Gelegenheiten. Das eine Schiff hieß der Fulton, und war

ein anerkannt vorzüglicher Dampfer; das andere, zwar nur ein Segelschiff, aber groß und gut eingerichtet, führte den Namen Saratoga. Welches von beiden sollte ich wählen? Eine nicht so einfach zu beantwortende Frage, wie sie scheinen möchte: das Dampfschiff kommt jedenfalls doppelt so schnell ans Ziel als das Segelschiff; wem es also darum zu thun ist, zu einer bestimmten Zeit an Ort und Stelle zu sein, der muß unbedingt mit Dampf reisen. Ueberdies läßt sich nicht in Abrede stellen, daß die Einrichtung auf den Seedampfern eine elegantere und comfortablere ist als auf den größten Dreimastern. Der Tisch ist besser, die Weine sind exquisiter, die Möbel bequemer, und meist befindet man sich in einer größern und gewähltern Gesellschaft als auf den Segelschiffen. Das sind die Vortheile des Dampfers; allein vergessen wir seine Schattenseiten nicht! Abgesehen davon, daß die Passagepreise der Dampfschiffe zwei- bis dreimal so hoch sind als die der Segelschiffe, so ist hervorzuheben, daß die Gefahren auf erstern ebenfalls verdoppelt und verdreifacht sind. Gewöhnlich läßt man diese vermehrten Gefahren der Dampfer außer Acht. Wer sich aber darüber genauere Rechenschaft geben will, der werfe nur einen Blick in die Register der Schiffbrüche, und er wird finden, daß von 100 Unglücksfällen 90 auf die Dampfer und nur 10 auf die Segelschiffe kommen.

Uebrigens, leidlich mit Reisegeld versehen und meinem Naturell¹³ nach nicht zu den ängstlichsten Naturen gehörend, war es weder der Geldpunkt

13 "Naturell": se podría pensar en "naturaleza" para esta palabra, pero como más adelante se le encuentra como traducción de "Natur", decidí elegir "constitución".

noch die geringere Gefahr, welche mich das Segelschiff vorziehen hieß; ich hatte vielmehr zwei weit wichtigere Gründe: erstens führte das Segelschiff große Scharen meiner deutschen Landsleute nach der Neuen Welt hinüber, und ich konnte auf der Ueberfahrt und bei der Ankunft den armen Auswanderern von Nutzen sein, wenn das Gerücht die Prellereien, welchen sie ausgesetzt seien, nicht übertrieben hatte; dann schreckten mich auch etwaige Windstillen nicht ab, da sie mir Zeit und Gelegenheit boten, Beobachtungen über Luft und Wasser zu machen, vielleicht auch hier und da ein interessantes Seethier aufzufischen und außerdem wieder ein Stück des alten romantischen Seelebens zu sehen, für welches ein Dampfer nicht die Bühne ist. Auch kann ich versichern, daß ich weder auf dieser noch auf irgendeiner spätern Reise je Veranlassung fand meine Wahl eines Segelschiffs zu bereuen.

Nachdem ich mir den Saratoga von innen und außen genau besehen und mich überzeugt hatte, daß das Schiff¹⁴ in gutem, vollständig seefähigen Zustande war, nahm ich meine Passage.

14 "Schiff": como se desprende del *Diccionario marítimo español* (de aquí en adelante: DMS), "buque" es la palabra con la que se designa a cualquier tipo de embarcación, en forma genérica y la mayor parte del tiempo. Quise evitar "barco" por el hecho de que en ese mismo diccionario, si bien se indica que también es una denominación genérica, se usa sobre todo para embarcaciones que suelen navegar cerca de las costas. Considerando la forma en que von Müller se expresa y su amplió conocimiento sobre embarcaciones y, en general, sobre la "vida marítima", creo que él también habría elegido en español "buque" en muchos de los sitios donde dice "Schiff" en alemán. De cualquier forma, la elección entre "barco", "buque", "embarcación" y otras denominaciones varía en mi traducción según el contexto, el registro, o simplemente para evitar una repetición excesiva.

Am 12. März sollte der Saratoga abgehen, und ich hatte also eine volle Woche Zeit, Havre und seine Umgebung anzusehen. Nach dem ersten Eindruck, den die Stadt auf mich gemacht hatte, hielt ich Marseille, das ich kurz zuvor verlassen, zehnmal so belebt, und selbst in Livorno glaubte ich zum allermindesten die doppelte Rührigkeit gefunden zu haben. Bald jedoch überzeugte ich mich, daß ich der guten Stadt Havre vollkommen Unrecht that, denn es hat nicht leicht eine Stadt der Alten Welt, ja kaum eine Amerikas, im Lauf von wenigen Jahren so große Fortschritte gemacht als eben Havre de Grâce.

Bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts stand hier ein ganz unbedeutendes Fischerdorf. Ludwig XII. dachte zuerst daran, aus ihm eine kleine Handelsstadt mit einem Seehafen zu bilden. Sein Nachfolger Franz I. fand den Gedanken vortrefflich und erweiterte die Schöpfung seines Schwiegervaters, indem er sie zugleich mit festen Mauern umgab. Diese Mauern sind längst verschwunden, aber als ein Zeichen der Erinnerung an König Franz steht noch der dicke Thurm, welcher den Eingang des Hafens vertheidigt und den Namen seines königlichen Erbauers führt. Kaum jedoch hatte Havre angefangen seine Thätigkeit zu entfalten, so brach in der Schreckensnacht vom 15. Januar 1525 das wilde Meer über die Dämme ein und brachte nicht bloß fast allen Häusern den Untergang, sondern verschlang auch beinahe die sämmtliche Einwohnerschaft. Hierdurch ließ sich jedoch Franz I. nicht abschrecken die Stadt von neuem aufzubauen, außerdem

wußte er sie durch Einwanderer, die er durch günstige Bedingungen anlockte, bald wieder zu bevölkern. Auch nahm die Stadt in kurzer Zeit so bedeutend zu, daß sie schon im Jahre 1540 Schiffe nach Neufundland und Spitzbergen¹⁵ auf den Stockfisch- und Walfischfang schickte und später sogar der Sitz einer indischen Compagnie wurde, welche seit 1643 eine Handelsstation auf Madagaskar und ein Comptoir am Senegal anlegte. Ja sie würde sich zu einer großen Seehandelsmetropole aufgeschwungen haben, hätte sie nicht mit allzu häufigen Leidenskatastrophen¹⁶ zu kämpfen gehabt. Im Jahre 1570 wüthete die Pest in ihren Mauern, und später in den Jahren 1678, 1688, 1694, 1739, 1798, 1799, 1804 wurde sie theils von den Holländern, theils von den Engländern so furchtbar bombardirt, als ob kein Stein von ihr hätte übrig bleiben sollen. Zur Zeit Napoleon's I. war sie daher noch eine ganz kleine Colonie oder vielmehr eine Stadt, die sozusagen mit ihrer Existenz zu kämpfen hatte; allein der klar sehende Kaiser erkannte ihre fast unübertrefflich vortheilhafte Lage auf den ersten Blick und ließ daher die nöthigen Pläne ausarbeiten, um den Hafen zu erweitern, die Festungswerke zu verbessern und überhaupt die Stadt zu einem Handelsplatz erster Größe zu machen. Leider jedoch war es ihm

15 Ambos topónimos se hallan alemanizados. El primero lo castellaniqué y al segundo le di la ortografía con la que se le conoce el día de hoy en noruego para facilitar su identificación.

16 "Leidenskatastrophe": sin duda se trata de una palabra compleja para la que no hallé una solución convincente que saliera directamente de los diccionarios, y que, según los muy escasos textos modernos en los que la hallé, pareciera estar relacionada con el sentido metafísico de "Leid". Es un hecho que el autor desea intensificar y recalcar el sentido de lo catastrófico y desgraciado, de lo cual el adverbio "allzu" también da evidencia, no obstante que acompaña a "häufigen". Por este último motivo traduje con "trágicas catástrofes"

nicht vergönnt, seine Plane in Ausführung zu bringen, und die nach seinem Sturze wieder eingesetzten Bourbonen hatten weder Sinn noch Geld für die Hebung der materiellen Interessen ihres Landes. Ludwig Philipp verwendete zwar sechs Millionen Francs zur Austiefung und Erweiterung des Hafenbassins, allein trotzdem blieb die Stadt eine verhältnißmäßig kleine Niederlassung, gerade als ob die Regierung sich gefürchtet hätte, die Vortheile auszubeuten, welche Havre von Natur besaß. Ganz anders verfuhr jedoch der jetzige Kaiser der Franzosen.

Im Jahre 1852 vereinigte er die Gemeinden Granville, Ingouville und Sanvic, welche bisher entferntere Vorstädte heißen konnten, mit Havre, ließ die hindernden nördlichen Festungswerke, die doch keinen Werth hatten, abtragen, gab dem Hafen solche Verbesserungen, daß er nunmehr fähig ist, die größten Schiffe aufzunehmen, schützte denselben durch großartige neue Forts, stellte das sogenannte Bassindock¹⁷ her, ließ die große Eureschleuse, eine wahre Gigantenarbeit, herstellen, und verband schließlich theils durch Eisenbahn, theils durch Dampfschiffahrt Paris, Rouen und Havre so miteinander, daß sie von nun an sozusagen nur noch eine einzige Stadt bildeten. Kurz, er that alles, was geschehen konnte, um Havre zu dem zu machen, wozu es schon Napoleon I. hatte machen wollen.

17 "Bassindock": así es como se le conoce en francés a ésta dársena. Por ser nombre propio la he dejado tal cual, pero separándola en sus dos palabras.

Bei einem solchen Vorgehen der Regierung konnten die städtischen Behörden nicht zurückbleiben; sie mußten vielmehr mit den Planen des Kaisers Hand in Hand gehen, und es entstanden in rascher Folge viele öffentliche Gebäude, an denen es bisher gefehlt hatte, wie: Schlachthäuser, Zollniederlagen u.s.w. Man grub Abzugskanäle und stellte eine großartige Wasserleitung her, man gab der Stadt eine Gasbeleuchtung sowie eine verbesserte Feuerlöschanstalt, brach die elenden Baracken, welche bisher die Ausdehnung der Straßen unmöglich gemacht hatten, ab, und eröffnete überall die breitesten und bequemsten Verbindungswege. Die alte schöne Kathedrale wurde restaurirt, die Kirche in Eure erbaut, für Einführung von Omnibussen gesorgt und überhaupt eine Thätigkeit gezeigt, die sich andere Gemeinden zum Muster nehmen könnten. Das imposanteste Gebäude jedoch, welches Havre dieser neuen Glücksära verdankt, ist das Rathhaus, das seines schönen Aeußern wie des Reichthums seines Innern halber ein Louvre im kleinen heißen könnte.

Alle diese vielen Verbesserungen und Neuerungen konnten aber trotz einer Staatsunterstützung von anderthalb Millionen Francs nicht ausgeführt werden, ohne daß man zum Credit seine Zuflucht genommen hätte. Wenn aber auch die Stadt nunmehr eine Schuldenlast von kaum weniger als sieben Millionen Francs hat, so sind doch auch die Einnahmequellen außerordentlich gestiegen, denn während sie im Jahre 1853 nur 650000 Francs betrug, werfen sie jetzt bereits über zwei Millionen ab, sodaß

die ganze städtische Schuld bis zum Jahre 1876 abbezahlt sein kann. Ohne Zweifel war es der richtige Weg die Stadt zu heben, und in welchem Maßstabe es geschehen ist, ersieht man am besten daraus, daß die Einwohnerzahl von wenigen 22000 Seelen, welche die Volkszählung 1852 ergab, nunmehr auf nicht weniger als 72000 Seelen gestiegen ist. Welche Gemeinde der Alten Welt könnte, außer vielleicht Liverpool, sich einer ähnlichen Vergrößerung rühmen? Und doch ist die Einwohnerzahl nicht einmal die Hauptsache, denn es dürfte auf die Bedeutung, welche Havre nunmehr als Handelsplatz gewonnen hat, weit größeres Gewicht zu legen sein, wenn man erwägt, daß es seit den neuesten Jahren in regelmäßiger Dampfschiffsverbindung mit Harfleur, Caen, Cherbourg, Dünkirchen, Trouville, St.-Malo und Mortaise, mit Rotterdam, Hamburg, Kopenhagen, Petersburg, Southampton, London und Cadix, mit Malaga, New-York, Rio-Janeiro, sämtlichen französischen Colonien und mit allen größern Handelsplätzen der Erde steht, und der Handelsstand von Havre heute nicht weniger als 430 große Seeschiffe, worunter über 60 Dampfer, besitzt, während mehr als 3000 Schiffe alljährlich von auswärts in den Hafen einlaufen. Sonderbarerweise schuldet Havre seine Erhebung zum großen Theil nicht Frankreich, sondern Deutschland. Der große Strom der deutschen Auswanderung, der sich in den letzten Jahren über Havre hinwälzte, hatte nicht blos die Entstehung einer Menge von neuen Etablissements zur Folge und die Vergrößerung der Rhederei, sondern es ließen sich auch viele Deutsche mit sehr bedeutenden Kapitalien bleibend

in der Stadt nieder, sodaß man daselbst nicht weniger als 10000 unserer Landsleute antrifft, und in gewissen Theilen der Stadt, besonders im Frühjahr und im Sommer, sich geradezu nach Deutschland versetzt glaubt, da man um diese Zeit auf Straßen und Märkten fast nur deutsch sprechen hört! Wohin man sich wendet, überall erblickt man die leinenen Kittel und Lederhosen der badischen, württembergischen und schwäbischen¹⁸ Bauern, mit ihren Frauen oder Mädchen an der Hand, im Begriffe, jenseit des Weltmeers eine neue Heimat zu suchen, die sie über Havre weit eher und mit geringerer Gefahr als über Bremen und Hamburg erreichen, da ihnen die ebenso langwierige als gefährliche Fahrt durch die Nordsee und den Kanal erspart wird.

Auf der Tour bis Havre hatte ich auf fast allen größern Stationen, namentlich aber in Strasburg und Paris, lange Züge jener ehrlichen Gesichter in den bekannten Trachten der württembergischen Heimat und der angrenzenden Landschaften getroffen — Auswanderer —, der großen Mehrzahl nach den Arbeitsbienen gleich, deutschen Fleiß, deutsche Genügsamkeit und deutsche Sparsamkeit als Hauptkapital mit sich führend. Sie verlassen die zu enge Heimat, um in der ungeheuern Republik ein weiteres Feld ihrer Thätigkeit, eine Möglichkeit, ja Wahrscheinlichkeit zu suchen, mit dem Fleiße auch vorwärts zu kommen und den Kindern ein eigenes Besitzthum ohne Schulden hinterlassen zu können.

18 Por lo general, los gentilicios no se traducen tan sencillamente al español, por lo que, si bien existe “suabo”, “wurtemberguense” o incluso “badense”, su uso vuelve torpe la traducción en español. Por eso usé los topónimos.

Wenn ich nun auch den alles durchschnüffelnden Spionirgeist gewisser moderner Schriftsteller nicht liebe, die, wo sie ein ergiebiges Feld für ihre stets bereite Feder entdecken, ihren Leser in Gott weiß welche ihm ganz fern liegende Sphären schleppen, so konnte ich mich beim Anblick dieser Scharen größtentheils armer Landsleute eines Gefühls theilnehmender Neugierde in Betreff ihrer Reiseschicksale nicht erwehren, und ich habe bereits gesagt, daß die Wahrscheinlichkeit, ihnen nützlich werden zu können, ein Grund mit war für den Vorzug, den ich dem Saratoga vor dem raschern und stolzern Renner gab.

Am 16. März morgens weckte mich der Donner aller Kanonen der Forts. Es galt jedoch, wie ich sogleich erfuhr, weder den Engländern noch einem andern Feinde, sondern der Geburt des kaiserlichen Prinzen, nach welchem sich der Kaiser so sehr geseht.

Am 17. März theilte man mir mit, daß die Abfahrt des Saratoga abermals um ein paar Tage verschoben worden sei. Die unfreiwillige Muße benutzte ich zu einem Ausflug nach dem sehr freundlich gelegenen und von der Wasserseite einen äußerst lieblichen Prospect bietenden nahen Seebade Trouville.

Während der Saison von der *Hautevolée* der Umgegend, ja vielen eleganten Parisern besucht, bot Trouville in diesem Augenblick dasselbe Aeußere wie alle Badeorte im Winter. Von Interesse waren mir die

sogenannten Austernparks¹⁹, große, viereckige mit Seewasser gefüllte Teiche, in welche die der sündigen Welt entrissenen Austerseelen eingepfercht und mit Milch und Kleie drei bis vier Wochen lang gemästet werden. Nichts stört in diesen Austernklöstern die beschauliche Ruhe der Bewohner, und selbst der eiserne Rechen, der sie jeden Tag einmal am Lande frische Luft zu schöpfen zwingt, beabsichtigt nur, die Beklemmungen²⁰, zu welchen ihre Constitution sich neigt, zu erleichtern.

Am 20. März endlich schlug die Stunde der Erlösung, denn die Abfahrt des Saratoga wurde nun definitiv auf den folgenden Morgen festgesetzt.

Man kann sich denken, welche Bewegung unter die Auswanderer kam, die schon wochenlang mit Sehnsucht auf diesen Zeitpunkt gewartet hatten. Der Wirrwarr der vielen Menschen auf dem Quai schien ein unlösbarer. Hunderte, ja Tausende von großen Kisten, die eine roth, die andere blau oder grün angestrichen und manchmal mit einem frommen Bibelspruch verziert, waren auf der Straße aufgeschichtet, und die Auswanderer, von den Matrosen nur wenig unterstützt, bemühten sich oft vergeblich, die schweren Lasten über die schmalen Planken an Bord zu bringen. Auf dem Schiffe selbst war die Verwirrung wo möglich

19 Aunque en efecto lo criaderos de ostras llegan a convertirse en verdaderos parques de cultivo que se extienden a lo largo de una gran extensión, y se les conoce como "parques de ostras", en este caso está hablando de los tanques artificiales de cultivo individuales.

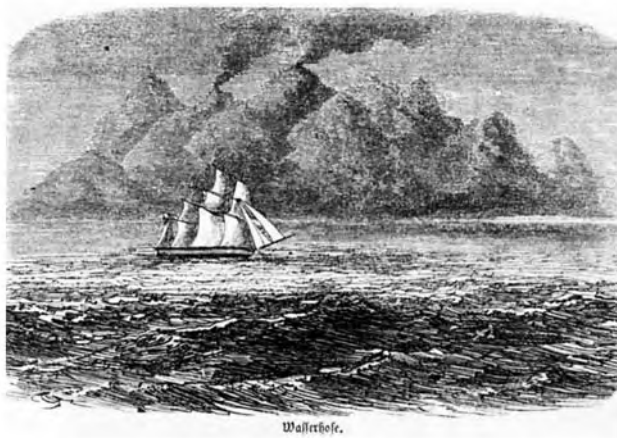
20 El juego que von Müller hace con esta palabra se pierde un poco en español. No obstante, "constricción" puede en ocasiones también insinuar una opresión anímica.

noch größer, denn jeder bestrebte sich seine meist wirklich kolossale Truhe, für welche gerade deutsche Auswanderer eine unüberwindliche Vorliebe haben, so schnell als möglich an den Platz zu bringen, welcher ihm der beste schien, bis der Steuermann²¹ sie dahin bringen ließ, wo sie hingehörte. So ziemlich ging jedoch alles ohne Unfall vorüber, und nur eine Kiste — sie enthielt, wie sich nachher herausstellte, ein Klavier, das ein armer Schulmeister mit in die Neue Welt hinüberzuschleppen dachte —plumpte von den Planken ins Wasser zwischen dem Schiff und dem Quai. Alle Umstehenden mußten ob²² des komischen Jammers ihres Eigenthümers lachen, der in rührender Verzweiflung sich seinem theuern Kleinod, seiner Freundin, seiner Stimme von Cona beinahe nachgestürzt hätte. Es gelang nach kurzer Zeit der Kiste wieder habhaft zu werden; ihr Inhalt hatte aber natürlich Noth gelitten, und der arme Schulmeister, trotzdem das Instrument der bekannten antediluvianischen Sorte angehörte, machte die ganze Reise bald wie Niobe in stummem Schmerze, bald wie Rachel in lauten Klagen, ohne das kranke Herz dem Troste offen zu geben.

21 "Steuermann": "timonel" se antoja como una solución inmediata. Sin embargo, en el *DMS* se puede constatar que la definición que se da para "piloto" está más cerca de la definición que ofrece el *Grammatisch-kritisches Wörterbuch der Hochdeutschen Mundart* (de aquí en adelante: GkWHM) para "Steuermann", en el sentido de que no sólo se trata de la persona que está a cargo del timón sino, en general, de la seguridad de todo el barco, y de encargarse de la bitácora, así como de los demás instrumentos propios de la navegación.

22 "ob": preposición: "über"

Endlich war auch die letzte Kiste ins Schiff geschafft worden, die Planken abgebrochen und mit Sicherheit war anzunehmen, daß wir den folgenden Morgen in See stechen würden. Voll froher Hoffnungen kehrte ich in mein Hotel zurück, um die letzten Vorbereitungen zu beenden und durch ein fröhliches Souper in schäumendem Cliquot der Alten Welt Lebewohl zu sagen.



II.

Von Havre nach New-York.

21. März bis 1. Mai 1856.

Der unfreiwillige Schiffsarzt. Eine Meuterei an Bord. Seekrankheit. Ein Sturm. Das Zwischendeck. Reinlichkeitspolizei²³ durch die Matrosen geübt. Ob die Möven auf offener See übernachten? Flaggentelegraphie zur See. Todesfall an Bord. Leichenfeierlichkeit. Wasserhose. Beschwerde der Emigranten und rasche Erledigung derselben durch den Kapitän. Die Kocherei der Emigranten. Eine Lootsengeschichte. Der „Amerikaner“. Die Quarantäne.

Am frühen Morgen des 21. März lichteten wir die Anker und ließen uns von einem kleinen Schleppdampfer in die hohe See bugsiren. Nach

23 “Polizei”: esta palabra, no tanto en el sentido moderno, está aquí más en la dirección que se apunta en el GkWHM: *In einem Staate herrscht eine gute Polizey, wenn in den Personen und Sachen eine gute Ordnung gehalten wird.* La traduje como “patrullaje” a partir del conexto al cual hace referencia.

wenigen Stunden verließ uns der Dampfer und die Brücke mit Europa war abgebrochen. Wir hatten alle Segel entfaltet, dennoch brachte der schwache Nordwest uns nur langsam vorwärts. Endlich, verloren wir das Land aus dem Gesicht, der Wind verstärkte sich zusehends, und wir durften hoffen, gegen Abend des andern Tages dem kurzen Wellenschlage des Kanals zu entrinnen, um vom weiten Atlantischen Ocean aufgenommen zu werden.

Der letzte Bote, den uns das Festland zusandte, war ein kleiner ausländischer Vogel, der unter fröhlichem Gezwitscher über dem Schiffe herumflatterte, als ob er uns die letzten Grüße Europas zu bringen habe. Er gehörte dem Finkengeschlechte²⁴, doch keiner der europäischen Species an. Was aber hatte ihn an so ferne Gestade geführt? Hatte er in England oder Frankreich eine neue Heimat aufgeschlagen? Als uns der Vogel verließ, befanden wir uns in der Mitte zwischen der Insel Wight und dem Vorgebirge von Barfleur. Hier verscheuchte ihn plötzlicher Lärm und Getümmel unter den Passagieren des Zwischendecks. Ein

24 "Geschlecht": en este contexto se torna una palabra de difícil traducción. Para la época de von Müller, no existía consenso acerca de la terminología taxonómica en alemán, y esta palabra aún seguía siendo usada por algunos autores como "género", si bien en el libro *Naturgeschichte des Tierreichs für Schule und Haus*, escrito por J.A Schreiber junto con H. Naumann, desaconsejaba este uso: *Das Wort genus durch Geschlecht zu übersetzen wie einige thun scheint nicht zweckmäßig zu sein*. Un hecho es que los pinzones forman una familia botánica, que comprende varios géneros, lo cual no pudo escapársele a von Müller. Él mismo parece usarla aquí como sinónimo de alguna división taxonómica por encima de "género" pero no superior a "familia". El uso de "tribu" podría llevar a complicaciones innecesarias puesto que actualmente es también una división taxonómica inferior a "familia". Por todos estos motivos me decidí finalmente por esta última palabra.

sogenannter Block (d. i. eine in einer Hülse aufgehängte Rolle, über welche die Taue laufen) war einem Jungen auf den Arm gefallen. Als bald hatten sich Angehörige und Landsleute um ihn versammelt, und in das Heulen des Burschen mischten sich die Rufe nach dem Arzt und das Jammern der Verwandten. Endlich erschien der heißersehnte Doctor; aber zu meinem Erstaunen sah ich, daß der Heilkünstler sich nicht zu helfen wußte und weder den Arm zu untersuchen noch zu verbinden verstand, statt dessen aber ängstlich auf die Rathschläge der alten Weiber horchte, welche die eine kaltes, die andere warmes Wasser empfahlen; und während die dritte Oel, die vierte Kamillen aufgelegt wissen wollte, brüllte der Junge, als ob er am Spieße stücke. In dieser Noth trat ich hinzu, untersuchte den Arm und fand ulna und radius gebrochen. In meinem Leben vergesse ich das verblüffte Gesicht des Doctors nicht, als ich ihm mein *visum repertum* zuflüsterte. Mit nicht größerem Schrecken hätte er den Bruch des Hauptmastes vernommen, und, wie sich bald ergab, mit nicht geringerer Sachkenntniß eingerichtet. Verlegenheit und Angst in den Mienen, zog er mich bei Seite und vertraute zitternd meinem Ohr: er habe sich zwar als Doctor auf dem Schiff engagiren lassen, um freie Passage zu erhalten, sei aber kein eigentlicher Arzt, wenn er auch in seiner Jugend kurze Zeit als Lehrling in einer Apotheke fungirt habe. Da er sehe, daß ich die Sache besser verstehe als er, so bäte er mich ums Himmels willen, ihn aus der Verlegenheit zu reißen und den Arm zu heilen. Lächelnd schritt ich zum Werk, holte aus der an Bord eines

jeden Schiffs befindlichen Medicin- und Instrumentenkiste das Nöthige, und bald darauf war die Sache im Reinen. Soweit wäre nun alles gut gewesen, aber die Leute, welche den Vorfall mit angesehen und sich die Vorgänge auf die richtige Weise erklärt hatten, ließen es sich von Stunde an nicht mehr nehmen, daß ich der richtige Doctor sei; und als ich dem Kapitän das nothgedrungene Versprechen gab, Vorkommendenfalls auch fernerhin Hülfe zu leisten, war ich *nolens volens* von Stunde an Schiffsarzt, und ruhig ergab ich mich in mein Geschick, ohne zu ahnen, welche Last es mir auflud.

Gegen Abend brachte der erste Steuermann zwei Jungen aufs Hinterdeck, die er im Schiffsraum unter Fässern und Waarenballen versteckt gefunden hatte, und fragte den Kapitän, was er mit denselben beginnen solle. Die beiden Knaben, der eine 14, der andere 13 Jahre alt, sahen recht keck darein und erklärten, daß sie geborene havrer²⁵ Kinder und sich die Nacht vorher aufs Schiff gestohlen hätten, um die Reise in die Neue Welt gratis mitzumachen, doch wollten sie auch mit Freuden arbeiten soviel in ihren Kräften stehe. Was war zu thun? Weit und breit kein Land mehr. Dem Kapitän schienen aber dergleichen Fälle schon oft vorgekommen zu sein, denn ohne eine Miene zu verziehen, stellte er sie unter die Aufsicht des ersten Mate²⁶ und schickte sie nach vorn. Auch der erste Steuermann nahm die Selbsteinquartierung der beiden Buben als

25 "havrer": otro gentilicio que fue transformado en topónimo.

26 "Mate": se traduce del inglés como "oficial"; von Müller está usándolo como sinónimo de "Steuermann".

etwas Alltägliches und erzählte mir, daß Segelschiffe häufig derlei blinde Passagiere mitzunehmen hätten. „Was liegt an dem bischen Zwieback und Fleisch, das man den Bengeln gibt? Je nachdem es zu thun gibt, müssen sie scharf herhalten, und schon manchmal ist aus einem solchen Burschen ein recht braver Matrose geworden.“

Sonnabend, den 22. März. In aller Frühe weckte mich der Stewart und bat mich, dem ebengenannten ersten Steuermann mit meinem ärztlichen Wissen beizustehen. Nachdem ich den Mann genau untersucht und seine ausführliche Beichte²⁷ angehört hatte, konnte ich nur eine sehr traurige Prognose stellen, brachte es aber nicht übers Herz, ihm das Hoffnungslose seiner Lage zu gestehen. Nachdem ich einige erleichternde Mittel verordnet hatte, bat er mich, im festen Vertrauen auf seine baldige Genesung, nur heute Morgen die Wasservertheilung an seiner Statt zu überwachen, damit der zweite Steuermann auf dem Verdeck bleiben könne. Noch ein Amt! dachte ich, nahm's an und behielt es während der ganzen Fahrt, weil es mir Gelegenheit bot, manchem Unrecht von seiten der rohen Matrosen gegen die Schwächern der Deckpassagiere zu steuern.

Auf allen Schiffen, welche Zwischendeckpassagiere führen, wird an jeden derselben täglich eine Portion süßen Wassers (etwa 4 Schoppen²⁸)

27 "Beicht": no se trata aquí del sentido religioso de esta palabra, sino tal como apunta para "beichten" el GkWHM: *Im gemeinen Leben wird dieses Wort auch zuweilen noch in seiner alten Bedeutung für bekennen, gestehen, gebraucht.*

28 "Schoppen": se trata de una medida de capacidad ambigua y que varía de región en región en el sur de Alemania. Opté por "pinta", una unidad que también denota cierta ambigüedad en español.

zum Trinken und Kochen vertheilt. Jeder der Emigranten ist angewiesen, die ihm zukommende Ration persönlich zu fassen, und streng wird darauf gesehen, daß nicht der eine oder andere etwa zweimal kommt, denn Wasser ist auf der See ein gar kostbarer Artikel und hat fast mehr Werth als die Speisevorräthe, weswegen auch die Deckpassagiere gehalten sind, sich blos mit Seewasser zu waschen. Wenn nun bei dieser Vertheilung nicht strenge Aufsicht geführt wird, so geben die Matrosen denen, welche sie mit Branntwein u. dgl. regaliren, doppelte und dreifache Portionen, während sie die Armen oder Schwächlichen ohne weiteres vom Fasse wegprügeln.

Nach meinem Besuch beim ersten Mate fragte mich Kapitän Trask nach dessen Zustand. „Wenn nicht ein Wunder geschieht, bringen wir den Mann nicht lebend nach New-York; daß er aber während der Reise noch arbeiten könnte, daran ist nicht zu denken. Inzwischen habe ich für heute Morgen seine Vertretung bei der Wasservertheilung übernommen, und es wird Zeit sein, mich auf meinen Posten zu begeben.“ Damit verließ ich den Kapitän und begab mich nach vorn, wo die Austheilung stattfinden sollte. Plötzlich erscholl vom Deck ein lautes, zorniges Geschrei und des Kapitäns rauhe Stimme. Ich glaubte anfänglich an eine jener täglich vorkommenden Scenen mit den in Havre nachträglich eingeschiffen Nothmatrosen, deren faule und nachlässige Führung den Zorn des Kapitäns stets wach hielten, und kehrte mich nicht daran. Allein gleich darauf hörte ich ein heftiges Gepolter und des Kapitäns brüllenden

Ruf nach den Steuerleuten²⁹; zugleich stürzten einige Passagiere herbei und baten mich, eilends aufs Verdeck zu kommen, da der Kapitän ins Handgemenge mit den Matrosen gerathen sei. Wie der Blitz sprang ich die Treppe hinauf, zwei junge Amerikaner, ebenfalls Kajütenpassagiere, schlossen sich an, und mit Gewalt Bahn brechend durch den dicken Haufen der Auswanderer, die das Hinterdeck umstanden, fanden wir den Kapitän mit einem Matrosen ringend, während der zweite Steuermann die übrigen Matrosen, die bis auf den Koch und den Mann am Steuer³⁰ alle am Streite theilnehmen wollten, zu beschwichtigen versuchte. Meine Gefährten unterstützten den zweiten Steuermann, und ich haranguirte die Auswanderer; bald bildeten die würtemberger Bauern und Handwerker eine formidable Macht um den Kapitän und seinen Gegner. Dieser, ein rothhaariger, untersetzter Bursche von tückischem Aussehen, ward die Kajütentreppe hinabgestoßen, hier vom Kapitän zu Boden geworfen und festgehalten, bis der Untersteuermann³¹ mit Handschellen herbeieilte. Im Nu war er gefesselt und unter Aufsicht zweier Auswanderer. Währenddessen hatten wir genug zu thun gehabt, den Sturm der Meuterer auf die Kajüte abzuwehren, deren Eingang sie mit blanken Messern zu erzwingen drohten, falls ihrem Complicen ein Haar gekrümmt werde.

29 "Steuerleute": plural de "Steuermann"

30 "Mann am Steuer": este es el lugar preciso para "timonel".

31 "Untersteuermann": sinónimo de "zweite Steuermann" según el GkWHM: *auf den Schiffen, wenn mehr als ein Steuermann vorhanden ist, der zweyte Steuermann dem Range nach, welcher dem Obersteuermanne untergeordnet ist.*

Der Kapitän aber, kaum frei von seinem Gegner, hatte seine Pistolen aus der Koje³² hervorgehakt und erschien kühn auf der Schwelle, mit einer Handbewegung die Meuterer aufs Deck commandirend. Sie gehorchten sofort, unter dem Einfluß der selbst dem rohsten Seemanne heiligen Oertlichkeit der Kajüte; hier oben aber blieben sie hartnäckig stehen, durch ihre ganze Haltung den Entschluß kund gebend, die Sache weiter treiben zu wollen.

„Augenblicklich geht an euere Arbeit!“ herrschte jetzt der Kapitän, zugleich dem Steuermann einen Befehl über eine auszuführende Veränderung in den Segeln ertheilend, während der zweite Mate, der Sohn des Kapitäns, auf einen Wink des Vaters in die Kajüte hinabeilte.

„Wir wollen nicht eher arbeiten, bis Bill wieder frei ist“, sagte hervortretend der Entschlossenste unter den Kerlen.

John, der Sohn, erschien mit einem ganzen Bündel Handschellen an der Treppe.

„Eisen her! Fort mit ihm!“

Steuermann und Passagiere griffen zu; denn die Bessern und Intelligentem unter den männlichen Auswanderern begriffen, daß unser aller Heil in der Aufrechthaltung der Autorität des Kapitäns liege.

32 „Kojе“: casi sinónimo de “Kajüte”. Sin embargo a lo largo de esta parte del texto, “Kajüte” designa el área general donde habitan los tripulantes y algunos de los pasajeros, tal como lo señala el *Pierer’s Universal-Lexikon*: Kajüte, Zimmer im Hintertheil des Schiffes, worin sich der Capitän, die Offiziere u. Passagiere aufhalten. Elegí “celda” para hacer esta distinción. “Kojе” era lo que hoy en día entendemos por “camarote”.

Im Nu war der Bursche gefesselt und mit zwei Mann Leibwache von den Passagieren in die Kajüte hinabgeführt.

„*And you, sir*“, wandte sich der Kapitän an den Zunächststehenden, „wollt Ihr gehorchen oder nicht?“

„*No, sir!*“

„Fort mit ihm!“ — „*And you? — And you?*“ — „*No, sir!*“ blieb die Antwort, und bereits hatten vier Matrosen das Schicksal Bill's der Unterwerfung vorgezogen, worin sie durch das Murren des Gesindels unter den Auswanderern offenbar bestärkt wurden. Die Verlegenheit wuchs mit jedem Augenblicke. Endlich erklärte der sechste Matrose sich bereit, an die Arbeit zu gehen, und die übrigen beiden folgten seinem Beispiel; ebenso erklärte der Mann am Steuer, seine Schuldigkeit thun zu wollen. So waren denn von den zehn Vollmatrosen sechs in Eisen, eine Sachlage, welche die ernstesten Verwickelungen nach sich ziehen und im Fall eines Sturmes zu unser aller Unglück ausschlagen konnte. Der Hauptträdelsführer ward zuerst in das Kohlenbehältniß unter der Kajüte gebracht, ein enges, halb mit Kohlen angefülltes, ganz finsternes Loch, in welchem er doppelt geschlossen blieb und nur liegen konnte, da es zum Stehen zu niedrig war. Die übrigen fünf wurden im großen Salon an eingeschlagenen eisernen Krampen mit den Händen an den Fußboden gefesselt und der Aufsicht der Passagiere übergeben.

Der Kapitän, welcher sich während des ganzen Auftritts mit jener ruhigen Entschlossenheit benommen hatte, welche nur Gewohnheit des Befehls und moralische Ueberlegenheit gibt, zog sich in seine Kajüte zurück, durch den Steuermann seine Anordnungen sendend, um wieder jene Unnahbarkeit und Absonderung zu erreichen, die dem Commandirenden an Bord zur Behauptung seiner Autorität unumgänglich nothwendig ist.

Kurz darauf ließ er mich zu sich bitten, und indem er mir für meine Mitwirkung beim Unterdrücken der Meuterei dankte, fügte er hinzu:

„Ich brauche Ihnen wol nicht das Misliche unserer Lage auseinanderzusetzen, falls die fünf Burschen in der großen Kajüte in ihrer Aufsässigkeit beharren sollten. Darf ich auf Ihre fernere Mitwirkung zählen, dieselben in einer solchen Weise wieder zur Vernunft zu bringen, daß ich, ohne eine Wiederholung der heutigen Scene befürchten zu müssen, es wagen kann, sie wieder freizugeben? Suchen Sie, ich vertraue darin ganz Ihrem Takte, unter den Bessern der Passagiere eine Art von Rückhalt heranzuziehen, geeignet, die Burschen, welche wohl wissen, was ihrer am Lande wartet, in Respect zu halten; ich meinerseits werde schon dafür sorgen, daß ihnen fürs erste die meuterischen Ideen vergehen sollen.“

Ich berief nun zuerst die Kajütenpassagiere und machte einen Appell an sie, durch eine ernste und würdige Haltung die ihrer Aufsicht übergebenen Gefangenen zum Gefühl ihres Unrechts zu bringen, und zugleich durch

offenes Festhalten an der Autorität und Disciplin ihnen die physische Unmöglichkeit der Durchführung ihrer Meuterei darzuthun. Alle waren bereit hierzu und versprachen demgemäß zu handeln. Nun begab ich mich ins Zwischendeck, eine ähnliche Ansprache zu halten, welche sich eines gleich günstigen Erfolgs erfreute. Zur Bewachung der Gefangenen wurde aus den handfestesten der auswandernden jungen Männer eine Sicherheitswache aus je vier Mann gebildet, die alle zwei Stunden abgelöst wurde. Diese militärischen Unordnungen, und der Takt, mit dem Wache und Passagiere weder die übermüthigen Drohungen der Meuterer noch ihre Fragen beantworteten, imponirten ihnen sichtlich und ließen hoffen, ihren Trotz zu brechen.

Am zweiten Tage führte ich mit Straßer³³ (der gutmüthige Mann, der sich als Arzt hatte engagiren lassen und mir jetzt als Assistent diente) eine kleine Komödie auf, welche dazu beitrug, ihren Uebermuth und Starrsinn vollends mürbe zu machen. Wir wußten, daß einer der Gefesselten ziemlich gut Französisch verstand. Nachdem wir mit den übrigen Kajütenpassagieren eine Zeit lang englisch conversirt hatten, frug mich Straßer französisch, als ob er von den Gefangenen nicht verstanden zu sein wünschte, was denn eigentlich die Strafe der Meuterer sein würde, sobald wir ans Land kämen, worauf ich ihm erwiderte, sie würden unzweifelhaft zu fünf bis zehn Jahren Zuchthaus verurtheilt werden, und mit einem mitleidigen

33 Al ser nombre propio, cambié la “ß” por “ss” para hacerla inteligible al lector hispano.

Blick hinzusetzte: „ Die armen Teufel werden sich herzlich langweilen, da sie in das große Zellengefängniß von Sing-Sing kommen.“

Am Abend schon war unsere Ansicht über das ihrer harrende Schicksal den Gefangenen verdolmetscht und von diesen lebhaft erwogen worden, was sich schon bei unserm Abendessen durch ihr niedergeschlagenes Verhalten bemerkbar machte.

Am dritten Morgen früh ersuchten sie mich, dem Kapitän ihre Unterwerfung anzuzeigen und seine Verzeihung zu vermitteln. Der Kapitän, den ich sofort von dem Umschwung der Dinge in Kenntniß setzte, ließ bis Mittag nichts von sich hören; nach 12 Uhr aber wurden alle Hände nach dem Hinterdeck befohlen, und unsere Passagiergarde vollständig, in imponirender Haltung und Zahl zu beiden Seiten aufgestellt. Die Gefangenen, vorgeführt, brachten demüthig ihr Gesuch und Versprechen an, und wurden dann, nach kurzer, aber um so eindringlicherer Ermahnung, ihrer Fesseln entledigt und an die Arbeit geschickt.

Nachmittags ging alles seinen gewohnten Gang, und das „Aye, aye, sir!“ beantwortete wieder jeden Befehl der Vorgesetzten. Nicht wenig trug hierzu auch der Anblick des Haupträdelsführers bei, der, kreuzweis geschlossen, zweimal täglich unter gewohnter Bewachung auf das Hinterdeck, um Luft zu schöpfen, geführt wurde und mit, dem Steuer zugewandtem Gesicht eine Stunde verweilen durfte. Als nach Verlauf von

ächt Tagen Straßer in Gegenwart einiger Matrosen den Kapitän für den Unglücklichen, der gerade wieder in sein Schiffsverließ abgeführt wurde, um Gnade bat, antwortete jener ernst und scharf: „Verschonен Sie mich ein für allemal mit Bitten in dieser Sache! Ich will und muß dem Gesetz Achtung verschaffen, denn wenn die Schifffahrt bestehen soll, muß Gehorsam vorhanden sein!“ Das Schweigen und der Eifer, mit welchem die Matrosen an die Arbeit gingen, bewies zur Genüge, wie ihnen selbst die Richtigkeit des Obigen einleuchtete.

Um mit dieser Begebenheit vollends abzuschließen, will ich meinem Tagebuche noch weiter vorgreifen und gleich berichten, daß bei der Ankunft des Schiffs der Gefangene von der Hafenpolizei in Empfang genommen wurde. Was sein späteres Schicksal, seine Strafe gewesen, habe ich nicht in Erfahrung gebracht.

Vom 24. bis 28. März war ziemlich trübes, stürmisches Wetter, doch wehte der Wind glücklicherweise Ostsüdost, sodaß er uns tüchtig förderte. Die durch den heftigen Wind verstärkte Bewegung des Schiffs hatte dagegen die Seekrankheit selbst bei den Passagieren, die bisjetzt verschont geblieben, zum Ausbruch gebracht.

Ueber die Grundursachen dieser eigenthümlichen Krankheit ist viel geschrieben und disputirt worden. Sehr selten sind die Fälle, wo Personen ganz von ihr verschont bleiben, und selbst alte Seeleute zahlen von Zeit

zu Zeit wieder dem Uebel ihren Tribut, besonders auf den kurzen Reisen in dem wegen seines unangenehmen, kurzen Wellenschlags berüchtigten Kanal. Schwächliche, besonders nervöse Personen, haben die furchtbarsten Wirkungen der Seekrankheit auszuhalten, und ich habe die Indolenz, welche den mit dieser Krankheit Befallenen eigenthümlich ist, in die abschreckendste Gleichgültigkeit gegen das eigene wie der Angehörigen Leben und Wohl übergehen gesehen. Das beste Präservativmittel scheint mir andererseits in der Energie des Willens zu liegen, der Seekrankheit keine Herrschaft über den Geist und Körper zu gestatten; daher der Aufenthalt auf dem Deck, fleißiges Gehen und sobald als möglich die gewohnte Lebensweise wieder aufzunehmen, empfohlen wird. Ein ruhiges, unthätiges Netteliegen ist aber das Unpraktischste. Neulinge³⁴ in der Seemanns-carrière, denen ihre Dienstobliegenheiten sowol wie der stets bereite Spott ihrer seegewohnten Kameraden nicht viel Zeit zum Kranksein und Kopfhängen übrig lassen, überwinden, glaube ich, aus diesem Grunde am schnellsten die Krankheit.

Am 29. März heiterte sich plötzlich der Himmel auf und die See wurde ruhiger; die Folge war, daß beinahe alle Passagiere ihre Gesundheit wiedererlangten. Leider aber dauerte die Freude nicht allzu lange. Schon am Abend des 31. hob sich wieder der Wind, von den heftigsten Regenschauern begleitet, und die Seekrankheit nahm von neuem

34 "Neulinge": en ciertos puntos me ha parecido conveniente verter el significado de un sustantivo alemán mediante una perífrasis con el fin de darle más vida en español.

überhand. Am übelsten jedoch empfand diese Wetterveränderung Herr Frazer, der erste Steuermann, von dem ich oben gesprochen habe; denn seine Schmerzen steigerten sich über alle maßen und wichen keinem Mittel.

In der Nacht auf den 1. April wuchs der Wind zum Sturme an, und zugleich kühlte sich die Luft so stark ab, daß man sich auf einmal mitten in den Winter versetzt glaubte. Am andern Morgen ließ der Sturm wieder nach, und der Tag verging so ziemlich ruhig; ja um 12 Uhr nachts legte sich der Wind sogar „gänzlich schlafen“ und das Schiff rückte nur unmerklich vor. Dieser schnelle Uebergang von großer Unruhe zur größten Ruhe mochte dem Kapitän äußerst verdächtig vorkommen. Obwol er sich vor wenigen Minuten erst in seine Kajüte zurückgezogen hatte, erschien er vollständig angekleidet von neuem und „Alle Hände auf Deck!“ war sein Commando, dem sofort „Alle Segel fort!“ nachfolgte. Die Hauptsegel wurden auch glücklich geborgen, aber die zwei kleinen, in welche der Gott der Stürme mit Allgewalt hineinblies, platzten mit einem Geräusch gleich dem von Kanonenschüssen. Es war das Lärmsignal des Sturms, der nun wie ein Gewappneter über unsere Häupter hereinbrach und uns eine furchtbare Nacht bereitete. Der Saratoga jedoch, aus gutem Holz gezimmert, hielt tapfer stand, und gegen Morgen herrschte ein obwol heftiges, doch stetes Wehen, vor dem der Saratoga wie eine gescheuchte Möve dahinflog. Zwar gingen die Wellen noch immer hoch, und jeden

Augenblick schlug eine derselben über das Deck hin. Allein die See ebnete sich mehr und mehr, die Wellenberge schwellen weniger hoch, der Wind schmolz mehr und mehr dahin, und als die Sonne unsere Masten traf, las man in jedem Antlitz die Ueberzeugung, daß die Gefahr vorüber sei. Besonders war dies aus dem Gesichte des Kapitäns ersichtlich, welchen ich, obgleich er die ganze Nacht auf Deck zugebracht hatte, früher nie so zufrieden wie diesen Morgen gesehen hatte. Seine gute Laune veränderte sich nicht einmal, als wir gleich darauf zum

Frühstück in den Salon hinabgerufen wurden, wo die heftigen Bewegungen des Schiffs in der letzten Nacht an Möbeln, Gläsern und Geschirren gewaltige Verheerung angerichtet hatten. „Wir sind noch gut weggekommen“, meinte er lächelnd, „und der kleine Schaden läßt sich leicht verschmerzen. Sie aber bitte ich, Ihre Sorge den Zwischendeckpassagieren zuzuwenden, da sie doch einmal Ihre Schützlinge sind und Anspruch auf unsere Dankbarkeit haben; — doch nicht ehe Sie gefrühstückt; ich habe meine Gründe.“ Ich trank in Hast einen Schluck Kaffee mit Rum und eilte an Ort und Stelle. Welch ein Anblick! — Gleich beim Beginn des Unwetters waren alle Zwischendeckbewohner ohne Unterschied des Alters und Geschlechts mit Gewalt hinabgetrieben und die Eingangsthüre sowie auch die sogenannte Große Lucke dieses Decks fest verschlossen worden, eine Maßregel, die aus leicht erklärlichen Gründen sowol vom Interesse der Leute selbst

als des Schiffsdienstes³⁵ geboten ist, aber die armen Auswanderer, deren es 630 waren, volle 14 Stunden in ihrem ebenso dunkeln als dumpfen Gefängnisse auszuharren zwang. Man kann sich denken, wie sie die Nacht zubrachten. Die Luft in diesem Raume war so verpestet, daß ich lange es nicht über mich gewinnen konnte, hinabzusteigen, trotzdem daß die Lucken eine halbe Stunde lang geöffnet waren. Endlich gelang es, durch künstliche Ventilation und Chlorräucherung die Luft so respirabel zu machen, daß sie den Aufenthalt gestattete, so lange bis sich das Auge an das hier herrschende Zwielficht gewöhnt hatte.

Kisten und Kasten sperrten den Weg, die meisten Bettstellen waren auf die Seite geschleudert, die Dielen naß und schlüpfrig, mit Scherben von Schüsseln, Tellern, Näpfen und Geschirren aller Art übersät und die Emigranten selbst in einem gräßlichen, ekelerregenden Zustande voll Koth und Schmutz; die einen besinnungslos am Boden, die andern heulend, betend, fluchend.

Auf meinen Reisen in unwirthbaren Ländern und unter den rohesten Völkern der Erde hatten sich meine Gesichts- und Geruchsnerve an manches Peinliche gewöhnen müssen. Hier aber, muß ich offen bekennen, war es mir unmöglich längere Zeit auszuhalten, und entsetzt floh ich, rascher als ich gekommen, wieder zur Oberwelt. Ich bat den Mate, einige

35 "Schiffsdienst": se refiere al conjunto de maniobras, actividades y labores de pilotaje que suelen conocerse en conjunto como "náutica". Con el fin de evitar confusiones, traduje mediante una perífrasis.

Matrosen hinabzusenden, um die Gesunden unter den Leuten anzuhalten, unverzüglich Ordnung und Reinlichkeit so viel thunlich herzustellen, und die Seekranken mit Gewalt aufs Deck zu treiben, wo sie sich reinigen und Luft schöpfen muhten, während unten geputzt und ausgeräuchert wurde.

Unter den Auswanderern befand sich eine Tagelöhnerfamilie, wenn ich nicht irre, vom Hundsrück, bestehend aus Mann, Weib und drei zerlumpten Rangen von sechs bis zwölf Jahren. Niemand hatte sie während der Reise sich waschen oder kämmen gesehen, und auch jetzt blieben sie in stumper Gleichgültigkeit auf ihrem Strohsack liegen, während die übrigen Passagiere sich eifrigst bemühten, die Erinnerungen der traurigen Nacht an sich und ihrer Umgebung zu vertilgen. Als die Bitten und Ermahnungen der Bettnachbarn nichts halfen, wurde die Angelegenheit dem zweiten Steuermann geklagt. Nach geschehenem Vortrag näherte sich der Mate in unverdächtiger Weise den Delinquenten und verificirte den Thatbestand. Bei der Abendtafel erklärte er heiter: *„That is just what we want, captain; shall I give them a lesson in our own way?“* (Das brauchen wir gerade; soll ich ihnen eine Lection nach unserer Art geben?) Der Kapitän lächelte auf eine Art, die besagen sollte: Thut was Euch beliebt. Am folgenden Morgen, nachdem das Deckwaschen und die nachfolgende Toilette der Mannschaft beendet und bei dem guten Wetter die Mehrzahl der Leute sich auf dem Verdeck erging, wurde eine große, oben offene Tonne am Fockmast aufgestellt, mit Seewasser gefüllt, und einige handfeste Matrosen

erschieden bald darauf mit der verblüfften, vor Schmutz starrenden Familie. „Achtung!“ gebot der Steuermann. „Den Mist über Bord!“ Die Matratze flog. „Eins! zwei! drei!“ Die Lumpen waren herunter, in ein Bündel gefaßt und flogen an einer Leine der Matratze nach. „An die Arbeit!“ Damit wurden die Hundsrücker, einer nach dem andern, kopfüber in die Tonne getaucht, hervorgezogen, mit einem Brei von Salzseife über und über eingeseift, mit Scheuerlappen weidlich gerieben und endlich losgelassen, um den Rest der Procedur selbst zu machen. Die Kleider, welche während der Toilette hinter dem Schiffe nachgeschleppt hatten, wurden jetzt aufgeholt, die zitternden, heulenden Eigenthümer damit bekleidet und losgelassen, worauf die Armen sich eiligst durch die große Lucke retteten, um in dem Halbdunkel des Zwischendecks ihr Weh und ihre Schande zu verbergen. Segeltuch und See gras zu einem neuen Lager wurde ihnen geliefert, und am Abend bedachte sie der gutmüthige Mate mit einer tüchtigen Ration Brandy.

Manche Unterhaltung gewährten mir die Möven, die seit der Abfahrt aus Havre unser Schiff begleiteten und deren ich zwei Arten, *Larus tridactylus* und *Larus leucopterus*, unterschied. Sie verließen jeden Abend das Schiff, um am Morgen sich wieder einzufinden. So lange wir in der Nähe der Küste waren, erblickte ich in diesem Kommen und Gehen nichts eigentlich Merkwürdiges; allein als wir am 3. April unter 26° 18' westl. L. von Paris und der nächsten, der irischen Küste etwa 600 Meilen fern waren und die freundlichen Gäste uns noch immer nicht verließen, mochte ich meiner Ansicht nicht unbedingt vertrauen und frug den

Kapitän um seine Meinung. Dieser erklärte mit Bestimmtheit, die Möven brächten die Nacht schwimmend auf dem Meere zu, und er habe sie oft auf dem Wasser schlafend beobachtet. Wie würden sie auch sonst auf unserer ganzen Reise uns begleiten! Allein vom 5. April ab stockte der Besuch der Möven zehn Tage lang, während welcher wir nur eine einzelne Erscheinung derselben zu Gesicht bekamen. Der Kapitän beharrte zwar auf seiner Meinung und erklärte das Ausbleiben der Möven damit, daß augenblicklich ihre Brütezeit sei; allein ich bin auch heute noch der Ansicht, daß diese Thiere allabendlich zur nächsten Küste zurückfliegen. Ausnahmen mögen stattfinden, wenn ein Mövenpaar sich gezwungen sieht, auf dem Wasser zu übernachten, weil es vom Sturm verschlagen wurde, oder die Nacht hereinbrach, ehe es Nahrung genug gefunden hatte, um seiner Gefräßigkeit zu genügen. Jedenfalls ist dies aber ein verhältnißmäßig seltener Fall, den ich nie beobachten konnte, und das einzige mal, wo es schien, als ob weit draußen in der See sich eine Möve aufhielt, war am 7. April, wo unsere Position $42^{\circ} 37'$ nördl. Br. und $30^{\circ} 27'$ westl. L. von Greenwich ($32^{\circ} 47'$ westl. L. von Paris) war, und wir uns in geringer Entfernung von den azorischen Inseln Flores, Corvo und Sta.-Cruz befanden, von woher die Möve gekommen sein mochte, was um so wahrscheinlicher ist, als sie uns in ganz kurzer Zeit wieder verließ.

In der Nacht brach abermals ein heftiger Sturm aus Nordwesten los, welcher unser Schiff in allen Richtungen umherwarf und den Matrosen am Steuerrad über dasselbe wegschleuderte, daß er auf die Pumpe

niederfiel. Ein anderer Mensch wäre von solch einem Fall todt geblieben, so ein Matrose aber trägt kaum einige Contusionen davon.

Sonntag , den 6. April , um 11 Uhr vormittags, begegneten wir einem Dreimaster³⁶, der von Amerika kam und den Curs nach Europa segelte. Auf dem Meer ist solch eine Begegnung immer ein Ereigniß, und aller Augen und Fernröhre³⁷ an Bord sind auf das fremde Schiff gerichtet. Die Entfernung, in welcher wir aneinander vorbeisegelten, war zu groß, um sich zu prayen³⁸ (anrufen), daher ließ der Kapitän die Signalfolge aufziehen (Zeichen zum Telegraphiren) und erwartete vom andern dasselbe. Dieser jedoch fand sich nicht bemüßigt, hierauf zu antworten, sondern segelte ruhig weiter. Unser Mate meinte, es müsse ein Engländer sein; nur „John Bull“ sei einer solchen Grobheit fähig.

Obgleich die Kunst, von einem Schiffe zum andern durch Flaggen zu telegraphiren, seit langen Zeiten bestand, so gebührt doch Kapitän

36 “Dreimaster”: No parece existir en español una sólo palabra que designe en forma general a cualquier buque de tres palos tal como existe en alemán. “Fragata”, “Carabela”, “Navío”. “Clíper”, etc., se refieren todos a buques con características específicas, por lo que en español se tradujo por “buque de tres palos”.

37 “Fernrohr”: en el DME se lee que la denominación “anteojo” es preferida frente a la de “catalejo”. Sin embargo, en este lugar en particular decidí utilizar “catalejo” porque el plural “anteojos” se puede prestar a confusión con “gafas”, así como por la presencia demasiado cercana de “ojos”.

38 “prayer”: no queda claro el origen de esta palabra. Parece tratarse de la alemanización del verbo “pray” en inglés, aunque no pude constatar que este verbo se usara para comunicarse a la voz entre dos embarcaciones. De cualquier forma el verbo alemán entre paréntesis indica el significado, por lo que pude traducirlo mediante “hablarse a la voz”, que es la forma en que se registra en el DME.

Marryat, dem geistreichen Autor so vieler Seeromane, das Verdienst, durch die Veröffentlichung seines „*Code of Signals*“ (1817) Einheit und Uebereinstimmung in die Schiffsflaggentelegraphie gebracht zu haben. Sein Buch hat bereits ein Dutzend oder mehr Auflagen erlebt, sein System wurde von den meisten seefahrenden Nationen angenommen, und manchem meiner Leser möchte es interessant sein, dasselbe kennen zu lernen.

Um zwischen Schiffen, welche sich sehen, aber nicht sprechen können, ein Verständniß möglich zu machen, genügt es, daß jedes Schiff den „*Code of Signals*“ sowie die Flaggen, welche zum Signalisiren gebraucht werden, an Bord hat. Diese bestehen aus zwei Abtheilungen, die eine für Kriegsschiffe, die andere für Handelsschiffe bestimmt. Eine jede Abtheilung hat 16 Flaggen, welche, verschieden nach Farbe, Gestalt und Zusammensetzung, die Elemente bilden, durch deren Combinationen neue sichtbare Zeichen entstehen, für welche der „*Code of Signals*“ die Bedeutung angibt.

Dieser enthält in sechs Theilen oder Abschnitten:

I. von Nr. 1—986 die Namen aller englischen Kriegsschiffe;

II. unter fortlaufender Nummer von 1 ab die Namen aller fremden Kriegsschiffe;

III. die numerirte Liste aller Handelsschiffe;

IV. die numerirte Liste aller Häfen, Leuchttürme, Bänke, Riffe, Klippen
u.s.w.;

V. von 1—7185 auf den Schiffsdienst und die Seefahrt bezügliche
Phrasen;

VI. ein numerirtes Wörterbuch.

Von den 16 Flaggen bezeichnen zehn die absoluten Zahlzeichen 1 bis 9 und 0; die elfte heißt die Telegraphenflagge und bezeichnet Abtheilung VI des „*Code of Signals*“; die zwölfte heißt Rendezvousflagge und bezeichnet Abtheilung IV ; die dreizehnte ist die Union-Jackflagge, und ist für Kriegsschiffe das Zeichen, sich zu sammeln, für Handelsschiffe das Zeichen, daß sie einen Piloten verlangen, und bedeutet außerdem Abtheilung I. Die vierzehnte bis sechzehnte Flagge beziehen sich auf Abtheilung III, und werden unterschieden als erstes, zweites und drittes *distinguish pendant*³⁹. Die Abtheilung II wird durch die betreffende Nationalflagge bezeichnet, und in Abtheilung V ist die signalisirte Zahl aufzuschlagen, sobald auf keine andere Abtheilung hingewiesen ist.

Ein Beispiel genügt, die Praxis zu erläutern.

Wir begegnen einem Schiff, welchem ich, um mit ihm zu verkehren, den Namen meines Schiffs sagen will. Zu diesem Zweck schlage ich Marryat's

39 “distinguish pendant”: véase la nota 60 de la traducción.

„Code of Signals“, Theil III, „Saratoga“, auf, und da ich finde, daß er die Zahlen 7, 9, 2, 4 hat, lasse ich das erste distinguish pendant sowie die Flaggen 7, 9, 2 und 4 aufziehen. Das andere Schiff antwortet mit seinem Namen darauf, und da es ein Kriegsschiff ist, zieht es unter seiner Nationalflagge, hier der holländischen, die Zahlen 1, 2, 0, 6 auf, die ich in Abtheilung II des „Code of Signals“ suche, und erfahre, das uns begegnende Fahrzeug ist das holländische Kriegsschiff „Prins van Oranje“. Hierauf zeige ich ihm nach Theil V, also ohne unterscheidendes Zeichen 1, 0, 5, 3, was ausdrückt: *Send boats off to my assistance!* Er antwortet hierauf 1, 0, 4, 9: *I have no boats on board*, u.s.w.

Der erste Todesfall auf unserm Schiff kam am 14. April vor; es starb ein kleines Kind⁴⁰, das ordentlichen Leuten des Zwischendecks angehörte. Die Mutter war untröstlich, und hielt das kleine Wesen fest umklammert, als kaum eine Stunde später der Zimmermann kam, um es in ein Stück Segeltuch zu nähen und dem Meere zu übergeben. Auf einem Schiffe macht man in der Regel mit den Leichen wenig Umstände; kaum ist der Körper erkaltet, wird auch schon zu dessen Begräbniß geschritten; denn eine Leiche an Bord, und gar über Nacht, brächte nach einem alten Aberglauben der Seeleute dem Schiffe unfehlbar schweres Unglück. Bei dem Tode eines Offiziers des Schiffs findet eine Leichenfeierlichkeit statt, mit den Emigranten aber geht die Sache sehr rasch: die Leiche wird in ein

40 “Kind”: es imposible tener idea si se trataba de un niño o una niña; el texto no permite hacer esta identificación más adelante, por lo que tuve que elegir entre ambas alternativas arbitrariamente.

Stück Segeltuch genäht, an das Fußende ein schweres Stück Kohle oder ein Stück altes Eisen befestigt, und auf einer Planke über die Schiffseite hinausgeschoben, von der sie in die Tiefe hinabgleitet. Es, kommt vor, daß das angehängte Gewicht sich losreißt und die Leiche nicht sogleich untergeht, sondern im Kielwasser des Schiffs treibt und dasselbe zum Entsetzen der Matrosen zu verfolgen scheint. Der Aberglaube der Seeleute ist in diesem Fall so groß, daß sie sich nicht ausreden lassen, ein großes Unglück bedrohe das Schiff, und meistens bleibt dem Kapitän nichts anderes übrig, die Leute zu beruhigen, als ein Boot aussetzen und die Leiche aufs neue versenken zu lassen.

Unter den Auswanderern befand sich ein Bursche von etlichen zwanzig Jahren, der seine Mutter, eine alte, blinde und stumme Frau, nach Amerika führte. Was kann man sich Rührenderes denken als die Pflege, welche ein Mann seiner hilflosen Mutter während einer so langen und mühevollen Reise gewährt! Allein dieser unnatürliche Sohn ließ seine arme alte Mutter im dumpfen Zwischendeck beinahe Hungers sterben und vor Ungeziefer umkommen, und mishandelte sie in empörender Weise. Nachdem mir die Leute, welche ihre Betten neben ihm hatten, Mittheilung davon gemacht, ließ ich das Ungeheuer aufs Deck rufen, hielt ihm in Gegenwart aller seine elende Handlungsweise vor und bedrohte ihn mit den schwersten Strafen, wenn er nicht sofort kindlich für seine Mutter Sorge.

Die Welt ist vollkommen überall,
Wo der Mensch nicht hinkommt mit seiner Qual.

Der Krankheitszustand des ersten Mate, Mr. Benj. Frazer, hatte sich, wie ich vorausgesehen, so bedeutend verschlimmert, daß der Kapitän darauf drang, seinen letzten Willen zu erhalten. Einer der Passagiere schrieb das Testament nieder, welches von ihm eigenhändig in unserer Gegenwart unterzeichnet wurde, und in dem er seine Frau in Boston zur Universalerbin seines nicht unbedeutenden Nachlasses einsetzte.

Mittwoch, den 16. April, um Mittag, verschied der Mate, und um 4 Uhr fand die Leichenfeierlichkeit statt. Die Leiche, in ein neues Segeltuch genäht, wurde auf Deck gebracht und mit dem amerikanischen Sternenbanner überdeckt. Die Matrosen in ihren Sonntagskleidern standen im Halbkreis herum, der Kapitän, schwarz gekleidet, verlas die Gebete nach dem Ritual der anglikanischen Kirche, und mit dem «Amen» versank die Leiche im Meer. Während des Tages wehte die amerikanische Flagge, als Zeichen der Trauer, auf halber Masthöhe.

Unter den Zwischendeckspassagieren befanden sich zwei steinalte Leute, Mann und Frau und letztere so kränklich, daß ich daran zweifelte, ob sie sich des Anblicks ihrer Lieben in Amerika noch erfreuen werde. Da heute⁴¹ das Zwischendeck ausgeräuchert wurde, mußten alle Leute herauf an die Luft, und so brachte man auch die alte Frau, die sich stöhnend in eine Ecke kauerte. „Meine Alte“, sagte ihr Mann, ein roher Bauer, „werden

41 “heute”: me parece que, si bien en alemán suena congruente la utilización de esta palabra para un suceso en el pasado, en español no.

wir wol nicht hinüberbringen; die bekommen auch die Fische noch zu fressen.“

Um 1 Uhr nachts werde ich geweckt und gebeten, schnell zu einem Sterbenden zu kommen. Ich eile hin und finde den Mann, der seine Frau so gern „den Fischen“ gönnte, als Leiche! — Das Schicksal hatte ihn, statt seiner Frau, zum Fischfutter bestimmt gehabt!

Was mag die alte Frau in frühern Jahren von der Roheit ihres Mannes gelitten haben! Und doch, wie elend fühlte sie sich nun, allein und alt, verlassen von dem Gefährten, den sie funfzig Jahre an ihrer Seite gesehen, unter fremden Menschen auf weiter See! Wer wird sie ihren Kindern im fernen Wisconsin zuführen? — Schluchzen und Stöhnen erstickten ihre Klagen und beantworteten meine Versuche, sie zu trösten. Da trat eine beherzte Dirne vor, ein Mädchen aus dem Schwarzwalde, mit blauen Augen, frischen Wangen und gesticktem Mieder. „Herr“, sprach sie, „ich treffe meinen Bräutigam in Milwaukee und sollte ihm seine Mutter nachbringen, aber sie hat's nicht mehr erlebt und liegt daheim im Grabe, wie die meine; ich will diese Frau mitnehmen bis Milwaukee und von da ihren Kindern Nachricht geben. Der Himmel wird mich ihretwegen segnen, und mein Bräutigam sieht nicht schel dazu.“

Ich dankte gerührt dem hochherzigen Mädchen und erklärte der alten Frau das freundliche Anerbieten. Lange begriff sie nichts; als aber endlich

der Strahl des Verständnisses und der Dankbarkeit den Blick belebte, den sie auf die Jungfrau warf, hatte sie keine Worte, sie rang mit ihrem Gefühl, sodaß ich für ihr Leben fürchtete. Als sie seiner Herr geworden, fiel sie auf ihre Knie und bat mich, ihr etwas zu geben, damit sie weinen könne. Ihre armen Augen blieben trocken, während sich die meinen füllten.

Sonnabend, den 19. April. Wir nähern uns den Neufundlandbänken, was schon die niederere Temperatur der Luft und der trübe Himmel andeuten.

Diese Bänke liegen unter 49° nördl. Br. und 58° westl. L. von Greenwich. Sie bilden die ausgedehnteste Erhebung des St.-Lorenzbusens und erstrecken sich etwa über 16 Längen- und 10 Breitengrade. Man nahm früher an, daß an der Stelle, wo jetzt die Neufundlandbänke liegen, eine große Insel gewesen sei, die versunken und als Ueberrest die genannten Bänke hinterlassen habe; indessen lassen sich für diese Annahme stichhaltige Gründe nicht beibringen.

Wahrscheinlicher dürfte es sein, daß die Bildung der Neufundlandbänke aus dem Umstande resultirt, daß über ihnen der Golfstrom mit der arktischen Strömung zusammenstößt, die Eismassen der letztern zum Schmelzen bringt, und die in diesen enthaltenen Stein- und Schlammassen dadurch dem Meeresboden zuführt. Für die Richtigkeit dieser Annahme spricht unter anderm auch der Umstand, daß der südliche Rand der Neufundlandbänke steil abfällt, während der Nordrand, wo die arktische Strömung immer neue Nahrung zuführt, einen sanften Abhang zeigt.

Die jetzigen großen Massen, die aus solchen Niederschlägen sich gebildet haben, widersprechen dieser Annahme nicht, sondern weisen nur darauf hin, daß die Ablagerungen bereits Jahrtausende stattfinden müssen. Nicht selten trifft es sich jetzt, wo diese Bänke bereits nahe die Oberfläche des Meeres erreicht haben, daß mächtige Eisblöcke auf ihnen stranden, eine Zeit lang feststehen bleiben, und endlich, wenn sie unten so weit abgeschmolzen sind, daß sie das Gleichgewicht verlieren, überstürzen, um auf einige Augenblicke zu ruhen u.s.f.

Zahlreich zeigten sich heute *Thalassidroma*'s, und zum ersten mal hatte ich Gelegenheit, sie halb schwimmend, halb fliegend über die Oberfläche des Meeres hineilen zu sehen. Einer von ihnen hielt sich lange in der Nähe des Schiffs. Seine Bewegungen glichen denen eines Landvogels, der ins Wasser fiel, sein Gefieder naß machte und sich zu retten sucht. Nicht selten durchschnitt er eine ihm entgegenkommende Welle und verschwand momentan unter Wasser.

Um 4 Uhr nachmittags hatten wir eine so ungewöhnliche Naturerscheinung, daß selbst unser alter Kapitän, der doch seit fünfzig Jahren zur See fährt, sich nicht erinnerte, Aehnliches gesehen zu haben. Unser Curs war Nordwest zu West⁴², als wir plötzlich vor uns eine überaus reiche Landschaft erblickten. Hohe Berge wechselten mit tiefen Thälern

42 "Nordwest zu West": véase nota 64 de la traducción.
El nombre del rumbo aparece en el DME

in der lieblichsten Weise; die Höhen trugen zum Theil Felsenkronen von den bizarrsten Formen, zum Theil glichen sie obenabgestumpften Vulkankegeln. Erstaunt sah alles auf das Schauspiel hin, und die plötzlich auf dem Deck versammelte Masse der Auswanderer rief wild durcheinander, das Land sei hart vor uns. Uebrigens waren wir alle betroffen und mußten, um nicht getäuscht zu werden, uns erinnern, daß wir uns zu entfernt vom Festlande befanden, als daß die ganze Erscheinung vor uns etwas anderes als ein Luftbild sein könne. Das allgemeine Staunen wuchs aber nicht wenig, als die beiden dem Anschein nach dicht vor uns liegenden Berge Rauchwolken auszustoßen anfangen, wie vor dem Ausbruch der Vulkane zu geschehen pflegt. Es stand jedoch kaum einige Minuten an, so veränderten sich die Formen der Landschaft aufs neue, indem sie einen womöglich noch phantastischem Charakter annahmen; gleich darauf kam aber ein Windstoß, welcher das ganze Bild vernichtete und in eine schwarze Wolkenmasse verwandelte. Die ganze Zeit über hatte der Wind aus Südwest geweht, und wir waren, wie schon gesagt, Nordwest zu West gesegelt; merkwürdigerweise trieb die vor uns lagernde Masse nicht in der Windströmung ab, sondern kam, ein düster drohendes Verhängniß, uns entgegen. Der Kapitän ertheilte den Befehl, das Schiff nach Nordost zu drehen, und that dies in einem so strengen Commando, daß man wohl sah, wie viel ihm an der schnellsten Ausführung seiner Ordre lag. Kaum hatten wir einen Strich in der neuen Richtung zurückgelegt, so zog brausend der unheimliche Sput an unserer Steuerbordseite vorüber.

Das Meer siedete, um den Ausdruck eines alten Dichters zu gebrauchen, wie ein Hexenkessel, und die finstern Wolkenmassen gingen so tief, daß Himmel und Meer sich berührten.

„Eine Wasserhose!“ sagte ich zum Kapitän.

„*Dam!* sie hätte uns schön mitgespielt, wenn wir hineingerathen wären“, lautete die Antwort.*)

Sonntag, den 20. April. Wir hatten einen unbeschreiblich schönen Sonnenuntergang. Schwarze Wolkenhäupter⁴³ tauchten in scharfen Umrisen über dem Horizont auf und malten auf dem in Purpur und Gold flammenden Hintergrund das Bild einer stolzen Babel: großartige Paläste, Kathedralen, Thürme mit hohen Zinnen und Erkern, Pyramiden und Obeliskten. Es war ein prachtvoller, fesselnder Anblick, und als

*) Wasserhosen oder Tromben sieht man auf dem Meere nicht selten, oft erscheinen drei bis vier zu gleicher Zeit, die sich häufig zu einer einzigen größern vereinigen. Ihre Entstehung ist wahrscheinlich entgegengesetzten Luftströmungen zuzuschreiben, und scheint dazu die Bedingung einer raschen Aenderung der Windrichtung nicht fehlen zu dürfen, worauf die bei Gewittern eintretenden Wirbel hinweisen.

Für größere Schiffe sind die Tromben nur dann gefährlich, wenn sie, wie die obenbeschriebene, eine bedeutende Ausdehnung haben. Das aus ihnen auf das Deck niederfallende Wasser ist süß und muß sonach der Wolke angehören. In früherer Zeit hielt man die Entstehung der Tromben für eine Folge elektrischer Spannungen in der Atmosphäre; jedoch wol ohne Grund. Ob die Magnetnadel in der Nähe der Tromben abgelenkt wird, scheint bisjetzt nicht beobachtet zu sein, obwol es wichtig wäre, diese etwaigen Einwirkungen zu kennen.

43 “Wolkenhäupter”: es una palabra que no aparece en ningún diccionario consultado, por lo que resulta un poco complicado adivinar que es lo que el autor está tratando de describir. Después de mucho considerar, me decidí por traducirlo por “frentes de nubes”.

er nach und nach in ein falbes Gelb zerfloß, gedachte ich der Worte Goethe's: „Am farb'gen Abglanz haben wir das Leben!“ Ich habe die Gewohnheit, auf Seereisen mein eigenes Tagebuch zu führen und unabhängig vom Kapitän meine Längen- und Breitenbestimmungen zu machen. Da nun auf solchen Bestimmungen die Möglichkeit der ganzen Schifffahrt beruht, so dürfte es wol von allgemeinem Interesse sein, sich über die Grundzüge jener Bestimmungen zu orientiren; ich will deshalb hier kurz die Methode sowie die dabei in Anwendung zu bringenden Instrumente etwas näher beschreiben. Es versteht sich dabei von selbst, daß hier überall von dem erwähnten Gegenstande nur insoweit die Rede sein kann, als es sich um die Einsicht und nicht auch zugleich um ein Unterweisen zum Können handelt, denn zu dem letztern genügt eine kurze theoretische Erörterung nicht. Um jedoch zu versuchen, auch demjenigen Theile meiner Leser, welcher sich z. B. als Vorbereitung zu Reisen eine speciellere Einsicht in den Gegenstand verschaffen will, zu genügen, verweise ich auf Note 1 des Anhangs, nach deren Kenntnißnahme eine kurze praktische Anleitung genügen wird, jeden, auch Nichtfachmann, zu befähigen, die auf Reisen unumgänglich nöthigen Ortsbestimmungen zu machen.

Man unterscheidet zunächst zwei Arten Ortsbestimmungen, die geographische und die astronomische; die letztere befaßt sich mit Beobachtungen am Himmel und setzt die Kenntniß der

astronomischen Lehren voraus, während die erstere sich unabhängig von Himmelserscheinungen ausführen läßt.

Bei der geographischen Ortsbestimmung betrachtet man die Erdoberfläche als eine Ebene, mißt den zurückgelegten Weg durch die Logge und die Richtung des Weges durch den Kompaß, wobei auf dessen Declination sowie auf andere die Richtigkeit des Resultats störende Ursachen Rücksicht genommen wird. Das ganze Verfahren ist also, wie der Leser sieht, überaus einfach, aber für sich nur auf kleinern Seereisen anwendbar, weil schon die Annahme einer ebenen Oberfläche für größere Entfernungen unstatthaft ist und überdies die angewendeten Instrumente keine scharfe Bestimmung zulassen.

Neben der astronomischen Ortsbestimmung bleibt es jedoch auch für größere Seereisen ein wichtiges Hülfsmittel und kann namentlich in solchen Zeiten, wo ein bedeckter Himmel Sternenbeobachtungen unmöglich macht, in der Nähe von Küsten und Untiefen nicht entbehrt werden. Im letztern Fall läßt es sich, da an solchen Oertlichkeiten meistens die Beschaffenheit des Meeresbodens sehr genau bekannt ist, noch sehr zweckmäßig durch Tiefenmessungen ergänzen.

Die astronomische Ortsbestimmung ist eine zweifache: eine Breiten- und eine Längenbestimmung; die erstere kann man auf mehrfache Weise ermöglichen; am meisten gebräuchlich auf Schiffen ist die Methode, jene

Bestimmung aus der Mittagshöhe der Sonne und deren Declination zu machen. Zur Längenbestimmung benutzt man ein Chronometer, welches z. B. die Zeit des ersten Meridians zeigt, vergleicht damit die Zeit an Bord des Schiffs, die man aus der Beobachtung der Culmination der Sonne, eines Sterns, oder aus der Messung einer Mondsdistanz u.s.w. herleitet, und schließt aus der Zeitdifferenz auf den Längenunterschied zwischen dem Ort des Schiffs und dem beispielsweise angeführten ersten Meridian.

Die neuern Forschungen stellen für eine spätere Zeit noch eine dritte Methode der Ortsbestimmung in Aussicht, die man als die physikalische bezeichnen kann. Es wird nämlich ohne Zweifel eine solche auf die magnetischen Erscheinungen unsers Erdkörpers sich gründen lassen, falls die Gesetze der letztern ausführlich erforscht sind.

Kehren wir nach dieser Abschweifung zu unserer Schiffsgesellschaft zurück. Gestützt auf meine Beobachtungen glaubte ich die Auswanderer mit der Aussicht erfreuen zu dürfen, daß, wenn das Wetter gleich günstig bliebe, wir in fünf bis sechs Tagen das Ziel unserer Reise erreichen könnten. Infolge dessen herrschte am Abend große Fröhlichkeit auf dem Vorderdeck. Ein alter Bursche, der wol in Deutschland sein Brot als Kirchweihgeiger verdient hatte, zog aus seiner Kiste eine alte Violine hervor und probirte einen Walzer. Lange konnten die jungen Burschen und Mädchen der Versuchung nicht widerstehen, und in kurzem organisirte sich ein Ball, der bis in die Nacht hinein dauerte.

Der schöne Sonnenuntergang, dessen ich unterm 20. April erwähnte, war der Vorbote von constant schlechtem Wetter mit viel Regen und Nebel. Wind hatten wir allerdings und zwar mehr als uns lieb war, allein er blies stets aus West, und die Passagiere fingen an, mismuthig zu werden, und schnitten, statt zu singen und zu tanzen, trübselige Gesichter. Zum Unglück brachen unter den Kindern, deren wir über hundert an Bord hatten, die Masern oder Rötheln aus, und die Krankheit wurde um so gefährlicher, als es unter den bestehenden Verhältnissen unmöglich war, die Kranken vor Zugluft zu bewahren. Außerdem waren mehrere Erwachsene, und unter diesen drei Matrosen, von der Epidemie befallen. Kurz, es gab viel Stoff zum Mismuth, der sich mit jedem Tage steigerte und allerlei Beschwerden hervorrief.

Der 24. April, und damit die fünfte Woche unserer Seereise, ging zu Ende, ohne daß sich bessere Aussichten für die Ankunft eröffneten; der Mismuth erreichte seinen Höhepunkt; eine aus drei Mann bestehende Deputation der Emigranten wurde an den Kapitän geschickt, um verschiedene Beschwerden zu übermitteln: das Trinkwasser wäre ungenießbar, der Zwieback zu schlecht, das Schiff zu langsam, der Wind verkehrt und Gott weiß was alles conträr. Die Leute verstanden kein Wort englisch, und somit mußte ich, wie gewöhnlich, den Dolmetscher machen. Der Kapitän hörte meine Uebersetzung der Beschwerde ruhig an. Die schlechte Witterung hatte auch auf den alten Mann ihre Wirkung ausgeübt. Kaum

hatte ich geendet, als er sich plötzlich nach der Deputation umwandte, den Wortführer beim Kragen nahm und ihm einen so wohlapplicirten Fußtritt versetzte, daß er der Länge nach zu Boden stürzte. Die beiden andern Deputirten machten eiligst rechtsumkehrt, allein noch auf der Retirade traf auch sie das Schicksal auf demselben unaussprechlichen Körpertheil. Alle drei wurden von der Stunde an nicht wiedergesehen, und die Petition hatte eine ebenso schnelle als drastische Erledigung gefunden. Der Kapitän schien seine Leute zu kennen, und als gewiegter Praktikus den richtigen Weg zur Vermeidung weitem Quärelirens⁴⁴ so gut wie mancher deutsche Amtmann zu wissen.

Unsern Auswanderern war eine große Schiffsküche zur Disposition gegeben und der Schiffskoch angewiesen worden, in großen Kesseln ihre Lebensmittel zuzubereiten; da aber jeder nach seiner Façon kochen und satt werden wollte, so war die Küche, sobald nur morgens Feuer angezündet war, mit Kochlustigen, ihre mit allem erdenklichen Mischmasch angefüllten Töpfe in der Hand, umlagert, und da, wo sechs bis zwölf am Heerde Platz hatten, wollten hundert oder hundertundfünfzig ihr eigenes Feuer haben, und die Küche ward die Bühne, auf der manches Spectakelstück mit Applaus gegeben wurde. Das erste Dutzend wurde meist, ehe noch seine Herrlichkeiten gar geworden, von den Nachdrängenden angefochten. Die

44 "Quäreliren": esta palabra tiene su etimología en la palabra latina "querella", y parece restringirse a la jerga jurídica, tal como "Querulant". Decidí intentar con una palabra de otro ámbito distinto en español pero que apunta hacia el colorido que von Müller tiene para decir las cosas.

Schwachen wichen, einzelne aber vertheidigten hartnäckig ihren Platz; man schimpft, höhnt und hindert sich, da wird plötzlich ein Topf umgestoßen, Rauch, Fettqualm⁴⁵ und Geschrei füllt die Küche; von außen drängen die andern nach innen; der Streit wird heftiger, ein hünengestalteter Westfale hebt drohend ein heimisches Schinkenbein empor, die zornsprühende Besitzerin des verunglückten Topfes schwingt den Schaumlöffel, Fett und Bohnen, Kartoffeln und Erbsen⁴⁶, Speck und Fleischstücke durchfliegen die Luft, einige Weiber gerathen sich in die Haare, die Ehegatten nehmen Partei; vor der Küchenthür entsteht eine allgemeine Keilerei; da erscheint der Steuermann als *Jupiter pluvius*, von einigen Matrosen umgeben, auf dem Dache der Cambüse, und große Eimer voll Seewasser, welche der Leichtmatrose zureicht, löschen das Feuer der Kampflost.

Die Sehnsucht nach dem Lande wuchs mit jedem Tage. Vom Morgen bis zum Abend war's die Hauptbeschäftigung, die Stellung der Segel zu beobachten, und morgens, noch im Bette, hieß die erste Frage: „Was haben wir für Wind?“ Als ein glückliches Vorzeichen der Nähe des Landes wurde die große Masse von Seevögeln angesehen, welche unser Schiff umschwärmten. Der Mehrzahl nach gehörten sie den Möven und

45 "Fettqualm": la presencia inmediata de "humo" como traducción de "Rauch" hace imposible volver a usar esta palabra, por lo que opté por "grasa quemada".

46 De estas últimas tres palabras, la única que me pareció conveniente neutralizarla fue "Erbsen", puesto que creo que "chícharo" tiene un uso geográficamente mucho más restringido que las demás, incluso que "frijol". De cualquier forma se trata de un pasaje bastante complicado, y sin duda no es posible hallar una solución que satisfaga a cada uno de los lectores de la traducción.

Seeschwalben an; nur ein einziges mal sah ich eine überaus niedliche *Uria Alle* sich in ganz geringer Entfernung vom Schiffe auf dem Wasser herumtummelnd. Ihre Bewegungen waren äußerst elegant, und sie schwamm mit der Leichtigkeit solcher eigentlicher Wasserbewohner unter den Vögeln wie *Alca*, *Mormon* und etwa *Colymbus* und *Podiceps*. Von Zeit zu Zeit flog sie auf und schoß dann ohne die geringste Flügelbewegung über die Wellen hin, als ob sie mit der Luft von gleichem Gewicht wäre; dann setzte sie sich wieder auf die spiegelnde Fläche, legte sich kokettirend auf die Seite, putzte voll Eitelkeit mit dem Schnabel ihr Gefieder, und tauchte plötzlich bis zu einer bedeutenden Tiefe unter, indem sie sich der Flügel als Ruder bediente.

Am 25. April abends stellte sich endlich der so sehnlich gewünschte Nordostwind ein, und obgleich er einen furchtbar dichten Nebel in seinem Gefolge hatte, segneten wir ihn doch aus vollem Herzen, und klagten selbst da nicht, als er sich über Nacht zum Sturme steigerte und uns den folgenden Tag um Frühstück und Mittagessen brachte. Das Schiff nämlich legte sich infolge des Seitenwindes so sehr nach einer Seite, daß weder Teller noch Schüsseln festen Halt auf dem Tische hatten, und wie wir uns eben niedersetzen wollten, warf ein starker Ruck das ganze Frühstück auf den Boden. Beim Mittagessen aber ging es noch schlimmer. Das Unglück wollte, daß die Bank mit einem der jungen Amerikaner brach, als er der sich über ihn ergießenden Suppe ausweichen wollte. Er verlor das Gleichgewicht, fiel und zertrümmerte die hinter ihm stehende

Medicinkiste, infolge dessen wir ganze Wolken von Rhabarber, Magnesia, Schwefelblüte und Calomel einzuathmen bekamen. Allein was that's, wir kamen doch vorwärts, und das war die Hauptsache!

Der günstige Wind hielt auch noch am folgenden Tage, sowie in der Nacht vom 26. zum 27. April an, und wir hatten also in den letzten 36 Stunden eine bedeutende Strecke zurückgelegt; nun aber fing der Himmel an sich aufzuklären, und je prachtvoller das Wetter wurde, um so mehr starb der Wind hinweg.

Am 28. April schien die Sonne wunderbar hell, und das Firmament glänzte so tiefblau, wie es nur in südlichen Breiten der Fall zu sein pflegt; dagegen aber hatten wir statt eines Windes nur noch einen Zephyr, der kaum die Segel blähte. Das Meerwasser hatte seine bisherige Farbe, ein tiefes Indigoblau, nach und nach in ein trübes Dunkelgrün verwandelt, was ein gutes Zeichen für die Nähe des Landes sein sollte.

Die Farbe des Seewassers ist für den Seemann ein wichtiger Gegenstand; nicht selten kann er allein nach ihr schon bemessen, ob ihm durch nahe Untiefen Gefahr droht, weil an solchen Orten die Farbe des Wassers sich plötzlich zu ändern pflegt. Ebenso ist es von wissenschaftlichem Interesse, diesen Gegenstand näher zu erforschen, und namentlich zu erfahren, worin der Grund der so überaus verschiedenen Färbung, die das Meer an verschiedenen Stellen zeigt, liegt.

Unter allen Eigenschaften der Körper ist keine so in die Augen fallend als die Farbe derselben, keine aber auch zugleich einer so subjectiven Beurtheilung unterworfen als diese. Es gibt bekanntlich viele sonst ganz gesunde Augen, die den Unterschied sich nahe stehender Farben nicht aufzufassen vermögen, und die daher in einem fortwährenden Irrthum in ihren Angaben über die Farbe befangen sind. Diesem letztern Umstande mag es nun einerseits zuzuschreiben sein, daß man selbst über die Farbe des Meerwassers ganz verschiedenen Ansichten zu begegnen pflegt, während vielleicht andererseits Beobachtungen, die nur an bestimmten Lokalitäten angestellt, und dann auf das Allgemeine übertragen sind, ebenfalls manche Irrthümer in der erwähnten Hinsicht herbeiführten.

Man ist anfänglich zwar geneigt anzunehmen, daß zufällige Beimischungen den Grund der letztern Erscheinung abgeben, und daß überhaupt das Meerwasser durchgehends getrübt erscheinen müsse, weil fortwährend pflanzliche und thierische Organismen sich darin zersetzen; allein dieses letztere ist doch, wie Beobachtungen lehren, fast niemals der Fall, im Gegentheil ist häufig das Meerwasser so durchsichtig, daß man noch bei sehr bedeutenden Tiefen den Meeresgrund zu erblicken vermag.

Im allgemeinen zeigt das Meer bei einiger Tiefe und Ausdehnung eine bläulichgrüne Farbe, die einen durchaus eigenthümlichen Ton hat, sodaß man selbst in der Wissenschaft durch das Wort „seegrün“ eine ganz bestimmte Nuance des Grüns bezeichnet. Indeß stellt sich doch

bei einer eingehenden Beobachtung heraus, daß selbst dieser Ton nicht so constant ist, wie man gewöhnlich anzunehmen geneigt ist, sondern daß sowol mit der Entfernung vom Festlande als auch mit zunehmender Tiefe das sogenannte See grün sich ändert und im allgemeinen unter den angegebenen Verhältnissen einen dunklem, mehr schwärzlichen Ton annimmt. Auch der Zustand der Luft (Reinheit, Durchsichtigkeit u.s.w. derselben) sowie der Reflex des scheinbaren Himmels gewölbes⁴⁷ haben auf die Farbe des Meeres einen nicht zu verkennenden Einfluß, und machen sich diese Factoren unter anderm in den tropischen Gewässern auf eine ganz bemerkliche Weise geltend. In allen tropischen Meeren ist die Farbe des Meeres lebhafter und hat einen mehr bläulichen Strich.

Bedenkt man, wie leicht Täuschungen bei der Beurtheilung der Farben möglich sind, so sieht man die Wichtigkeit der Bestimmung derselben auf einer von der unmittelbaren Beobachtung abweichende, Weise leicht ein. Eine solche Bestimmung läßt nun auch die Farbe des Meerwassers zu, aus der sich indeß ein gleiches Resultat ergibt wie das durch directe Beobachtungen gewonnene, wodurch die, Nichtigkeit der letztern bestätigt wird.

47 "scheinbares Himmels gewölbe": en alemán, al hablar de la bóveda celeste, se destaca su apariencia justamente de bóveda, la cual efectivamente no es real, puesto que las estrellas se encuentran a distancias muy distintas unas de otras y no forman ninguna bóveda. Sin embargo, en español no se destaca esta cualidad de aparente que tiene la bóveda celeste; sólo se usa la palabra "aparente" cuando se habla de su movimiento aparente, pues en realidad lo que se mueve es la Tierra alrededor de su propio eje. Por lo anterior se queda en español tan sólo como "bóveda celeste".

Läßt man in einen verfinsterten Raum durch eine kleine, runde Oeffnung einige Lichtstrahlen dringen und fängt dieselben auf einer weißen Fläche auf, nachdem solche zuvor durch ein Glasprisma geleitet sind, so zeigt bekanntlich das auf der Fläche entstehende Bild die bekannten Regenbogenfarben, und diese Beobachtung führt zu der Annahme, daß das Sonnenlicht selbst zusammengesetzt sei. Um nun die verschiedenen Farben der Körper zu erklären, hat man bekanntlich angenommen, daß ein jeder Körper das Sonnenlicht gewissermaßen zerspalte, außer wenn er weiß ist, und daß er von den durch die Zerlegung entstandenen Farben eine oder einige zurückwerfe, wonach das Auge dann dem Körper selbst jene zurückgeworfenen Farben beilegt.

Die farbigen durchsichtigen Körper haben ferner die Eigenschaft, daß sie nur einen oder einige Farbestrahlen durch sich hindurchgehen lassen, die übrigen theils zurückhalten, theils reflectiren. So werden vom Wasser vorzugsweise zwei Farbestrahlen schon aus geringer Tiefe reflectirt, die blauen und zum Theil die gelben, während die rothen z. B. tief in dasselbe eindringen und nicht reflectirt werden. Es erklärt sich daher zur Genüge, wenn uns Taucher mittheilen, daß sie in großem Tiefen die Farbe des Wassers roth gefunden haben, und daß endlich in noch größerer Tiefe keine Lichtstrahlen mehr eindringen, weshalb hier eine vollständige Dunkelheit herrscht.

Eine eigenthümliche Erscheinung sind die sogenannten Complementarfarben, die man auf verschiedene Weise hervorrufen kann. Hat sich z.B. das Auge durch langes Anschauen eines rothen Vierecks ermüdet und verdeckt man dann die Figur durch eine weiße oder schwarze Fläche, so erscheint auf dieser letztern ein bläulichgrünes Viereck. Wäre das zuerst gesehene Viereck grün gewesen, so hätte man statt des bläulichgrünen später ein rothes Viereck gesehen.

Um die Complementarfarben zu wissen, braucht man nur Dunkelblau und Hellblau für Eine Farbe zu zählen, dann gibt es drei Paare von Complementarfarben, nämlich immer die beiden, welche zwei andere zwischen sich haben. Stellt man also die sechs Farben in der Reihenfolge

Roth, Orange, Gelb, Grün, Blau, Violett

auf, so sind die drei Paare Complementarfarben:

Roth und Grün,

Orange und Blau,

Gelb und Violett.

Auf diese Weise hat man nun einen neuen Beweis erlangt, daß die Farbe des Seewassers im allgemeinen eine bläulichgrüne ist. Man leitete nämlich in den untern Raum eines ziemlich tief gehenden Schiffes eine Röhre; die eine unbedeckte Oeffnung führte das natürliche Tageslicht hinein, die

andere Oeffnung, mit einer farblosen Flintglasplatte⁴⁸ bedeckt, ließ das Licht durch das Seewasser hindurch in den innern Raum fallen, wodurch die unbedeckte Oeffnung ein röthliches Licht gab, woraus man auf die grüne Färbung des Seewassers schließen konnte.

Auf die Abänderung des Farbentons scheint außer den schon aufgeführten Ursachen auch der Umstand von Einfluß zu sein, daß das Seewasser einen verschiedenen Salzgehalt hat. Der größere Salzgehalt des Wassers verhindert nämlich einestheils das Eindringen einiger Lichtstrahlen fast gänzlich, während andere nur wenig tief darin eindringen können, um darauf zurückgeworfen zu werden. Vorzugsweise gehören zu diesen letztem die blauen Strahlen; man sieht daher in salzreichen Seen das Wasser vorherrschend blau gefärbt.

Endlich ist bei nicht tiefen Gewässern auch die Farbe des Grundes auf die Färbung des Wassers von Einfluß, und da, wie schon bemerkt, das Meer im allgemeinen sehr durchsichtig ist, so hat man häufig diesen Umstand zu wenig beachtet, und ist dadurch zu irrigen Ansichten über die Farbe des Seewassers gelangt.

Der Kapitän und ich standen, das Fernrohr⁴⁹ in der Hand, auf dem Deck. Ein weißes Pünktchen tauchte am fernsten Horizonte auf. „Sehen Sie ihn?“ fragte ich den Kapitän.

48 “Flintglasplatte”: “disco de *flint glass*”, es la expresi3n inglesa la que se llegaba a utilizar en espa3ol, seg3n pude consultar en el *Diccionario de artes y manufacturas, de agricultura, de minería, etc.*, publicado en Madrid en 1856.

49 Véase nota 37.

„Schon lange!“ erwiderte er, und ein Lächeln der Befriedigung glitt über das ehrliche, durchfurchte Gesicht.

„Wie lange wird er noch brauchen?“ fragte ich weiter.

„ In einer halben Stunde kann er an Bord sein.“

„Wen sehen Sie?! — Wer kommt?! — Wer wird an Bord sein?!“ strömten nun die Fragen von allen Seiten.

Ich sah den Kapitän fragend an, ob ich antworten dürfe, denn meist lieben es die Seeleute, alles, was auf die Ankunft Bezug hat, geheim zu halten; und als er mir beifällig zunickte, rief ich laut: „Der Lootse kommt! Der Lootse wird in einer halben Stunde an Bord sein!“

Wie ein elektrischer Funke durchlief die Kunde das Schiff. Was Füße hatte, eilte aufs Deck, und Freude strahlte aus allen Mienen; Groll und Hader waren vergessen, man beglückwünschte sich, gab sich die Hand, und die Gerührtsten warfen sich einander in die Arme.

Der Lootsenkutter näherte sich so rasch, daß wir nach kurzer Zeit schon seine Umrisse deutlich unterscheiden konnten; doch stand es noch über eine halbe Stunde an, bis er ganz in unsere Nähe kam, und der freundliche, heute besonders gut aufgelegte Kapitän erzählte mir in der Zwischenzeit eine Lootsengeschichte, die ich dein Leser nicht vorenthalten will.

„Sie sehen“, sagte er, „wie schnell der kleine Kutter dort die Wellen durchschneidet, und in der That gibt es kein Fahrzeug, das bei jedem

Winde besser segelte als so ein scharfgebautes Lootschifflein, in dem höchstens 15 bis 16 Personen Platz haben; aber Sie glauben nicht, wie weit sich diese Nußschalen⁵⁰ wagen. Vor jetzt zehn Jahren stand die Dampfschiffahrt noch nicht in der Blüte wie heute, und nur alle 14 Tage fuhr ein Dampfer zwischen Liverpool und New-York hin und her. Auch brauchte man damals zu einer solchen Fahrt selten weniger als 18 Tage, während jetzt fast die Hälfte der Zeit hinreicht. Damals lebte in New-York ein Mann, der, als erster Kassirer an einer unserer großen Wallstreetbanken angestellt, stets ungeheure Summen Geldes unter der Hand hatte. Er hatte sich lange Jahre als treuer und gewissenhafter Beamter bewährt, galt außerdem für vermögend, ja reich, und lebte auf einem bescheidenen Fuße, sodaß er eines Vertrauens genoß, daß man Felsen auf seine Ehrlichkeit gegründet hätte. Aber, siehe da!⁵¹ er ließ sich überreden, sein Glück nur seinem klugen Kopfe verdanken zu wollen, nahm heimlich an Speculationen theil, die unglücklich ausschlugen, und da er das Glück forciren wollte, sah er sich plötzlich ruinirt und unfähig seinen Wechselverpflichtungen nachzukommen. Allein dies blieb dem Publikum und den Directoren der Bank geraume Zeit verborgen.

50 "Nußschalen": literalmente, "cascaras de nuez", lo cual no tiene mucho sentido en este contexto en español. Elegí "madero" para otorgarle a la traducción el mismo sentido.

51 Esta expresión a la que von Müller es afecto, ya había sido traducida antes de otras formas. En este contexto me pareció innecesario colocar una frase entre signos de exclamación en español.

„Im Juni werden es zehn Jahre, als er unter irgendeinem Vorwande Urlaub auf einen Tag nahm, und zwar für den kommenden Samstag, sodaß er zwei volle Tage vor sich hatte, weil am Sonntag keine Bank offen ist und auch die Hauptkasse während dieser Zeit unberührt bleibt. Da er am Montag auf seinem Posten fehlte und auf einer Geldbank Ordnung die Seele des Geschäfts ist, so sandte man in seine Wohnung, zu erfahren, ob er etwa krank geworden oder sonst dringend verhindert sei. Der abgesandte Diener traf seine Frau zu Hause, die aber keine andere Auskunft geben konnte oder wollte, als daß ihr Mann von seiner Reise nach Newark noch nicht zurückgekehrt sei. Das Benehmen der Frau mag etwas Auffallendes oder Aengstliches gehabt haben, das der Diener nicht verfehlte, seinem Herrn, dem Bankdirector, zu rapportiren; kurz, man telegraphirte nach Newark, allein nach 10 Minuten traf die Antwort ein, daß der Gesuchte dort gar nicht gesehen worden sei. Eine Unwahrheit lag vor⁵², man ließ die Hauptkasse durch einen Schlosser öffnen, und ein kurzer Ueberblick stellte ein Manco von nicht weniger als 500000 Dollars in Gold und Werthpapieren heraus. Der Cassier hatte das in ihn gesetzte Vertrauen benutzt, die Bank um eine halbe Million zu bestehlen, und war mit dem Raube vielleicht schon über alle Berge.⁵³ — Und so war es in der That, denn die Polizei, die man von dem Diebstahl in Kenntniß setzte,

52 Esta oración decidí traducirla un poco más libremente con el afán de darle más fluidez al estilo narrativo de esta sección, lo cual no hubiera sido posible mediante una traducción más literal.

53 Nuevamente, en aras de naturalidad sustituí un dicho por otro.

brachte in Erfahrung, daß Samstag Mittag 10 Minuten vor 12 Uhr ein Mann nach dem liverpooler Dampfschiff gefahren, der mit dem Cassier eine und dieselbe Person zu sein schien. Der Mann habe zwar eine Brille getragen und schwarzes Haar gehabt, während der Verschwundene unter die Blondenen gehörte, allein in allem übrigen war die Aehnlichkeit allzu frappant, als daß eine Täuschung über die Identität existiren konnte, und niemand zweifelte daran, daß der Dieb sich mit seiner halben Million auf dem Wege nach Liverpool befand. Die Frage war: Was beginnen? da der nächste Dampfer nach Europa erst in zwölf Tagen abging.

„Während die Bankdirectoren noch miteinander conferirten, ließ sich ein Mann «in einer dringenden Angelegenheit» melden. Man ließ ihn vor.

„Meine Herren», sagte der Eingetretene, «ich bin ein newyorker Pilot, und wenn Sie mich gut bezahlen, fahre ich mit meiner Jacht dem liverpooler Dampfer nach, hole ihn ein und lasse den Dieb in Liverpool arretiren.»

„Die Directoren sahen sich überrascht und zweifelnd an, allein da der Lootse erst nach glücklicher Rückkehr und vollem Erfolg bezahlt sein wollte, so hatten sie nichts, zu wagen, und in fünf Minuten war ausgemacht, daß, falls der Lootse den Mann mit der gestohlenen halben Million, oder auch nur letztere allein, in New-York abliefern, 20000 Dollars seine Belohnung sein sollten; im andern Fall aber habe er nicht das Recht, auch nur einen Cent zu beanspruchen. Der Polizeibeamte, ein alter Bekannter des Lootsen, erklärte sich bereit, seinen Freund auf der gefahrvollen Reise

zu begleiten; und sobald der Contract in optima forma geschlossen war, begaben sich die beiden Männer, der eine auf seine Schaluppe, der andere zu seinen Chefs, um sich mit den nöthigen Legitimationspapieren zu versehen.

„In einer Stunde waren beide mit ihren Vorbereitungen zu Ende und mit zwei Matrosen an Bord des Kutters. Das Schiffchen zog sein mächtiges Segel auf und trat seine tolldreiste Reise an, während Hunderte von Wetten für und wider den glücklichen Erfolg eingegangen wurden.

„Die vier kühnen Männer begünstigte das Glück. Am Morgen des fünfzehnten Tages befanden sie sich am Eingang des St.-Georges Kanals, und wie sie mit gutem Wind die Höhe von St.-Davis berührten, bekamen sie ein Dampfboot in Sicht, das ihren eigenen Curs steuerte. *«Bless my heart!»* schrie freudig der Pilot, *«der liverpooler Dampfer! 20000 Dollars für uns!»* Gegen Abend hatten sie das Dampfschiff überholt, und schon seit einer Stunde lagen sie im Hafen von Liverpool vor Anker, ehe der von New-York kommende Dampfer am Quai anlegte. Der amerikanische Polizeibeamte hatte Zeit genug gehabt, sich mit den englischen Behörden zu verständigen, und erschien, von zwei handfesten englischen Collegen begleitet, an Bord und verhaftete den Dieb.“

„Und brachte der Polizeibeamte seinen Gefangenen glücklich nach New-York zurück?“

„Versteht sich, und das Merkwürdige dabei ist, daß die Rückreise in demselben kleinen Kutter angetreten wurde; nur machten sie dieselbe statt zu Vieren jetzt zu Fünfen. Den Cassier aber können Sie heute noch in unserm großen Zuchthause von Sing-Sing sehen.“

Während dieser Erzählung war der Pilotenkutter bereits so nahe gekommen, daß wir seine Bemannung mit bloßem Auge unterscheiden konnten. Der Kapitän ließ die vordern Reihen⁵⁴ backbrassen, sodaß die Bewegung des Schiffs beinahe aufhörte. Der Lootsenkutter aber warf einen kleinen Nachen aus, der in einer Minute an der Seite des Saratoga lag, und einen Moment später schüttelte auf unserm Hinterdeck der Lootse dem Kapitän die Hand, während der Kutter sein kleines Boot auffischte und in einer andern Richtung, als er gekommen, weiter segelte.

Inzwischen war der Wind fast abgestorben. Die Segel klappten schlaff an die Masten und das Schiff legte sich langsam von einer Seite auf die andere. So blieb es auch den folgenden und nächstfolgenden Tag; nur abends, nach Sonnenuntergang, erhob sich eine leichte Brise und brachte uns mit einigen Knoten in der Stunde vorwärts. Von Sonnenaufgang an aber trat vollkommenste Windstille ein, sodaß die Ungeduldigen abermals eine harte Geduldprobe zu bestehen hatten.

Im Zwischendeck grassirten noch immer die Masern. Es war dies schon deshalb ein beunruhigender Umstand, weil bei der Ankunft vor New-York

54 "Reihen": "Rahen"; sin duda se trata de un error, probablemente de cajista en imprenta.

das Schiff durch die Sanitätsbehörde visitirt und, falls sich eine Epidemie an Bord fand, die Abhaltung einer Quarantäne erkannt wurde. Um dieser Gefahr zu entgehen, ließen wir das Zwischendeck aufs sorgfältigste reinigen und die Bewohner desselben die alten Kleider und Wäsche ablegen und so viel thunlich sich reinlich und anständig costümiren.

Donnerstag, den 1. Mai, schon in aller Frühe, klopfte es an meiner Thüre. „*Hallo, baron, want you see the land*“, rief die freundliche Stimme des Kapitäns; „in ein paar Stunden werden wir vor der Quarantäne in Staten-Island sein.“ Im Nu war ich auf dem Deck. Zu unserer Rechten dehnte sich ein langer Strich Landes aus, das als Long-Island bezeichnet wurde; einzelne Dörfer und Landhäuser gaben Kunde, daß die Insel auch hier bewohnt war.

Die sämmtlichen Emigranten in ihrem besten Sonntagsstaat bevölkerten das Verdeck, und selbst diejenigen, welche sich den Tag zuvor noch todkrank gefühlt hatten, fehlten nicht; die Angst vor der Quarantäne hatte alle gesund und muthwillig gemacht. Die blechernen Eß- und Kochgeschirre, welche in Havre angeschafft worden waren, Alltagslumpen der Reise, Strohmattzen und Gott weiß was für Trödel flog über Bord, sodaß das Meer bald mit Hausrathstrümmern wie übersäet war.

Auch ihrer noch übrigen kleinen Vorräthe von Kartoffeln, Zwieback, Pökelfleisch, Mehl u.s.w. suchten sich die Leute so schnell als möglich zu entledigen, und sicherlich hätten sie die ganze Bescherung ebenfalls den

Fischen zugeworfen, wenn nicht der sogenannte „Amerikaner“ ins Mittel getreten wäre und sämtliche Reste, natürlich spottbillig, angekauft hätte; ja viele ziemlich werthvolle Gegenstände erhielt er mit in den Kauf, da die Sehnsucht nach dem Lande die Leute vollständig schwindelig gemacht hatte. Dieser unter dem Namen „Amerikaner“ erwähnte Bursche war eine Erscheinung, die sich auf fast allen Emigrantenschiffen wiederfindet. In seinem Aeußern steht er zwischen Bauer und Handelsmann. Seinen Namen hat er dem Umstande zu verdanken, daß er bereits mehrere Reisen in die Neue Welt gemacht und dort längere Zeit gelebt hat. Diesen Aufenthalt in den Vereinigten Staaten hat er besonders dazu benutzt, den Yankees⁵⁵ alle Pfiße und Kniffe im Gelderwerben — an denen sie bei Gott das reichste Volk der Erde sind — abzulernen. Jetzt, nach zurückgelegter Lehrzeit, und nachdem er, selbst in den Augen eines Yankee, ein „*smart fellow*“ geworden ist, benutzt er seine Erfahrungen und Kenntnisse dazu, von Zeit zu Zeit eine Geschäftsreise nach Europa zu machen und sich dort thatkräftig der deutschen Auswanderung anzunehmen. Mit liebevoller Sorgfalt sucht er eine Anzahl unerfahrener Auswanderer zu einer Heerde zu vereinigen, steht dieser mit seinem Rathe bei und geleitet sie, unabschüttelbar wie eine Klette, wenigstens bis nach New-York. Freie Reise weiß sich natürlich unser Mann immer zu sichern, allein das wäre das Wenigste. Unterwegs zieht er seine Schutzbefohlenen bereits

55 “Yankee”: elegí dejar la palabra en inglés, aún a sabiendas de que es común “yanqui” en español, como parte de mi intención de provocar distancia.

so gründlich aus, daß ihm in New-York wenig mehr zu thun übrig bleibt; was aber bei der Ankunft noch vorhanden ist, entgeht seinen und seiner Helfershelfer Klauen gewiß nicht.

Gegen 10 Uhr tauchte eine neue Insel zu unserer Linken auf, welche uns den Weg nach New-York zu versperren schien. Es war Staten-Inland, eine zwar kleine, aber mit Wäldern, Parken und Villen bedeckte Insel, die von Long-Inland nur durch eine schmale Wasserstraße, die sogenannten Narrows, getrennt ist. Im Hochsommer gewährt Staten-Inland einen prachtvollen Anblick, und seine wohlbewaldeten Bergabhänge stechen freundlich gegen die vielen weißglänzenden Landhäuser und kleinen Dörfer am Ufer ab.

Trotz des 1. Mai, den wir zählten, war die Vegetation weiter zurück als vor sechs Wochen in Havre. Diese Nacktheit der Landschaft bot mir Gelegenheit, die zahlreichen, oft sehr kostbaren Villen durchs Fernrohr genau zu betrachten, die meist aus dem theuersten Baumaterial ausgeführt sind, aber — in welchem Stil! Vollständigste Abwesenheit jedes architektonischen Gefühls und halbwegs gebildeten Geschmacks bezeichnete jedes der Gebäude. Hier eine mittelalterliche Burg mit italienischer Veranda, dort ein in florentinischem Stil aufgeführtes Haus mit einer maurischen Kuppel, und auf den Dächern niederer, einstöckiger

Gebäude aus rothen Backsteinen gothische Erker⁵⁶, ein Ungeschmack, der, wie ich später erfuhr, überall herrscht, wo nicht gebildete Europäer die Baumeister waren.

Um 11 Uhr rasselten die Anker nieder, angesichts ausgedehnter Gebäude. Sofort verließ eine ganze Flotille von Booten das Ufer und steuerte auf unser Schiff zu. Die meisten trugen Händler von Früchten, frischem Brot u. dgl., um es den Passagieren anzubieten; Eines aber das Wichtigste: den Quarantänearzt und seine Assistenten. Nachdem er dem Kapitän, als altem Freunde, die Hand geschüttelt, begann die gefürchtete Visitation. Sämmtliche Emigranten ordneten sich, je drei und drei, vom Besanmast an über das Vordertheil, und von da wieder zurück zum Besan. Der Quarantänearzt postirte sich mit seinem Stab an die Kajüthüre; auf ein gegebenes Zeichen zogen die ersten Glieder in züchtigem Menuetschritt vorüber. „*Go ahead!*“ schrie gelangweilt einer der Assistenten. „Trab!“ antwortete commandirend der Westfale, der wahrscheinlich in einem schweren Reiterregiment gedient hatte. Das Traben währte nicht lang. „*Go on!*“ rief ein anderer Assistent —

Und hurre, hurre, hop, hop, hop,
Gings fort in sausendem Galop!

56 “Erker”: No hallé en español una palabra específica para este tipo de elemento arquitectónico que en realidad no es lo que solemos entender por balcón. A falta de una, lo más próximo es en efecto “balcón”

jung und alt, Mann und Weib, daß der Doctor zuerst und die übrigen secundum ordinem lachend von der Scene sich abwandten. Das war die gefürchtete Parade, für die der Arzt gesetzlich einen halben Dollar pro Kopf anzusprechen hat. Das Schiff sollte nun nach Castle-Garden, dem großen Einwandererdepot, gebracht werden. Meine Emigrantenstudien waren befriedigend; mit Vergnügen schloß ich mich daher den übrigen Kajütenpassagieren an, die eins der vorüberfahrenden Boote angerufen hatten. Mit dem allernöthigsten Gepäck versehen, sprangen wir hinein, und eine halbe Stunde darauf setzte ich fröhlich und wohlgemuth den Fuß auf amerikanischen Boden. Die erste Station meiner langen Reise war erreicht!

III.

New-York, die Empire-City.

1. bis 14. Mai 1856.

Der Broadway. Ein amerikanisches Hotel. Der East-River. Brooklyn. Weinbau in Nordamerika. Deutsches Theater. Niblo's Garten⁵⁷. Die Fifth-Avenue⁵⁸ Aristokratie. Die Croton-Wasserleitung. Ausdehnung und Wachstum New-Yorks. Die Märkte. Die Feuerwehr. Die Astor-Bibliothek und deren Gründer. Hoboken.

Der Anblick New-Yorks, während wir in dem kleinen Nachen dem Lande zuruderten, war ein in der That überwältigender. Vor uns eine undurchdringliche Masse menschlicher Wohnungen⁵⁹ mit unzähligen Thürmen und Kuppeln, links und rechts breite Wasserströme, mit Tausenden von Segeln bedeckt; jenseit der breiten Strommündung des Hudson das wellenförmig ansteigende New-Jersey, nebst dem freundlichen Hoboken, zwei Vorstädten von New-York, und im Hintergrunde der schmale, blaue Saum der sogenannten Hudson-Hochlande.

57 "Niblo's Garten": "Niblo's Garden"; se trata de un nombre propio, por lo que he lo reconstruido y lo pongo como era el nombre original.

58 "Fifth Avenue": es uno de los topónimos que, aunque tiene una traducción muy común en español, decidí dejarla tal como la presenta el original a efectos de distanciamiento.

59 "menschlicher Wohnungen": no me queda claro porque el autor hace esta aclaración. Ante la duda traduje de la manera más neutral que pude.

Eine Droschke, in die ich mit dem Zuruf „Astor-House!“ einstieg, arbeitete sich mit meiner Person mühsam durch den dichten Knäuel von Menschen und Wagen. Ich passirte Broadway. Die Toledostraße in Neapel, die Boulevards in Paris, Cheapside, Strand und Piccadilly, oder Londonbridge, sind gewiß belebt; aber ihre Frequenz bleibt weit hinter dieser in einer Länge von zwei Stunden mit einer fünf- und sechsfachen Reihe von Fiakern, Equipagen und Fuhrwerken aller Art bedeckten Straße zurück. Unwillkürlich erinnerte ich mich an die bekannte Anekdote über Esterházy, dem ein englischer Lord seine Schafheerden mit der Frage zeigt, ob der Fürst in seinem Lande wol so viele Schafe besitze?⁶⁰ worauf Esterházy ihm erwidert, er selber habe mehr Schäfer als der Lord Schafe.

„Astor-House!“ betonte der Kutscher.

Nur die Aufschrift des Gebäudes vergewisserte mich, daß ich wirklich vor einem Hotel hielt, denn der ungeheuere, aus kolossalen Granitquadern aufgeführte Bau mit seinen schießschartenähnlichen Fenstern glich weit eher einer Festung. Ich drängte mich durch den die Eingangstreppe überflutenden Menschenstrom und gelangte in die sogenannte Office.

Hinter einem langen Comptoirtisch standen drei Commis. Ich verlangte ein Zimmer, worauf einer derselben das Fremdenbuch hinschob und, nachdem ich mich eingeschrieben, mir ein mit einer Nummer

60 Los signos de interrogación no funcionan bien en español en esta situación.

beschriebenes Blättchen Papier reichte. Ich sah ihn fragend an, er mich nicht weniger erstaunt.

„Do you not understand, sir?“

„No, sir.“

„Gegen Vorzeigung dieser Nummer heute Abend in der Office erhalten Sie Zimmer Nr.... angewiesen.“

Nur mit Mühe gelang es mir, sogleich ein Zimmer zu bekommen. Da in den Vereinigten Staaten kein Herr sein Zimmer im Hotel anders als zum Schlafen benutzt, so ist die große Mehrzahl der Räume kaum zum Wohnen eingerichtet, und das ganze Inventar besteht meist nur aus Bett, Tisch und Stuhl.

Dagegen enthält jedes Hotel außer den gemeinschaftlichen Speisesälen verschiedene Räume für den Aufenthalt der Fremden während des Tages. Unter diesen verdient die erste Erwähnung das Bar-Room. Es ist der besuchteste aller Räume des Hauses. Ein langer Schenktisch mit einer großen Batterie aus Branntwein und Liqueurflaschen bildet das ganze Ameublement. Vor dem Tisch stehen stumm und eckig, rauchend und kauend, schnupfend und spuckend die Consumenten, ein Glas nach dem andern jener verschiedenartigen Zusammensetzungen hinabstürzend.

Unter den vielen unangenehmen Gewohnheiten der Amerikaner ist die des beständigen Tabackkauens eine der widerlichsten. Der echte Yankee bis zu den besten Ständen hinauf—falls man in Amerika überhaupt von bessern Ständen sprechen kann — führt, wenn er nicht gerade raucht, stets ein Primchen Taback im Munde. Dies zwingt ihn, von Zeit zu Zeit eine ekelerregende braune Jauche auszuspucken, wobei er sich jedoch nicht im geringsten genirt; ja durch lange Uebung hat er im Spucken eine Virtuosität erlangt. Er spuckt zwischen drei bis vier Personen durch, ohne sie zu berühren, und setzt sich mit einem Freunde an eine Thüre und spuckt eine halbe Stunde lang um die Wette ins Schlüsselloch. Dies alles ginge noch; wenn er aber über den Tisch wegspuckt, an dem wir unsern Kaffee nehmen, hört die Sache auf ergötzlich zu sein.

An weitem Räumen finden wir im Hotel einen Schreibsalon, seine Korrespondenz zu besorgen, einen Lesesalon mit allen möglichen Journalen, einen Rauchsalon, einen Conversationssalon, und häufig auch einen Zeichnen- und Malsalon, dessen Wände mit schlechten Gemälden, in überbreiten Goldrahmen, behängt sind. Hier findet man den Tag über die männlichen Gäste des Hauses auf Divans oder den Stühlen herumliegen, denn die Position, welche wir Sitzen nennen, kennt der wahre Yankee nicht. Entweder er rennt, steht oder liegt, und zu letzterm gebraucht er stets drei Stühle, und nur im schlimmsten Falle begnügt er sich mit

zweien. Wäre unglücklicherweise nur ein einziger vorhanden, so weiß er sich auch zu helfen. Im Sommer zieht er den Stuhl ans Fenster und legt die Füße auf die Fensterbank; im Winter stemmt er die Füße gegen den Ofen und verbindet mit der horizontalen Lage das unterhaltende Vergnügen, den Ofen mit seiner braunen Tabacksbrühe zu bespucken.

Als weitere öffentliche Räumlichkeit des Hotels dürfen wir des Ladies'-Saloon nicht vergessen, den ohne weibliche Protection kein männlicher Fuß betreten darf.

Die Mahlzeiten werden gemeinschaftlich eingenommen.

Um 7 Uhr morgens ist das erste Frühstück: Thee, Kaffee Schinken, Fische, heiße Maiskuchen (*hot rools*⁶¹) u.s.w.; um 11 Uhr steht der Lunch parat, wo Turkey, Muttonchop und andere kalte Braten die Hauptrolle spielen; die Hauptmahlzeit findet um 2 oder 3 Uhr statt. Eine gute Viertelstunde ehe die Glocke des Hotels oder an ihrer Stelle ein chinesischer Tam-Tam das Zeichen zum Essen gibt, sind die wohlverschlossenen Thüren des Speisesaals schon von einer compacten Menge Hungeriger belagert. Zum Behuf der Toilette und zur einstweiligen Unterhaltung hängt an den Thürpfosten an dicker eiserner Kette hier ein großer Kamm, dort eine kolossale Haarbürste. Kaum ertönt das erste Signal der Glocke, so werden die Thüren mit Sturm genommen und alles stürzt auf den Tisch zu, wo fast

61 "hot rools": "hot rolls", podría ser otro error de imprenta.

das ganze Mahl schon servirt steht, die Suppe in einer Tasse neben jedem Teller, da sie zwischen dem Mahle geschlürft wird statt des Weins, den der Amerikaner selten über Tisch genießt. Sobald der Sitz eingenommen ist, langt jeder links und rechts, reißt von Gerichten an sich, was er fassen kann, und füllt seinen Teller damit hoch auf. Süß und sauer, salzig und bitter, dick und dünn, alles durcheinander. Was liegt daran? Man attackirt mit kaltem Muthe und bleibt immer Sieger des Schlachtfeldes. Nachdem der Magen in möglichst kurzer Zeit mit Speisen angefüllt ist, springt jeder auf und rennt hinaus. Das ist das sogenannte Gentlemen's-Ordinary. Außerdem gibt es in jedem guten Hotel ein Ladies'-Ordinary, wobei es viel ruhiger und anständiger zugeht. Daß es übrigens auch Herren der bessern Gesellschaft gestattet ist, an letztem theilzunehmen, bedauerte ich erst erfahren zu haben, als es für mich zu spät war, Gebrauch davon zu machen.

Abends um 6 Uhr wird der Thee servirt, und um 10 Uhr endlich nochmals ein Nachtessen eingenommen. Hunger kann niemand leiden, da es für den täglichen festen Preis des Hotels frei steht, an allen Mahlzeiten theilzunehmen. Der Board⁶² eines newyorker Hotels ersten Rangs betrügt 4—6 Dollar pro Tag.

Eine specifisch amerikanische Erfindung sind die Bride- oder Wedding-

62 "Board": según el *Pierer's Universal-Lexikon*: Tisch, Tafel daher Boardingshouse (spr. Bohrdingshaus), ein Speisehaus. Por lo que se infiere que se refiere a "tarifa".

Rooms, mit möglichstem Luxus und Comfort eingerichtete Schlafzimmer für Brautpaare. Wenn schon der Gebrauch, die verschämte Braut in der Kirche und bei dem darauffolgenden Festmahl der Neugier auszusetzen, misfällt, so sind die amerikanischen Bride-Rooms und die täglich unter den lokalen Mittheilungen zu lesenden Nachrichten: „Herr N. N. hat die vergangene Nacht im Wedding-Room des Hotels X. mit seiner neuvermählten Gattin zugebracht“, in der That Anstand und Sitten verletzend.

Es gibt Familien, welche jahraus jahrein die Hotels bewohnen und gar kein eigenes Hauswesen haben. Der Mann fand es vortheilhaft bei seiner Verheirathung das Geld für Möbel, Spiegel und Teppiche zu sparen, und der Frau gefällt das Gasthausleben, weil sie, ohne Dienstboten überwachen und um die Haushaltung sich kümmern zu müssen, den ganzen Tag auf die Lieblingsbeschäftigung der amerikanischen Frauen, das Spaziergehen oder den Schaukelstuhl (*rocking-chair*), verwenden kann. Kommen während dieser Wirthschaft Kinder, so wachsen diese auf und werden groß, ohne jemals ein älterliches Haus gekannt zu haben.

Welchen Einfluß diese Lebensweise auf Gemüth und Erziehung der Kinder ausübt, läßt sich denken. Dem Deutschen mit seinen Begriffen von gemüthlichem Familienleben mag eine solche Existenz so fabelhaft als widerwärtig vorkommen, und doch versichere ich, so ist's, — ihr wißt,

„wo die Huronen wohnen“.⁶³

Am Morgen des folgenden Tages besuchten mich dem Versprechen gemäß meine beiden jungen Reisegefährten vom Saratoga, um mir ein Stück von New-York zu zeigen und mich in ihre Familien einzuführen. Da unser Gepäck sich noch an Bord des Saratoga befand und, ehe es ausgeliefert wurde, die Visitation der Douane zu passiren hatte, begaben wir uns zuerst nach dem Pier 13, wo unser Schiff jetzt lag. Der Kapitän war bereits zu seiner Familie aufs Land gereist, dagegen sagte uns der Steuermann, der Zollbeamte werde in einer halben Stunde an Nord sein. Unbenutzt läßt kein Amerikaner eine halbe Stunde vergehen; der Steuermann mußte deshalb bis zum gegenüberliegenden Bar-Room mitgehen und zahlreiche Drinks annehmen, bis wir den Zollbeamten an Bord kommen sahen.

In der Nähe der Docks halten stets die Car-Men mit einspännigen Karren, um Waaren in die Stadt zu befördern. Einem derselben übergaben wir unser sämtliches Gepäck, händigten ihm nebst dem Fuhrlohn die Adressen, wohin es abzuliefern sei, ein, und kümmerten uns, nachdem wir Notiz von seiner Nummer genommen hatten, nicht weiter um ihn. Man kann dies in New-York stets ohne Besorgniß thun, da die Car-Men von der Polizei streng überwacht sind.

Langsam schlenderten wir dem East-River zu, der Brooklyn von New-

63 Véase la nota 73 de la traducción.

York trennt, aber trotz seines Namens kein Fluß, sondern ein Meeresarm zwischen Long-Island und dem Festlande ist, und seinen Namen nur im Gegensatz zum Hudson oder North-River, führt, der die nördliche Seite New-Yorks bespült. Zwischen Brooklyn und New-York hat der East-River stellenweise nur eine Breite von 20 Minuten. Weiter nördlich gegen Connecticut zu erweitert er sich, sodaß er bald nicht mehr vom Ocean zu unterscheiden ist. Seine Tiefe ist bis an die Ufer hin gleichmäßig und so bedeutend, daß sie selbst den größten Schiffen genügt; aber ein gefährliches Felsenriff, das sogenannte Herl oder Hell-Gate, macht die Einfahrt für die aus Europa kommenden Schiffe so gefährlich, daß alle die Fahrstraße zwischen Long-Island und Staten-Island vorziehen.

Brooklyn bildet nur eine Vorstadt von New-York, und zahlreiche Dampffähren⁶⁴ stellen die Verbindung zwischen beiden Städten beinahe so gut wie feste Brücken her. Die frequenteste Fähre ist die Fulton-Ferry, die täglich von 100000 Menschen benutzt wird, während außer ihr die South-, die Catharine-, die Jackson-, die Hamilton-Avenue- und endlich die Peckslipp-Ferry ebenfalls täglich viele Tausende von Menschen hin- und herbefördern. Trotz dieser großartigen Verbindungsmittel kommt es im Winter bei Eisgang und Nebel nicht selten vor, daß man zwei oder drei Stunden braucht, um von einem Ufer auf das andere zu gelangen. Man hat deshalb oft daran gedacht, die beiden Städte entweder durch eine

64 "Fähre": tomé la palabra alemana y la transformé al inglés, como si fuera otra palabra más introducida por von Müller, con el fin de resolver el pasaje de la oración siguiente.

Kettenbrücke oder einen Tunnel zu verbinden. Das erstere Project erwies sich aus technischen Gründen als unausführbar; zum letztern reizte zwar die Eifersucht gegen England nicht wenig an, allein da die Ausführung desselben ohne Zweifel eine ebenso schlechte Speculation⁶⁵ wäre, als die des Brunnel'schen Themsetunnels, und die praktischen Amerikaner keine Freunde vom Geldwegwerfen sind, ließ man das Project fallen.

Mühsam nur wanden wir uns durch die dichte Menschenmasse, welche die breiten Trottoirs von Fulton-Street bedeckt, zum Ferry-Boat, das uns fünf Minuten später in Brooklyn ans Land setzte. Die Hights⁶⁶, obwol nur 70 Fuß über dem Meer, gewähren dennoch einen schönen Blick über Stadt und Umgegend. Wie ein ungeheures Damenbret liegt New-York ausgebreitet, unten der East-River mit seinen Tausenden von Schiffen; rechts aufwärts das nahe Williamsburg nebst den vielen im obern Theile des Sundes liegenden Inseln; links abwärts die große, prächtige Hudsonsbai mit dem stattlichen Governors-Island (einer kleinen mit Festungswerken bedeckten Insel, unterhalb der Südspitze von New-York) und das bis in die weiteste Ferne hinaus mit Villen besäete Staten-Island.

Meine jungen Freunde wünschten mich in ihre Familien einzuführen, und ich muß gestehen, daß ich den Tag angenehm zubrachte.

65 "Speculation": se entiende como "negocio" en este contexto.

66 "Hights": "Heights"; parece ser otro error de cajista.

Am Nachmittag machten wir eine Spazierfahrt durch Brooklyn. Unter den Gebäuden zeichnet sich die aus weißem Marmor aufgeführte City-Hall (das Rathhaus) aus. Es hat eine Fronte von 162 Fuß Länge, eine Tiefe von 102 Fuß und eine Höhe von 70 Fuß, und wird von einem 153 Fuß hohen Dome gekrönt, dessen Besteigung eine prachtvolle Aussicht belohnt. Am eitelsten sind die Bewohner von Brooklyn jedoch auf ihre 70 Kirchen, die zwar mit großer Pracht und enormen Kosten aufgeführt wurden, von denen aber auch nicht Eine künstlerischen Werth hat; denn alle sind nichts als architektonische Quodlibets⁶⁷ ohne Geist und Geschmack.

Weit interessanter waren mir das Atlantic-Dock und Navy-Yard; ersteres umfaßt einen Raum von 40 Morgen, ist so tief, daß es doppelt so große Schiffe, als man gewöhnlich baut, aufnehmen könnte, und soll das größte Schiffswerft der Welt sein. In enger Verbindung mit ihm steht die Navy-Yard, d. i. das Kriegsflottenmagazin der Vereinigten Staaten. Das ganze ausgedehnte Werk wird durch ein Dry-Dock gekrönt, in welchem man die größten Linienschiffe zur Ausbesserung trocken legen kann. Die Navy-Yard allein, mit ihren Werkstätten, Vorrathshäusern und der damit verbundenen Cadettenschule, die tüchtige Seeoffiziere liefert, bedeckt ein Areal von nahezu 100 Morgen an der Wallaboutbai.

Schon die Engländer hatten hier eine große Schiffsstation. Als 1775 der

67 La oración requiere una construcción negativa en español mediante "ninguna", lo que obliga a poner en singular la palabra "quodlibet"

Krieg zwischen England und seinen amerikanischen Colonien ausbrach, rückte der englische Oberbefehlshaber General Howe⁶⁸ an den Hudson vor und besetzte New-York und Brooklyn, das damals noch eine kleine Ansiedelung war. Die gemachten Gefangenen wurden von den Engländern auf den Schiffen in der Wallaboutbai eingesperrt und so schlecht behandelt, daß nach und nach über 12000 derselben zu Grunde gingen.

Während der Unabhängigkeit der Vereinigten Staaten wuchs das kleine Brooklyn nach und nach an, und zählte im Jahr 1808 bereits 4402 Seelen. Plötzlich erinnerte man sich der 12000 für die Freiheit Gestorbenen, sammelte und verschloß ihre Gebeine auf dem großen Felde der Todten⁶⁹ in 13 Särgen, überschrieben mit den Namen der 13 Staaten, welche den Unabhängigkeitskrieg durchgefochten hatten, und errichtete endlich über der gemeinschaftlichen Gruft ein Monument.

Brooklyn nahm seit dieser Zeit reißend zu:

im Jahre 1820 hatte es 7175 Einwohner;

» » 1830 » » 15396 »

» » 1840 » » 36233 »

» » 1850 » » 96833 »

68 "Hove": "Howe"; corregí el nombre propio.

69 "Feld der Todten": parece que von Müller lo pone como nombre propio, aunque no hay indicios de tener un correlato en inglés. Véase nota 75 de la traducción.

seitdem aber das ebenfalls an die Wallaboutbai grenzende Williamsburg, das bis 1854 eine eigene Corporation bildete; mit Brooklyn verschmolz, ist die Bevölkerung auf mehr als 200000 Seelen angewachsen.

Den folgenden Tag machte ich durch Empfehlungsbriefe die Bekanntschaft des Dr. Ludwig, eines Advocaten dem Berufe nach, vor allem aber als Linguist und Geograph verdienten Mannes. Er zeigte mir unter anderm ein druckreifes Manuscript mit dem Titel: „*Litterature of American aboriginal languages*“, das 370 amerikanische Ursprachen mit 524 Dialekten behandelt. Diese ausführliche und gründliche Arbeit hatte er der Ethnological Society in New-York vorgelegt und zur Verfügung gestellt. Allein Dr. Ludwig war ein Deutscher, und statt mit Dank sein Anerbieten anzunehmen, hielt die Gesellschaft während eines ganzen Jahres keine Sitzung, sodaß der Autor endlich ermüdet sein Werk zurückzog, um es in England zu publiciren.

Mit der größten Bescheidenheit äußerte sich der vortreffliche Mann über die Wirksamkeit der Deutschen Gesellschaft in New-York, deren Präsident er war. Sie wurde kurz nach Beendigung des Freiheitskrieges auf Veranlassung des General Steuben durch den protestantischen Pfarrer Kuntze gegründet, in der Absicht, eingewanderten mittellosen Deutschen unter die Arme zu greifen und Arbeit zu verschaffen. Die Geldmittel der Gesellschaft werden durch freiwillige Beiträge der Mitglieder beschafft,

und nicht zu leugnen ist es, daß sie sehr viel Gutes gestiftet hat. Ein ähnliches Institut besteht in Philadelphia schon seit 1764, und New-Orleans, St.-Louis und Baltimore folgten dem gegebenen Beispiel.

Ich trank zum ersten mal amerikanischen Wein und fand ihn recht gut. Die in der Neuen Welt mit europäischen Traubensorten gemachten Versuche sind meist verunglückt. Der Grund scheint der Nachtfrost zu sein, der selbst in den wärmern Gegenden häufig stärker ist, als der Weinstock erträgt: Bei denjenigen Reben aber, welche ausdauern, erhält die früher nackte Unterseite des Blattes einen dichten, wolligen Ueberzug, als ob die Natur selbst die Nothwendigkeit eines Schutzes gegen die Kälte erkannte. Der schlechte Erfolg mit europäischen Reben lehrte, sich an die einheimischen Arten zu halten und zu suchen, sie zu veredeln, was auch mit der Catawhatraube sowie mit ihrer Schwester Isabella gelang. Dennoch hat der Weinbau sich nur in wenigen Gegenden eingebürgert, und der eingeborene Amerikaner überläßt diesen Culturzweig fast ganz den eingewanderten Deutschen. Bis zum Jahre 1710 wußte man in Nordamerika nichts von einem Weingarten. In diesem Jahre aber vertauschten einige hundert Pfälzer in Folge der

Franzosen greuel ihr Vaterland mit Virginien, gründeten hier in Verbindung mit einigen Schweizern die Colonien Friedrichsburg und Neubern, und legten auch Weinberge an. Andere Süddeutsche machten denselben Versuch in Nordcarolina, und wieder andere am Ohio, wo sie die Anhöhen um Cincinnati herum besonders geeignet für die Rebstöcke fanden. In neuerer Zeit haben die deutschen Gründer des Städtchens Hermann in Missouri Weinberge angelegt, und selbst in Reading in Pennsylvanien blühen heute Reben vom Rhein, dem Neckar und der Mosel. Die meiste Aussicht jedoch, einen guten Wein zu produciren, bieten die neuen Staaten Californien und Oregon, deren sonnige Bergabhänge nicht minder günstig gelegen sind als die des südlichen Frankreichs. Auch waren die Bemühungen der vielen dahingezogenen Deutschen und Franzosen bisher vom besten Erfolge gekrönt, und ohne Zweifel werden bald Tausende ihrem Beispiele folgen.

Erst am Abend verließ ich Dr. Ludwig, ohne ihn wiederzusehen, und einige Monate später erhielt ich in Mexico die Trauerbotschaft, daß der Tod der Wissenschaft und Humanität einen der besten und bravsten Menschen, die ich in allen Welttheilen kennen lernte, entrissen habe.

Eines Abends besuchte ich das deutsche Theater in der Bowery-Street. Haus und Acteurs unter aller Kritik, und das Publikum —? „Simon Levi ist mein Name, von Meseritz bin ich derhame.“⁷⁰

70 Consideré correcto dejar el original alemán en la traducción, puesto que no existe forma de trasvasar esto sin quitarle la esencia.

Wie ich später erfuhr, stand die Bühne unter der zwiebelduftenden⁷¹ Aegide einer new-yorker Judenschaft. Was auf ihr gegeben wurde, weiß ich nicht mehr, aber jedenfalls sah ich „die dramatische Kunst in Abraham’s Schos“.

Wirklich angenehme Abende brachte ich dagegen in Niblo’s Garten zu, ein großartiges Etablissement am Broadway, mit Lokalitäten zu Theatern, Concert- und Ballsälen eingerichtet, wo alle bedeutendern Künstler der Ferne, sobald sie nach New-York kommen, sich eine Räumlichkeit zu sichern suchen, und das französische Theater des Gartens vereinigte in geschmackvoll decorirtem Saale die eleganteste und reichste Gesellschaft vor einer ausgezeichneten Bühne.

Ich hatte Empfehlungsschreiben an die Familie *** in New-York, Fifth-Avenue. Wer New-York kennt, weiß daß „in Fifth-Avenue wohnen“ soviel heißt als: mindestens einmal Millionär sein; denn nur die höchste Aristokratie des Landes, d. h. die allerreichsten Leute, haben hier Wohnungen. Die Häuser sind mit verschwenderischer Pracht überladen, ein gepuderter Portier steht am Einfahrtsthore, goldbetreßte Diener laufen die teppichbelegten Treppen auf und ab, alles soll einen möglichst aristokratischen Anstrich tragen, und

71 „zwiebelduftenden“: literalmente, “con aroma a cebolla”. Sin duda “catingoso” es un adjetivo poco usual en español que no coincide con la transparencia del adjetivo compuesto alemán. Sin embargo, “Ägide” no es mucho más común, ni en alemán ni en español. Por lo tanto, no considero alterar demasiado el registro del original al sustituir un adjetivo de fácil interpretación que acompaña un sustantivo poco frecuente en el original, por una combinación de adjetivo-sustantivo poco frecuente en el español.

sogar bei uns außer Mode gekommene Formen sind wieder aufgenommen. Aber man kann sich nichts Lächerlicheres denken als die aristokratischen Zerrbilder einer Noblesse ohne Geburt, ohne That, ohne Benehmen, ohne Gesinnung, ohne geistige Ueberlegenheit, ohne jeden andern Titel als den, welchen, Gott weiß wie, zusammengehandelte Dollarstücke geben können; dabei ist nichts fader als die eitle Hochachtung, die diese üppigen Republikaner dem Europäer von Adel zollen. Ein Fremder von Stande, der ihm empfohlen, oder ein Dejeuner, vielleicht gar ein Diner in seinem Hause annimmt, sticht ein schönes Blatt in die Chronik des Hauses, und der beglückte dominus tractans verfehlt gewiß nicht, so vielen Bekannten als möglich en passant zuzuflüstern: Ich muß nach Hause, „*my friend*“, der Baron, erwartet mich, oder Count Soundso, „*my friend*“, ißt heute mit uns zu Mittag.

Die Familie ***, bei welcher ich eingeführt war, glich jedoch in nichts den ungebildeten Geldaristokraten, von denen ich hier spreche; alle Glieder derselben waren vielmehr unterrichtet, anspruchslos und bescheiden, die Töchter liebenswürdig und nebenbei sehr schön.

Große Schönheiten sind in New-York unter den vornehmern Ständen nicht selten, nur fehlen ihnen durchweg zwei schätzbare Requisite: schöne Zähne und kleine Füße. Die erstern soll der unausgesetzte Genuß von Eis verderben; für den Mangel der letztern weiß ich keinen Grund, doch sagt die alte Regel: *Aux pieds et aux mains on reconnaît la race.*

Im Interesse etwaiger Heirathlustiger aber sei's gesagt: die amerikanischen Schönheiten verblühen rasch; ihre Bildung beschränkt sich darauf, ein wenig französisch parliren und ohne Ausdruck einige Klavierstücke spielen zu können, und von Haushaltung verstehen sie nie das Geringste. Wer daher für die verblühte Schönheit in Gemüth, Geist und angenehmer Häuslichkeit Ersatz zu finden hofft, verrechnet sich gewaltig. Nicht ganz so schlimm steht die Geldfrage; denn sind die Aeltern sehr reich, ist die Tochter einziges Kind, so bringt sie bei ihrer Heirath, wenn auch keine Aussteuer, doch wenigstens die Aussicht mit, die lieben Aeltern zu beerben, vorausgesetzt, daß diese sterblicher sind als das Glück amerikanischer Speculanten.

Nach dem Frühstück fuhr die elegante Equipage vor, und in Begleitung der liebenswürdigen Familie sollte ich das Wunder New-Yorks, die Croton-Wasserleitung, besichtigen. In der Nähe der vierzigsten und zweiundvierzigsten Straße fanden wir zwei Reservoirs, 20 Millionen Gallonen Wasser haltend, eine Quantität, groß genug, ohne neuen Zufluß auf fünf Tage den Verbrauch der Stadt zu bestreiten. Von hier verzweigt sich ein ungeheueres Röhrensystem, welches das Wasser in alle Straßen und bis in die höchsten Stockwerke der Häuser führt, wozu, da die Reservoirs 100 Fuß höher liegen als das Ende der Stadt bei der Battery, der eigene Druck der Wassermasse vollkommen genügt. Von diesen beiden kleinern Wasserbehältern fuhren wir zum „großen“ Reservoir, das zwischen der sechsendachtzigsten und neunzigsten Straße angelegt

wurde, bei einer Länge von 1826 Fuß und einer Breite von 836 Fuß einen Raum von 35 Morgen einnimmt, und 150 Millionen Gallonen Wasser faßt, deren plötzlicher Erguß eine Ueberschwemmung veranlassen würde. Während wir von hier aus dem Wege nach High-Bridge folgten, theilte mir mein Gastfreund die Geschichte dieser Wasserleitung mit, die ich flüchtig wiederhole.

Bis zum Jahr 1840 hatte die gute Stadt New-York kein anderes Wasser als das in Cisternen gesammelte, da die flache Manhattensinsel, auf der die Stadt erbaut ist, keine Quellen besitzt und das Graben artesischer Brunnen erfolglos versucht worden war. Schon im Jahre 1835 hatte ein großer Brand an Gebäuden und Waaren einen Schaden von über 20 Millionen Dollars angerichtet und die Väter der Stadt zur Ueberzeugung gebracht, daß man zu ernsten Maßregeln greifen müsse, um sich vor Wassermangel und der Wiederholung eines solchen Unglücks sicher zu stellen. In der Grafschaft West-Chester entspringt der Crotonfluß, der sich noch vor wenigen Jahren in den Hudson ergoß. Sein ungewöhnlich reines und angenehm schmeckendes Wasser fesselte die Aufmerksamkeit. Pläne wurden entworfen, approbirt, und da in Amerika der erste Grundsatz heißt: *Go ahead!* (Vorwärts!), so war in kurzem der ganze Fluß sammt allen Gerechtigkeiten von Mühlen und Fabriken den Besitzern abgekauft und augenblicklich in Arbeit genommen.

Einige Meilen oberhalb seiner Mündung wurde er abgedammt, sodaß

ein fünf Meilen langer Teich entstand, der 500 Millionen Gallonen Wasser faßte. Aus diesem Teiche mußte, Berge durchbohrend, Thäler überbrückend, ein gemauerter Kanal das Wasser 30 Meilen weit bis zum Harlemflusse führen, der, vom Hudson sich abzweigend, in den Sund oder East-River fällt, und die Landzunge, auf der New-York erbaut ist, zur Insel macht; und die zur Tragung des Aquäducs über den Harlem erforderliche Brücke bedurfte einer Länge von 1450 Fuß. Kein leichtes Stück Arbeit! Allein Geld und Intelligenz brachten das Riesenwerk in kaum drei Jahren zu Ende.

Diese Brücke, die mit Recht den Namen High-Bridge verdient, erhielt eine Höhe über Wasserspiegel von 114 Fuß, und 15 Pfeiler, acht von 80 und sieben von 50 Fuß Spannweite, tragen die Bogen, welche den in das obenerwähnte große Reservoir mündenden, fünf mächtigen Eisenröhren zur Unterlage dienen.

Das ist die Wasserleitung des Crotonflusses: ein großes, wenn auch bei weitem nicht das größte Werk dieser Art, vergleicht man es mit dem Aquäduct von Rocquefavour, den mein verstorbener Freund, Hr. von Mont-Richer, baute, um Marseille mit gutem Trinkwasser zu versorgen.

Am Harlemflusse, bei High-Bridge, hat ein speculativer Kopf ein Hotel errichtet. Der Mann hat richtig calculirt und macht brillante Geschäfte, denn jeder Fremde, der hinausfährt um das Wunder der New-Yorker anzustauen, muß, um der schönsten Ansicht zu genießen, dort einkehren.

Die Tour hatte mich beinahe einen ganzen Tag gekostet, doch hatte ich

keine Ursache, es zu bereuen, da sie mir zugleich einen richtigen Ueberblick über die Größe New-Yorks verschaffte.

Ein Areal von mindestens einer deutschen Quadratmeile muß als städtischer Bauplatz betrachtet werden. Bisjetzt ist etwa nur ein Viertel desselben mit Gebäuden bedeckt, allein sämtliche Straßen sind ausgelegt, und wenn das Wachsthum der Stadt im bisherigen Maßstabe fortgeht, wird sie in weniger als hundert Jahren die ganze Insel bedecken und nicht weniger als vier Millionen Einwohner zählen. Wem dies zu hoch gegriffen scheint, werfe einen Blick auf den Gang der bisherigen Entwicklung New-Yorks.

Die Entdeckung der Insel Manhattan und der sich vor ihr ausdehnenden Bai durch Kapitän Henry Hudson, der auch dem Flusse seinen Namen gab, fällt in das Jahr 1609. Hudson, obgleich geborener Engländer, stand in Diensten der holländischen Compagnie, und nahm deshalb auch von ihr im Namen Hollands Besitz. Im Jahre 1613 gründete auf ihr die holländische Regierung eine Colonie, errichtete zu deren Schutz auf der äußersten Südspitze der Insel, der heutigen Battery, ein kleines Fort, und ließ sich von den Indianern, wie die Chroniken berichten, die Insel förmlich abtreten, wofür diese 10 Hemden, 30 Paar Strümpfe, 10 Gewehre, 30 Pfund Pulver,

30 Beile, 30 Kessel und eine kupferne Bratpfanne eintauschten, und über den glücklichen Handel ins Fäustchen lachten.

Nach und nach erweiterte sich die Colonie unter dem Namen New-Amsterdam, doch bestand sie noch im Jahre 1656 aus nur 120 Holzbaracken und etwa 1000 Einwohnern. Acht Jahre später, 1664, eroberte Richard Nicholls den ganzen Küstenstrich im Namen Englands, und wenn auch die Holländer im Jahre 1673 sich der Herrschaft abermals bemächtigten, so mußten sie doch schon das Jahr darauf wieder abziehen. Von nun an blieb das Land ringsherum im Besitze der Engländer, und als König Karl II. es seinem Bruder, dem Herzog von York, zum Geschenk machte, wurde die Colonie umgetauft und erhielt den Namen New-York.

Unter der neuen Herrschaft ging es mit dem Wachsthum der Stadt nicht viel besser; oft hatten die Colonisten Lust, ganz wegzuziehen, da ihr geiziger Oberherr, der Herzog von York, sie allzu hart bedrückte. Im Jahre 1689, nach der Vertreibung der Stuarts, wurde New-York sammt dem anstoßenden Lande zur unmittelbaren Provinz der britischen Krone erklärt, und nun hob sich der Handel, sodaß es im Jahre 1696 bereits 100 Inhaber von kleinern Schiffen zählte. Im Jahre 1711 wurde in der heutigen Wall-Street ein Sklavenmarkt errichtet, der aber traurige Folgen für die Einwohner hatte, denn schon das Jahr darauf empörten sich die importirten Schwarzen, zündeten die Stadt an allen vier Ecken an und tödteten viele Weiße. Sobald man der Insurrection Herr geworden war,

folgte die Vergeltung; 119 Schwarze wurden aufgehängt, die übrigen aber aufs strengste bestraft und fortan in Ketten gehalten.

Unter dem Titel „*The New-York Gazette*“ erschien 1725 die erste Zeitung, ein kleiner Wisch, der wöchentlich einmal ausgegeben wurde.

Im Jahre 1731 betrug die Einwohnerzahl 4522. Das Jahr darauf wurde die erste Postkutschenverbindung⁷² mit Philadelphia und vier Jahre später eine solche mit Boston hergestellt.

Während des Unabhängigkeitskrieges hatte New-York sehr viel zu leiden, allein um so schneller stieg die Stadt, als die Herrschaft der Engländer ein Ende hatte.

Im Jahre 1807 wurde das erste Dampfboot erbaut, und von nun an nahm die Schifffahrt wie die Bevölkerung einen reißenden Aufschwung.

Im Jahre 1810 zählte man bereits 96373 Einwohner, und zehn Jahre später war diese Zahl auf 123706 gestiegen. Im Jahre 1825 wurde der Eriekanal vollendet; durch dieses großartige Werk steigerte sich der Handel New-Yorks ins Unendliche, und in gleichem Verhältniß wuchs die Menschenzahl.

72 “Postkutsche”: “diligencia” no deja ver que el servicio también estaba destinado al correo, quizás con mayor predominancia que al de pasajeros, pues en el envío de correos tiene su origen; no obstante, me parece que es la solución más sencilla, y aque “diligencia para correo,” u otra forma similar, descartaría el servicio a pasajeros. Por su parte, “silla de posta” es una forma que me parece más oscura para el lector promedio.

Im Jahr 1830 zählte man bereits 202589 Einwohner.

» » 1840 » » » 312710 »

» » 1850 » » » 515507 »

Die Einwohnerzahl von Brooklyn, Williamsburg u.s.w. ist hier nicht mit inbegriffen, denn die gesammte Einwohnerzahl im Jahre 1850 betrug 652649. Zur Zeit meines Aufenthalts wurde die Einwohnerzahl auf 850000 angeschlagen, jedenfalls aber wird New-York bis zum Jahre 1860 eine Million Einwohner oder darüber zählen. *) Der Markt einer Stadt hat für den

*) Die Voraussetzung, daß die Stadt New-York im Jahre 1860 über eine Million Einwohner zählen werde, hat sich vollkommen bewahrheitet, denn der neueste Census ergibt die Zahl 1,188023

Fremden stets etwas Unterhaltendes und Belehrendes, da er hier Sitten, Gebräuche, Bedürfnisse und Producte des Landes vor sich liegen sieht, wenn er nur die Gabe besitzt, das Dargebotene mit Verstand und Urtheil aufzufassen.

Der größte Markt ist der Washingtonmarkt, der in der Nähe des Hudson liegt, und durch die West-Street in zwei große Vierecke abgetheilt wird, von denen das obere, dem Broadway naheliegende, für den Detail-, das untere, unmittelbar an den Hudson stoßende für den Engrosverkauf bestimmt ist. Die Stände sind alle unter Dach und die verschiedenen zur Befriedigung des muntern Appetits der Empire-City dienenden Gegenstände nach Gattung und Art in Quartiere verwiesen. Fleisch, Fisch, Geflügel, Gemüse, Obst, alles hat sein besonderes und wieder für sich abgetheiltes Reich⁷³; Ochsen-, Hammel-, Kalb- und Schweinschlächter⁷⁴ haben ihre eigenen Quartiere, wo die zierlichen appetitlichen Auslagen der pariser Boucherien mit den massenhaften, grotesk verzierten Vorrätheil der englischen Fleischer abwechseln und die geschäftig schnelle Bedienung, die Reinlichkeit und Ordnung überall angenehm berühren. Welch ein Gegensatz zu den Fleischmärkten Algeriens und Aegyptens, die ich vor Jahren zuweilen auf die Gefahr hin besuchte, den Appetit nach Fleisch auf lange Zeit zu verlieren! Aber welcher Massen bedarf es, eine so ungeheure Stadt zu verproviantiren! Die Wälder und Swamps von West, Nord und Süd senden ihre geflügelten Bewohner in solcher Menge, daß nur der Weihnachtsmarkt Venedigs ähnliche Massen bietet. Zwar sind

73 "Reich": aquí en la siguiente acepción tomada del GkWHM: *Im weitesten Verstande ist Reich in vielen Fällen der Inbegriff aller Dinge Einer Art, da sich denn der Begriff der Herrschaft verlieret, der Begriff der Menge aber allein übrig bleibt.*

74 "Schlächter": eliminé el plural y lo traduje como "cada carnicería", para a continuación enumerar los distintos tipos de carne terminando con una conjunción disyuntiva en vez de copulativa.

die heimischen Tauben, Enten, Hühner, Gänse nicht sehr stark vertreten; aber die wilden See-, Sumpf-, Canevas⁷⁵, Karoline-, Eis-, Löffel-, Schell⁷⁶ und Gott weiß was für Enten noch bilden homerische Katakomben, und Schnepfen, Rebhühner, Krammetsvögel den Vortrab langer Zeilen glatter, weißgeputzter wilder Turkeys (Truthühner) von solcher Größe, daß die stattlichen dindes truffées bei Chevet und Befour sich neben ihnen nur als Miniaturausgaben ausnehmen würden. Ein großer Turkey bildet auf den Tafeln der reichern Amerikaner stets die Staatsschüssel, da unser europäisches Hoch- und Schwarzwildpret⁷⁷ nur durch die kleine Hirschart *Cervus virginianus* L. und Kaninchen vertreten ist, wenn auch im Winter des Bären fette Keule auf dem Markte, wohin sie den langen Weg meist selber macht, keine seltene Erscheinung ist. Der Fischmarkt enthält nur wenig Flußfische, bietet aber bei der unmittelbaren Nähe des Meeres die reichste und mannichfaltigste Auswahl. Auf langen Tischen stehende Kübel enthalten Meeresbewohner jeder Gattung, vom kleinsten Stint bis zum größten Stör und Lachs, und vom widerlichen, einer blauen Schlange

75 "Canevasente": *Aythya valisineria*. Se trata de un pato muy específico que en la nomenclatura ornitológica española se conoce "porrón coacoxtle". Si bien es cierto que von Müller mismo era ornitólogo, y aparentemente no habría motivo para no usar el nombre español de esta ave, en realidad está describiendo patos en un mercado neoyorkino, por lo que sería disonante encontrar nombrado ahí un pato que si bien así se conoce en general en español, su nombre resulta muy mexicano. Por este motivo preferí sustituir el nombre del pato o porrón coacoxtle por el de "pato buceador", que es una de las características que en general comparten todas las especies de patos que pertenecen al género *Aythya*.

76 "Schellente": *Bucephala clangula*; concido en español como "porrón osculado"

77 "schwarzenwildpret": suele usarse para la caza del jabalí, pero en este contexto parece estar en contraposición con "Hochwildpret", por lo que hace referencia a animales de menor tamaño.

gleichenden Seeaal bis zur reinlichen, die glatte weiße Unterseite wie eine große Schüssel nach oben kehrenden Scholle⁷⁸; von dem schönen rothen Meerhahn bis zu den seltsamen Hammer- und Tintenfischen, Polypen und Quallen, deren unheimliche Gestalt den Neuling bei dem Gedanken schauern macht, sie zu verschmausen, und die an die Worte des „Tauchers“ erinnern:

Schwarz wimmelte» da, in grausem Gemisch,
Zu scheußlichen Klumpen geballt,
Der stachlichte Roche, der Klippenfisch,
Des Hammers gräuliche Ungestalt.

Ein Kranz von Hummer-, Austern-, Garnälen- und Schildkröten-Verkäufern umgibt den Fischmarkt, und damit das Gelüste nach den schön rothgekochten Hummern und den frischen, hier so wohlfeilen Austern gleich Befriedigung finde, sind in unmittelbarer Nähe Stände, bei denen ganze Berge, besonders der letztern, roh, gekocht und gebraten servirt und ebenso schnell durch neue Zufuhren ersetzt werden, als sie verschwinden.

Der Gemüse- und Obstmarkt gibt eine Idee von der schnellen und regelmäßigen Verbindung zwischen New-York und dem tropischen Süden.

78 "Scholle": La palabra es utilizada para varios tipos de peces semejantes al lenguado o al rodaballo. Según el diccionario de los hermanos Grimm se trata de *Pleuronectes platessa*, cuyo nombre común en español es "solla".

Die Bermudas-Inseln liefern die trefflichsten Kartoffeln, und dieselben Schiffe, welche Cubas lechzenden Bewohnern in großen Blöcken das Eis des Nordens zuführen, bringen von dort Ananas, Bananen, Orangen, Guajaven, Kokosnüsse, und im Winter junge Frühgemüse aller Art zurück, und diese Spenden der Tropen, meist zu theuer für die bescheidene Börse des Europäers, sind hier so billig, daß selbst der Aermste auf ihren Genuß nicht zu verzichten braucht.

Nicht selten sieht man respectable Herren in modischem Anzuge mit einem Korbe unter dem Arm die nöthigen Einkäufe selbst besorgen. Die amerikanische Hausfrau hält es weit unter ihrer Würde, auf den Markt zu gehen, und will sich der Hausherr von der Köchin nicht himmelschreiend prellen lassen oder seine Haushaltung in ein Hotel oder Boarding-House verlegen, so muß er *nolens volens* selbst auf den Markt gehen. Sonnabends sind die Märkte, die sonst um Mittag leer und verlassen erscheinen, bis Mitternacht offen, da die puritanisch-strengere Sonntagfeier und der am Vorabend ausgezahlte Wochenlohn der Arbeiter an diesem Tage auf die Märkte treibt, die mit verzehnfachten Vorräthen bei glänzender Gasbeleuchtung ein höchst anziehendes Bild des Volksgewühls und Getriebs bieten.

Der untere Engrosmarkt hat täglich womöglich noch größere Vorräthe als der obere am Sonnabend, da er nicht allein zur Verproviantirung der Detailhändler der Stadt und Umgegend dient, sondern hier auch

die zahlreichen Dampfer und Segelschiffe vor dem Auslaufen ihren Gesamtproviant für die Reise einkaufen.

Interessant war mir die Bekanntschaft des Hrn. Lawrence, eines Ornithologen, der eine kleine Sammlung von Vögeln besitzt und mir verschiedene werthvolle Mittheilungen machte. Die Sammlung, obgleich der Zahl nach nur 2000 Exemplare in 750 Species zählend, enthält sehr viele Seltenheiten, unter andern eine Suite von 150 Species Kolibris sowie die von Lawrence neuentdeckten und publicirten Arten, deren Zahl nicht unbedeutend ist *); außerdem bilden die von ihm mit Vorliebe gesammelten Albinos oder weißen Varietäten ebenfalls eine interessante Seite des Cabinets.**)

*) *Bernicla nigricans*; *Procellaria meridionalis*; *Mimus melanopterus*; *Tyrannus Cassinii*; *Controstrum ornatum* (dürfte wol Sundewall's *flaviceps* sein); *Embernagra rufivirgata*; *Xanthornus affinis* (dem *X. spurius* ähnlich); *Ixostoma Lecontei*; *Plectrophanes M. Cownii*; *Tyrannula cinerascens*; *Ortyx texanus*; *Sterna Pibeii*; *Icteria longicauda*; *Larus californicus*; *Mellisuga albicoronata*; *Sterna Forsteri*, Nutal (deren Entdeckung aber Lawrence angehört)

***) *Accipiter Cooperi* Rp. *pileatus* Pr. W.; *Passerella iliaca*, Merr.; *Struthus hiemalis*; *Spiza cyanea*, Lin.; *Hirundo bicolor*, Vieill.; *Turdus migratorius*, Lin.; *Bernicla Brenta*, Steph; *Harelda glacialis*, Lin.; *Clangula glaucion*, Lin.; *Oidemia veloctina*, Cass.; *Oid. fusca*, Aud.

Auf dem Heimwege von Hrn. Lawrence wäre ich um ein Haar durch den Eifer der new-yorker Feuerwehrmänner zu Brei gestampft worden. Bis vor kurzer Zeit war dieses Institut von den europäischen Löschanstalten himmelweit verschieden. Die Löschmannschaften bestehen in den Städten der amerikanischen Union aus Freiwilligen, unter welche die Söhne der

reichsten Familien sich aufnehmen lassen, und sind in Compagnien mit eigenen Spritzen und Löschgeräthen eingetheilt. Sobald ein Feuerzeichen ertönt, bestrebt sich jede Compagnie, mit ihrer Spritze die erste auf der Brandstätte zu sein; aber diese, wie die dazu gehörigen Wagen mit Eimern, Schläuchen u.s.w., werden nicht von Pferden, sondern von den jungen Leuten selbst gezogen, die mit ihrer theuern Last im wüthendsten und rücksichtslosesten Laufe, und häufig auf den Trottoirs der Straßen, dem Feuer zueilen, und alles ohne Erbarmen niederrennen und unter die Füße treten, was ihnen in den Weg kommt, sodaß es bei keinem Brande ohne Verwundungen, manchmal nicht ohne tödliche Verletzungen, abgeht. Ein Verwundeter aber, der es sich beugehen ließe, zu klagen, würde dem geheiligten Institut der Fire-Men gegenüber bei keinem Gericht Recht bekommen. Auf der Brandstätte selber entsteht meist der ärgste Unfug. Angenommen, die Compagnie A findet die Compagnie B oder C bereits auf dem Platze. Da sich die Compagnien alle gegenseitig aufs gründlichste hassen und anfeinden, so benutzt man die gute Gelegenheit, die alte Rechnung zu saldiren, läßt das Haus ruhig abbrennen, und prügelt sich weidlich durch. Nicht immer ist pure Eifersucht die Ursache des gegenseitigen Hasses; häufig geben politische Motive die Veranlassung, da die verschiedenen Compagnien auch ebenso vielen politischen Fractionen angehören; und daraus erklärt sich die bedeutende Rolle, welche die new-yorker Feuermannschaft, die zum mindesten aus 14,000 Köpfen besteht, bei allen Wahlen spielt. Wohin thörichter Wetteifer und die Sucht, der

erste an der Brandstätte zu sein, den New-Yorker fortreißen kann, sahen wir an Mr. John Pratt. Dieser würdige Herr steht nicht mehr in der ersten Jugendblüte und besitzt ein kolossales Vermögen; dennoch kennt er kein größeres Vergnügen als das, bei allen Feuersbrünsten mitzuwirken. Er trägt stets seine Fire-Men-Kleidung, und legt diese selbst des Nachts nicht ab. Sein eigener Hydrophor steht stets fertig an seiner Thür. Bei Nacht wacht ein von ihm angestellter Nachtwächter, um ihn beim ersten Feuersignal zu wecken, damit er, mit seinen vier Dienern vor den kleinen Hydrophor gespannt, wie ein Besessener nach dem Brandplatze rennen kann. Sein höchster Wunsch soll sein, bei einer Feuersbrunst ums Leben zu kommen.

Unter den Sehenswürdigkeiten von New-York erwähne ich noch der Astor-Bibliothek, ausgezeichnet nicht sowol durch ihren Umfang, da sie bisjetzt erst 100000 Bände zählt, als vielmehr durch ihre elegante Ausstattung und die Liberalität, mit welcher sie jedermann, ohne Unterschied der Person, geöffnet ist. Der Stifter derselben, Johann Jakob Astor von Walddorf bei Heidelberg, kam im Jahre 1783 mit allerlei zurückgesetzten Waaren, die er um eine sehr mäßige Summe in London eingehandelt hatte, nach Amerika, um sich bei einem Bruder in Baltimore niederzulassen. Ehe das Schiff jedoch die genannte Stadt erreichte, fror es in der Chesapeakebai ein, und Astor mußte mit allen übrigen Passagieren auf dem Schiffe bleiben. Während dieser beinahe drei Monate dauernden

Gefangenschaft kamen öfters Jäger, Trapper und Pelzhändler an Bord, die Astor's kleines Waarenlager zu sechsfach höherm Preise ankauften und mit kostbarem Pelzwerk bezahlten. Hierdurch auf die Wichtigkeit des Pelzhandels aufmerksam gemacht, kehrte er sofort um und verwerthete in London seine Schätze mit abermals zehnfachem Gewinn. Rasch reiste er nun nochmals nach Amerika zurück, begab sich jedoch näher an die Quelle des Pelzhandels, nach Montreal, und kaufte dort tüchtig, schnell und wohlfeil ein.

Ausschließlich sich diesem Handel widmend, sah er sein Vermögen innerhalb zehn Jahren bereits auf eine Million Dollars angewachsen; statt sich aber damit zurückzuziehen und in Ruhe und Frieden zu leben, wie mancher andere gethan hätte, setzte Astor sein Geschäft fort und entwarf die großartigsten Plane. Seinen Bemühungen gelang es die Mackinaw-Compagnie zu stürzen und von der Regierung ein Privilegium für eine große Genossenschaft, die Amerikanische Pelzcompagnie, zu erlangen. Diese Gesellschaft bestand jedoch nur scheinbar; ihr wahrer Name war J. J. Astor; er allein gab das Geld her, er allein leitete das Ganze, und die Titularmitglieder hatten nichts zu thun als seinen Willen zu befolgen und einen Antheil des Gewinns als Lohn für ihren Gehorsam einzuseckeln. Bald stand Astor so, daß er keine heimische Concurrrenz mehr zu fürchten hatte. Dagegen begann die englische Nordwest-Compagnie ihm Sorge zu

machen, weil gegen ihr enormes Kapital nicht leicht aufzukommen war. Durch geschickte Machinationen gelang es ihm jedoch, die gefürchtete Gegnerin nicht nur unschädlich zu machen, sondern auch ihre sämtlichen Privilegien in seine eigene Hand zu bekommen.

Der größte und umfassendste Plan, den Astor entwarf, scheiterte an dem Verrath zweier Schotten, MacDougal und MacKenzie mit Namen, die er früher mit Wohlthaten überhäuft hatte und die ihn um vier Millionen Dollars brachten; allein weit entfernt, sich hierdurch entmuthigen zu lassen, setzte er seine Speculationen fort, und zwar so glücklich, daß er bei seinem Tode, im März 1848, ein Vermögen von 40 Millionen Dollars hinterließ. Sein Sohn, der mit einer Schwester sich in die Erbschaft theilte, ist übrigens noch viel reicher, da er sein sämtliches Kapital in Grundbesitz der Stadt New-York anlegte und der Werth dieser Grundstücke sich seit 1848 um mehr als das vierfache erhöht hat.

Der Leser wird mir diese Abschweifung verzeihen, nicht weil sie den steinreichen amerikanischen Rothschild betrifft, sondern weil sie zeigt, wozu Thätigkeit, Sparsamkeit und vor allem Intelligenz in der kurzen Spanne Zeit eines Menschenlebens genügt.

Am letzten Tage meines Aufenthalts in New-York fuhr ich noch einmal nach dem auf der rechten Seite des Hudson liegenden Hoboeken⁷⁹ hinüber,

79 "Hoboeken": parece ser nuevamente un error tipográfico.

das zwar eine Vorstadt New-Yorks zu sein scheint, aber zum Staate New-Jersey gehört. Freundlich, doch still und einsam, scheint es geschaffen, sich von dem aufregenden Gewühle der Empire-City zu erholen. Angenehme Spaziergänge ziehen sich die Ufer des Hudson entlang und bieten einen Genuß, den New-York trotz seiner Schätze nicht bieten kann: frisches, dem Felsen entsprudelndes Quellwasser! Wer aber glaubt, an dieser Gottesgabe so ohne weiteres sich laben zu dürfen, vergißt, daß er sich im Yankeelande befindet. Die Quelle ist an einen Neger verpachtet, der für jeden Trunk seinen Cent erhebt. *Ex fonte melior haustus*, gern und oft verweilte ich bei ihr, und mit schwerem Herzen sagte ich ihr heute Lebewohl, um in das Gewühl von New-York zurückzukehren und die Vorbereitungen zu meiner auf den folgenden Tag festgesetzten Abreise zu treffen.

