

ERSTER BERICHT.

Boston, den 15. Januar 1839.

Die rasche Zunahme des Wohlstandes der vereinigten Staaten von Nordamerica hat seit vielen Jahren die öffentliche Aufmerksamkeit immer mehr in Anspruch genommen, und so hegte auch ich schon lange den Wunsch, dieses merkwürdige Land zu besuchen. Die lange Dauer der Segelschiffahrt hielt inzwischen mich, wie viele andere zurück; was man aber noch vor kurzer Zeit als ganz unmöglich erklärte, nemlich eine Dampfschiffahrt von England nach America, wurde im Jahre 1838 durch die jederzeit glücklichen und schnellen Reisen von 4 englischen Dampfschiffen ausser Zweifel gesetzt. Ich verliess am 27. October 1838 die alte Welt von Bristol aus mit dem Dampfschiffe *Great Western* und kam am 15. November in der neuen Welt, und zwar in New-York an. Nach einem achttägigen Aufenthalte daselbst begab ich mich mit einem Dampfschiffe nach Albany am Hudson-Flusse, und von da bis Buffalo am See Erie, um sowohl den zwischen beiden Städten geführten Kanal, als die Eisenbahnen zu besuchen. Ich ging sodann in die östlichen Staaten, und besuchte von Boston aus abermals die Eisenbahnen und viele andere Anstalten dieses merkwürdigen Landes. Mein Zweck wurde durch die gute Aufnahme, welche ich überall fand, wesentlich befördert, allein auch ohne Empfehlungsschreiben kann hier Jedermann durch die überall bestehende Publizität Aufklärungen bekommen, welche man in Europa vergebens sucht. Ueber jede öffentliche Unternehmung wird nemlich in der neuen Welt jährlich ein umständlicher Bericht an die Theilnehmer erstattet, und gewöhnlich in vielen Exemplaren gedruckt und vertheilt. Die Eisenbahngesellschaften müssen den betreffenden Staaten, von welchen sie das Privilegium (die *Charter*) erhielten, jährliche Berichte machen, und diese letztern werden im Staate Massachusetts, Virginien u. a. von Seite des Staates aus zur Belehrung des Publikums in vielen Exemplaren gedruckt und vertheilt. Ueber die Genauigkeit dieser Berichte kann kein Zweifel Statt finden, denn selbe müssen, wenn sie an den Staat erstattet werden, von den Directoren der Gesellschaft durch einen Eid als richtig bekräftigt werden; überdiess nimmt man hier gar keinen Anstand, Bücher einer öffentlichen Unternehmung Jedermann zur Einsicht vorzulegen. —

Drei Gegenstände sind es vorzüglich, welchen die vereinigten Staaten ihren Wohlstand verdanken. Die Schulen, wodurch allgemeine nützliche Bildung verbreitet, und Jedermann fähig gemacht wird, seine Unternehmungen zu beurtheilen und zu berechnen; die Banken, 800 an der Zahl, welche Jedermann mit Leichtigkeit Geldmittel, seinem Vermögen angemessen, darbieten, und ihn in die Lage setzen, an Spekulationen jeder Art Theil zu nehmen; endlich Eisenbahnen, Canäle und Dampfschiffahrt, welche den Verkehr in dem ungeheuern Lande auf eine Art befördern, wovon man, ohne diess gesehen zu haben, nur einen sehr unvollkommenen Begriff haben kann. Ich beginne meine Berichte in umgekehrter Ordnung, indem ich zuerst von den Canälen und Eisenbahnen spreche; in den spätern Berichten soll der Einfluss des Schulwesens und der Banken umständlich behandelt werden.

Erie-Canal im Staate New-York.

Mit Ausnahme weniger unbedeutender Canal- und Eisenbahnstrecken sind sämtliche Communicationen dieser Art in Nordamerica erst in den letzten 20 Jahren entstanden. Den Hauptimpuls zur Anlage dieser *internal improvements* gaben die Resultate des Erie-Canals. Der Zweck dieses Canals besteht darin, die westlichen überaus fruchtbaren Staaten Michigan, Indiana, Illinois und Ohio, so wie den westlichen Theil von New-York mit dem Hudson-Flusse, und hierdurch mit New-York, dem ersten Handelsplatze der vereinigten Staaten, zu verbinden. Der Canal geht von Albany am Hudson bis Buffalo am Erie-See, und misst 363 engl. Meilen, mit seinen Nebencanälen aber 640 Meilen; auf dieser Läng kommen 394 Schleusen, 72 Aquaeducte und 1065 Brücken vor; der Hauptcanal hat 40 Fuss Breite, 4 Fuss Tiefe und einfache

Schleusen; die Seitencanäle haben kleinere Dimensionen. Der Bau wurde am 4. Juli 1817 begonnen, und im October 1825 die Hauptlinie von 363 engl. Meilen eröffnet. Die Baukosten beliefen sich für den Hauptcanal und die später erbauten Nebencanäle auf 12 Millionen Dollars oder 17,200,000 preuss. Thaler, und wurde vom Staate New-York grossentheils durch Darlehen aufgebracht; weil man aber anfangs befürchtete, die Zölle würden zur Deckung der Kapital-Zinsen nicht hinreichen, so wurde vom Staate aus eine Taxe von sämmtlichen Auctionen, von Salz und von den Dampfschiffen erhoben, und dem Canal-Fonde zugewiesen. Von der Epoche an, wo der Canal theilweise benutzt wurde, betragen die jährlichen Einnahmen für Zölle folgendes:

Im Jahre 1821	2,200	Dollars.
„ „ 1822	44,487	„
„ „ 1823	119,988	„
„ „ 1824	289,320	„
„ „ 1825	521,344	„
„ „ 1826	839,925	„
„ „ 1827	849,032	„
„ „ 1828	786,237	„
„ „ 1829	763,528	„
„ „ 1830	990,843	„
Vom 1. Januar bis 30. September 1831	700,788	„
Vom 1. Octbr. 1831 bis 30. Sept. 1832	1,059,006	„
„ 1832 „ 1833	1,317,258	„
„ 1833 „ 1834	1,305,573	„
„ 1834 „ 1835	1,395,306	„
„ 1835 „ 1836	1,504,384	„
„ 1836 „ 1837	1,233,649	„
„ 1837 „ 1838	1,481,602	„

Zusammen 15,204,470 Dollars.

Dagegen betragen die jährlichen Auslagen für Zolleinnahmen und Reparaturen beiläufig den dritten Theil.

Diese Zahlen zeigen, dass der reine Gewinn dieses Canals binnen wenigen Jahren den ganzen Barfond bezahlte, dass also der Staat, indem er seinen Credit für die Anlage eines so grossen Werkes hergab, ausser der Beförderung des Wohlstandes des Landes sich noch eine Quelle bedeutender jährlicher Einnahmen schuf.

Der Canal wird jetzt von 2500 Booten befahren, bei welchen 12,000 Menschen beschäftigt sind. Die rasche Entwicklung der westlichen Staaten hat aber den Verkehr auf dem Canale so sehr vermehrt, dass die Regierung sich genöthigt sah, eine Erweiterung des Hauptcanals von 40 auf 70 Fuss Breite, und von 4 auf 7 Fuss Tiefe anzuordnen; da zugleich die Schleusen doppelt angelegt, und sämmtliche Viaducte überbaut werden müssen, so belaufen sich die Kosten der Umbauung des Hauptcanals auf 15 bis 20 Millionen Dollars, und man hofft binnen 5 oder 6 Jahren mit diesem grossen Werke fertig zu werden.

Ausser der Erweiterung des Canals werden gegenwärtig noch 2 Seitencanäle, von 186 Meilen Länge, ebenfalls auf Staatskosten mit einem Aufwande von 6,200,000 Dollars angelegt; binnen wenigen Jahren wird daher die ganze Länge des Hauptcanals und der acht Nebencanäle 826 engl. Meilen betragen.

Kein Land der Welt hat einen Canal von solcher Länge aufzuweisen, der in wenigen Jahren ausgeführt, so ungeheure Resultate in seinem Betriebe gab.

Eisenbahnen entlangst des Ericcanals.

Auf dem Canale werden ausser Gütern und Waaren auch Reisende in eigenen Booten befördert. Da diess für den immer grössern Verkehr nicht hinreichte, so bildeten sich binnen wenigen Jahren Actiengesellschaften, um eine Eisenbahn in dem Thalwege des Canals anzulegen. Diese Bahn besteht aus folgen-

den Strecken, die sämmtlich unter sich in Verbindung stehen, deren jede aber einer eigenen Gesellschaft angehört:

1) Von Albany am Hudson nach Schenectady, seit 6 Jahren im Betriebe	16 engl. Meilen
2) Von Schenectady nach Utica, seit 2 Jahren im Betriebe	78 „ „
3) Von Utica nach Syracuse, der Unterbau ganz beendigt, fehlen bloß die Schienen	52 $\frac{3}{4}$ „ „
4) Von Syracuse nach Auburn, seit einem halben Jahre im Betriebe	25 $\frac{3}{4}$ „ „
5) Von Auburn nach Rochester, im Baue begriffen	78 „ „
6) Von Rochester nach Batavia, seit einem Jahre im Betriebe	32 „ „
7) Von Batavia nach Buffalo wird der Bau im Jahre 1839 angefangen	36 „ „

Zusammen 318 $\frac{1}{2}$ engl. Meilen.

Die Actionäre dieser Eisenbahnen sind grösstentheils die Grundeigenthümer und Gewerbsleute der betreffenden Gegend, oder Kaufleute, welche daselbst Handel treiben. Der Gewinn, welcher für beide Klassen aus der Anlage der Bahn entsteht, wird für weit wichtiger, als die Dividende der Actien gehalten, es sind daher auch nur die Actien zweier Gesellschaften auf den Börsen ausbezogen worden, während alle andere Actionäre ihre Actien behielten.

Merkwürdig ist es bei diesen und allen andern americanischen Bahnen, dass die Städte, welche an denselben liegen, von ihnen durchschnitten werden, und Zweige der Bahnen häufig durch lebhaftes Strassen dieser Städte gehen; innerhalb der volkreichen Strassen ist aber immer nur der Gebrauch von Pferdekraft gestattet. Da der Schnee im Winter die ganze Gegend bedeckt, und die Bahnen häufig durch Abgrabungen geführt werden, so war man bedacht, äusserst zweckmässige Apparate zur Räumung des Schnees zu verfertigen, und es unterliegt die Benützung der Bahnen im Winter gar keinem Anstande. Man befährt die Eisenbahnen am Tage und während der Nacht; letzteres vorzüglich, um die Briefpost (*Mail*) ohne Aufenthalt weiter zu bringen. Ein eigener Bahnwagen ist dann der Post eingeräumt, oder bildet das *travelling Post office*; diess ist ein geheiztes Zimmer, mit einem Briefsammelkasten, worin der Postbeamte sitzt, und während der Fahrt die auf der Reise erhaltenen Briefe in 20 und mehr Fächer vertheilt, aus welchen selbe vor der Ankunft in dem betreffenden Orte in ein ledernes Briefelleisen verschlossen, dieses Felleisen dann abgegeben und ein neues übernommen wird, wozu nirgends mehr als zwei Minuten Zeit bewilligt sind.

Die Kosten dieser Bahnen sind sehr verschieden, je nachdem das Terrain mehr oder weniger Hindernisse darbot. Ueberdiess haben aber die meisten Actiengesellschaften, vorzüglich jene, welche aus Landeigenthümern bestehen, eine bestimmte Summe für die Anlage der Bahn, dem Verkehre entsprechend, geradezu festgesetzt, und es ist nun die Sache des Ingenieurs, mit dieser Summe wo möglich auszulangen. Der Americaner zieht eine mittelmässige Bahn, auf welcher nur 1 $\frac{1}{2}$ bis 2 deutsche Meilen weit in der Stunde gefahren wird, einer Strasse vor, worauf man nur den halben Weg in der Stunde zurücklegt; in America werden alle solche Anlagen, selbst im kleinen Detail, bloß nach den örtlichen Verhältnissen und dem Bedürfnisse ausgeführt, in keinem Falle aber nach einem allgemeinen Muster, wie in der alten Welt, zugeschnitten; die Ausführung einer Bahn dauert hier immer nur wenige Jahre. Jede Bahn bietet daher besondere Eigenthümlichkeiten dar, und wer dieselben richtig zu beurtheilen versteht, kann hier mehr, als in jedem andern Lande der Welt, lernen. Hiernach begreift man, dass bei den oben genannten sieben Bahnen die Durchschnittsbaukosten einer englischen Meile 5000 bis 72,000 Dollars, oder 33,200 bis 478,125 preuss. Thaler per deutsche Meile, betragen, während die Schienen doch überall von beinahe gleichem Gewichte sind, um die Bahnen mit Locomotiven befahren zu können.

Andere Bahnen im Staate New-York.

Nebst den vorgenannten Bahnen sind im Staate New-York noch folgende im Betriebe begriffen:

	Länge:
Von Schenectady nach Saratoga	22 engl. Meilen
Von Troy nach Ballston	24 „ „
Von Buffalo nach Niagara	22 „ „
	1*

Von Niagara nach Lockport	24 engl. Meilen
Von Ithica nach Oswego	29 „ „
Von Hudson nach Weststockbridge	33 „ „
Von Brooklyn nach Hicksville	27 „ „
ferner einige kleinere Bahnen	circa 70 „ „

Im Baue begriffen sind:

Eine Bahn von New-York direct an den See Erie	483 engl. Meilen
Von New-York in beiläufig paralleler Richtung mit dem Hudson bis Albany, um selbe vorzüglich im Winter, wenn die Dampfschiffahrt aufhört, benützen zu können	150 „ „
Von Catskill nach Canajoharie	68 „ „
Von Albany bis Weststockbridge	40 „ „

Die Summe hiervon gibt 403 engl. Meilen gegenwärtig im Betriebe stehende, und 908 Meilen im Baue begriffene Eisenbahnen, welche letztere in 3 oder 4 Jahren beendigt sein werden.

Um diese Unternehmungen zu unterstützen, hat der Staat New-York folgende Darlehen bewilligt:

1) Der Gesellschaft, welche die 483 Meilen lange Bahn von New-York an den Eric-See baut, wurde sogleich in der Charter ein Darlehn versprochen von	3,000,000 Doll.
2) Der Ithica & Oswego-Eisenbahn	300,000 „
3) Der Eisenbahn von Auburn nach Syracuse	200,000 „
4) „ „ von Catskill nach Canajoharie	300,000 „
5) Nebstbei dem Delaware & Hudson-Canal	800,000 „

Zusammen 4,600,000 Doll.

Von diesen Darlehen ist ein grosser Theil schon bezahlt, und der andere erfolgt nach Massgabe des Fortschreitens der Bauarbeiten.

Sämmtliche Kosten der bereits eröffneten und der im Baue stehenden Canäle und Eisenbahnen im Staate New-York belaufen sich auf 62 Millionen Dollars oder 89 Millionen preuss. Thaler, während die Bevölkerung dieses Staates bei dem letzten Census im Jahre 1830 nur 1,918,608 Seelen betrug, und gegenwärtig 2½ Millionen Seelen betragen dürfte. Es fällt daher auf jeden Kopf eine Auslage von 35 Thir. 18 Silbergr. preuss. Cour. für Eisenbahnen und Canäle.

Eisenbahnen im Staate Massachusetts.

Die solidesten Eisenbahnen, welche mit den europäischen Constructionen am meisten übereinstimmen, sind in dem Staate Massachusetts angelegt, nämlich:

	Länge.
Von Boston nach Worcester	44 engl. Meilen.
Von Boston nach Providence	41 „ „
Von Providence nach Stonington	47 „ „
Von Boston nach Lowell	26 „ „
Von Lowell nach Nashua	14 „ „
Von der Lowell-Bahn nach Haverhill	17 „ „
Von Boston nach Salem	13 „ „
Von der Providence-Bahn nach Taunton	11 „ „

Im Baue begriffen sind:

Von Salem nach Newburyport	21 „ „
Von Worcester nach Weststockbridge	117 „ „
Von Worcester nach Norwich	60 „ „

Zusammen 411 Meilen, wovon bereits 213 Meilen im Betriebe stehen.

Der Staat Massachusetts hat diesen Bahnen folgende Darlehen bewilligt:

- 1) Für die Bahn von Worcester nach Weststockbridge nahm der Staat ein Drittel der Actien, und bewilligte ein Darlehen von 2,100,000 Doll.
- 2) Für die Bahn von Worcester nach Norwich 400,000 „
- 3) Für die Bahn von Boston nach Newburyport 590,000 „
- 4) Für die Andover- und Haverhill-Bahn 50,000 „

Zusammen 3,140,000 Doll.

Die Population dieses Staates betrug bei der letzten Zählung im Jahre 1830 nur 610,408 Seelen, und dormalen gegen 700,000 Seelen; vergleicht man hiermit den Betrag der Darlehen, so entfallen per Kopf $4\frac{1}{2}$ Dollars, welche für die Anlage der Eisenbahnen dargeliehen wurden. Sämmtliche Anlehen dieses Staates wurden in England realisirt, und zwar das letzte fünfprocentige Anlehen 10% über dem Nominal-Werthe.

Vergleichung der Bahn von Boston bis zum Erie-See mit jener von St. Petersburg nach Moscau und Kolomna.

Ich kann nicht umhin, hier noch einen merkwürdigen Vergleich anzustellen. Die Eisenbahn von Boston über Albany nach Buffalo am Erie-See wird in 2 oder 3 Jahren ganz beendigt, und misst nach dem obigen $519\frac{1}{2}$ engl. Meilen, oder 775 Werst. Boston, Albany und Buffalo liegen in beinahe gerader Linie wie St. Petersburg, Moscau und Kolomna. Die Verbindung der letztern drei Städte durch eine bis an die Oka gehende Eisenbahn würde ebenfalls $774\frac{1}{2}$ Werst messen, wenn sie gleiche Länge mit der Chaussee erhielte. Der Zweck der americanischen Bahn ist, die westlichen, fruchtbaren Staaten mit dem Seehafen in Boston zu verbinden; der Zweck der russischen Bahn ist die Verbindung der ebenso fruchtbaren Wolga-Gegenden und des Centrums des grossen Reiches mit der Residenzstadt und dem Seehafen von St. Petersburg. In America fing man diese ungeheure Bahn im Jahre 1832 mit der 16 Meilen langen Strecke von Albany nach Schenectady an; in Russland wurde 1836 der Anfang mit einer ebenso langen Strecke von St. Petersburg nach Zarskoe-Selo gemacht. Die Bahn in America wurde von Privaten mit Unterstützung der Regierung unternommen, was sollte der Ausführung einer gleichen Anlage in Russland entgegenstehen, wo bereits die grössten Denkmäler der Zeit durch Peter den Grossen und seine Nachfolger ausgeführt wurden? —

ZWEITER BERICHT.

Philadelphia, den 22. Februar 1839.

Finanzen des Staates New-York.

Der Staat New-York ist unter den 26 Staaten, welche die Union bilden, der vermögichste und am meisten bevölkerte, wenn gleich sein Flächenmass von 8 andern Staaten überschritten wird. Der Flächeninhalt von New-York beträgt 46,200 englische oder 2150 geographische Quadratmeilen, und seine Population war bei den letzten fünf Zählungen:

Im Jahre	Seelen.	Ganze Population der vereinigten Staaten.
1790	340,120	3,929,827
1800	586,756	5,305,925
1810	959,949	7,239,814
1820	1,372,812	9,638,131
1830	1,918,608	12,866,920