

- 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 dermalen 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 |

Ich habe in meinem ersten Berichte angeführt, dass der Staat New-York den Hauptimpuls zum Baue aller Eisenbahnen und Canäle gab, indem derselbe im Jahre 1817 den Bau des Erie-Canals, der sammt Nebencanälen 826 engl. Meilen misst, begonnen, und binnen 8 Jahren den schwierigsten und grössten Theil aller Arbeiten beendigt hatte. Auf diesem Canale werden gegenwärtig jährlich Landesprodukte und Kaufmannsgüter im Werthe von 22 Millionen Dollars, und im Gewichte von 700,000 Tonnen transportirt, die Zölle haben die Baukosten des Hauptcanals längst eingebracht, und geben nun jährlich einen sehr bedeutenden Ueberschuss für die Staatskasse. Das Land in der Gegend des Canals stieg mindestens auf den fünffachen Preis, und eine Ortschaft erhob sich nach der andern, wie z. B. die Stadt Rochester, welche gegenwärtig 30,000 wohlhabende Einwohner zählt, während im Jahre 1812 nur wenige Jägerhütten in der Gegend sichtbar waren. Es bedurfte nur eines solchen Beispieles, um in der ganzen Union Unternehmungen von Canälen und Eisenbahnen hervorzurufen, von deren Grösse und Folgen für das Land man in Europa noch keinen Begriff hat.

Im Jahre 1838 ernannte die gesetzgebende Versammlung des Staates New-York eine Commission, welche die Finanzen des Staates und den Wohlstand seiner Bewohner zu untersuchen, und zu berichten hatte, ob der Staat Kapitalien zur Anlage weiterer Canäle und Eisenbahnen (*internal improvements*) verwenden könne. Der Bericht dieser Commission, und zugleich auch der Jahresbericht des Chefs der Staatsfinanzen ist nun erschienen, und enthält folgende wichtige Angaben:

Die Staatsregierung kostet jährlich gegen 400,000 Dollars, wovon der Gouverneur mit 4000 Dollars, der Kanzler mit 2500 Dollars, der Staatssekretär mit 2500 und der Chef der Finanzen ebenfalls mit 2500 Dollars, die übrigen Beamten aber mit weit geringern Gehalten bezahlt werden; den grössten Theil der übrigen Auslagen macht die gesetzgebende Versammlung und die Gerichtshöfe. Bis zum Jahre 1826 wurde eine Taxe zur Bestreitung der Kosten der Staatsregierung von sämmtlichem Real- und Personal-Vermögen im Staate erhoben; seit jener Zeit aber, oder seit 13 Jahren hat diese Taxe aufgehört, und die Auslagen der Staatsverwaltung werden blos durch eine Taxe von öffentlichen Auctionen und von Salz gedeckt.

Die Schulden des Staates New-York bestanden am 1. Januar 1837 in 977,532 Dollars alter Schulden, und 3,555,224 Dollars Schulden für neue Canäle, zusammen in 4,532,756 Dollars, wogegen der Ueberschuss der Canalzoll-Einnahme, nach Abzug aller Kosten der Erhebung und der Reparaturen 1,107,871 Dollars jährlich beträgt. Dieses Einkommen, zu 5 Procent berechnet, gleicht einem Kapitale von 22,157,742 Dollars, und es beträgt daher, nach Abzug der obigen Staatsschulden, das produktive Vermögen des Staates New-York 17,624,986 Dollars.

Ausserdem hatte der Staat am 30. September 1838 einen Fond von 1,929,707 Dollars zur Unterhaltung der Elementar-Schulen, und einen Fond von 268,093 Dollars zur Unterhaltung der höhern Lehranstalten; endlich erhielt der Staat im Jahre 1837 von den bei der Central-Regierung (Congress) nach Bezahlung der gesammten Staatsschuld in der Cassa übrig gebliebenen 42 Millionen Dollars einen Antheil von 4,014,520 Dollars, die inzwischen verzinslich angelegt wurden.

Zur Unterhaltung der Strassen, der Wohlthätigkeitsanstalten, der Schulen, Beleuchtung u. s. w. in den Städten und Bezirken wird im ganzen Staate New-York eine Steuer von dem gesammten Real- und Personal-Vermögen erhoben, und das letztere zu diesem Behufe durch eigene Commissionen jährlich abgeschätzt. Dieses Real- und Personal-Vermögen betrug

| | |
|-------------------------|----------------------|
| im Jahre 1820 | 255,552,365 Dollars. |
| „ „ 1830 | 319,118,296 „ |
| „ „ 1838 | 627,544,784 „ |

und die gesammte hiervon erhobene Steuer belief sich im Jahre 1838 auf 2,860,476 Dollars.

Nimmt man die Population des Staates im Jahre 1838 mit $2\frac{1}{2}$ Millionen an, so entfällt per Kopf ein Vermögen von 251 Dollars oder 360 Thaler preuss. Cour., was in jedem Falle noch grösser angenommen werden kann, da man, wenn es sich um Besteuerung handelt, sein Vermögen in jedem Lande der Welt immer geringer angibt. Von diesem bedeutenden Vermögen betrug die Steuer im Jahre 1838 nur 1 Dollar 14 cents oder 1 Thaler 19 Sgr. pr. Cour. per Kopf.

Unter diesen günstigen Auspicien schlug nun die von der Staatsverwaltung in New-York niedergesetzte Commission vor, während zehn Jahren jährlich 4 Millionen, oder im Ganzen 40 Mil-

lionen Dollars (57½ Millionen pr. Thaler) zur Anlage von Eisenbahnen und Canälen auf Staatskosten zu verwenden.

Kostspieligste Eisenbahn in den vereinigten Staaten.

In Europa ist beinahe allgemein die Meinung verbreitet, die americanischen Eisenbahnen seien sämtlich unsolid, mit schwachen Schienen, mit scharfen Krümmungen und grossen Steigungen angelegt; man habe bei ihrer Anlage nur den Grundsatz eines wohlfeilen Baues vor Augen gehabt, und sie könnten daher für Europa in keinem Falle als Muster dienen. Ich habe schon in meinem ersten Berichte meine Meinung über die americanischen Eisenbahnen ausgesprochen, und nachdem ich gegenwärtig seit 3 Monaten 24 Bahnen, deren Gesamtlänge über 150 deutsche Meilen beträgt, genau besichtigt, mit Locomotiven befahren, und die Rechnungen über den Betrieb derselben eingesehen, und Auszüge aus denselben gemacht habe, nehme ich keinen Anstand zu wiederholen, dass mir das System der hiesigen Bahnen, welche in einem mit Deutschland ähnlichem Klima ausgeführt, und Sommer und Winter benützt werden, sowohl für Deutschland als für Russland bei weitem nachahmungswürdiger erscheine, als jenes der englischen Bahnen, und dass in jedem Falle ein Ingenieur hier weit mehr lernen könne, wenn er anders unter den vielen Proben, die über jeden Theil der Construction hier gemacht wurden, das Gute und Bewährte zu unterscheiden weiss. Dort, wo es nothwendig war, haben die Americaner bei der Anlage von Eisenbahnen kein Geld gespart, wie es vorzüglich die Anlage einer Bahn innerhalb der Stadt New-York beweist. Diese Stadt liegt auf einer Insel, die vom Hafen bis zum Harlaemflusse 8 englische Meilen Länge, im Durchschnitte aber nur eine Breite von 2 engl. Meilen hat. Der untere oder südliche Theil der Stadt enthält gegenwärtig eine Population von 300,000 Seelen, und da jährlich gegen 15,000 Seelen zuwachsen, welche 800 bis 1000 Häuser fordern, so werden die nördlichen Stadttheile immer mehr und mehr angebaut. Die Eigenthümer der Ländereien, wo die neuen Häuser angebaut werden, vereinigten sich nun vor 8 Jahren, und subscribirten das Capital für eine Eisenbahn, welche in dem lebhaftesten Stadttheile bei dem Stadthause (City hall) beginnt, und zuerst durch mehrere Strassen, dann aber durch das auch unbebaute Land bis zu den letzten Häusern am *Harlaem-river* in der 133sten Strasse von New-York geht. Die Bahn ist durchaus doppelt, und 5 Meilen weit in ganz gerader Linie in einem vortheilhaften Niveau angelegt; um diess zu erlangen, musste ein Tunnel durch einen sehr harten Felsen geführt, und eine Brücke mit steinernen Pfeilern und 4 hölzernen Bogen, ein jeder von 175 Fuss Spannung erbaut werden. Die Schienen dieser Bahn wiegen dormalen nur 15 £ *per yard*, allein die Auslagen betragen bis Ende 1838 schon 1,060,000 Dollars, und werden nach Vollendung der 8 engl. Meilen langen Bahn nicht weniger als 1,200,000 Dollars betragen. Bei dieser Bahn kostete also die deutsche Meile eine Million preuss. Thaler, und hierzu werden nun noch die Kosten der Auswechselung der Schienen kommen, welche, wie bei mehreren Bahnen in Massachusetts wahrscheinlich mit 58 £ *per yard* angenommen werden. Diese merkwürdige Bahn, *Harlaem Railroad* genannt, wurde im vorigen Jahre von 800,000 Menschen benützt, und ersetzt eigentlich einen Omnibus innerhalb der Stadt New-York, wo auf $\frac{1}{3}$ der Länge Pferdekraft, auf den übrigen $\frac{2}{3}$ der Länge aber Locomotive-Kraft gebraucht wird. Die Anlage dieser Bahn zeigt gewiss, dass man in America, wo es nothwendig ist, das Geld nicht spart. Wie sehr aber die Eisenbahnanlagen unterstützt werden, zeigt die Zahl der seit wenigen Jahren im Lande verfertigten Locomotiven.

Dampfboote, Locomotiven und Dampfmaschinen in den vereinigten Staaten.

Hierüber hat der Staatssekretär der Finanzen vor wenigen Wochen an das Repräsentanten-Haus in Washington einen interessanten Bericht erstattet. Dieser Bericht, welcher sammt Beilagen 416 Druckseiten einnimmt, gründet sich auf amtliche Erhebungen, welche bis zum Sommer 1838 reichen. Demgemäss waren in den vereinigten Staaten:

| | |
|--|------|
| Dampfboote seit 1807 gebaut | 1300 |
| Hiervon gingen durch Unglück zu Grunde | 260 |
| Durch den Gebrauch gingen zu Grunde | 240 |
| Gegenwärtig sind noch im Betriebe | 800 |

Tonnengehalt aller Dampfboote 155,473
 Pferdekraft der Maschinen auf den Dampfbooten . . . 57,019

Das grösste Dampfboot ist der *Natchez* von 860 tons und 300 Pferdekraften. Als Brennmaterial wird grösstentheils Holz gebraucht.

Obgleich auf den meisten Dampfschiffen zwei Maschinen vorhanden sind, so erscheint in dem Ausweise jedes Dampfschiff doch nur mit einer Maschine, also sämtliche 800 Dampfschiffe mit 800 Maschinen.

Hierzu: Locomotiven auf den Eisenbahnen 350 „
 Dampfmaschinen in den Manufacturen 1860 „

Gibt im Ganzen 3010 Maschinen.

Nach einem in England erschienenen Ausweise gab es daselbst im Jahre 1836 nur 600 Dampfschiffe mit einem Gehalte von 67,969 Tonnen. In Frankreich ist die Zahl der Dampfboote noch weit geringer.

Die oben angeführten 350 Locomotiven gingen auf 54 Eisenbahnen. Auf der Eisenbahn von Philadelphia nach Columbia, 82 engl. Meilen lang, war die grösste Zahl, nämlich 34 Locomotiven, im Gange.

Nachstehender Ausweis enthält einen Auszug aus dem gedruckten Berichte:

| Jahr. | Anzahl der Locomotiven. | | Zusammen. |
|----------|-------------------------|------------------------|-----------|
| | Von England eingeführt. | In America verfertigt. | |
| 1831 | 1 | 0 | 1 |
| 1832 | 8 | 3 | 11 |
| 1833 | 13 | 4 | 17 |
| 1834 | 11 | 22 | 33 |
| 1835 | 19 | 36 | 55 |
| 1836 | 12 | 81 | 93 |
| 1837 | 20 | 76 | 96 |
| 1838 | 0 | 44 | 44 |
| Zusammen | 84 | 266 | 350 |

Dieser merkwürdige Ausweis enthält den besten Beweis, mit welcher Leichtigkeit die Americaner einem grossen Bedürfnisse im Lande zu entsprechen wissen; im Jahre 1831 wurde die erste Locomotive von England eingeführt, da man sie in America nicht zu verfertigen wusste; binnen 7 Jahren waren aber die Engländer vom Markte verdrängt, und nun werden in 21 Manufacturen Locomotiven gemacht. Zwei Maschinen wurden bereits von hier nach Oesterreich, und eine nach Braunschweig, vorgestern aber wurde die erste Maschine aus der Werkstätte von *William Norris* in Philadelphia nach England verschifft; neun andere Maschinen werden bald dahin abgehen, und auf der Birmingham und Gloucester-Eisenbahn den brittischen Mechanikern zeigen, wie weit man es in America gebracht hat. In der That konnte es keinen grössern Triumph für die biesigen Mechaniker geben, als die Bestellung von 10 Maschinen für England.

Herr *William Norris* in Philadelphia hat bis 20. Februar dieses Jahres 73 Maschinen, Herr *Baldwin* in Philadelphia bis zu gleicher Zeit 121 Locomotiven verfertigt; ein jeder derselben beschäftigt in seiner Werkstätte 250 Arbeiter, und ist so eingerichtet, um wöchentlich eine Maschine abliefern zu können. Der Preis einer Locomotive in beiden Werkstätten ist 7000 bis 8000 Dollars, je nach der Grösse der Maschine.

In dem obigen Ausweise des Staatssekretärs der Finanzen erscheint Herr *Norris* nur mit 36 und Herr *Baldwin* mit 91 Maschinen, da der Ausweis blos bis Mitte 1838 reicht; der erstere hat seither 31 und der zweite 27 Maschinen in America aufgestellt. Da nun auch die andern Manufacturen mehrere neue Maschinen lieferten, so kann man annehmen, dass gegenwärtig auf den Eisenbahnen in den vereinigten Staaten wenigstens 425 Locomotiven im Betriebe sind, wovon nur 84 aus England eingeführt, die übrigen aber sämtlich in 7 Jahren im Lande gemacht wurden. Die Americaner haben den Engländern die Segelschiffahrt so sehr streitig gemacht, dass gegenwärtig beinahe nur americanische

Packet-Schiffe zwischen beiden Ländern gehen, die Americaner haben die Dampfschiffahrt in ihrem Lande zu einer Ausdehnung gebracht, wie sie in keinem andern Lande der Welt vorhanden ist; die Americaner werden gewiss in wenig Jahren ihre bereits gegenwärtig angefangenen Verbesserungen im Baue der Locomotiven so vervollkommen, dass sie Europa mit vielen und guten Maschinen versehen werden. —

DRITTER BERICHT.

Wilmington in Nord-Carolina, den 31. März 1839.

Postwesen, Beförderung der Briefpost auf Dampfschiffen und Eisenbahnen.

Das Postwesen bildet in den vereinigten Staaten einen wichtigen Theil der Verwaltung, welcher der Central-Regierung überlassen ist; es ist hierbei als Grundsatz angenommen, dass jeder Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben zur Eröffnung neuer Postverbindungen verwendet wird; die Central-Regierung erhält daher aus diesem Zweige des öffentlichen Dienstes keine Vermehrung der Staatseinkünfte. Das ganze Postwesen steht unter einem General-Postmeister, welcher Mitglied des Cabinets des Präsidenten der vereinigten Staaten ist; allein nach dem Beispiele der andern Beamten nur den mässigen Gehalt von 6000 Dollars hat.

Der General-Postmeister ernennt nach seinem Ermessen sämtliche Postmeister und ihre Hülfbeamten, und entlässt sie ebenfalls nach seinem Gutdünken. Die Postmeister haben keine Gehalte, sondern durchaus Procente der Geldeinnahme, deren Maximum jährlich bis zu 2000 Dollars gehen darf. Die Beförderung der Briefpost (*Mail*) wird auf den lebhaften Strassen theils an Privatunternehmer von Eilwagen (*Stages*), theils an Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Compagnien verpachtet; auf den minder belebten Strassen wird aber eine reitende Post, oder zweirädrige Briefpostkarren ebenfalls contractmässig befördert. Die Beförderung von Personen, von kleinern Packeten oder andern Gegenständen ausser der Briefpost ist der Privat-Industrie überlassen, und nirgends gibt es privilegierte Poststallhalter. Die Länge der Strassen, auf welchen im Jahre 1838 die Briefpost befördert wurde, betrug laut dem gedruckten Berichte des General-Postmeisters 134,818 engl. Meilen, die Anzahl der Postbureaus 12,519, und es war in den letzten drei Jahren die Gesamtzahl der Meilen der beförderten Briefpost, wie folgt:

| Jahr. | Ganzjährige Beförderung der Briefpost. | | | |
|-------|--|--|--|-------------------|
| | Auf Strassen. | Zu Pferde oder in zweirädrigen Karren. | Auf Eisenbahnen und auf Dampfschiffen. | Zusammen. |
| | englische Meilen. | englische Meilen. | englische Meilen. | englische Meilen. |
| 1836 | 17,408,820 | 8,291,504 | 1,878,296 | 27,578,620 |
| 1837 | 18,804,700 | 11,999,282 | 1,793,024 | 32,597,006 |
| 1838 | 20,593,192 | 11,573,918 | 2,413,092 | 34,580,202 |

Im Jahre 1838 wurde die Beförderung der Briefpost mit 1947 Unternehmern oder Gesellschaften contrahirt, und es betragen die Kosten dieser Beförderung:

| J a h r 1 8 3 8. | Ganzjährige Beförderung. | Ganzjährige Kosten dieser Beförderung. | Kosten der einmaligen Beförderung per deutsche Meile. |
|---------------------------------------|--------------------------|--|---|
| | engl. Meilen. | Dollars. | preuss. Silbergroschen. |
| Auf Strassen | 20,593,192 | 1,889,792 | 18½ |
| Zu Pferde oder in zweirädrigen Karren | 11,573,918 | 831,028 | 14½ |
| Auf Eisenbahnen und Dampfschiffen . | 2,413,092 | 410,488 | 34 |
| Zusammen | 34,580,202 | 3,131,308 | 18 |