

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

Diese Tabellen zeigen am besten die ungeheure Ausdehnung des hiesigen Postwesens, und die Zunahme der Beförderung auf Eisenbahnen und Dampfschiffen. Im Jahre 1832 betrug die ganzjährige Beförderung der Briefpost auf Eisenbahnen und Dampfschiffen bloß 499,301 engl. Meilen, sechs Jahre später die obigen 2,413,092 Meilen, oder fünfmal mehr.

Da der Staat die Eisenbahnen als Privateigenthum ansieht, so wird jeder Vertrag über die Beförderung der Mail auf denselben mit beiderseitiger freier Zustimmung geschlossen; der Congress hatte bisher bloß bestimmt, dass das Maximum des Betrages auf Eisenbahnen 25 $\frac{0}{100}$ mehr als bei der Beförderung auf Strassen, wo so viel langsamer gefahren wird, betragen dürfe. Nun kostet aber die Beförderung der *western mail* zwischen Baltimore und Cincinnati jährlich 190 Dollars per Meile Weglänge, wofür der Contractant die Mail täglich einmal in beiden Richtungen befördern musste. Der Zuschlag von 25 $\frac{0}{100}$ gab den Preis von 237 $\frac{1}{2}$ Dollars, der den meisten Eisenbahnen bisher gezahlt wurde; diess gibt 32 $\frac{1}{2}$ cents für eine einzelne Beförderung, eine englische Meile weit, oder 2 Thaler 5 Silbergr. für die einfache Beförderung per deutsche Meile, oder auch jährlich 1577 Thaler für die deutsche Meile Weglänge, welcher Betrag aber in Rücksicht der hiesigen durchaus höhern Preise für Deutschland mit beiläufig der Hälfte angenommen werden könnte. Die hiesigen Eisenbahn-Compagnien begnügten sich jedoch mit diesem Betrage nicht, und erklärten, die Mail nicht mehr befördern zu wollen; der Congress ermächtigte daher in der diessjährigen Sitzung den General-Postmeister, diesen Preis bis auf 300 Dollars für die Jahresbeförderung per Meile zu erhöhen. Diess beträgt 1992 Thaler für die deutsche Meile Weglänge jährlich, und da täglich eine Beförderung nach beiden Richtungen Statt findet, so gibt diess für eine einzelne Beförderung per deutsche Meile 2 Thlr. 22 Silbergr.

Hierbei ist zu bemerken, dass auf den Eisenbahnen die grossen Mails, welche 2000 bis 3000 \mathcal{L} wiegen, befördert werden, während mit den Postkutschen grossentheils nur die kleinern Mails geführt werden. Der hohe Preis, der aber den Eisenbahnen gezahlt wird, zeigt hinreichend, wie wichtig man die Beförderung der Mail auf denselben ansieht.

Die Eisenbahn-Compagnien sind übrigens gebunden, die vorgeschriebene Zeit genau einzuhalten; denn selbe verlieren die Bezahlung für einen ganzen Tag, wenn die Mail nur um einige Minuten über die festgesetzte Zeit eintrifft.

Betrieb der Eisenbahnen im Winter.

Ein grosser Theil der americanischen Eisenbahnen ist in den nördlichen Staaten angelegt, wo die Canäle volle vier Monate lang gefroren sind, und wo der Schnee mehrere Fuss hoch fällt. Da die Eisenbahnen häufig durch lange und tiefe Abgrabungen gehen, so wird der Betrieb derselben durch Schneewehen noch mehr erschwert. Man hat 5 bis 6 Jahre lang verschiedene Apparate versucht, ohne jedoch ein befriedigendes Resultat zu erhalten, bis endlich in den letzten zwei Wintern Schneeräumungsapparate eingeführt wurden, deren Verwendung vollkommen entspricht. Diese Apparate räumen den Schnee von der Bahn und zerschneiden und fegen das Eis, welches sich auf der Oberfläche der Schienen bildet. Ist der Schnee nur einige Zoll hoch gefallen, so wird der Apparat vor der Locomotive angebracht, und der Train geht zur bestimmten Zeit ab. Beträgt aber die Schneehöhe mehr, so geht eine halbe Stunde vor dem Train eine eigene Locomotive mit dem Schneepfluge ab, um die Bahn zu reinigen. Auf der Eisenbahn von Schenectady nach Utica wurden im letzten Winter einzelne Strecken in einer Nacht 3 bis 4 Fuss hoch mit Schnee bedeckt; man sandte zwei und einmal auch drei Maschinen ab, welche mit einander verbunden den Apparat vor sich bewegten, und die Bahn von Schnee reinigten. Auf solche Art ist man dahin gelangt, das Hinderniss des Schnees gänzlich zu beseitigen, und die Zeit der Fahrten genau einzuhalten.

Eine weitere Vorsicht erfordern jedoch die Locomotiven, um nämlich das Zufrieren der Pumpen und Saugröhren zu beseitigen, und die Maschinenführer gegen die Kälte zu schützen. Wie die letztere eintritt, wird die ganze Maschine mit einem Dache, und an den Seiten mit starker Leinwand eingeschlossen, wo vorn nur der Rauchfang herausragt, und zwei grosse Fenster angebracht sind, um die Bahn zu übersehen; nach hinten zu aber geht das Dach über einen Theil des Tenders, und sperrt so den Zutritt der kalten Luft grossentheils ab. Der Locomotive-Führer übersieht seine ganze Maschine, so wie die Bahn, und befindet sich ebenso wie die Maschine gegen die kalte Luft und Schnee geschützt. Die Reisenden

befinden sich in langen achträdigen Wagen, jeder mit 50 bis 60 bequemen Sitzen, mit einem Ofen, um den Wagen angenehm heizen zu können, und mit einer Localität versehen, welche das Absteigen überflüssig macht, und vorzüglich bei Reisen mit Kindern erfordert wird. Am Ende eines jeden solchen Wagens befindet sich eine kleine Brücke, mittelst welcher man während der Fahrt von einem Wagen in den andern gelangt, und seinen Bekannten Besuche erstattet. In einigen Wagen findet man separate kleinere Familienzimmer und ein Dienstmädchen, um die Reisenden zu bedienen. Bei andern Wagen sind Buffets mit Erfrischungen, die während der Reise durch einen Aufwärter herumgetragen werden. Endlich ist man so weit gegangen, 42 Betten in einem solchen Wagen anzubringen, um während der Nachtfahrt ruhig auszuschlafen. Die Betten werden dann bei Tage aufgeschlagen und in Sitze verwandelt. So gleicht denn ein Eisenbahnwagen einem Dampfschiffe, an dessen Bord, wie die Americaner sagen, man alle Bequemlichkeiten des letztern besitzt, statt der Seekrankheit aber eine stets erfreuliche Reise, sie mag noch so lange sein, zurücklegt.

Die längste Eisenbahnverbindung in den vereinigten Staaten.

In meinem zweiten Berichte habe ich von der kostspieligsten Eisenbahn, die eine Million preuss. Thaler per deutsche Meile kostet, gesprochen; ich komme nun zu der längsten Eisenbahnverbindung, woraus man sieht, dass die americanischen Bahnen nicht kurz, nicht ohne Zusammenhang und nicht zu Vergnügungsreisen erbaut wurden, sondern dass man selbe als Verbindungen der fernsten Punkte des Landes ansieht, die vorzüglich für Geschäftsleute angelegt wurden. Die Bahn, welche als die längste der Welt angesehen werden muss, geht von Boston im Staate Massachusetts bis Greensboró im Staate Georgia, und besteht aus folgenden Theilen:

Von	bis	Communi- cation.	Länge in englischen Meilen.	Gewicht der Rails per yard.	Zahl der Locomo- tiven.	Baukosten der Bahn	
						im Ganzen.	per Meile.
						Dollars.	Dollars.
Boston	Providence.	Eisenbahn.	42	55 $\frac{1}{2}$ c	11	1,600,000	38,095
Providence . .	Stonington.	do.	47 $\frac{1}{2}$	58 $\frac{1}{2}$ c	6	2,500,000	52,632
Stonington . .	New-York.	Dampfboot.	130	—	—	—	—
New-York . . .	New-Brunswick.	Eisenbahn.	31	38 $\frac{1}{2}$ c	7	1,752,200	56,522
New-Brunswick	Trenton.	do.	27 $\frac{1}{2}$	41 $\frac{1}{2}$ c	4	497,800	18,102
Trenton	Philadelphia.	do.	30	13 $\frac{1}{2}$ c	4	400,000	13,333
Philadelphia .	Wilmington(Del.).	do.	28	—	—	500,000	17,557
Wilmington . .	Havre de Grace.	do.	35	35 $\frac{1}{2}$ c	14	800,000	22,857
Havre de Grace	Baltimore.	do.	36	40 $\frac{1}{2}$ c		950,000	26,390
Baltimore . . .	Washington.	do.	39	40 $\frac{1}{2}$ c	4	2,040,330	52,316
Washington . .	Aquia creek.	Dampfboot.	60	—	—	—	—
Aquia creek . .	Fredericksburg.	Postkutsche.	13	—	—	—	—
Fredericksburg	Richmond.	Eisenbahn.	61 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ c	12	1,200,000	19,512
Richmond . . .	Petersburg.	do.	22 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ c	5	700,000	31,111
Petersburg . .	Weldon.	do.	60	9 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ c	12	766,267	12,771
Weldon	Wilmington(N.C.)	do.	160	12 $\frac{1}{2}$ c	10	1,360,000	8,500
Wilmington . .	Charleston.	Dampfboot.	160	—	—	—	—
Charleston . .	Augusta.	Eisenbahn.	136	25 $\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ c	27	2,000,000	14,706
Augusta	Greensboró.	do.	84	17 $\frac{1}{2}$ c	10	1,176,000	14,000
Zusammen			1203				

Zwischen Aquia creek und Fredericksburg wird im Jahre 1839 die Eisenbahn erbaut, zwischen Weldon und Wilmington werden gegenwärtig erst 103 Meilen Bahn befahren, inzwischen ist die ganze übrige Strecke im Baue begriffen, und wird für jeden Fall vor Ende 1839 eröffnet. Es wird also in dieser Linie von 1203 Meilen eine Länge von 853 Meilen auf Eisenbahnen, und 350 Meilen auf Dampfschiffen

zurückgelegt. Die Abfahrten in dieser ganzen Linie sind mit einander in Verbindung, und man legt den ganzen Weg in 5 Tagen oder 120 Stunden, oder 10 engl. Meilen per Stunde zurück. Hierunter sind aber sämtliche Aufenthalte für Frühstück, Mittag- und Abendmahl, dann 10 Stunden Aufenthalt in New-York begriffen; sobald nun die zwei vorgenannten Eisenbahnstrecken beendigt sind, wird die Reise in beiläufig 100 Stunden, oder 12 Meilen per Stunde zurückgelegt, worunter wieder alle obigen Aufenthalte begriffen sind. Diese Schnelligkeit ist für eine so lange Reise, wobei 5 Nachtfahrten vorkommen, sehr bedeutend, und würden die Bahnstrecken nicht 13 verschiedenen Gesellschaften gehören, und bei den Uebergängen in andere Wagen, und dem Uebertragen des Gepäcks so viel Zeit verloren, so wäre eine Geschwindigkeit von 15 englischen oder 3 deutschen Meilen mit Einschluss aller Aufenthalte vorhanden.

Die Americaner haben sich mit der obigen 1203 Meilen langen Eisenbahn- und Dampfbootverbindung nicht begnügt, und legten eine Oppositionslinie zwischen Stonington und Weldon an, die aus folgenden Theilen besteht:

Von	bis	Communi- cation.	Länge in englischen Meilen.	Gewicht der RAILS per yard.	Zahl der Locomo- tiven.	Kosten der Eisenbahn	
						in Ganzen.	per Meile.
						Dollars.	Dollars.
Stonington . .	Greenport.	Dampfboot.	25	—	—	—	—
Greenport . . .	New-York.	Eisenbahn.	94	21 $\frac{1}{2}$	10	2,033,850	21,636
New-York . . .	Amboy.	Dampfboot.	25	—	—	—	—
Amboy	Philadelphia.	Eisenbahn.	61	41 $\frac{1}{2}$	12	2,101,500	34,450
Philadelphia . .	Elktown.	do.	44	—	—	865,712	19,675
Elktown	Sommersetcove.	do.	118	9 $\frac{1}{2}$	8	1,024,378	8,681
Sommersetcove	Portsmouth.	Dampfboot.	85	—	—	—	—
Portsmouth . .	Weldon.	Eisenbahn.	78	9 $\frac{1}{2}$	7	850,000	10,897

Die Bahn von Greenport nach New-York ist noch nicht beendigt, weshalb gegenwärtig die Dampfschiffe von Stonington noch direct nach New-York gehen; ebenso ist jene von Elktown nach Sommerset-cove noch im Baue begriffen.

Wird diese Linie mit der obigen zwischen Stonington und Weldon verglichen, so zeigt sich, dass die erste aus 383 $\frac{1}{2}$ Meilen Eisenbahn und 190 Meilen Dampfschiffahrt, die zweite aber aus 395 Meilen Eisenbahn und 135 Meilen Dampfschiffahrt besteht.

Die obige Eisenbahn- und Dampfbootlinie von 1203 Meilen Länge wird nun an beiden Enden verlängert; von Boston bis Portland im Staate Maine ist die Bahn von 100 Meilen Länge im Baue begriffen, und wird spätestens in 2 Jahren beendigt. Von Greensboró bis Montgomery, 210 Meilen, ist die Bahn ebenfalls im Baue begriffen, und wird spätestens in 3 Jahren beendigt. Von Montgomery geht man auf dem Alabama-Fluss mit Dampfbooten nach Mobile, und von da ebenfalls mit Dampfbooten nach New-Orleans. In 3 Jahren wird man daher die Reise von Portland bis New-Orleans in 8 Tagen zurücklegen; hierzu wurden noch vor 6 Jahren 40 Tage auf dem Landwege erfordert; die Dampfschiffahrt entlängst der Seeküste wurde wegen der Gefahren an den Caps schon lange aufgegeben. New-Orleans liegt gegen Portland um 13 $\frac{3}{4}$ Grade südlicher, und um 19 $\frac{3}{4}$ Grade westlicher, während die Entfernung in gerader Linie über 1400 Meilen beträgt. Diese ganze Verbindung misst 1195 Meilen Eisenbahn und 885 Meilen Dampfschiffahrt, oder zusammen 2080 Meilen, was gewiss die grösste Communication dieser Art in der Welt ist, und noch lange bleiben wird. —

Länge und Baukosten sämtlicher, gegenwärtig im Betriebe stehender Eisenbahnen.

In der oben beschriebenen Verbindungslinie von Boston bis Greensboró in Georgia und der Oppositionslinie dieser Bahn von Stonington bis Weldon kommen 19 Eisenbahnen vor, die von eben so vielen verschiedenen Gesellschaften erbaut wurden. Die Gesammtlänge dieser Eisenbahnen beträgt 1191 engl. Meilen, und ihre Baukosten 24,252,325 Dollars; die Kosten per Meile wechseln je nach der Schwierigkeit des

Terrains, je nach dem Gewichte der Schienen, und je nach der Anzahl der beige-schafften Locomotiven, Wagen u. s. w. Man sieht von selbst, dass hier kein Durchschnittspreis zu dem Zwecke gemacht werden kann, um darnach die Baukosten von Eisenbahnen in America oder in andern Ländern zu berechnen; der Durchschnittspreis, der hier 20,363 Dollars per engl. Meile beträgt, dient lediglich dazu, um zu zeigen, was die Americaner bisher für Eisenbahnen verwendet haben.

Nachdem die Union aus 26 unabhängigen, souverainen Staaten besteht, deren jeder seine eigene Gesetzgebung hat, und mit den andern Staaten, den Handel ausgenommen, in geringer Verbindung steht, so war es mir bisher noch unmöglich, ein ganz genaues Verzeichniss aller im Betriebe stehender Bahnen zu verfassen. Da ich jedoch bereits über 2000 engl. Meilen Eisenbahnen seit 5 Monaten bereist, und über die meisten andern verlässige Notizen erhalten habe, so kann ich bereits gegenwärtig die Länge sämtlicher im Betriebe stehender Bahnen mit ziemlicher Verlässigkeit angeben; diese Länge beträgt 3000 engl. Meilen, demnach die Baukosten dieser Bahnen à 20,000 Dollars per Meile, die Summe von 60 Millionen Dollars. Die Bahnen wurden von beiläufig 100 Actiengesellschaften und mehreren Staatsregierungen unternommen. Die Anzahl sämtlicher Locomotiven, welche auf diesen Bahnen im Gange sind, beträgt 425, oder eine Locomotive für 7 Meilen einfache Bahn.

Länge der Eisenbahnen, welche im Laufe des Jahres 1839 eröffnet werden.

Von den bereits im Betriebe stehenden Bahnen werden gegenwärtig mehrere verlängert, und andere im Baue stehende Streckenweise eröffnet. Nehme ich blos jene Bahnstrecken an, wofür die Geldmittel bereits vorhanden sind, und welche wahrscheinlich bis Ende 1839 beendigt werden, so gibt diess eine Länge von 1100 engl. Meilen. Die Americaner eröffnen sonach in einem einzelnen Jahre 240 deutsche Meilen oder 1650 Werst Eisenbahnen. Diese Länge gleicht der Entfernung von St. Petersburg über Moscau nach Odessa, und beträgt weit mehr, als die Länge von der preuss. russ. Grenze bei Memel über Berlin und Leipzig bis zur holländischen Grenze am Rhein.

Das Kapital, welches Ende 1839 in der Unternehmung von 4100 engl. Meilen Eisenbahnen verwendet ist, beträgt, à 20,000 Dollars per Meile, die Summe von 82 Millionen Dollars. Werden hierzu für die im Baue stehenden, Ende 1839 noch nicht eröffneten Bahnen, nur 8 Millionen zugeschlagen, so gibt diess 90 Millionen Dollars oder 129 Millionen preuss. Thaler, oder 427½ Millionen Rub. Ass. Der Bau der americanischen Eisenbahnen fing mit Ausnahme einiger kürzern Linien eigentlich erst im Jahre 1830 an; es wurden also, ungeachtet der Handelskrise im Jahre 1837 und 1838, die obige ungeheure Summe binnen 10 Jahren für den Bau von Eisenbahnen von einem jungen Staate bestritten, dessen Population bei dem letzten Census im Jahre 1830 aus 12,860,680 Menschen bestand, dormalen aber nicht über 16 Millionen betragen mag! — Es ist bekannt, dass die Länge aller Eisenbahnen in der ganzen übrigen Welt nur 1600 engl. Meilen beträgt; die Americaner müssen daher mit Recht als jene Nation angesehen werden, die bisher vollkommen begriffen hat, dass Eisenbahnen nichts anders als *sehr gute Strassen* sind, und dass nur durch deren Einführung die zwei grössten innern Feinde eines ausgedehnten Reiches, *der Raum und die Zeit*, mit Erfolg bezwungen werden können. —