

der hiesigen Bahnen erhalten, und bin fest überzeugt, dass die Einführung gut construirter und sorgfältig erhaltener Bahnen mit *plate Rails* bei sehr vielen Anlagen in Deutschland und Russland dem Zwecke ganz entsprechen werde. Wäre der Verkehr auf einer Eisenbahn so gross, dass täglich von Stunde zu Stunde *trains* abgehen, dann würde ich allerdings zu einer Bahn mit massiven Schienen rathen, — nicht aber weil die Betriebskosten einer solchen Bahn geringer würden, sondern vorzüglich, weil nicht die Zeit vorhanden ist, um ein Holzstück sammt Schiene abzunehmen, und ein neues einzulegen.

Ueberzeugt, dass nur die Einführung der hiesigen, von der Erfahrung bewährten Constructionen der Locomotiven und der Wagen dem Eisenbahnwesen auf dem Continente von Europa einen Aufschwung geben könne, wünsche ich schon während meines hiesigen Aufenthaltes den gegenwärtigen Unternehmungen dieser Art in Besorgung von Maschinen, Wagen oder andern Gegenständen aus Nordamerica nützlich zu sein, und bemerke daher schliesslich, dass Briefe nach London an die Herren *Reid, Irving & Comp.*, oder direct nach New-York an die Herren *Maitland, Kennedy & Comp.* adressirt, mir richtig zukommen. —

FÜNFTER BERICHT.

Macon in Georgia, den 1. Mai 1839.

Gesetzliche Bestimmungen für die Unternehmung von Eisenbahnen.

Jeder Staat, welcher zur americanischen Union gehört, ist für sich unabhängig und souverain, indem das gemeinschaftliche Band der Föderal-Regierung in Washington nur einige Verwaltungszweige begreift, die eigentliche Gesetzgebung und Regierung aber den einzelnen Staaten ganz überlassen ist. Wir finden daher auch in den 23 Unions-Staaten, wo bereits Eisenbahnen bestehen, eine durchaus verschiedene Gesetzgebung und Unterstützung dieser Werke, jedoch können folgende Punkte, als in den meisten Staaten bestehend, angeführt werden:

- 1) Die Grund- und Gebäudeeinlösung, sowohl für die eigentliche Bahn, als auch für die Stationen wird entweder durch freies Uebereinkommen, oder durch Schätzleute regulirt, wenn beide Partheien sich nicht vereinigen können. Den Schätzleuten ist ausdrücklich anbefohlen, nicht blos den Schaden, sondern auch den Nutzen anzuschlagen, welchen ein Grundeigenthümer durch die Anlage der Bahn erhält. Als vor zwei Jahren die Eisenbahnbrücke über den Roanoke-Fluss bei Gaston gebaut wurde, beehrte der Eigenthümer der bisher bestandenen Ueberfuhr eine Entschädigung von 25,000 Dollars, da diess seinem Verluste angemessen war; die Schätzleute erkannten aber, dass der Werth der Ländereien desselben Grundeigenthümers durch die Anlage der Bahn um 20,000 Dollars erhöht wird, und er musste sich mit 5000 Dollars begnügen. In sehr vielen andern Fällen wurde ein Grundeigenthümer zur unentgeltlichen Abtretung der benöthigten Landstrecke für die Eisenbahn, und in Waldungen zur Abgabe des darauf stehenden Bauholzes angewiesen, weil der Gewinn, welchen seine Besizung durch die Anlage der Bahn findet, so gross oder grösser, als der Werth des abgetretenen Landes ist. In Europa haben Schätzleute meines Wissens noch nie den Nutzen angeschlagen, welcher aus der Anlage einer Eisenbahn oder einer andern Strasse einem Grundeigenthümer zuwächst, und es war in der That der klare, einfache Sinn der Americaner zur Erlassung des oben angeführten Gesetzes erforderlich.
- 2) Trace und Steigungen der Bahn. In jedem Unionsstaate wird den Eisenbahn-Compagnien das Recht ertheilt, die Richtung der Bahnlinie, ihr Profil u. dgl. mehr, selbst zu bestimmen. In

den Concessionen (*Charters*) sind gewöhnlich nur die Endpunkte der Linie, selten ein oder zwei Mittelpunkte benannt. Die Actiengesellschaften oder ihre Directionen haben sonach ganz freies Spiel, die Directionen und die Ingenieure sind aber den Actionärs und dem Publikum für die Ausmittelung der besten Bahn verantwortlich, und können sich nie, wie es so häufig, vorzüglich in Frankreich geschieht, ausreden, dass ein Plan, so wie er die Bestätigung der höhern Behörden erhielt, nun als Plan dieser Behörden anzusehen, und daher von der Direction oder den Ingenieuren nicht weiter zu verantworten sei.

- 3) Sämmtliche Schienen, welche zum Baue einer Eisenbahn benöthigt werden, können laut einer vor mehreren Jahren erlassenen Congressacte zollfrei eingeführt werden. Es werden zwar Schienen auf mehreren americanischen Eisenwerken gewalzt, allein ihr Preis ist viel höher, als der von England eingeführten, welche man daher vorzieht.
- 4) Die Beamten, die Conducteurs, die Maschinenführer und andere zum Betriebe der Bahn nothwendige Individuen sind in den meisten Staaten von dem Militärdienste (der Miliz) befreit.
- 5) Die *Charters* der Eisenbahnen werden unentgeltlich ertheilt; nur in einigen wenigen besondern Fällen müssen Procente des Ertrages als Steuer an die Staatsregierungen bezahlt werden; in den meisten Staaten sind die Eisenbahnen ganz steuerfrei.
- 6) Einige *Charters* verleihen ausschliessende Privilegien, demgemäss binnen 20, ja 50 Jahren keine zweite Eisenbahn in einer bestimmten Entfernung von der concedirten Bahn erbaut werden darf; eine jede Eisenbahn bleibt aber für alle kommende Zeiten Eigenthum der Actionäre.
- 7) Die Tarife für Beförderung von Reisenden und Gütern werden immer auf sehr liberale Art bemessen, und in keinem einzigen Falle hat der Staat zur Bedingniss gemacht, dass Truppen, dem Staate gehörige Gegenstände, die Briefpost u. dgl. zu einem geringern Preise, als andere Reisende und Güter geführt werden sollen.
- 8) Jede Beschädigung an der Bahn oder Entwendung eines der Bahn gehörigen Gegenstandes wird strenge bestraft, wenn aber durch die Beschädigung, z. B. das Abreissen einer Schiene, das Leben der Reisenden gefährdet werden könnte, so wird diess nach den ausdrücklich hierüber erlassenen Gesetzen als Criminal-Verbrechen bestraft.
- 9) In einzelnen Staaten ist das Recht der Einlösung der Bahn von Seite des Staates vorbehalten, jedoch für diesen Fall den Actionärs eine baare Bezahlung des Kapitals nebst 10 Procent Zinsen, vom Tage der ersten Einzahlung an gerechnet, zugesichert.

Actiensubscriptionen von Seite des Staates.

Ausser den vorgenannten allgemeinen Begünstigungen werden noch directe Mittel bei jenen Bahnen angewandt, wo der Verkehr nicht hinreichend ist, um eine Verzinsung für Private zu lohnen. In diesem Falle verspricht der Staat in der *Charter*, einen Theil der Actien dann einzuzahlen, wenn die andern Actien durch Subscription gedeckt werden. Die Grundbesitzer und Kaufleute der betreffenden Gegend nehmen nun, wie ich schon früher bemerkte, einen Theil Actien, und der Staat nimmt den Rest. In Virginien besteht das Gesetz, in jeder Eisenbahnunternehmung $\frac{2}{3}$ der Actien von Seite des Staates zu nehmen, wenn Private die andern $\frac{1}{3}$ einzahlen; keine Untersuchung der Nützlichkeit der Bahn, keine Vorlage der Pläne u. dgl. findet Statt; der Umstand, dass Private $\frac{2}{3}$ der Actien abnehmen, reicht ganz allein zum Beitritte der Regierung für die übrigen $\frac{2}{3}$ Actien hin. Virginien besitzt bereits 335 engl. Meilen Eisenbahnen im vollen Betriebe, wofür fünf Millionen Dollars verwendet wurden, die Population des ganzen Staates betrug bei dem letzten Census im Jahre 1830 blos 741,648 Weisse und 469,757 Schwarze, während der Flächeninhalt des Staates 3100 geogr. Quadratmeilen enthält. Weil die Neger ihren Wohnort, ausser wenn selbe auf Reisen ihre Herren begleiten, nicht verlassen dürfen, so kann man nur 239 Weisse per geogr. Quadratmeile zum reisenden Publikum rechnen. Da nun, wie ich im vorigen Berichte zeigte, der bei weitem grösste Theil des Gewinnes der Eisenbahnen in Nordamerica aus dem Personoverkehre entsteht, so

würde man bei der kleinen Population in Virginien gewiss noch keine Eisenbahnen unternommen haben, wenn der Staat nicht so liberal zur Anlage derselben mitgewirkt hätte.

Bankprivilegien der Eisenbahn-Compagnien.

Die Errichtung von Banken, wovon ich in meinen spätern Berichten umständlicher sprechen werde, gehört zu den vortheilhaftesten Unternehmungen in den vereinigten Staaten. Die Anzahl der Banken ist zwar in einigen Staaten so gross, dass der Gewinn der Bankactionäre kaum 6 bis 7 $\frac{0}{100}$ beträgt, allein in vielen andern Staaten geben die Banken 10 $\frac{0}{100}$ und mehr jährliche Dividende. In diesen Staaten wurden nun Bankprivilegien unter der Bedingniss ertheilt, dass die Actionäre der Bank eine bestimmte Eisenbahn erbauen; gewöhnlich muss dann bei den Ratenzahlungen der Actien die eine Hälfte zum Baue der Eisenbahn verwendet werden, während die andere Hälfte der Bank als Kapital zufliesst. Man rechnet, dass die Bank 10 und auch 12 Procent, die Eisenbahn aber nur 4 Procent Zinsen trägt; es gibt also das ganze von den Actionärs eingezahlte Kapital 7 bis 8 Procent Zinsen, womit man hier zufrieden ist.

Der Staat Georgien hatte noch vor vier Jahren keine Eisenbahnen; ihre Anlage wollten Private nicht unternehmen, da die Population bei dem letzten Census nur 299,292 Weisse auf 2865 geographischen Quadratmeilen, oder 104 Weisse per Quadratmeile betrug. Die Regierung fasste also den Entschluss, eine Hauptbahn von 134 Meilen Länge durch den schwierigsten Theil des Landes mit einem Aufwande von 4 Millionen Dollars auf Staatskosten anzulegen, drei Compagnien aber 25jährige Bankprivilegien unter der Bedingung zu ertheilen, dass selbe 500 Meilen Bahnen in den Hauptlinien des Landesverkehrs erbauen. Der Aufwand für letztere beträgt 7,200,000 Dollars, welche beinahe ganz von Privaten eingezahlt werden, da der Staat bloß 600,000 Dollars zu drei Zweigbahnen als Actionär beiträgt. Gegenwärtig sind bereits 182 engl. Meilen Bahnen in Georgien im Betriebe, die übrigen Strecken sind grossentheils im Baue begriffen, und man hofft binnen 18 Monaten das ganze Eisenbahnnetz zu beendigen. Es wird also dieser Staat, dessen Population im Jahre 1830 nur 104 Weisse per geograph. Quadratmeile betrug, binnen $1\frac{1}{2}$ Jahren 634 engl. Meilen, oder ebenso viele Eisenbahnen, als der ganze Continent von Europa, besitzen. Der Staat trägt hierzu 4,600,000 Dollars, Private aber 6,600,000 Dollars, folglich beide zusammen 11,200,000 Dollars bei. Ohne Bankprivilegien hätten Private nie ihr Capital für Eisenbahnen gewagt, da der gesetzliche Zinsfuss in diesem Staate 8 $\frac{0}{100}$ beträgt, man also mit voller Sicherheit Kapitale zu diesen hohen Zinsen anlegen kann. So wie die Bankprivilegien für 25 Jahre ertheilt, und hierin festgesetzt wurde, dass die Noten der Eisenbahnbanken bei Zahlungen an den Staat im vollen Betrage angenommen werden, fanden die Actionäre ihre Kapitale gedeckt, und der Bau von drei grossen Eisenbahnen wurde sogleich unternommen. Gegenwärtig ziehen diese Compagnien beinahe ihren ganzen Nutzen aus dem Bankgeschäfte, allein der rasch zunehmende Verkehr vermehrt den Gewinn aus der Eisenbahn von Jahr zu Jahr, und binnen 25 Jahren, oder bei Erlöschung der Bankprivilegien, wird der Verkehr auf den Bahnen unfehlbar so zugenommen haben, dass die Actionäre dieser Privilegien nicht mehr bedürfen.

Darlehen von Seite der Staaten.

In jenen Staaten, wo die Banken wegen ihrer zu grossen Zahl keinen reichlichen Gewinn geben, oder wo die Regierungen die Vermehrung derselben nicht gestatten wollen, werden den Eisenbahn-Compagnien, wenn sie es bedürfen, Darlehen von Seite des Staates bewilligt. Es wird nämlich in der *Charter* gewöhnlich bestimmt, dass die Compagnie zuerst 100,000 Dollars auszugeben hat, worauf ihr Staatspapiere (*State Scrips*), deren Zinsen- und Capitals-Rückzahlung der Staat verbürgt, im Belaufe von 50,000 Doll. zum Verkaufe gegeben werden; verwendet die Compagnie aus eigenen Mitteln abermals 100,000 Dollars, so erhält sie weitere 50,000 Dollars u. s. w. Bei andern Eisenbahnen, welche durch Actionäre unternommen, und über die Hälfte ausgeführt wurden, jedoch wegen Geldmangel in Stocken geriethen, bewilligt der Staat ein Darlehen, um hiermit die Bahn zu beendigen. Die Bahn bleibt für jeden solchen Fall dem Staate verpfändet, und ihre Erträgnisse müssen vor allem zur Deckung der Zinsen verwendet werden. Von den auf solche Art bewilligten Staatsdarlehen wurde ein Theil in America, der grössere Theil aber in England rea-

lisirt; der gewöhnliche Zinsfuß beträgt 5 %, und es werden die *State Scrips* gewöhnlich *al pari* und selbst bis zu 110 statt 100 in London begeben. So bauen die Americaner einen Theil ihrer Eisenbahnen mit britischem Golde; sie entrichten alle Jahre die Zinsen aus den Erträgen, und das Land genießt nebstbei den Vortheil der erleichterten Communication.

Schulden der vereinigten Staaten.

Die Föderal-Regierung der vereinigten Staaten hat bekanntlich schon vor vielen Jahren ihre gesammten, aus den Kriegszeiten herrührenden Schulden abgezahlt, und im Jahre 1837 von dem Ueberschusse ihrer Einnahmen über die Ausgaben ungefähr 42 Millionen Dollars, den Betrag von 37½ Millionen Dollars an die einzelnen Unionsstaaten vertheilt. Seit jener Zeit hat die Föderal-Regierung zwar Schatzkammer-Scheine (*Bonds*) emittirt; allein selbe wurden immer zur Verfallszeit eingelöst. Die einzelnen Unionsstaaten haben dagegen für Canäle, Eisenbahnen und Strassen, dann für Banken bedeutende Anlehen abgeschlossen. Der kleinste Theil dieser Anlehen wurde für den Strassenbau gemacht, da man in America den Bau der Strassen seit jener Zeit aufgab, als man eine vollkommene Gattung Strassen, nämlich die Eisenbahnen kennen lernte. Nachstehende Tabelle enthält einen genauen Ausweis dieser Staatsschulden, wie selbe im Frühjahre 1838 bestanden:

Ausweis über den Betrag sämmtlicher, von den verschiedenen Unionsstaaten emittirten Staatsschuldscheine,

nebst der Angabe der Gegenstände, für welche sie emittirt wurden.

Name des Staates.	Jahr, in welchem die Emission begann.	Gegenstand, wofür die Emission statt hatte.	Procente der Anleihen.	Betrag			
				für einzelne Gegenstände.		im Ganzen.	
				Dollars.	C.	Dollars.	C.
Maine.	1830	Für Spitäler, Elementarschulen etc.	5,5½ u. 6	554,976	00	554,976	00
Massachusetts.	1837	Anlehen den Eisenbahn-Compagnien	5	4,290,000	00	4,290,000	00
New-York.	1823	Für Canäle	6	545,000	00		
		do. do.	5	11,968,674	41		
		Dem Hudson- und Delaware-Canal geliehen	5	800,000	00		
		An Eisenbahnen geliehen	4½, 5	3,787,700	00		
		Für Flusschiffahrt	5	10,000	00		
		Allgemeiner Schuld-Fond	5	586,532	43		
		Astor-Schuldscheine	5	561,500	00		
		Pensylvanien.	1821	Für Canäle und Eisenbahnen	5	4,140,003	32
Maryland.	1824	Medicinische Universität	5	30,000	00	24,140,003	32
		Strafhaus	5	97,947	30		
		Tabak-Inspection	5	78,000	00		
		Der Baltimore- und Ohio-Bahn, dem Chesapeak- u. Ohio-Canal u. der Balt.- u. Susqueh.-Bahn geliehen	5, 6	8,219,000	00		
		Washington's Monument	5	10,000	00		
		Auslagen wegen Unruhen	5	77,033	43		
Virginia.	1820	Für Canäle, Strassen u. Eisenbahnen	5, 6	4,129,700	00	8,511,950	73
Süd-Carolina.	1820	Für Canäle und Strassen	5, 6	1,550,000	00	4,129,700	00
		Den Erben von Jefferson	6	10,000	00		
			Latus	1,560,000	00	59,589,066	89

Name des Staates.	Jahr, in welchem die Emis- sion be- gann.	Gegenstand, wofür die Emission statt hatte.	Pro- cente der An- leihen.	Betrag			
				für einzelne Gegen- stände.		im Ganzen.	
				Dollars.	C.	Dollars.	C.
Süd-Carolina.	1820	Der Cincinnati- u. Charleston-Bahn	5	1,560,000	00	59,889,066	89
		Für den Wiederaufbau von Charleston	5	2,000,000	00		
		Revolutions-Schuld	3	193,770	12		
Georgia.	1838	Für Eisenbahnen	5	2,000,000	00	5,753,770	12
Alabama.	1823	Für Banken	5	7,800,000	00	10,800,000	00
		Für Eisenbahnen	5	3,000,000	00		
Mississippi.	1831	Für Banken	5	7,000,000	00	7,000,000	00
Louisiana.	1824	Für Banken	5	18,950,000	00		
		Für Eisenbahnen	6	500,000	00		
		Der New-Orleans Austrocknungs- Gesellschaft	5	50,000	00		
		Den Erben Jefferson's	6	10,000	00		
		Für Spitäler	5	125,000	00		
		Für das Capitol	5	100,000	00		
		19,735,000	00				
Tennessee.	1833	Für Banken	5, 6	3,000,000	00	7,148,166	66
		Für Strassen	5	118,166	66		
		Für Eisenbahnen und Strassen . .	5	3,730,000	00		
		Für Flussverbesserung	5	300,000	00		
Kentucky.	1834	Für Banken	5	2,000,000	00	3,185,000	00
		Für Canäle, Strassen u. Eisenbahnen	5	1,185,000	00		
Ohio.	1825	Für Canäle und Eisenbahnen . . .	6	6,101,000	00	6,101,000	00
Indiana.	1832	Für Banken	5	1,390,000	00	13,190,000	00
		Für Canäle	5	8,000,000	00		
		Für Eisenbahnen	5	2,600,000	00		
		Für Chaussées	5	1,150,000	00		
		Für Flussschiffahrt	5	50,000	00		
Illinois.	1831	Für Staatsschuld	6	100,000	00	8,479,000	00
		Für Banken	6	5,675,000	00		
		Für Canäle, Strassen u. Eisenbahnen	6	2,704,000	00		
Missouri.	1837	Für Banken	5	2,500,000	00	2,500,000	00
Michigan.	1836	Streit mit Ohio		100,000	00	5,340,000	00
		Für Canäle, Strassen u. Eisenbahnen	6	5,000,000	00		
		An Eisenbahnen gleichen	6	120,000	00		
		Staats-Strafhaus		20,000	00		
		Universität		100,000	00		
Arkansas.	1836	Für Banken	5	3,000,000	00	3,000,000	00
				Zusammen		154,121,003	67

Die Schulden des Staates New-York erscheinen hier weit grösser, als selbe in meinem zweiten Berichte angegeben sind, weil das aus dem Erträgniss des Erie-Canals erhaltene Capital inzwischen verzinslich angelegt werden musste, da die Schuldscheine erst in mehreren Jahren zahlbar sind; die Canalschuld ist also als getilgt anzusehen.

Wir ersehen aus dieser Tabelle, dass 19 Unions-Staaten seit dem Jahre 1820

für Eisenbahnen, Canäle und Strassen	98,001,244 Doll. 39 C.
für Banken	51,315,000 „ 00 „
für andere Gegenstände	4,804,759 „ 28 „

zusammen 154,121,003 Doll. 67 C.

Schulden machten, wovon aber, wie wir oben bemerkten, ein Theil den Actiencompagnien wieder geliehen wurde, und daher von ihnen bei Verfallzeit eingelöst werden muss. Der Betrag, welcher in den gesetzgebenden Versammlungen im letzten Winter, vorzüglich für Eisenbahnen bewilligt wurde, mag nicht weniger als 16 Millionen betragen, es beläuft sich also die öffentliche Schuld der Unionsstaaten für Communicationen im Innern auf beiläufig 114 Millionen Dollars oder 163 Millionen preuss. Thaler, wovon der bei weitem grösste Theil schon realisirt ist, und der Rest in ein oder zwei Jahren realisirt wird. Nur der kleinste Theil der Staatspapiere befindet sich in den Händen von Americanern, der bei weitem grösste Theil wurde in England negociirt, und die Papiere sind entweder in England, oder an andern Punkten von Europa. Die vereinigten Staaten zahlen also jährlich an Europa fünf Millionen Dollars als Zinsen ihrer Schuld für Eisenbahnen, Canäle und Strassen, und dieser Zinsbetrag wird durch die immer grösser werdenden Unternehmungen während einiger Jahre gewiss noch fortwährend vermehrt. Es gibt wohl keinen Americaner, welcher der Ansicht ist, sein Vaterland müsse verarmen, wenn es jährlich so grosse Zinsbeträge, und bei Verfallzeit auch die Kapitalien an Europa rückzahlen müsse; jeder Americaner ist im Gegentheile überzeugt, dass die innern Communicationen den Wohlstand seines Vaterlandes so sehr vermehren, dass nicht nur die Zinsen, sondern auch das Kapital noch vor der Verfallzeit des letztern rein gewonnen wird, dass also dann noch immer die Anlagen dieser Communicationen dem Lande als Ueberschussgewinn zurückbleiben. Möchte doch diese Ansicht auch in den Staaten des europäischen Continentes Eingang finden!

SECHSTER BERICHT.

Neu-Orleans in Louisiana, den 20. Mai 1839.

Banken im Staate Louisiana.

In meinem letzten Berichte führte ich an, dass der Staat Georgia 25jährige Bank-Privilegien an drei Compagnien unter der Bedingung ertheilte, 500 engl. Meilen Eisenbahnen in den Hauptlinien des Landesverkehrs zu erbauen, dass hiervon 182 engl. Meilen Bahnen bereits im Betriebe sind, und die übrigen Strecken binnen 18 Monaten beendigt werden. Der gesetzliche Zinsfuss in Georgia beträgt $8\frac{0}{100}$, und nie würden Private so grosse Eisenbahnen unternommen haben, wenn sie nicht in den Bank-Privilegien die Sicherheit für eine gute Verzinsung ihrer Fonds gefunden hätten.

Im Staate Louisiana ist der Mangel an Geld trotz der Baumwoll- und Zucker-Production noch weit grösser, und der gesetzliche Zinsfuss beträgt hier $10\frac{0}{100}$, allein Private, welche mit einiger Klugheit speculiren, verdienen 15 bis $20\frac{0}{100}$; wo sollte sich also Geld für öffentliche Unternehmungen finden, die bei der hiesigen geringen Population keinen grossen Gewinn zu geben im Stande sind. Und dennoch sind in Louisiana in den letzten sechs bis acht Jahren sehr grosse Unternehmungen ausgeführt worden, welche aber beinahe sämmtlich durch Bank-Privilegien unterstützt wurden.

a) Canal von Neu-Orleans zum See Pontchartrain.

Am 5. März 1831 ertheilte der Staat eine Charter zur Bildung einer Gesellschaft unter dem Titel: *New-Orleans Canal and Banking Co.*; die Gesellschaft sollte vier Millionen Dollars oder 40,000 Actien à 100 Dollars einzahlen und einen Canal vom Innern der Stadt Neu-Orleans quer durch die Cypressen-Sümpfe (*Cypress Swamps*) bis zu dem See Pontchartrain bauen, den übrigen Theil des Kapitals aber für Bankgeschäfte verwenden. Der Canal musste an seiner Oberfläche 60 Fuss Breite und eine solche Tiefe