

1938. 2 12

F 676 FOR

Die

Atlantic- & Great-Western- Eisenbahn

in den Staaten

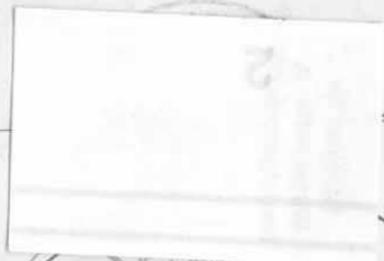
New-York, Pennsylvania und Ohio.

B e r i c h t

des

Herrn **J. C. Forbes.**

früheren Direktors der Holl.-Rheinischen Eisenbahn, gegenwärtig Direktor der Dover-Chatam-London-Eisenbahn über den jetzigen Zustand und die Zukunft dieser amerikanischen Bahn.



Frankfurt a. M.,

73/444

Druck der Frankfurter Societätsdruckerei.

1866.

Am 23. November d. J. wurde zu London ein Meeting der zahlreichen Interessenten der Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn abgehalten. Der Gegenstand dieser Versammlung, welche Sir Morton Peto präsidirte, war die Berichterstattung über eine von den Gründern dieser Bahn nach Amerika unternommene Reise. Die ersten Persönlichkeiten der City von London beteiligten sich, unter dem Vorstiz von Sir Morton Peto und Herrn James Mac Henry, den beiden Contractors der Arbeiter der Bahn, an diesem weiten Ausfluge, um durch eigenen Augenschein und persönliche sorgfältige Prüfung eine bestimmte Ansicht über die gegenwärtige Position und die Aussichten dieser wichtigen Eisenbahn zu gewinnen. Sir Morton Peto stattete der Versammlung einen Bericht ab, in welchem er die wahrhaft wunderbaren Resultate dieses noch jungen Unternehmens darstellte und nachzuweisen suchte, daß, wenn schon jetzt die Einkünfte der Bahn sich in einer bis jetzt sowohl in Europa als selbst in Amerika einzig dastehenden Proportion vermehrt haben, (die Einnahmen welche im Monate Juli d. J. 595,523 Doll. betrug, stiegen im Monat October bis zu beinahe 800,000 Doll.) eine weit glänzendere Aussicht sich noch für die Zukunft darbietet wenn die bis jetzt noch mangelhaften und unvollständigen Beförderungsmittel an Lokomotiven und Wagen in geeigneter Weise ergänzt sein werden. Das rasche Emporblühen dieser wichtigen Eisenbahn wodurch die beiden Städte New-York und St. Louis in direkte Verbindung gesetzt und eine große, ununterbrochene Linie von 1200 Meilen durch die reichsten und bedeutendsten Staaten des Nordens der Union geschaffen wurde, hat besonders in der Entdeckung der Petroleum-Quellen, welche auf dem Gebiete der Eisenbahn entspringen, ihren Grund; überdies liefern die reichen Kohlenlager des Staates Ohio, welchen die Bahn durchschneidet, ein kolossales Contingent für den Transport. — Wir lassen hier wörtlich den von Herrn Forbes dem Meeting vorgetragenen Bericht folgen und werden an denselben einzelne Betrachtungen anschließen, welche die große Bedeutung dieser Bahn besonders hervortreten lassen. Herr Forbes, gegenwärtig Direktor der London-Dover-Chatham-Eisenbahn, ist seit vielen Jahren als einer der kompetentsten und erfahrensten Kenner von Eisenbahn-Unternehmungen bekannt; seiner Thätigkeit als Direktor der Holländisch-Rheinischen Eisenbahn verdankt diese heute so blühende Gesellschaft die Grundlagen ihrer Prosperität. Die Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn konnte keine größere Autorität dem Publikum vorführen als Sir Morton Peto und Mr. J. S. Forbes, um durch positive Thatsachen und das Urtheil der zuverlässigsten und sachkundigsten Kenner ihre gegenwärtige vortreffliche Position und die Aussichten einer glänzenden Zukunft nachzuweisen.

Bericht des Herrn J. S. Forbes über die Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn.

Meine Herren!

„Auf Grund des mir von Ihnen ertheilten Auftrags habe ich in den Monaten September und Oktober d. J. die Vereinigten Staaten von Amerika besucht und die Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn einer sorgfältigen Prüfung unterworfen. Das Resultat meiner Anschauungen und Untersuchungen ist Folgendes:

„Die Hauptlinie beginnt bei dem Ausgangspunkte der New-York und Erie-Eisenbahn an einem Orte genannt Salamanca, 414 englische Meilen von New-York entfernt, und erstreckt sich in südwestlicher Richtung in einer Länge von drei hundert acht und achtzig Meilen bis zur Stadt Dayton, wo die Ohio- u. Mississippi-Eisenbahn beginnt. In Folge der mit letzterer getroffenen Uebereinkunft benutzt die Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn die Schienen, das Material und die Lokalitäten der Letzteren, namentlich das große Stationsgebäude zu Cincinnati, so daß letztere Stadt, welche 60 Meilen von Dayton entfernt ist, als der eigentliche Endpunkt der Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn betrachtet werden kann.

„Von Cincinnati aus erstreckt sich die Ohio- u. Mississippi-Eisenbahn 340 Meilen weit bis zur Stadt St. Louis an dem Mississippi, so daß durch die drei genannten Eisenbahn-Gesellschaften — die New-York- u. Erie-, die Atlantic- u. Great-Western- und die Ohio- u. Mississippi-Eisenbahn — eine neue und ununterbrochene Verbindung zwischen New-York, Cincinnati und St. Louis und zwischen dem Atlantischen Ocean und den Ohio- und Mississippi-Strömen — eine Distanz von zwölfhundert Meilen — hergestellt wurde.

„Die erste Zweigbahn der Atlantic- u. Great-Western beginnt bei dem Städtchen Meadville und läuft bis zu einer in Folge der Entdeckung der Petroleum-Quellen entstandenen Stadt, genannt Oil City, eine Distanz von zwei und dreißig Meilen. Seit der kurzen Zeit ihres Bestehens hat diese Linie durch die Beförderung von Passagieren und namentlich durch den Transport des Petroleum eine große Bedeutung erhalten.

„Eine andere Zweigbahn läuft 50 Meilen nordwestlich von Leavittsburg nach Cleveland und 31 Meilen südöstlich von Leavittsburg nach Youngstown und den Hubbard Kohlen-Gruben. Die beiden letzten genannten Linien sind unter dem Namen der Mahoning-Eisenbahn bekannt; dieselbe wurde von der Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn für einen Zeitraum von 99 Jahren gepachtet. Seit dem Antritt ihres Pachtens hat die Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn das Geleise dieser Linie erweitert, um die Breite von 6 Fuß zu erreichen. (Nur die genannten drei Eisenbahnen, welche die Städte New-York und St. Louis mit einander verbinden, haben in den Vereinigten Staaten von Amerika das breite Geleise von 6 Fuß.)

„Eine dritte Zweigbahn läuft sechs Meilen weit von der Station Wadsworth nach den Silver Creek Kohlengruben.

„Außer den genannten Zweigbahnen hat die Gesellschaft den Bau von zwei andern Seitenlinien unternommen, nämlich: die eine von einem bei der Station Salamanca gelegenen Orte genannt Randolph an nach Buffalo, an dem nordöstlichen Ende des Erie Sees (70 Meilen) und die andere von Miles (an der Leavittsburg- und Hubbard-Linie) nach den Kohlengruben von New-Bisbon (30 Meilen).

Die Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn begreift demnach folgende Sektionen, die in vollem Betriebe sind:

Die Hauptlinie von Salamanca nach Dayton	388 engl. Meil.
Die Franklin Zweigbahn (von Meadville nach Dil City)	32 " "
Die Silver Creek Zweigbahn (von Wadsworth nach den Kohlengruben)	6 " "
Die Mahoning Eisenbahn	
Strecke von Leavittsburg nach Cleveland	50
" " Leavittsburg nach Youngtown	17
" " Youngtown und Hubbard	14
	<hr/>
	81 " "

Im Ganzen: 507 engl. Meil.

„Hierzu müssen die beiden bereits in Construction begriffenen neuen Linien gerechnet werden, nämlich:

Die Buffalo Zweigbahn (von Randolph nach Buffalo)	70 engl. Meil.
Die New Lisbon Kohlenbahn (von Niles nach New Lisbon)	30 " "

Im Ganzen: 100 engl. Meil.

„Ich habe mit der größten Sorgfalt alle Arbeiten der Bahn untersucht und habe die große Befriedigung zu berichten, daß ich die Bahn im Allgemeinen und namentlich die große Strecke der Hauptlinie, welche in den letzten zwei bis drei Jahren konstruirt wurde, in dem vortrefflichsten Zustande in jeder Beziehung befunden habe.

„Nachdem ich während meines Aufenthalts in Amerika mehrere Tausend von Meilen Eisenbahn befahren und geprüft habe, bin ich in der Lage zu bezeugen, daß nur wenige Linien an Solidität und Zweckmäßigkeit der Konstruktion der Atlantic- u. Great-Western-Eisenbahn gleichkommen.

„Sowie die Bahn in jeder Beziehung mit der zweckmäßigsten Sparsamkeit hergestellt wurde, so wurden auch die einzelnen Stationsgebäude mit der größten Einfachheit errichtet, um solche mit Ausdehnung des Verkehrs zu erweitern und zu vervollständigen. Inzwischen sind die Haupt-Stationsgebäude geräumig, solid errichtet und bereits für einen großartigen Verkehr eingerichtet; selbst die kleinen Neben-Stationsgebäude in Holz sind weit besser und zweckmäßiger als diejenigen der meisten andern amerikanischen Bahnen. Bereits jetzt schon werden die Gebäulichkeiten von Salamanca und Meadville beträchtlich erweitert und an andern Punkten der Bahn neue Lagerstätten für den kolossalen Verkehr von Waaren errichtet, wozu ein für diese Zwecke bestehender genügender Reservefonds verwendet wird.

„Zu Cleveland hat die Eisenbahn beinahe sämtliche künftige Ländereien an dem Ufer des Stromes und andere Strecken in der Nachbarschaft erworben und die Lokalitäten zur Lagerung und Beförderung von Kohlen und Eisen hergerichtet. Ich betrachte den Besitz dieses Stationsgebäudes mit Accessorien als höchst werthvoll für die Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn; die Lage von Cleveland an dem Erie See ist günstiger als diejenige aller andern an dem See gelegenen Städte, und Dank der Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn wurde diese Stadt mit dem allgemeinen Eisenbahnnetze in direkte Verbindung gebracht, woraus eine unberechenbare Vermehrung des Verkehrs sich unzweifelhaft entwickeln wird. Ueberdies ist Cleveland ein an sich sehr bedeutender Geschäftsplatz und der Sitz von ansehnlichen Eisenwerken und andern industriellen Etablissements. Die Lage der Stadt ist einzig für die Exportation von Kohlen und Produkten von dem Mahoning-

Distrikte nach den zahlreichen Städten und Plätzen an den Ufern der großen Seen sowie für die Importe aller Produkte von den genannten Gegenden, welche in allen Zweigen der Industrie und in der Ausbeutung der reichen Kohlenlager eine wunderbare Thätigkeit entwickeln.

„Die Eröffnung der direkten Verbindungslinie zwischen Newyork, Cincinnati und St. Louis hatte eine solche Zunahme des Verkehrs im Gefolge, daß es der Gesellschaft unmöglich wurde dem Bedürfnisse nur entfernt Genüge zu leisten. Beinahe in allen einigermaßen wichtigen Orten längs der Eisenbahn hatte ich Gelegenheit mit Kaufleuten und Geschäftsmännern dieser Lokalitäten zu verkehren, und alle sprachen nur von den fortwährend großen Schwierigkeiten, denen sie begegneten, um ihre Produkte weiterzubefördern, — Schwierigkeiten, die in der ungenügenden Anzahl von Lokomotiven und Wagen ihren Grund haben. Diese Bemerkung bezog sich nicht allein auf die Atlantic und Great-Western-Eisenbahn sondern ebenso sehr auf alle amerikanischen Eisenbahnen im Allgemeinen. Die nämlichen Bemerkungen wurden mir zu Cincinnati, St. Louis, Toledo und Chicago gemacht und hörte ich an diesen Orten häufig Klagen darüber, daß wegen unzureichender Beförderungsmittel man oft genöthigt sei, den Wasserweg dem rascheren und sichereren Transporte durch die Eisenbahn vorzuziehen. Ähnliche Klagen wurden in den Kohlendistrikten von Youngstown erhoben, wo die Beförderung der Kohlen nach Cleveland derart ungenügend ist, daß deshalb die Eisenwerke von Zeit zu Zeit genöthigt sind ihre Arbeiten einzustellen.

„Die meisten amerikanischen Bahnen verdanken einen beträchtlichen Theil ihres Einkommens der Beförderung von Thieren. Die Atlantic und Great-Western-Eisenbahn durchläuft beinahe in ihrer ganzen Ausdehnung Ländereien auf welchen die Viehzucht in einem bedeutenden Maße betrieben wird und wo demnach hierin sich ein großes Feld von Geschäften für die Eisenbahn eröffnet sobald die geeigneten Anstalten getroffen sind.

„Ich fand die neue in Jersey City errichtete Lokomotivenfabrik in voller Thätigkeit, dieselbe wird in aller Kürze das Material der Atlantic-Eisenbahn bis zur Zahl von 126 Lokomotiven vermehren; am heutigen Tage sind nur ungefähr 100 Lokomotiven in Thätigkeit. — Mit Rücksicht auf den täglich zunehmenden großen Verkehr möchte ich den Direktoren den Rath ertheilen, frühzeitig genug Anstalten für die Lieferung von 24 weiteren Lokomotiven zu treffen.

„Ebenso ist aber eine größere Zahl von neuen Passagier-Wagen im Baue begriffen.

„Indessen hat sich das größte Bedürfniß bezüglich der zum Transporte von Waaren und Vieh bestimmten Wagen fühlbar gemacht. Auf den Vorschlag des Hrn. Mc. Laren, der den Betrieb der Bahn leitet, ertheilte Hr. Mac Henry sofort die Ordre eine beträchtliche Anzahl von neuen Wagen dieser Art herzurichten. Sobald letztere beendigt sind werden dieselben eine stete Verwendung finden und erst dann können sich die Schätzungen des Hrn. Mc Laren über die Zunahme des Verkehrs realisiren. Darüber, daß in den Distrikten, welche die Eisenbahn berührt, ein bedeutender Verkehr sowohl für den Transport nach den einzelnen Stationen als auch längs der ganzen Linie besteht, kann, nach meiner Ueberzeugung, kein Zweifel herrschen. Die Eisenbahn läuft von einem Orte, genannt Salamanca, in dem Staate Newyork aus, durchstreift alsdann 93 Meilen im Staate Pennsylvanien und 247 Meilen im Staate Ohio. Diese beiden letzteren Staaten gehören zu den am dichtesten bevölkerten der Union. An Reichthum in landwirthschaftlichen Produkten stehen sie keinem andern Staate nach und überdies enthalten sie einen wahren Ueberfluß von Kohlenlagern und anderen werthvollen Mineralien.

„Die Bevölkerung des Staates Pennsylvanien betrug zur Zeit der letzten officiellen Zählung, im Jahr 1860, 2,900,000 Köpfe, wonach 64 Menschen auf eine Quadratmeile kommen. Die Anzahl nahm in einem Zeitraum von 10 Jahren um 600,000 zu. Nach der letzten Zählung waren mehr als zehn Millionen Morgen (Acres) Land in Kultur, auf welchen ungefähr 1,500,000 Stück Hornvieh, 1,600,000 Schaafe und 1,000,000 Schweine ernährt wurden. Die Getreide-Ernte lieferte im Jahre 1860 acht und sechzig Millionen Scheffel, ohne der andern Produkte, wie Hafer, Welschkorn, Hanf, Gerste zc. zu gedenken. Die Kartoffel-Ernte warf ungefähr 12 Millionen Scheffel ab und nicht weniger als 2,245,000 Fässer Heu wurden bereitet. Der Gesamtbetrag der im Jahre gegrabenen Kohlen belief sich auf beinahe 12 Millionen Tonnen. Das Netz der Eisenbahnen im Betrieb stieg von 823 Meilen zu 2542 Meilen innerhalb 10 Jahren.

„In dem Staate Ohio belief sich die Bevölkerung im Jahre 1860 auf 2,340,000 oder 59 Seelen auf eine Quadratmeile; die Zahl der Bewohner stieg im Zeitraume von 10 Jahren um 350,000. Die Ausdehnung des bebauten Landes betrug 12,665,000 Morgen (Acres), die Zahl des Hornviehs im Staate erreichte 1,650,000, diejenige der Schaafe 3,000,000 und diejenige der Schweine 2,200,000. Die Getreide-Ernte ergab im Jahre 1860 ungefähr 91 Millionen Scheffel, ohne die großen Quantitäten aller andern Produkte. Die Kartoffel-Ernte warf 8,752,000 Scheffel ab und 1,600,000 Fässer Heu wurden bereitet. Die Ausdehnung der Eisenbahn stieg im Zeitraum von 10 Jahren von 575 Meilen zu 2,999 Meilen. Kohlenlager, Eisenwerke und Minen gibt es im Staate im Ueberflusse und überdies entspringt daselbst eine große Anzahl von Salzquellen.

„Wir werden weiter unten zeigen, in welchen beträchtlichen Proportionen der Wohlstand dieser beiden reichen Staaten sich in Folge der Entdeckung der Petroleumquellen vermehrt hat.

„Im Jahre 1860 waren die Petroleum-Quellen von Pennsylvanien beinahe völlig unbekannt. Seit den letzten vier oder fünf Jahren ist eine energische und unternehmende Bevölkerung in diesen Staat eingewandert und gründete in der nächsten Nähe der Eisenbahn große Städte an Stellen, wo vorher kaum einige Hütten standen. (Corry*) zählt jetzt 5000 Einwohner, Franklin eine gleiche Zahl; Oil City, Pit-Hole und Tetusville — ganz neu entstandene Städte — besitzen jede bereits eine Bevölkerung von 10,000 Seelen; überdies sind Tausende in der ganzen Umgegend der Petroleum-Quellen zerstreut. Diese ganze Bevölkerung, von der Viele sehr reich und Alle sehr gut bezahlt sind, verzehrt und reist viel und ist eine vorzügliche Kundschaft für die Eisenbahn. Die Kapitalanlage in dem Graben neuer Quellen ist bereits sehr beträchtlich und nimmt noch täglich zu; ebenso wächst fortwährend die Produktion des Oels.

„Die von den an der Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn gelegenen Stationen im Jahre 1863 versandte Quantität von Oel betrug 533,000 Barrels; dieselbe stieg im Jahre 1864 zu 675,028 Barrels. Die Quantität des letzten Jahres wird voraussichtlich noch weit größer sein. Nach zuverlässigen Berechnungen ergibt

*) Hr. Robinson, der Direktor der großen Ebbw-Vale-Gesellschaft, welcher Sir Morton Peto und die übrigen Interessenten der Atlantic-Eisenbahn nach Amerika begleitete, citirte in dem Meeting vom 23. November den Umstand, daß Corry vor 4 Jahren ein armliegender Ort mit kaum 100 Einwohnern, die in hölzernen Hütten wohnten, war. Heute hat Corry eine Bevölkerung von 5000 Einwohnern; das Bankgeschäft hat einen lebhaften Aufschwung genommen, — es bestehen jetzt in der Stadt 22 Banken — die bedeutendsten Petroleumhändler haben hier ihre Niederlagen, und es wird soeben daselbst ein großartiges Opernhaus gebaut.

der ganze Delbistrikt des Staates Pennsylvanien den kolossalen Betrag von 80,000 bis 90,000 Barrels per Woche, was für das Jahr mehr als 4 Millionen Barrels ausmacht.

„Das Del wird der Eisenbahn ein großes Einkommen sichern; denn man zahlt gern 3 u. 4 Pence für die Beförderung per Ton und per Meile. Ueberdies ist der Bahn ein starker Lokalverkehr durch ihre besonders günstige Lage, durch die rasche Zunahme der Bevölkerung, durch die zahlreichen Geschäfte und Bedürfnisse der letzteren gesichert.

„Im Staate Ohio nahm der Kohlenverkehr seit 1860 sehr beträchtlich zu; indessen ist derselbe immer noch unbedeutend, wenn man ihn mit demjenigen von Pennsylvanien vergleicht. Es macht sich seit der letzten Zeit ein neues Leben in diesem Handel geltend, was namentlich sich in dem Distrikte, welchen die New-Visbon-Zweigbahn durchschneidet, zeigt. Dieser letztere Distrikt ist sehr reich an Kohlen der besten Qualität; es hat sich eine mächtige Gesellschaft, an deren Spitze die einflußreichsten Persönlichkeiten des Staates stehen, gebildet, um einen Umfang von 60,000 Morgen Kohlengebiet zu exploitiren und damit zu beginnen, sobald die Vollendung der Zweigbahn einen leichten Zugang zu den größern Märkten vermittelt.

„Auch in andern Beziehungen gilt der Staat Ohio als derjenige, welcher am raschesten in Bevölkerung und Wohlstand zunimmt.

„Es ist wichtig hier zu bemerken, daß trotz der großen Erweiterung des Eisenbahnnetzes und ungeachtet des ungeheuren Wachstums der Bevölkerung und der agrikulösen und industriellen Produktion seit den letzten 10 bis 12 Jahren keine neue Eisenbahnlinien gegen Osten und nach den Häfen des Atlantischen Oceans zu angelegt wurden, so daß die bestehenden Bahnen allein den Nutzen aus dieser Zunahme des Verkehrs gezogen haben. Wenn die kommerzielle Thätigkeit dieser Staaten in den nämlichen Proportionen fort dauert — so wie es allen Aufchein hat — so werden sich gewiß die bestehenden Linien für die Anforderungen des Verkehrs als unzureichend darstellend.

„Abgesehen von diesem kolossalen Lokalverkehr, wovon obige Ziffern ein allgemeines Bild geben, ist der Verkehr der großen Mittelpunkte des Handels, wie St. Louis, Chicago und Cincinnati, weit bedeutender. Die Stadt St. Louis, der westliche Endpunkt der großen Linie, wovon die Atlantic-Eisenbahn einen Theil bildet, ist der eigentliche Knotenpunkt an dem Mississippi-Flusse, wo der Verkehr zwischen dem sogenannten niederen und höheren Wasser zusammenströmt. Die niederen Wasser dehnen sich innerhalb 1200 Meilen von St. Louis nach New-Orleans und dem Golfe von Mexico aus; die höheren Wasser, eingeschlossen den Missouri-Fluß, welcher sich in der Nähe der Stadt St. Louis in den Mississippi ergießt, erstrecken sich über eine schiffbare und von einer wahren Flotte von Dampfern und andern Schiffen befahrenen Wasserstraße mehrere Tausend Meilen weit. Die Bevölkerung der Stadt St. Louis stieg bis über 160,000 Seelen, — eine Zunahme von 83,000 in 10 Jahren, d. h. bis zum Jahre 1860; von dem Transithandel, welcher daselbst seinen Sitz hat, kann man sich kaum einen Begriff machen. Die Geschäftsthätigkeit ist nicht geringer in der Stadt Cincinnati, deren Lage an dem Ohio-Strome dieselbe zum Centrum des Verkehrs des ganzen durch den Fluß berührten Distriktes erhoben hat. Die Bevölkerung belief sich im Jahre 1860 auf 161,000, — eine Zunahme von 46,000 in 10 Jahren. Beträchtlicher als St. Louis und Cincinnati ist die Stadt Chicago. Dieselbe ist an dem südlichen Ende des Michigan-Sees in dem blühendem Staate Illinois gelegen und bildet das große Centrum des bedeutenden Küstenhandels, die Bevölkerung stieg in 10 Jahren um 79,000 Seelen und betrug bereits im Jahre 1859 im Ganzen 109,000. Nach den Schätzungen der Handelskammer von

Chicago betrug die Bevölkerung im vorigen Jahre 196,000, was demnach im Zeitraum von 5 Jahren eine Zunahme von 86,000 ist.

„Chicago ist der bedeutendste Platz für den Getreidehandel. Vom 31. März 1864 bis 31. März 1865 wurden aus der Stadt durch die verschiedenen Eisenbahnen und durch die Schifffahrt über 40 Millionen Barrels Getreide versandt. Ueberdies ist die Stadt Chicago der Hauptsitz für den Handel von andern Lebensmitteln (namentlich von Rind- und Schweinefleisch), welche nach den östlichen Staaten der Union und nach Europa in großen Massen versendet werden. Die Zahl der Schweine, welche zu Chicago geschlachtet und verpackt wurden, belief sich im Jahre 1862 auf 970,000, im Jahre 1863 auf 904,000 und im Jahre 1864 auf 760,000. Die Anzahl der Ochsen, welche im Jahre 1862 geschlachtet und verpackt wurden, belief sich auf 59,000; dieselbe stieg im Jahre 1863 auf 70,000 und im Jahre 1864 auf 92,000. In Folge dieses ausgedehnten Handels hat sich zu Chicago der bedeutendste Viehmarkt der Union entwickelt; es wurden im Jahre 1864 auf demselben 343,000 Stück Rindvieh und 1,400,000 Schweine eingeführt, wovon wiederum 262,000 Stück Rindvieh und 536,000 Schweine exportirt wurden. Dieser ganze kolossale Verkehr wird durch die Eisenbahnen welche in Chicago einmünden befördert. Ohne in weitere Details einzugehen, glaube ich auf Grund der soeben angegebenen Zahlen bewiesen zu haben, welche große Wichtigkeit der Verkehr von Chicago für die Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn hat; dieser Verkehr wurde durch die Verbindung mit verschiedenen Linien, namentlich mit der Cleveland- und Toledo-Eisenbahn, der südlichen Michigan-Eisenbahn, der Chicago- und Great-Eastern- und der Pittsburg-, Fort Wayne- und Chicago-Eisenbahn vermittelt.

„Noch bedeutender als dieser Lokalverkehr ist der Verkehr auf der großen Linie welche die Verbindung zwischen dem Osten und Westen der Union bildet.

„Die Atlantic und Great Western-Eisenbahn im Verein mit den in sie mündenden Bahnen an ihrem östlichen und westlichen Endpunkte ist die beste Verbindungslinie zwischen Newyork, Cincinnati und St. Louis und via Cleveland zwischen Newyork, Toledo und Chicago. Der Passagier-Verkehr zwischen diesen genannten Städten und den wichtigen Distrikten deren Mittelpunkt sie bilden ist sehr beträchtlich und nach meiner Ansicht sind die verbündeten Gesellschaften in der Lage den Dienst für Passagiere und leichte Güter in der Art zu organisiren, daß jede Concurrenz **unmöglich** ist. Da die Bahn eine sechs Fuß breite Spur hat, können die Gesellschaften Lokomotiven und Wagen führen welche an Zweckmäßigkeit und Bequemlichkeit jene aller anderen Linien übertreffen. Dieser letztere Vortheil ist sehr wichtig bei Reisen auf solch' große Distanzen bei welchen die Passagiere oft genöthigt sind, 24, 36 und selbst 48 Stunden fortwährend im Wagen zu bleiben. Eine genügende Anzahl von Zügen zwischen Newyork und Cleveland, Toledo und Chicago und zwischen Newyork, Cincinnati und St. Louis würde ohne Zweifel, sofern man die gehörige Geschwindigkeit und eine strenge Pünktlichkeit einführt, den verbündeten Gesellschaften beinahe das Monopol des Passagier-Verkehrs zwischen diesen Städten sichern. Ebenso ist die Lage der verbündeten Bahnen besonders günstig für Beförderung der Waaren von Westen nach Osten. Sofern man den Kaufleuten eine billige und rasche Beförderung und namentlich Ablieferung einer bestimmten Zeit zusichert, werden dieselben gewiß in den meisten Fällen die Eisenbahn dem Wasserwege vorziehen. Gegenwärtig wird noch in Folge der vortheilhafteren Bedingungen der Beförderung durch Wasser die kolossale Masse von Getreide und anderen Lebensmitteln von Chicago aus auf einem großen Umwege — auf dem Michigan, Huron und Erie-See — nach Buffalo gebracht, dort in andere Schiffe geladen, um entweder auf dem Canal oder durch Eisenbahn nach Newyork oder den östlichen Städten der Union oder auf dem Welland-Canal und dem Ontario-See nach Canada und dem St. Lawrence-

Strome befördert zu werden. Diese Wasserlinie wird sicher stets einen großen Theil des Verkehrs wegen ihrer niedrigen Preise anziehen; aber während einiger Monate des Jahres ist dieser Weg entweder unsicher oder gar unmöglich. Alsdann muß der Verkehr allein den Eisenbahnen überlassen werden, welche in solchen Zeitpunkten häufig mit Gütern wahrhaft überfluthet werden. Indessen haben es die Eisenbahn-Gesellschaften in der Hand durch völlig korrekte Organisation, durch strenge Controlirung der Kosten beim Empfang der Waaren einerseits und bei deren Ablieferung andererseits (um auf diese Weise die Neben-Ausgaben auf die geringst mögliche Summe zu reduciren) durch niedrige Preise und regelmäßigen und raschen Transport dem Handel die großen Vortheile zuzuwenden, welche die Sicherheit und Zeiterparniß gewähren, und alsdann würde auch das Publikum sicher das ganze Jahr hindurch die Eisenbahnen benutzen. Ich bin überzeugt, daß wenn die amerikanischen Bahnen ein solches Ziel verfolgen sie die Schifffahrt nicht zu fürchten haben, wie dies sich auch bei den längs der Ufer des Rheines, in einem der verkehrreichsten Länder von Europa bewährt hat. Den Rheinischen Eisenbahngesellschaften ist es gelungen, trotz ihren höheren Frachten, einen bedeutenden Theil des Güterverkehrs dem Wasserwege zu entziehen und sich dadurch ein beträchtliches Einkommen zu sichern. — Um diesen Zweck zu erreichen müssen die einzelnen amerikanischen Bahnen sich untereinander in freundlicher Weise verständigen, so daß jede Gesellschaft an dem Brutto-Ertrage im Verhältniße der Länge ihrer Linie Theil nimmt. In der nämlichen Art muß die Gesellschaft, welche im Osten Güter zur Versendung nach dem Westen erhält, in die Lage gesetzt werden, eine ähnliche Uebereinkunft auf der Grundlage des nämlichen Principes der proportionellen Ausdehnung zu treffen. Die Atlantic und Great-Western muß diesen letzten Punkt bei ihren Negotiationen mit anderen Gesellschaften genau im Auge behalten, denn sonst kann ihr leicht ein bedeutender, ständiger und sehr lohnender Verkehr entzogen werden.

„Die Beendigung der beiden Zweigbahnen ist für das Unternehmen höchst wichtig. Die Linie von Randolph nach Buffalo vollendet die Eisenbahnverbindung mit dieser großen Stadt, welche nicht nur den Hauptsitz des Handels des Erie-Sees, sondern auch den Endpunkt des New-York und Erie-Kanals bildet, aus welcher ein beträchtlicher Theil der Produkte des Westens nach New-York gebracht wird. Ueberdies wird diese Linie einen direkten Weg von den großen und volkreichen Städten des Südens und Westens nach dem Niagara-Wasserfall, dem Zielpunkte so vieler Reisenden und Touristen eröffnen. Mittels der internationalen Brücke, deren Bau von den dabei interessirten Gesellschaften in Gemeinschaft betrieben wird, ist diese Eisenbahn in direkte Verbindung mit den großen Bahnen von Canada gebracht. Eine solche Verbindung ist von der allergrößten Bedeutung wegen der beträchtlichen Einfuhr von Kohlen nach Kanada, welche alsdann durch die Atlantic und Great Western Eisenbahn vermittelt wird. Diejenigen, welche die Strenge des Klimas von Canada kennen, werden ermessen wie wichtig für die Bewohner die Einfuhr von guten und billigen Kohlen ist; daß die Quantität der Kohlen in den Distrikten von Pennsylvanien und Ohio in der nächsten Nähe der Eisenbahn unerschöpflich, deren Qualität vortrefflich und der Preis sehr billig ist, so kann es keinem Zweifel unterliegen, daß der größte Theil der Kohlen für Canada mittelst der Atlantic und Great Western Eisenbahn dorthin transportirt werden wird.

„Die Atlantic und Great Western Eisenbahn steht außer mit ihren wichtigen Zweiglinien sowie mit der Newyork und Erie, der Ohio-Mississippi und den zwischen den Städten Cleveland, Toledo und Chicago bestehenden Bahnen mit einer großen Anzahl von andern Eisenbahn-Gesellschaften, die für die Vermehrung des Verkehrs von der größten Bedeutung sind, in Verbindung.

„Die folgenden Punkte sind die wichtigsten Stellen dieses Anschlusses:

Zu Greenville	Anschluß der	Erie und Pittsburg-Eisenbahn.
Zu Ravenna	„ „	Cleveland und Pittsburg-Eisenbahn.
Zu Akron	„ „	Cleveland-Hanesville und Cincinnati-Eisenbahn.
Zu Mansfield	„ „	Pittsburg, Fort-Wayne und Chicago-Eisenbahn.
		Sandersky, Mansfield und Newack-Eisenbahn.
Zu Galion	}	Cleveland-Columbus u. Cincinnati-Eisenbahn.
u. Mario		
Zu Urbana	„ „	Great Central-Eisenbahn.
		Sandusky, Dayton und Cincinnati-Eisenbahn.
Zu Springfield	„ „	Springfield und Columbus-Eisenbahn.
		Springfield, Mount-Vernon u. Pittsburg-Eisenb.
		Sandusky, Dayton und Cincinnati-Eisenbahn.
Zu Dayton	„ „	Dayton, Michigan, Chicago u. Great Eastern-Eisenb.
		Indiana Central, Dayton u. Western-Eisenbahn.
Zu Cincinnati	„ „	Indianapolis u. Cincinnati-Eisenbahn.
		Kentucky Central-Eisenbahn.
		Louisville, Memphis u. New-Orleans-Dampfhoote.

„Hier müssen wir noch eine Thatsache hervorheben die besondere Erwähnung verdient. Die bedeutendste Manufakturstadt der Vereinigten Staaten ist Pittsburg, welche man das amerikanische Birmingham nennen kann. Da hier das Bedürfnis von Eisen, Kohlen, rohem Material und Lebensmitteln sehr bedeutend und die Exportation von Manufakturwaaren sehr ansehnlich ist, so wird es höchst wünschenswerth, daß die Atlantic und Great Western-Eisenbahn einen direkten Zugang zu dieser Stadt erhält, wo möglich zwischen Cleveland und Youngstown. Von noch größerer Wichtigkeit als die Industrie von Pittsburg ist der große Geschäftsverkehr welcher sich von den Seen und beinahe längs der ganzen Strecke der Atlantic und Great Western-Eisenbahn auf verschiedenen Umwegen nach Baltimore und Washington ausdehnt. Ich erfuhr, daß in Folge einer Uebereinkunft zwischen den beteiligten Gesellschaften eine verhältnißmäßig kurze Strecke Eisenbahn erbaut werden soll um eine neue Linie zu gründen, welche den Weg zwischen Cleveland und den genannten wichtigen Städten um ungefähr 84 Meilen abkürzen wird.

„Von Cleveland nach Irvingstown (67 Meilen) ist die Linie bereits eröffnet; von Irvingstown nach Pittsburg besteht eine Lücke von 66 Meilen, von Conneksville nach Cumberland an der Baltimore Ohio Eisenbahn eine Lücke von 90 Meilen, und von Point of Rocks nach Washington eine dritte Lücke die ausgefüllt werden müssen. Die Strecke von Pittsburg nach Conneksville ist bereits beendet und eröffnet. Die Baltimore und Ohio Gesellschaft beabsichtigt in Verbindung mit andern benachbarten Eisenbahnen die Linie zwischen Conneksville und Cumberland und zwischen Point Rocks und Washington zu bauen, und sowie ich höre, hat die Mahoning Gesellschaft von welcher die Atlantic und Great Western Eisenbahn die Strecke von Cleveland nach Irvingstown gepachtet hat sich entschlossen die Bahn zwischen Irvingstown und Pittsburg (66 Meilen) zu beenden. In Folge dieser neuen Zugänge zu den Städten Baltimore und Washington wird eine neue und sehr beträchtliche Verkehrs-Quelle der Atlantic und Great Western Eisenbahn sowie der Newyork und Erie Eisenbahn eröffnet.

„Was die Kosten und Einkünfte der Atlantic und Great Western Eisenbahn und die bis jetzt erzielten Resultate betrifft, so läßt sich über diese wichtige Frage nur dann ein richtiges Urtheil bilden wenn man in Erwägung zieht, daß bis jetzt nur ein Theil der Linie dem Betriebe übergeben und die Bahn nur ungenügend ausgestattet wurde und wenn man diese Bahn mit den beiden andern großen Linien

die bis zu einem gewissen Grade mit der Atlantic und Great Western Eisenbahn identificirt sind, und von denen die eine eine Allirte, und die andere eine Concurrentin ist, vergleicht.

„Zufolge des Rechnungsabchlusses des Jahres 1864 beträgt die Länge der Newyork und Erie-Eisenbahn 557 Meilen; die Kosten dafür beliefen sich auf 43,900,000 Dollars und zwar in einer Zeit, wo das Pfund Sterling 5 Dollars galt; es kostete demnach die Meile £ 15,400 St.

„Nach den Rechnungen des nämlichen Jahres besitzt die Newyork-Central-Eisenbahn 559 Meilen wofür die Kosten 37,547,000 Dollars betragen (ebenfalls in einem Momente wo auf Gold keine Prämie lastet); demnach kostet die Meile £ 13,500 St.

„Bedor wir die Kosten der Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn mit denjenigen der beiden genannten Linien vergleichen müssen, wir die Bemerkung voranschicken, daß in Uebereinstimmung mit einem von amerikanischen Bahnen ganz allgemein verfolgten System die Newyork- und Erie- und die Newyork-Central-Eisenbahn während einer Reihe von Jahren beträchtliche Summen für Verbesserungen und Ausdehnungen verwendet und diese großen Summen aus den Einnahmen bestritten haben, a statt dem Kapital-Konto, wozu sie eigentlich gehören, damit zu belasten, wodurch natürlich die Einkünfte vermindert und die Kosten in unbilliger Weise vermehrt werden.

„Ohne hier in alle Details der gegenwärtigen Lage der Atlantic und Great Western Eisenbahn einzugehen, genügt es für meinen Zweck zu versichern, daß Herr Mac Henry die Mittel in Händen hat die bereits eröffneten sowie die im Bau begriffenen Linien zu kompletiren und daß ein genügender Reservefonds gesichert ist für die nöthigen Erweiterungen, Verbesserungen der Stationen und Ergänzung der Lokomotiven und Wagen. Die ganze Bahn, vollständig ausgestattet und beendigt wird die Summe von sechzig Millionen Dollars kosten. Sowie oben erwähnt wird sich die ganze Länge der Bahn auf 607 Meilen belaufen; es stellen sich demnach die Kosten zu ungefähr 100,000 Dollars per Meile dar, oder das Pfund Sterling zu sieben Dollars berechnet, zu £ 14,300 St.; etwas weniger als die Eriebahn und um Etwas mehr als die New-York Centralbahn.

„Die Erie Eisenbahn hatte im Jahre 1864 im Ganzen 797 Meilen im Betriebe; 557 von ihrem eigenen Neze und 240 Meilen welche sie gepachtet hatte. Die Brutto-Einnahmen derselben betragen 13,430,000 Dollars was demnach 17,000 Dollars oder zu dem jetzigen Kurse £ 2444 St die Meile per Jahr ausmacht. Die Kosten betragen 8,835,000 Dollars demnach 65 pCt. von den Einnahmen. Die Dividende betrug nach Zahlung aller der Zinsen 7 pCt. für die privilegirte Aktie und 8 pCt. für die gewöhnliche Aktie. Die New-York Central Eisenbahn hatte in den letzten Jahren 658 Meilen im Betriebe, wovon 559 ihr Eigenthum sind und 97 durch sie gepachtet wurden. Die Brutto-Einnahmen beliefen sich auf 12,998,000 Dollars, demnach beinahe 20,000 Dollars oder zu dem heutigen Kurse £ 2370 St. per Meile per Jahr. Die Kosten betragen 9,346,000 Dollars oder 72 pCt. der Einnahme. Die Dividende belief sich auf 6 pCt. für die Obligationen und 9 pCt. für die gewöhnlichen Aktien.

Die gegenwärtigen Einnahmen der Atlantic und Great Western Eisenbahn scheinen mir die bestimteste Aussicht zu eröffnen, daß die Resultate dieser Linie für die Inhaber von Obligationen und Aktien denjenigen der beiden genannten Eisenbahnen wenigstens gleichkommen wenn sie dieselben nicht um Vieles übersteigen; nimmt man die von der Gesellschaft für die ersten sechs Monate dieses Jahres (vom Monate Januar bis zum Monate Juli) publicirten Einnahmen so findet man daß dieselben auf einer Strecke von 322 Meilen sich auf 2,579,737 Dollars be-

liefern, was 16,424 Dollars, oder zu dem heutigen Kurse 2370 Pfund Sterling beträgt. —

„In den Monaten Juli, August und September erweiterte sich die dem Betriebe eröffnete Strecke bis zu 490 Meilen, und die Einnahmen stiegen für diese drei Monate auf 2,011,676 Dollars, so daß die bedeutende Proportion von £ 2370 St. per Meile und per Jahr sich erhielt trotz der großen Verlängerung der Strecke und trotz der nothwendig mangelhaften und ungenügenden Anstalten einer neu eröffneten Linie.

„Bezüglich der Betriebskosten der Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn läßt sich jetzt noch keine bestimmte Ansicht aufstellen; indessen habe ich gute Gründe anzunehmen, daß dieselben nicht mehr als 6000 Dollars per Meile und Jahr betragen.

„Indem man obige Zahlen auf den Kapital-Konto der Atlantic- und Great-Western-Eisenbahn anwendet, gelangt man zu folgendem Resultate:

„Der ganze Betrag für den Ausbau der Linien beläuft sich auf 60 Millionen Dollars, wovon die eine Hälfte in siebenprocentigen Prioritäten, die andere Hälfte in Aktien besteht.

„Die Verzinsung der Prioritäten (den Dollar zu 4 Schilling berechnet) erheischt eine Netto-Einnahme von 2,800,000 Dollars im Jahre, die Betriebskosten auf die ganze Länge der Bahn von 607 Meilen belaufen sich voraussichtlich nicht auf mehr als 3,642,000 Dollars im Jahre, was dennoch über diese im Ganzen 6,442,000 Dollars erreichende Summe vereinnahmt wird, kann als Benefiz der Aktionäre betrachtet werden.

„Sowie oben erwähnt betragen die Einnahmen der ersten 6 Monate dieses Jahres auf eine Strecke von 322 Meilen 2,579,737 Dollars; für die Monate Juli, August und September stiegen die Einkünfte auf die bis zu 490 Meilen in Betrieb gesetzte Strecke 2,011,676 Dollars. Sind die 3 letzten Monate Oktober, November und December an Einnahme den vorhergehenden 3 Monaten gleich, sowie man mindestens annehmen kann, so belaufen sich die Brutto-Einnahmen des Jahres 1865 auf 6,603,089 Dollars. Wäre das ganze Jahr hindurch die seit dem Juli eröffnete Strecke in Betrieb gewesen, so würde sich die Gesamt-Einnahme auf 8,046,704 Dollars belaufen haben.

„Es bleibt noch die Vollendung von weiteren 117 Meilen übrig und wenn diese Strecke vollendet sein wird, so ist es eine sehr mäßige Annahme, die Einnahme der bereits eröffneten Linie auch als Maßstab dieser letzteren zu betrachten. Alsdann werden die Brutto-Einnahmen der ganzen Linie sich auf ungefähr 10,015,000 Dollars belaufen; nach Abzug der Zinsen der Obligationen und der Betriebskosten wird dann ein Rest von 3,573,500 Dollars zur Vertheilung an die Aktionäre verbleiben.

„Die bereits erzielten Resultate für eine kaum in Betrieb gesetzte Linie sind außerordentlich, wenn man in Erwägung zieht daß die für Organisirung getroffenen Anstalten noch unvollständig sind und daß die junge Bahn noch zu wenig bekannt ist um denjenigen Verkehr welcher für sie am wichtigsten wird an sich zu ziehen.

„Auf Grund aller dieser Thatsachen und wenn man nur den Maßstab der bis jetzt erzielten Resultate anlegt, erscheint es mir völlig gewiß, daß sämtliche Interessenten der Eisenbahn jetzt schon durchaus gesichert sind und daß schon heute den Aktionären eine ansehnliche Dividende, welche sich bei völliger Entwicklung der Linie und des Verkehrs noch bedeutend vermehren wird, in Aussicht steht.“

Es bestand während vieler Jahre eine große Lücke in dem weit sich verzweigenden Netze amerikanischer Eisenbahnen. In der großen Verbindung zwischen dem Osten und Westen der Union, zwischen den Städten Newyork und St. Louis war die Eisenbahn-Linie durch einen Zwischenraum von nicht ganz 400 Meilen unterbrochen. Die Newyork und Erie-Eisenbahn einerseits und die Ohio-Mississippi-Eisenbahn andererseits ließen in der Mitte die genannte Strecke liegen deren Bedeckung durch Schienen während Dezennien durch politische Einflüsse und Rivalitäten einzelner Staaten, — die in diesen Fragen völlig souverän und unabhängig sind, — verhindert wurde. Es ist der rastlosen Thätigkeit, Energie und Ausdauer einer kleinen Anzahl von europäischen und amerikanischen Kapitalisten und Unternehmern, an deren Spitze Herr James Mac Henry (ein seit vielen Jahren in England etablirter Amerikaner) stand, gelungen, die Schwierigkeiten, welche sich dem Baue dieser Verbindungslinie entgegenstellten, zu überwinden, und mit einer in den Annalen der Eisenbahn-Konstruktionen einzig dastehenden Raschheit, wurde in der Mitte des Krieges und in einem Zeitraume von nicht mehr als 3 Jahren eine Bahn vollendet welcher nach dem Zeugnisse der kompetentsten und erfahrensten Kenner, welche jüngst unter der Leitung von Sir Morton Peto Amerika bereisten, an Solidität und Zweckmäßigkeit nur wenige Eisenbahnen gleichgestellt werden können. Auf diese Weise ist die Atlantic und Great Western-Eisenbahn entstanden, über deren gegenwärtige Position und Zukunft der so gründliche Bericht des Hrn. Forbes die interessantesten und befriedigendsten Aufschlüsse enthält. Als Herr James Mac Henry einem kleinen Kreise von einflußreichen und mächtigen Freunden die Betheiligung an diesem großen Unternehmen vorschlug, hatte er nur im Auge, die große internationale Verbindungslinie zwischen dem Osten und dem Westen, zwischen den Städten Newyork und St. Louis zu vollenden, und für die Beförderung der reichen Kohlfelder des Staates Ohio, und der wichtigen agrifolien Produkte dieses letztern Staates und des Staates Pennsylvanien eine Eisenbahn zu gründen, welche voraussichtlich an Rentabilität den andern amerikanischen Eisenbahnen, namentlich denjenigen, welche sich in einer ähnlichen Lage befinden, nicht nachstehen würde. Während auf dieser Grundlage der Bau der Bahn begonnen wurde, entdeckte man in der nächsten Nähe derselben die Petroleumquellen des Staates Pennsylvanien und wurde auf diese Weise ein neues und höchst bedeutsames Element der Prosperität dem Unternehmen zugeführt. Durch diesen wahrhaft wunderbaren Zufall haben sich die Aussichten der Bahn noch glänzender gestaltet; man schritt sogleich zum Bau einer kleinen Zweigbahn, die in die Mitte der Oelquellen führt, und realisirte auf diese Weise einen Verkehr, der seine Schranke bloß in den Beförderungsmitteln, die nothwendig unzureichend bleiben, findet.

Die Einnahmen der Eisenbahn haben auf dieser Grundlage rasch eine wahrhaft staunenswerthe Höhe erreicht, wie die von Herrn Forbes in seinem Berichte veröffentlichten offiziellen Zahlen beweisen. — Auch in anderer Richtung haben die Gründer der Atlantic und Great Western-Eisenbahn ihr Programm erweitert und dadurch die Aussichten des Unternehmens noch großartiger gestaltet. Durch Uebernahme in Pacht der s. g. Mahoningbahn steht der Atlantic und Great Western in direkter Verbindung mit der wichtigen Stadt Cleveland; eine andere Zweiglinie die nach Buffalo führt ist soeben im Bau begriffen, so daß auf diese Weise die beiden bedeutendsten Städte des Eriesees und mittelst der Verbindung mit Buffalo der Staat Canada in direkte Kommunikation mit der Bahn gebracht wurde. Eine andere wichtige Zweigbahn wird nach den reichen Kohlengebieten von New-York führen. Der Bericht des Herrn Forbes gibt die genauesten Daten über die bedeutende Ausdehnung, welche der Verkehr zwischen dem Osten und Westen der Union gewonnen hat, und über die kolossalen agrifolien und mineralischen Schätze der

Staaten Pennsylvanien und Ohio. Es ist unzweifelhaft, daß den Eisenbahnen, welche diese wichtigen und reichen Staaten durchschneidet ein kolossaler stets steigender Verkehr gesichert ist. — Die längs des Eriesees laufende Eisenbahn (s. g. Lake shore Railway) hat in den letzten Jahren 23 pCt. als Dividende ihren Aktionären vertheilt; die Dividende der Cleveland Columbia und Cincinnati-Eisenbahn belaufen sich in dem nämlichen Jahre auf 24 pCt. Bei der besonders günstigen Lage der Atlantic und Great Western, welche das Monopol der Beförderung des Petroleum hat, sind analoge Resultate für letztere um so mehr gesichert, als die Kosten des Baues derselben weit niedriger sind, als diejenigen der beiden genannten Bahnen. Wenn auf der Grundlage eines noch sehr unzureichenden Materials von Lokomotiven und Wagen, und bei der noch unvollständigen Organisirung der jungen Bahn, zufolge der jetzigen Einnahmen, bereits die Verzinsung aller Obligationen und debentures gesichert ist überdies nach Zahlung aller Kosten eine Summe von wenigstens drei Million 573,000 Dollars zur Vertheilung an die Aktionäre verbleibt, so läßt sich mit Gewißheit die glänzendste Prospektive stellen. In Folge von legislativen Maßregeln, welche von den Staaten Newyork, Pennsylvanien und Ohio erlassen wurden, hat die Gesellschaft der Atlantic und Great Western-Eisenbahn zur Unificirung ihrer titres konsolidirte Obligationen und konsolidirte Aktien emittirt, welche durch eine erste Hypothek auf die ganze Bahn gesichert sind. Bei dieser Emission bleibt es den Inhabern der bereits ausgegebenen Obligationen der einzelnen Sektionen überlassen, letztere gegen die Consolidated-Bonds umzutauschen; die den früheren Emissionen korrespondirende Anzahl, im Betrag von Obligationen für die Summe von £ 3,228,400 St., bleibt zu diesem Zwecke in den Händen von Trustees deponirt und von dem im Ganzen auf sechs Millionen Pfund Sterling sich belaufenden Prioritäten-Kapital bleiben demnach nur £ 2,771,600 St. zur Unterzeichnung übrig.

Wenn man in Erwägung zieht, daß schon früher bei einer höchst unvollständigen Entwicklung der Linie der Betrag der Einnahmen der Bahn nach Zahlung der Zinsen und aller Kosten den Aktionären eine ansehnliche Dividende sichert, daß durch Konstituierung eines unter dem Präsidium von Sir Morton Peto in London zusammengesetzten europäischen Controle-Ausschusses bezüglich der finanziellen Leitung der Gesellschaft und der sichern Verwendung der Einkünfte eine Garantie creirt wurde, welche keine andre amerikanische Eisenbahn in dem nämlichen Maße darbietet, so begreift man die Worte, welche Sir Morton Peto bei dem Meeting der Interessenten der Eisenbahn am 23. November in London aussprach: „Hinsichtlich der Rentabilität und Sicherheit einer Kapitalanlage gibt es kein Unternehmen, welches eine größere Chance darböte, als die Atlantic und Great Western-Eisenbahn.“