

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 behaupten, 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 beendigen. 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 privilegierte 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 agrifoln 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 Uebnahme 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 agrifoln 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.“