

Susquehannafluß führt eine ungefähr 70 Meilen lange Eisenbahn; von da bis Hollidaysburg, an der Juniata am Fuß der alleghänischen Gebirge gelegen, führt ein Canal; von Hollidaysburg bis Johnstown geht eine 36½ Meilen lange Eisenbahn über das alleghänische Gebirge; von Johnstown bis Pittsburg ein Canal. Die Bahn über das alleghänische Gebirge hat über 2000 Fuß Steigung und einen Tunnel, 900 Fuß lang, 19 Fuß hoch und 22 Fuß weit ist. Fall und Steigung wird durch eine Reihe von stehenden Maschinen und schiefen Flächen überwunden. Diese Bahnen sind nach Art der von Manchester erbaut, nur daß auf den Dämmen hölzerne Geleisebäume angebracht sind.

Von der Philadelphia- und Columbia-Eisenbahn geht eine ungefähr 9 Meilen lange Zweigbahn nach West-Chester.

Eine andere Eisenbahn geht von Philadelphia nach dem 17 Meilen entfernten Städtchen Norristown. Diese soll im Lauf der nächsten Jahre in Verbindung gesetzt werden mit der Bahn von Port Clinton nach Samagua (23 Meilen lang), welche, wie die meisten americanischen Eisenbahnen, von mit eisernen Schienen beschlagenen Geleisebäumen erbaut und hauptsächlich auf den Kohlentransport berechnet ist. Außer diesen befinden sich noch eine große Anzahl von zu demselben Zweck erbauten Eisenbahnen in den Kohlen-Revieren von Pennsylvanien.

Eine dritte Eisenbahn verbindet Philadelphia mit Neu-York und geht von Camden auf der linken Seite des Delaware bis Amboy (60 Meilen), von wo man mit Dampfbooten bis Neu-York geht.

Die New-Castle- und Frenchtown-Eisenbahn verbindet Philadelphia mit Baltimore. Sie hat 6 Zoll in's Querte starke Geleisebäume von Tannensholz, die mit 2½ Zoll breiten und ¼ Zoll dicken eisernen Schienen beschlagen sind.

Die Hudson- und Mohawk- und die Schenectady- und Saratoga-Eisenbahn verbinden die Stadt Albany in der geradesten Linie mit dem Neu-York-Canal, der hier einen sehr starken Bogen macht, und mit dem Bad von Saratoga. Von Schenectady wird sie westlich bis zum Erie-See (250 Meilen) und nördlich bis zum Champlain-See fortgeführt. Sie ist wie die vorerwähnte erbaut, nur daß die tannenen Geleisebäume auf steinernen Würfeln ruhen.

Eines der größten Werke dieser Art in ganz America ist die Baltimore- und Ohio-Eisenbahn, wovon eine Zweigbahn südwärts nach Washington

führt. Westlich wird diese Bahn 300 Meilen weit bis an die Ufer des Ohio fortgeführt werden. Sie wäre ohne Zweifel schon diesem Ziel nahe, wenn nicht bisher ein Rechtsstreit mit der Chesapeake- und Ohio-Canal-Compagnie, mit welchem sie wegen Aulegung ihrer Route in Collision kam, ihre Fortschritte aufgehalten hätte. Kürzlich ward dieser Streit gütlich beigelegt und das Werk schreitet nun fort. Sie ist jetzt ungefähr 80 Meilen weit hergestellt. Bei Harpers-Ferry communicirt sie mit der Winchester-Eisenbahn, welche, 16 Meilen lang, eine südwestliche Richtung nimmt und durch deren Fortsetzung das baumwollenreiche Tennessee bis zum Mississippi hin im Lauf der Zeit mit Baltimore in Verbindung kommen wird. Der Bau aller dieser Bahnen ist, wie der vorerwähnte, von Holz, nur daß mitunter einige Strecken Unterlagen von Granitblöcken haben.

Auch hat Baltimore eine 70 Meilen lange Holz-Eisenbahn nach York in Pennsylvanien erbaut.

Virginien besitzt eine Holz-Eisenbahn von Roanoke nach Wolden, welche nördlich und südlich fortgesetzt und ein Glied der großen Linie werden soll, wodurch die nördlichen Staaten mit den südlichen verbunden werden.

Süd-Carolina führt wie Neu-York, Pennsylvanien, Maryland und Virginien den großen Plan im Schilde, seinen Haupt-Handelsplatz und Seehafen Charleston mit dem Westen zu verbinden.

Von dieser Stadt bis zu dem Städtchen Hamburg (135½ Meilen) ist bereits eine einfache Holz-Eisenbahn erbaut, die bis an die Ufer des Tennessee-Flusses noch 230 Meilen weiter fortgeführt werden soll. Die hölzernen Geleisebäume ruhen auf hölzernen Pfeilern und das Werk hat ganz das Ansehen einer hölzernen Brücke.

In den von uns über die americanischen Eisenbahnen angestellten Untersuchungen ist uns besonders der Geist der Oeffentlichkeit und der freien Mittheilung aufgefallen, welche alle diese Unternehmungen betreffende Verhandlungen unserer transatlantischen Landskute charakterisirt. Man erstaunt, wenn man die umständlichen klaren und erschöpfenden Berichte der Baltimore- und Ohio-Eisenbahn-Compagnie (von 1828 bis 1833 halten sie mit den angeschlossenen Plänen und Tabellen über 1000 Octavseiten) mit den mageren und kümmerlichen Berichten der Directoren unserer Manchester- und Liverpool-Bahn vergleicht. Dort finden wir nicht nur