

Literatur des Auslandes.

N^o 102.

Berlin, Freitag den 25. August

1837.

Nord-Amerika.

Die Eisenbahnen in Nord-Amerika.

Während die Eisenbahnen im alten Europa, selbst England nicht ausgenommen, nur langsame Fortschritte machen, sehen wir in den noch flüssig beweglichen Zuständen des jungen Amerika das neue System desto ungehinderter und umfangreicher sich entwickeln, desto weiter und schneller sich verbreiten — ein Gegensatz, der nicht gerade daraus erklärbar scheint, weil die Amerikaner, obgleich wirklich praktischer und industriöser, überhaupt auch thätiger und aufgeweckter, wie Europäer dagegen träger und gleichgültiger wären, als sie; oder weil wir nicht Geld und Wohlstand genug haben, so ungeheure Unternehmungen schnell auszuführen; oder gar, weil wir nicht fähig oder nicht geneigt wären, den ganzen Umfang und die Bedeutung der neuen Erfindung mit allen ihren Resultaten und Folgen zu ermessen — sondern, weil bei den Amerikanern ihre neugegründeten, noch schmiegamen Gesellschaftszustände empfänglicher und zugänglicher sind für alles Neue; weil bei ihnen jede neue Erscheinung, noch nicht gebremmt durch eine lange Geschichte und die mit ihr gegebenen unantastbaren Beziehungen, bald freien Spielraum findet und sich leicht geltend machen kann; weil sie endlich nicht zu thun brauchen, was wir uns schuldig sind, auszuführen nämlich das Alte mit dem Neuen, die Vergangenheit mit der Zukunft, auf daß nicht das Alte, das Heilige unter dem Neuen schonungslos zertreten werde.

Fragen wir nach den Resultaten der Eisenbahnen in Nord-Amerika, so erfahren wir zunächst Thatsachen, wie folgende: Die Stadt Boston, die in ihren eigenen Ringmauern mehr als 80,000 Seelen faßt, ist, etwas mehr als 40 Meilen in die Runde^{*)}, mit einer Bevölkerung von 400,000 Menschen umgeben, die für ihre mannigfaltigen Beschäftigungen und ihre verschiedenartigen Bedürfnisse auch ihre Lokalitäten eingerichtet haben müssen und z. B. die Vortheile des Bodens, des weiten Raums, der Wasserkraft und manche andere unentbehrliche Vorrechte nur in ihren zerstreuten Aufenthaltsorten genießen können. Durch die vier Eisenbahnen nun, welche nach den vier Hauptpunkten des Kompasses führen, mit ihren nach allen Richtungen auseinanderlaufenden Zweigen, wird der allerentfernteste Theil dieser Bevölkerung, statt eine ganze Tagereise weit zu wohnen, in die Nähe eines dreistündigen Rittes, ja Manche bloß eine Stunde von der Stadt gerückt. Mit anderen Worten, die Vortheile, die in der Nachbarschaft der Hauptstadt liegen, werden dadurch auf die doppelte Entfernung ausgedehnt und umfassen also ein viermal so großes Areal als früher, da die neue Erfindung noch nicht bekannt war. Welches die weiteren Folgen dieser Concentration seyn werden, ist nicht vorherzusehen, noch zu sagen; so viel aber ist gewiß, daß sie den Bewegungen der Gesellschaft einen neuen Schwung geben wird, wie ihn kein anderes bisher bekannter Hebel erzeugen konnte.

Was hier gesagt worden, deutet nur, wie man sieht, auf die engeren und unmittelbaren Beziehungen, die sich durch die Eisenbahnen in kleinerem Maßstabe bilden müssen, also etwa zwischen nahen Lokalitäten oder zwischen großen Städten und ihren Umgebungen. Bei dem Umfang aber und der Ausdehnung, welche das Eisenbahn-System in Nord-Amerika gewonnen hat, ist es schon erlaubt, von höheren Gesichtspunkten aus den Gegenstand zu betrachten und die allgemeinen Vergleichen aufzunehmen, die sich hier dem tiefen forschenden Blick aufdrängen. Hierbei gebt namentlich das Verhältnis zwischen Eisenbahn-Verbindung zu Lande und der Wasser-Communication, ein Verhältnis, das immer wichtiger werden muß, je mehr die Eisenbahn fortschreitet, und das gewiß nicht wenige der großen Umgestaltungen enthält, welche das Dampf- und Eisenbahn-System überhaupt drohzeit. Es ist hier nicht der Ort, in diese reiche Seite unseres Themas näher einzugehen; um aber das, was wir meinen, wenigstens anzudeuten, wollen wir nur einen hiermit zusammenhängenden Umstand hervorheben, der für Amerika besonders interessant ist. Wie bekannt nämlich, hat die Stadt New-York durch ihren großartigen Handel ein entschiedenes Uebergewicht über die anderen Häfen der Union errungen. Die von keiner Konkurrenz beschränkte inländische Schifffahrt dieser Stadt, — der rasche und regelmäßige Lauf ihrer Dampfboote nach Albany, nach Hartford, nach Providence, ja bis nach Charleston, — ihre Postschiffe nach Liverpool, nach London, Havre und vielen anderen Häfen, — ihre großen Kanäle, die Beförderer der Wasser-Communi-

cation nach Nieder-Kanada und dem Champlain-See, nach den Seen Ontario und Erie, und nach dem ganzen Westen hin — und endlich ihre unerschöpflichen Hülfquellen in dem Reichthum und dem Unternehmungs-Geist ihrer Bürger, dies Alles schien dazu geeignet, ihr für eine nicht mehr ferne Zeit das Monopol des ganzen Handels nach dem Auslande zu sichern. Die Städte zweiten Ranges, wie Philadelphia, Baltimore, Boston und Charleston, sanken täglich immer mehr zu Provinzialstädten herab und wurden in allen Haupt-Operationen des Handels fast ganz von New-York abhängig. Ein großer Theil des inneren Handels von Massachusetts hatte nach und nach eine direkte Verbindung mit dieser Stadt angeknüpft. Es wurden Kanäle gegraben, die nach dieser Richtung führten, von den Grafschaften Hampden und Hampshire, und selbst von Worcester aus, dem eigentlichen Mittelpunkt des Staates. Boston, das früher die Hauptstadt von Neu-England gewesen, hatte beinahe aufgehört, die Handels-Metropole ihres eigenen Staats zu seyn. Die anderen Städte der Union litten unter einem ähnlichen Einfluß. Der ganze Handel des Landes schien sich auf die Wege beschränken zu wollen, welche sich entweder zu Dampf- oder Kanal-Schiffahrt eigneten. — So standen die Sachen, als die Eisenbahnen in England eingeführt und auch in Amerika bekannt wurden. Gleich aus den ersten Proben dieser neuen Reise-Methode sah man, daß sie geeignet war, eine große Revolution in Handel und Wandel hervorzubringen; daß die Richtung des Waaren- und Personen-Verkehrs, statt bloß an solche Wege gebunden zu seyn, wo sich Wasser hinleiten ließe, auch über Berge geführt werden könne und durch jede von menschlicher Industrie belebte Gegend; und daß der Wohlstand der Städte nicht mehr bloß von ihrer zufälligen Lage an einem schiffbaren Strom abhängen würde, der ihren Handel in ein weites Binnenland treibt, sondern von der Vorsorge und Thätigkeit ihrer Bewohner, sich selbst ihre Handelswege zu schaffen und sie mit den Arbeiten ihrer Industrie zu versehen.

Man kann sämtliche Eisenbahnen in Amerika, die vollendet, wie die im Bau begriffenen, in zwei Klassen absondern; in die erste gehören die, welche die Küstenlinie des Atlantischen Ozeans bilden, und in die zweite die Verbindungen der Küstenstädte mit dem Innern. Die Arbeiten der ersten Klasse sollen, wenn man noch einige Dampfschiffahrts-Linien in der Mitte dazu rechnet, ein großes Communications-System bilden von Portland in Maine nach Wilmington in Nord-Karolina, eine Strecke von 900 Meilen. Davon wird man über 800 Meilen, von Boston nämlich nach Wilmington, sobald die schon angefangenen Arbeiten vollendet sind, wahrscheinlich in vier Tagen passieren können, ohne des Nachts zu fahren.

In Neu-England wird die Atlantische Linie von Portland ober vielleicht von Bangor anfangen und an der Seeküste hin durch Saco, Portsmouth, Newburyport und Salem nach Boston und von da durch Providence nach Stonington fortlaufen; nachdem man dann über den Long-Island-Sund, wo er 25 Meilen Breite hat, gekommen ist, soll sie fast in der ganzen Länge von Long-Island fortgeführt werden, durch Jamaica nach Brooklyn und so in die Nähe der Stadt New-York. Dies wäre die unmittelbare Küstenlinie. Doch neben dieser wird man noch andere, etwas weiter landeinwärts, haben, durch einen großen Theil, ja vielleicht die ganze Strecke der Entfernung; so die erste von Portland über Dover, Exeter, Haverhill, Boston, Worcester, Norwich oder New-London, und von da per Dampfboot nach New-York; und wieder eine andere von Boston über Worcester, Springfield, Hartford und New-Haven durch eine Kette von Eisenbahnen nach New-York. Von der Reihe der Arbeiten, welche diese doppelte und dreifache Communications-Linie längs der Küste der Staaten von Neu-England bilden werden, sind schon vier vollendet, nämlich von Boston nach Providence, von Boston nach Worcester, von Boston nach Andover und von Brooklyn nach Jamaica, was zusammen eine Strecke von 120 Meilen macht; sechs andere sind durch geordnete Actien-Gesellschaften schon angefangen und in rüstigem Fortschritt: die von Providence nach Stonington, von Boston nach Newburyport, von Andover nach Haverhill, von Worcester nach Norwich, von Worcester nach Springfield und von Hartford nach New-Haven, wieder eine Strecke von 220 Meilen. So weit wird die Reihe im Laufe zwei bis dreier Jahre, und auch die anderen Theile der beschriebenen Linien werden aller Wahrscheinlichkeit nach, wenigstens größtentheils, in einer nicht mehr entfernten Zukunft vollendet seyn.

Sobald diese Eisenbahnlilien fertig sind, wird man den gewöhnlichen Weg von Portland nach Boston in ungefähr sechs Stunden und von Boston nach New-York in zwölf Stunden zurücklegen. Die projektirten Eisenbahnen zwischen Boston und New-York werden dem Reisenden die Wahl lassen unter drei Straßen: eine durch Providence,

^{*)} So oft von Meilen in diesem Artikel die Rede ist, sind Englische gemeint, von denen 72 auf einen Grad gehen.