

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

HauptteilSeite 51.518

Amerika 4 Seiten, 36'440 Wörter, 260'719 Zeichen

forlaufend ward ein Kolonialland für Frankreich, England und Holland. Die Spanier eroberten und besetzten die Hochländer der Anden und die schon civilisierten Gegenden A.s, ließen sich unter der einheimischen Bevölkerung nieder und machten letztere zu ihren Arbeitern und Unterthanen. Die Portugiesen im Süden und die Engländer im Norden kolonisierten die Ostküsten, verdrängten die Eingeborenen und bildeten neue Gemeinwesen, in die südlich mehr, nördlich weniger amerik.

Elemente übergingen, in denen jedoch zwei verschiedene Entwicklungswege verfolgt wurden. Die einen bewohnten ein Land, in Klima und Boden ihrem Vaterlande ähnlich, und konnten europäisch bleiben; die andern wählten die Äquinoktialgegenden zu neuer, ungewohnter Heimat und holten Negersklaven zur Arbeit über den Ocean. Auf solche Weise gestaltete sich eine natürliche Verteilung der verschiedenen Elemente auf amerik. Boden. In Nordamerika wurde der Südosten europäisch, die Indianerstämme zogen sich nach Norden und Westen zurück; in Südamerika dagegen wurden dieselben von allen Seiten umschlossen; sie berühren nur im Orinoco- und Amazonendelta und in Patagonien den Ocean.

Mittelamerika und das westl. Südamerika wurden Vereinigungsländer von Europäern und Eingeborenen; die östl. Küstenländer zwischen dem 35.° nördl. und dem 35.° südl. Br. wurden europ. Länder mit Sklaven und jenseit dieser Parallelen solche ohne Sklaven. Das europäisierte Amerika bietet daher drei Kasten dar: die Europäer, die Eingeborenen und die Neger. Ihre Farbe sondert scharf; die sie trennenden Schranken sind jedoch nicht überall von gleicher Festigkeit. Der Spanier und Portugiese verschmilzt leicht mit dem Eingeborenen; der Angloamerikaner aber scheidet sich streng von ihm. Der Einfluß der Weißen ist entscheidend für die Entwicklung der socialen Zustände, denn er beherrscht durch seine Geistesüberlegenheit den stumpfen Eingeborenen, den sinnlichen Neger, selbst den unternehmenden und thätigen Mulatten.

Die roman. Weißen im Süden haben indessen eine andere Civilisation als die germanischen im nördlichen Amerika Spanier und Portugiesen kamen aus dem roman., kath., von unumschränkten Fürsten beherrschten Südeuropa. Sie verließen ihr Vaterland, verlockt durch die Schätze der Neuen Welt; sie bezogen einen ungewohnten Himmelsstrich, unter dem viele vor der Zeit starben, andere geistig entkräftet wurden. Ein breiter Ocean trennte durch widerwärtige Strömungen den Kolonisten von der Heimat.

Gewalt drängte dem Einheimischen den Katholicismus auf, aber die Civilisation faßte nicht feste Wurzel; das Volk wurde unwissend gelassen, Verkehr, Gewerbefleiß und Handel waren gehemmt. Aus den Kolonien wurden später selbständige Staaten, schließlich sämtlich Republiken, aber unaufhörliche Erschütterungen verhinderten eine gedeihliche Entwicklung. Anders im Norden. Der brit. Ansiedler kam als Stellvertreter des germanischen, gewerbsamen und freien Europas in einen Erdstrich, seiner Heimat ähnlich. Er fand zunächst weder Gold noch Edelsteine, wohl aber einen Boden, der auf die arbeitende Hand wartete, um zu belohnen.

Der Verkehr mit dem Mutterlande war leicht, und geistig wie kommerziell bald belebt und innig. Der größte Teil der engl. Ansiedler wurde eine unabhängige Nation; ein großer Bund republikanischer Staaten bildete sich. Nicht bloß Metalle und Kolonialwaren wanderten von Amerika nach der Alten Welt, sondern auch die geistige Frische neuer polit. Theorien wirkte mächtig zurück. So steht ein romanisches und germanisches in scharfem Gegensatz einander gegenüber. In einem wichtigen Punkte aber treffen sie doch zusammen, beiden fehlen nämlich politisch bevorrechtete Stände.

Dieser Grundcharakter der amerik. Civilisation greift wesentlich ein in die Staatengeschichte der Neuen Welt. Da die amerik. Kolonien weder fürstl. Familien noch einheimischen Adel besaßen, die die öffentliche Gewalt hätten in Anspruch nehmen können, so mußten sie sich bei ihren Unabhängigkeitserklärungen von den Mutterstaaten schon darum der demokratisch-republikanischen Regierungsform zuwenden. Zugleich aber ging dieser Republikanismus nach zwei Richtungen auseinander.

Man stiftete in Nordamerika, wo es galt, die verschiedensten Völker und abweichende Bedürfnisse und Neigungen einander anzupassen, Bundes- oder Föderativstaaten, während sich die gleichartigen span. Volkselemente im Süden überwiegend der Form des Einheitsstaates zuneigten. Freilich läßt sich nicht verkennen, daß die jungen, in losen Formen schwebenden Staats- und Gesellschaftsbestandteile im Norden wie im Süden A.s noch manchen Entwicklungsprozeß zu durchleben haben, ehe sie zu einer schärfern, sichern und innerlich gegliederten Gestaltung des polit. Lebens werden gelangen können. Im allgemeinen sind indes die Zustände der von german. Stämmen kolonisierten Staaten weit gedeihlicher und geordneter, die geistige und sittliche Bildung weit vorgeschrittener und verbreiteter als in denjenigen, wo die civilisatorische Aufgabe in den Händen der roman. Stämme lag.

Staatliches. Die Zahl der selbständigen Staaten A.s beträgt 19, die sämtlich Republiken sind. Größe und Bevölkerung der

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

selbständigen Staaten und der europ. Besitzungen zeigt die folgende Tabelle:

Selbständige Staaten	Jahr	Fläche	Be-woh-ner	auf 1 qkm
Vereinigte Staaten von Amerika	1890	9212300	62982244	7
Mexiko	1894	1946523	12080725	6
Guatema-la	1891	125100	1452003	12
Salvador	1892	21070	780426	37
Honduras	1890	119820	396048	3
Nicaragua	1888	123950	282 845*	1
Costa-Rica	1892	54070	262700	4
Haïti	1887	28676	960000	33
Santo Domingo	1888	48577	417000	9
Vereinigte Staaten von Venezuela	1891	1539395	2323527	1
Columbia	1870	1330875	3320530	3
Ecuador	1890	299600	1400000	4
Peru	1890	1137000	2980000	2
Bolivia	1890	1334200	2270000	2
Chile	1894	776000	2915332	3
Argentin. Republik	1892	2789400	4257000	1
Paraguay	1887	253100	330000*	1
Uruguay	1893	186920	748130	4
Vereinigte	1888	8337218	14002335	1
Zusam-men:		29663797	114160845	3,8
Kolonien europ. Staaten	Jahr	Fläche	Be-woh-ner	auf 1 qkm
Großbritannien	1891	9474700	6719000	0,7
Spanien	1887	128147	2430253	19
Frankreich	1889	81993	377330	4
Niederlande	1890	130230	114035	0,8
Dänemark (mit Grön-land)	1890	88459	43302	0,4
Zusam-men:		9903529	9683920	1,4

* Ohne die uncivilisierten Indianer.

Die Kolonien und sonstigen Besitzungen der Europäer umfassen folgende Länder:

1) Großbritannien

forlaufend besitzt in Nordamerika: das Dominion of Canada (bestehend aus den Provinzen Ontario und Quebec [früher Ober- und Niedercanada], Neubraunschweig, Neuschottland mit Kap Breton, die Prinz-Edward-Inseln, Manitoba, Britisch-Columbia und das Nordwest-Territorium, welches die frühern Hudsonbailänder umfaßt);

ferner Neufundland, die Bermuda-Inseln, Britisch-Honduras (Belize) auf der Yucatan-Halbinsel;

b. in Westindien: von den Großen Antillen Jamaika;

ferner die Caymans-Inseln, die Turks- und Caicos-Inseln, die Bahama-Inseln, die Virgin-Islands, St. Kitts (oder St. Christopher mit Anguilla), Nevis (mit Redonda), Antigua (mit Barbuda), Montserrat, Dominica;

Sta. Lucia, St. Vincent, Grenada mit den Grenadinen, Barbados und Tobago, Trinidad;

c. in Südamerika: Britisch-Guayana und die Falklandinseln;

2) Spanien: die Inseln Cuba und Portoriko;

3) Frankreich besitzt: St. Barthélemy, Guadeloupe, Martinique und kleine Eilande in den Kleinen Antillen;

die Inseln St. Pierre und Miquelon an der Küste von Neufundland;

sowie einen Teil Guayanas;

4) den Niederlanden gehören: die Antillen unter dem Winde Curaçao, Aruba, Buen-Ayre;

die Antillen über dem Winde St. Martin, St. Eustatius, Saba;

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

sowie ein Teil von Guayana (Surinam);

5) Dänemark gehören: Grönland und die virgin. Inseln Ste. Croix, St. Thomas und St. John.

Die Geschichte A.s s. unter den einzelnen Staaten. Eine Übersicht der territorialen Entwicklung derselben giebt die Karte:

Geschichtliche Entwicklung der Staaten Amerikas.

Eisenbahnwesen. In Amerika hat sich das Eisenbahnwesen am meisten und schnellsten entwickelt; Ende 1893 bestanden bereits 360 415 km Linien gegen 310 755 km in den übrigen vier Erdteilen zusammen. Davon entfielen auf die Vereinigten Staaten 286 183 km, Britisch-Nordamerika 24 172 km, Neufundland 391 km, Mexiko 11 1121 km, Costa-Rica, Nicaragua, Guatemala, Salvador und Honduras zusammen 1000 km, Brasilien 12000 km, Uruguay 1800 km, Chile 3100 km, Peru 1067 km, Ecuador 300 km, Vereinigte Staaten von Columbia 420 km, Bolivia 1000 km, Paraguay 253 km, Britisch-Guayana 35 km, Venezuela 950 km, San Domingo 115 km, Jamaika, Barbados, Trinidad, Martinique, Portoriko u. a. 736 km, und Cuba 1731 km; in Argentinien waren 13 450 km Eisenbahnen im Betrieb. Am dichtesten ist das Netz der Vereinigten Staaten von Amerika (s. d.), in denen auf 100 qkm Flächenraum 3,7 km und auf 10000 E. 42,6 km Eisenbahnen kommen. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl besitzen auch die dünnbevölkerten Staaten A.s mehr Eisenbahnen als die der Alten Welt. Es haben auf 10000 E. Eisenbahnen: Britisch-Nordamerika 50,0 km, Argentinien 31,1 km, Chile 9,7 km, Cuba 10,6 km und Uruguay 22,7 km, dagegen (1893) Deutschland 8,8 km, Osterreich-Ungarn 6,8 km, England 8,6 km, Frankreich 10,3 km, Rußland 3,3 km, Italien 4,5 km und Spanien 6,5 km. In Mexiko und Brasilien hat das Eisenbahnnetz sich erst in den letzten Jahren mehr ausgedehnt, in Mexiko 1880-93 von 1120 km auf 11 112 km, in Brasilien von 3200 km auf 12000 km. Besondere Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des Erdteils haben die, zusammen etwa 32000 km langen und von 13 verschiedenen Gesellschaften betriebenen sog. Überlandbahnen zwischen dem Atlantischen und Stillen Ocean gewonnen (s. Pacific-Eisenbahnen).

Auch in Südamerika wird an den ersten Pacific-Eisenbahnen (hier Transandinische, auch Andenbahnen genannt) eifrig gearbeitet, so an der Vollendung der Bahnen zwischen Buenos-Aires und dem chilen. Eisenbahnnetz. Neuerdings hat sich der Panamerikanische Kongreß für die Herstellung einer Interkontinentalen Eisenbahn (s. d.) ausgesprochen. Amerika besitzt auch die höchst belegene Bahn der Welt, die in Peru von Lima nach Oroya in den Cordilleren führt. (S. Cordilleren-Eisenbahnen und Interkolonial-Eisenbahn.)

Die Spurweite der amerik. Bahnen, bei deren Bau man sich möglichst den Bodenverhältnissen anpaßte, ist selbst bei den Hauptbahnen noch heute sehr verschieden. Die Normal-(Voll-)Spur ist die gleiche wie bei den Eisenbahnen der übrigen Länder (4 Fuß 8½ Zoll englisch = 1,435 m). Außerdem finden sich Spurweiten von 0,763 m bis 1,678 m vor. Die brasil. Bahnen besitzen meist eine Spurweite von 1 m. Neuerdings sind mehrere Bahnen in normalspurige Bahnen umgebaut worden, so die südl. Bahnen der Vereinigten Staaten von 1,525 m auf eine der Vollspur fast gleiche Spurweite von 4 Fuß 9 Zoll, statt 4 Fuß 8½ Zoll. Auf der Eriebahn liegen drei Schienen; sie hat neben der Breitspur von 1,830 m auch die Vollspur von 1,435 m.

Das herrschende Eisenbahnsystem A.s ist das der Privatbahnen. In den Vereinigten Staaten, in Britisch-Amerika und in Mexiko bestehen gegenwärtig nur Privatbahnen, in den mittel- und südamerik. Staaten, besonders in Brasilien, Chile und Argentinien befinden sich auch viele Bahnen im Eigentum und der Verwaltung des Staates.

Nähere Angaben über die Eisenbahnen der einzelnen Länder und Staaten sind in den betreffenden Einzelartikeln enthalten.

Eine Zusammenstellung der wichtigsten amerik. Eisenbahnen, deren Papiere an deutschen Börsen gehandelt werden, s. auf der Tabelle S. 519.

Entdeckungsgeschichte. Das Verdienst, das amerik. Festland Europa zuerst erschlossen zu haben, gebührt dem Genuesen Christoph Columbus (s. d.), der auf seiner ersten Entdeckungsreise 12. Okt. 1492 Guanahani, eine der Bahama-Inseln, auffand, die er San Salvador nannte. Was das Altertum über ferne Länder im westl. Ocean berichtet, ist Fabel. Die Behauptung de Guignes' des Ältern, daß die Chinesen seit dem 5. Jahrh. n. Chr. Amerika gekannt, ist nicht völlig unwahrscheinlich, obwohl das Land Fusang, wohin der buddhistische Glaubensbote Hwischen gekommen sein will, Rinder und Pferde besessen haben soll, welche in Amerika erst im 15. Jahrh. eingeführt worden sind.

Dagegen steht urkundlich fest, daß Normannen seit dem 10. Jahrh. Grönland bewohnt haben. Von Island aus wurde Grönland 982 durch Erik den Roten besucht und drei Jahre später besiedelt. Sein Sohn Leif, der 999 nach Norwegen gegangen und Christ geworden war, wurde, als er 1000 nach Grönland zurückkehrte, aus seinem Kurs nach Süden verschlagen und entdeckte die Ostküste von Nordamerika von Neuschottland bis Labrador. Der Waldreichtum und der wilde Wein im Süden erregten die Aufmerksamkeit der Normannen; aber von einer Ansiedelung war keine Rede, Leif kam noch im Herbst des J. 1000 nach Grönland zurück. Hier rüstete man sich, die Entdeckung zu verfolgen; aber der erste Zug, an dem auch der alte Erich teilnahm, schlug fehl,

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

man erreichte das gesuchte Land nicht. So kam denn erst 1003 eine

forlaufend erfolgreiche Expedition unter Thorsinn Karlseyne mit 140 Mann auf drei Schiffen zu stande. Man fand die Küstenstriche, die Leif gesehen hatte, wieder und nannte sie nach ihren charakteristischen Erscheinungen Helluland oder Steinland (Labrador), Markland oder Waldland (Neufundland) und Winland oder Weinland (Neuschottland). Hier in Winland ließen sich die Normannen nieder; aber von den Eingeborenen bedrängt, gaben sie 1006 ihren Plan auf und kehrten nach Grönland zurück.

Andere Unternehmungen nach Winland behufs einer Ansiedelung sind nicht gemacht. Durch die kritischen Untersuchungen G. Storms ist erwiesen, daß die spätern isländ. Sagen keinen histor. Gehalt haben und daß die Normannen nicht bis in die Nähe von Boston gelangt sind. Alle Mitteilungen über Reste normann. Bauten oder über Runensteine beruhen auf Täuschung oder Erfindung. Der berühmte Stein von Dighton zeigt nicht normann. Runen, sondern indian. Kritzeleien.

Nur einmal noch, 1121, versuchte der Bischof von Grönland Erich Gnutson Winland wieder aufzufinden; aber er ist von seiner Fahrt nicht wieder heimgekehrt, und so blieb der ganze Verkehr auf Fahrten zwischen Grönland und Nordeuropa beschränkt. Daß die erste Entdeckung A.s im 10. und 11. Jahrh. nichts Großes und Bleibendes zur Erweiterung der Erdkunde geschaffen, wie es das Auffinden der tropischen Gegenden desselben Kontinents durch Columbus hervorbrachte, erklärt sich aus der Unkultur des Volksstammes, die die erste Entdeckung machte, sowie auch aus der Natur der Gegenden, auf die dieselbe beschränkt blieb.

Unter den Kulturvölkern Südeuropas war, soviel man weiß, keine Nachricht von dem normannischen Amerika verbreitet. Auch die von den beiden Venetianern Nicolo und Antonio Zeni nach dem Nordatlantischen Ocean 1388-1404 unternommenen Fahrten erstrecken sich sicher nicht weiter als höchstens bis Grönland. Was sie sonst von transatlantischen Ländern berichten, wo die Leute lateinisch verstehen, ist Seemannslüge. Ebenso entschieden muß die Behauptung zurückgewiesen werden, daß Franzosen aus Dieppe vor Columbus' erster Fahrt schon an der Küste Brasiliens gewesen seien, denn es giebt dafür kein glaubwürdiges Zeugnis.

Columbus entdeckte auf seinen zwei ersten Reisen Westindien, auf der dritten 1498 den Orinoco und die Nordküste von Südamerika, auf der vierten 1502 einen Teil der Ostküsten von Mittelamerika (Honduras, Costa-Rica, Veragua), wobei er sich fortwährend um eine Durchfahrt nach Ostindien bemühte. Inzwischen hatte der Venetianer Giovanni Caboto mit engl. Schiffen 1497 in den nordamerik. Gewässern Labrador wiedergefunden und 1498 mit fünf Schiffen vielleicht die ganze Ostküste Nordamerikas bis gegen Florida hin besegelt, 1499 hatten Alonso de Hojeda und der Florentiner Amerigo Vespucci (s. d.) die Küste von Guayana, 1500 der Portugiese Cabral Brasilien und 1500-1501 der Portugiese Cortereal, der ebenfalls einen Westweg nach Ostindien suchte, die Küste von Labrador und Westgrönland besucht. Die Küste von Brasilien wurde größtenteils 1503 von Amerigo Vespucci untersucht, nach dem man den neuen Erdteil benannt hat (s. oben, Name).

Schon 1500 hatte Yañez Pinzon die Mündung des Amazonenstroms gefunden. Derselbe betrat mit Diaz de Solis 1508 die Küste von Yucatan und erreichte 1509 sogar die Mündung des La Plata. Sodann entdeckte 1513 Ponce de Leon die Halbinsel Florida und erblickte Balboa von einer Höhe des Isthmus von Darien die Südsee; 1517 untersuchte Cordova die Küste Yucatans bis zur Campechebai. Grijalva fand 1518 die Ostküste von Mexiko oder Neuspanien, welches dann 1519-21 Ferdinand Cortez (s. d.) eroberte. 1519 umsegelte Pineda den ganzen Golf von Mexiko von Florida bis Tampico.

Bereits 1520 erreichte mit span. Schiffen der Portugiese Magalhães, dessen Expedition zur ersten Erdumsegelung führte, das lange verfolgte Ziel, den westl. Seeweg nach Ostindien durch die nach ihm benannte Magalhãesstraße, welche 1524-25 der Spanier Loaysa durchfuhr. Das erste franz. Schiff zur Entdeckung neuer Länder in Nordamerika lief 1524 aus unter dem Florentiner Giovanni Verrazzani, der die Ostküste vom 24.° nördl. Br. bis Neufundland befuhr; 1525 verbanden sich die Konquistadoren Francisco Pizarro (s. d.), Almagro (s. d.) und de Luque zur Entdeckung der Goldländer im Süden von Panama und eroberten 1531-32 Peru, von wo Almagro 1535 durch Bolivien nach Chile vordrang. 1532 entdeckte Bezerra, von Cortez ausgesandt, die Halbinsel Kalifornien, und gleichzeitig wurden die ihr gegenüber liegenden Teile von Mexiko der span. Herrschaft unterworfen.

Der Franzose Jacques Cartier entdeckte den Lorengolf 1534, 1535 den Lorenzstrom und Canada, welches 1541 Roberval für Frankreich in Besitz nahm. Mendoza befuhr 1535 den La Plata und legte Buenos-Aires an. Der Entdeckungszug des Spaniers Fern. de Soto führte 1539-42 in das Gebiet der Goldstaaten auf beiden Seiten des Mississippi, und Vasquez de Coronado drang von Nordmexiko bis zu den Canons des Colorado und bis in die Prairien östlich vom Felsengebirge vor. In derselben Zeit befuhren die Spanier aus Mexiko die Nordwestküste bis 44° nördl. Br.; Orellana befuhr 1541 den Amazonenstrom, und der deutsche Ritter Philipp von Hutten sowie Petro d'Ursua und Lope de Aguirre (1560-01) durchreisten Südamerika zur Aufsuchung des Goldlandes (Eldorado, s. d.). Eine Hauptaufgabe war für die folgende Zeit die Auffindung einer Nordwestdurchfahrt nach Ostindien und China. Frobisher fand 1577 nur eine Bucht im Baffinlande, die er für eine Straße nach China hielt. John Davis drang 1585-87 durch die Davisstraße bis 72° nördl. Br. vor, 1610 fand Henry Hudson die Hudsonstraße und Hudsonbai, und 1611-15 drang William Baffin in die Baffinbai bis

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

zum Eingänge des berühmten Lancastersundes vor, der sich nach zwei Jahrhunderten als Eingang zur nordwestl. Durchfahrt erwies.

Der Engländer Francis Drake (s. d.), der zweite Erdumsegler, ging 1578 durch die Magalhãesstraße, befuhr die ganze Westküste von Amerika bis 45° nördl. Br. und benannte den nördlichsten Teil Neualbion. Sir Walter Raleigh machte 1584 den vergeblichen Versuch, in Virginia eine Kolonie zu gründen, 1616 umsegelte und benannte der Holländer Le Maire das Kap Hoorn. Den Beweis, daß Amerika nicht mit Asien zusammenhänge, gab 1648 des Kosaken Teschnew Auffindung der Beringstraße, welche dann 1728 Bering besuchte. Für die Entdeckung des Innern von Nordamerika waren vor allen die Franzosen thätig. Jolliet und Marquette entdeckten 1672 den obern Mississippi. De la Salle drang 1682 von Canada aus zum Mississippi vor und befuhr den Strom bis zur Mündung. Das Innere von Canada

forlaufend erforschten Verandrye und seine Sohne von 1728 bis 1748 bis zum Saskatchewan. Jean Richer bestimmte zu Cayenne 1672 die erste astron. Länge in Amerika. Das Innere von Südamerika untersuchte der deutsche Missionar Pater Samuel Fritz, der «Apostel des Amazonenstroms», der 1707 eine Karte dieses Riesenstroms entwarf, während der Minorit Louis Feuillée 1703-5 die Antillen besuchte und von 1707 bis 1712 in Südamerika behufs astron. Ortsbestimmungen weilte. Die Franzosen La Condamine, Bounguer, Godin bestätigten 1736 durch Gradmessungen in Peru die Erdansicht Newtons, La Condamine fuhr dann 1744 den Amazonenstrom hinab und lieferte eine gute Karte desselben.

Bouguer ging 1743 von Quito nordwärts und dann den Magdalenenstrom hinab nach Cartagena. Bouguer maß zuerst die Gipfel der Cordilleren in Ecuador, und seit dieser Zeit galt der Chimborazo für den höchsten Berg der Erde. Sam. Hearne entdeckte 1769-72 das Land von der Hudsonbai bis zum Kupferminenflusse, worauf Alexander Mackenzie 1789 den nach ihm benannten Strom bis zur Mündung befuhr. Die Nordwestküsten wurden seit 1775 von den Spaniern Ayala, Juan Francis, De la Bodega y Quadra sowie bis zur Beringstraße von dem Erdumsegler Cook (s. d.) 1777-78 untersucht.

Von 1781 bis 1801 bereiste Felix de Azara namentlich Argentinien. 1786 nahmen Laperouse und 1792-91 Vancouver die Nordwestküste auf. Epoche machte vor allem die Reise, welche von Humboldt 1799-1804 mit Bonpland in die äquinoktialen Gegenden A.s unternahm. Er hat den Naturcharakter der Neuen Welt wissenschaftlich und geistvoll untersucht und aufgefaßt. Die polare Seite A.s wurde erst in unserm Jahrhundert aufgestellt, als auf Anregung von John Barron die Forschungsreisen zur Auffindung der nordwestl.

Durchfahrt 1818 wieder begannen. Parry entdeckte 1819-25 die nordgeorgischen Inseln des arktischen Archipels. John Franklin machte zuerst von 1819 bis 1826 zwei Reisen zu Lande ans Eismeer und 1845 seine unglückliche Polarfahrt, von der kein Teilnehmer zurückkehrte. F. Roß entdeckte 1830 den nordl. Magnetpol, McClure 1852 die nordwestl. Durchfahrt. Amerik. und engl. Schiffe drangen später durch die Baffinbai gegen den Nordpol vor. Die Erforschung der einzelnen Teile A.s im 19. Jahrh. s. Centralamerika, Nordamerika, Südamerika.

Litteratur. von Humboldt, Examen critique de l'histoire de la géographie du Nouveau Continent (5 Bde., Par. 1836-39; deutsch von Ideler, 3 Bde., Berl. 1836-39);

Wilhelmi, Island, Hvitramanaland und Vinland (Heidelb. 1842);

Long, Porter und Tucker, America and the West-Indies geographically described (Lond. 1843);

Macgregor, The progress of America from the discovery of Columbus to the year 1846 (2 Bde., Lond. 1847);

Wappäus' neue Bearbeitung von Steins und Hörschelmanns Handbuch der Geographie und Statistik, Bd. 1 (Lpz. 1855 -71);

Handelmann, Geschichte der amerik.

Kolonisation und Unabhängigkeit (2 Tle., Kiel 1856);

Kunstmann, Die Entdeckung A.s (Münch. 1859);

Cortambert, Tableau général de l'Amérique (Par. 1860);

Kohl, Geschichte der Entdeckung von Amerika (Brem. 1861);

von Hellwald, Die amerik.

Völkerwanderung (Wien 1866);

de Costa, The Pre-Columbian Discovery of America by the Northmen (Albany 1869);

Gravier, Découverte de l'Amérique par les Normands au 10e siècle (Par. 1874);

Peschel, Geschichte des Zeitalters der Entdeckungen (2. Aufl., Stuttg. 1877);

Payne, Voyages of the Elizabethan seamen to Amerika (1881);

Hutton, To-day in Amerika Studies of the old world and the new (ebd. 1881);

Baumgarten, Amerika, eine ethnogr.

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

- Rundreise durch den Kontinent und die Antillen (Stuttg. 1882);
 Andreasen, Amerika (Kopenh. 1884);
 Weise, The discoveries of Amerika to the year 1525 (Lond. 1884);
 Vining, An inglorious Columbus (Neuyork 1885);
 Horsfors, Discovery of Amerika by Northmen (Boston 1887);
 Storm, Studies ^[richtig: Studier] over Vinlandsreiserne (Kopenh. 1888);
 Anderson, Die erste Entdeckung von Amerika (Hamb. 1888);
 Welch, Versuch eines Gesamtbildes der amerik.
 Civilisation (Lpz. 1888);
 Perez, Geografia general del Nuevo Mondo (Bogota 1888);
 Fiske, The discovery of America (2 Bde., Lond. 1892);
 Cronau, Amerika Geschichte seiner Entdeckung (2 Bde., Lpz. 1892);
 Gaffarel, Historie de la découverte de l'Amérique (Par. 1892);
 Hamburgische Festschrift zur Erinnerung an die Entdeckung A.s (2 Bde., Hamb. 1892);
 Kretschmer, Die Entdeckung A.s (Berl. 1892);
 Rüge, Die Entdeckungsgeschichte der Neuen Welt (Hamb. 1892);
 ders., Die Entwicklung der Kartographie von Amerika bis 1750 (Ergänzungsheft 106 zu «Petermanns Mitteilungen», Gotha 1893);
 Sievers, Amerika. Eine allgemeine Landeskunde (Lpz. 1893).

Die wichtigsten Eisenbahngesellschaften Amerikas, deren Papiere an deutschen Börsen gehandelt werden.

Laufende Nr. Bezeich- nung der Bahn oder Gesell- schaft Länge (ult. 1891) (engl. Mei- len) Aktien- kapital Mill. Dollars
 Obligationen usw. (Mortgage-Ä-Bonds u.s.w.) Mill. Dollars amerika Einnahme b. Ausgabe c. Überschuf d. Rein- gewinn Dollars
 I. Amerika. Im Britischen Nordamerika.

Canadische Pacific-Eisenbahn (Canadian-Pacific-Railway.) 6461 65 82,727 1891: amerika 20 241 095 b. 12 231 436 c. 8
 009. 659

B. In den Vereinigten Staaten von Amerika.

II. Central-Pacific-Eisenbahn 1360 68 60,86 2) --

III. Chicago-, Burlington- und Quincy-Eisenbahn 5285 76,393 111,495 3) --

IV. Chicago-Rock-Island- und Pacific-Eisenbahn 3456 4) 46,166 52,202 --

forlaufend Laufende Nr. Bezeich- nung der Bahn oder Gesell- schaft Länge (ult. 1891) (engl. Mei- len) Aktien- kapital
 Mill. Dollars Obligationen usw. (Mortgage-Ä-Bonds u.s.w.) Mill. Dollars amerika Einnahme b. Ausgabe c. Überschuf d.
 Rein- gewinn Dollars

V. Den- ver- und Rio-Grande-Ei- senbahn 1677 (1. Juli 1890) 38 St.-Ä-Akt., 23,65 Prior.-Ä-Akt. 42,868 5) 1890/91:
 amerika 10 816 088 b 6 226 575 c. 4 589. 513 d. 2 644 706

Va. Great-Northern-Eisenbahn 3068 20 -- 1890/91: amerika 10 281 714 b. 5 063 954 c. 5 217. 760

VI. Illinois-Central-Eisenbahn 2875 46* 34,033* amerika 17 881 554 b. 12 761 046 c. 11 182. 652 d. 1 910 752

VII. Kansas-Midland-Eisenbahn 107 2,68 2,68* --

VIII. Northern-Pacific-Eisenbahn 4249 7) 49 St.-Ä-Akt. 51 St. Prior.-Ä-Akt. 124,952 1890/91: amerika 26 123 054 b. 14 940
 102 c. 11 182. 652 d. 1 910 752

IX. Oregon-Ei- senbahn- und Dampf- schiffahrtsgesell- schaft (Railway and Naviga- tion Company) 1029 (1. Juli 1890)
 24 18,062 --

X. St. Louis-Arkansas- und Sonth-Western-Ei- senbahn 1244 16,081 St.-Ä-Akt., 20,000 5% Vorz.-Ä-Akt. 30,000 --

XI. St. Louis- und San-Francisco-Eisenbahn 1863 9) 35,5 8) St.-Ä-Akt., 14,5 Prior.-Ä-Akt. 31,485 1890/91: amerika 6 821
 434 b. 3 840 858 c. 2 980. 576

XII. St. Paul-, Minneapolis- und Manitoba-Eisenbahn 2850 20 62,826 --

XIII. Southern-Pacific-Eisenbahn von Kalifornien 1717 61,822 37,782 (10), 15,453 --

XIV. Southern-Pacific-Eisenbahn 6461 118,858 -- 1889: amerika 46 343 207 b. 30 304 366

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

C. In den Vereinigten Staaten von Brasilien.

XV. Oéste de Minas-EiÄ-senbahngesellÄ-schaft (Companhia Estrada de Ferro do Oéste de Minas) km 600 Mill. Milrís: 40 (11) Mill. Mark: 22,45 --

I. Hauptstrecke: Montreal-Port-Moody (VanconÄ-ver) am Stillen Ocean: 2904,6 engl. MeiÄ-len

Dazu Zweiglinien in eiÄ-ner Länge von 991,3 " "

ZusamÄ-men eiÄ-gene Linien: 3895,9 engl. MeiÄ-len

Gepachtete EiÄ-senbahÄ-nen 2002,8 " "

Für Rechnung anderer GesellÄ-schafÄ-ten wurden betrieÄ-ben 781,2

Von der Gesamtlänge von 6679,9 engl. Meilen waren Ende 1891 noch 218,8 engl. Meilen im Bau.

Der ungenügende Hafen in Port-Moody veranlaßte die Gesellschaft den Endpunkt der Bahn nach Burrard Inlet zu verlegen. Die Regierung von Britisch-Columbia hat der Gesellschaft daselbst Land geschenkt, auf welchem die Stadt Vancouver angelegt wird, von Port-Moody 14 engl. Meilen. Ausgedehnte Docks, Lagerhäuser u. s. w. sind erbaut worden.

Die canad. Regierung garantiert eine halbjährlich zu entrichtende Annuität zur Zahlung einer Dividende von 3% p.a. bis zum 17. Aug. 1893. - Wenn eigene Einnahmen Dividenden abwerfen, so über die garantierten 3% hinaus ausgezahlt bis zu weitem 2% p.a. Für die nächsten 20 Jahre wird keine Konkurrenzlinie der Hauptbahn zugelassen. - Die engl. Regierung will eine Subsidie für eine regelmäßige Dampferlinie vom Endpunkt der Bahn am Stillen Ocean nach Japan und China gewähren.

* Kurs der Aktien 59,80, 52,50, 71,60, 72,75, 89,25 (1887-91). Dividende für 1889: 5%, 1891: 5%.

Im Mai 1892 sind weitere 2 Mill. Pfd. St. 4% konsolidierter Obligationen begeben.

1) Land-Grant-Bonds (ursprünglich 25000000 Doll., davon 20574000 eingelöst, und 1000000 bei der Regierung). Die Gesellschaft erhielt von der Regierung 25000000 Doll. bar, in fertig gebauten Eisenbahnen, die ihr gratis überwiesen sind: 713 engl. Meilen = 35000000 Doll., 25000000 acres Land. Davon der Regierung wieder abgetreten laut Vertrag vom 30. März 1886: 6 793 014 acres, dazu für den Souriszweig 905 600; - bleiben 19 112 536 acres;

verkauft bis ult. 1891: 3 668 386;

bleiben ult. 1891: 15 444 200 acres Land. -

Dazu Manitoba-South-Western-Strecke: 1 267 308 acres. - Verkaufspreis 1889: 3,465 Doll.;

1890: 3,76 Doll.;

1891: 3,33 Doll. Die beträchtlichen Kohlenlager sollen durch Sackbahnen nutzbar gemacht werden.

Die Kohlenlager an der Pacificküste sind so bedeutend, daß sie die nach China und Australien bestimmten großen Dampfer mit Brennmaterial versorgen.

forlaufend

II. Sitz der Gesellschaft ist San Francisco (Kalifornien) mit Agentur in Neuyork. Es bestehen die Linien San Francisco (Kalifornien)-Ogden (Utah) 333,23 engl. Meilen.

Roseville-Junction to Oregon State Line (296,50 engl. Meilen), Lathrop-Goshen (146,08 engl. Meilen), Niles-San José (17,54 engl. Meilen) und Zweigbahnen (16,93 engl. Meilen).

An Nebengleisen waren außerdem 240 engl. Meilen vorhanden. Die Hauptbahn, 10. Mai 1869 eröffnet, bildete die erste Eisenbahnverbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ocean quer über den nordamerik. Kontinent.

Alle Linien sind laut Vertrag vom 17. Febr. 1885 auf 99 Jahre, vom 1. April 1885 ab gerechnet an die Southern Pacific Company verpachtet. (Siehe unter XIV.)

(2) Schuld an die Regierung ult. 1891: 25 885 120 Doll. und 28 952 230 Doll. ungetilgte Zinsen. Kurs der Aktien 32½, 35¾, 34, 29, 28¾ (-1891), 1884-86 keine Dividende, 1888-91 wurden 2% gezahlt.

6% Central-Pacific erste Mortgage-Bonds 108,40, 110,25, 114, 112,75, 111, 110,20% (-1889), ult. 1890 per 1. Juli 1895 = 106,5, 1896 = 107,5, 1897 = 109,75, 1898 = 110%, ult. 1891 bez. 105, 105,75, 106,25, 107,25%.

5% California und Oregon erste Mortgage-Bonds 105,50, 106,90, 103,50, 102% (-1891). 6% erste Mortgage-Bonds der C.-P.-E. auf die San-Joaquin-Valley-Nebenlinien 112,75, 112,60, 111,40, 106, 107,75% (-1891).

5% Bonds von 1889 Kurs in Berlin ult. 1889 bis 1891: 99,80, 94,60, 94,20%.

Die Southern Pacific Company mußte zur Verzinsung der Aktien 397 170 Doll. für 1888, 324 582 Doll. für 1889 und 461 389 Doll.

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

für 1890 zulegen.

III. Sitz der Gesellschaft ist Chicago.

ult. 1889

Hauptlinie: Chicago-Pacific Junction-Denver (Colorado) 1024 engl. Meilen

Zweig- und gepachtete Linien 1946 " "

Gemeinschaftliche Linien 171 " "

(3) In Umlauf befindliche, darunter 4 720 280 Doll. übernommene Anleihen zu 7, 8 und 6% von Zweigbahnen.

Dividenden der Aktien 5, 4, 5, 5, 4¼% (1887-91).

4% Obligationen 93,80, 89,75, 91, 84,50, 87,50% (1887-91).

IV. Sitz der Gesellschaft ist Chicago mit Agentur in Neuyork.

(4) 1892 einschließlich der zugekauften (wie die Chicago-South-Western-Eisenbahn) und zugepachteten Linien.

7% erste Mortgage-Bonds der Chicago-South-Western-Eisenbahn (von der Chicago-Rock-Island- und Pacific-Eisenbahn garantiert): 126, 117,50, 120, 110,50% (1887-91).

V. Die zahlreichen Zweiglinien erreichen die wichtigsten Mineralgegenden und Weideländereien des Staates, die Linien sind fast gänzlich mit Stahlschienen ausgerüstet. Das Rollmaterial bestand 1888 aus 223 Lokomotiven, 212 Personen- und 6280 Güterwagen.

(5) Einschließlich 6 382 500 Doll. zur Einlösung von 6 382 500 Doll. First-Mortgage 7% Bond der Denver und Rio Grande Railway Company zur Fälligkeitszeit 1. Nov. 1900.

28 435 000 Doll. als 4% First consolidated Mortgage-Gold-Bonds im Umlauf, in Berlin Jan. 1891 zu 77 1/2% aufgelegt. Die Hypothek darf den Betrag von 42 Mill. Doll. nicht überschreiten.

Dividende der Prioritätsaktien 5% (1887).

Kurse der 4% Bonds: eingeführt 15. Okt. 1888 zu 76%: ult. 1888-91: 74, 80, 75,80, 77, 78,10%.

Va. Sitz ist Neuyork. Die Gesellschaft betreibt ult. Juni 1891:

St. Paul, Minneapolis und Minnesota (vgl. XII) 2850,76 engl. Meilen

Duluth, Watertown und Pacific 69,84 "

Wilmar und Sioux Falls 146,91 " "

3067,51 engl. Meilen

sie besitzt ferner das ganze Aktienkapital von Montana-Central (235,14), Eastern of Minnesota (72,39) und Minneapolis-Union (Bahnhöfe) = 4,96 engl. Meilen.

VI. Sitz der Gesellschaft ist Chicago.

Chicago-Cairo, Centralia-Dubuque, Chicago-Springfield, East Cairo-Neuorleans u. s. w.

Die Gesellschaft besitzt wertvolle Bahnhofsanschlüsse in Chicago, Cairo, Neuorleans, und andern Städten.

Seit dem 1. Jan. 1888 hat die Gesellschaft das restliche Interesse an der Brücke über den Mississippifluß bei Dubuque angekauft, auch hat die Gesellschaft eine Brücke über den Ohiofluß bei Cairo erbaut (Anschlag 1 500 000 Doll.) Nach deren Eröffnung besitzt die Gesellschaft einen durchgehenden Schienenweg von dem Missourifluß und den großen Seen durch die am meisten im Aufblühen begriffenen Teile der Vereinigten Staaten bis zum Golf von Mexiko. Dividenden der Aktien 7, 7, 5½, 6, 5% (1887-91).

4% Gold-Bonds am 7. Juli 1888: 99¼% ult. 1889 und 1890: 99, 96%.

* Hierzu tritt des übernommene Aktienkapital der Chicago-, St. Louis- und Neuorleansbahn im Betrage von 10 Mill. Dollar und Obligationen dieser Bahn im Werte von 18 695 000 Doll.

VII. Wichita (Station der St. Louis- und San-Francisco-Eisenbahn)-Ellsworth (Station der Union-Pacific-Eisenbahn). Die St. Louis- und San-Francisco-Eisenbahngesellschaft (s. unter XI), welche 75% des gesamten Aktienkapitals besitzt, hat diese Bahn durch Pachturkunde vom 20. April 1887 bis zum 1. Dez. 1894 in Pacht und Besitz genommen.

(6) 1 608 000 4% erste Mortgage-Bonds (unter Garantie der St. Louis- und San-Francisco-Eisenbahngesellschaft). Kurs ult. 1889 bis 1891: 80, 73,75, 67,50%.

VIII. Vom Lake Superior im Staate Minnesota nach dem Puget-Sound durch das Thal des Columbiaflusses und eine Zweigbahn durch das Kaskadengebirge nach Puget-Sound.

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

(7) Hiervon 3200 engl. Meilen eigene Strecken und 1049 gepachtete Strecken.

Die Gesellschaft hat die alleinige Garantie von 14 599000 Doll. -

Bonds von Zweigbahnen - übernommen.

Regierungssubvention durch Überweisung von Ländereien.

6% Pr.-Oblig. I. Em. (General-First-Mortgage-Bonds), Zinsen in Gold: 114,40, 114,20, 113,50, 111,75, 114,10% (1887-91). 6% Pr.-Oblig. II. Em. = 99,30, 108,60, 110,30, 108, 110,50% (1887-91). 6% Pr.-Oblig. III. Em. am 17. Juli 1888 bei der Deutschen Bank in Berlin aufgelegt zu 89½% plus Stückzinsen; Kurs ult. 1888-91: 95,50, 108,20, 105,75, 105,50%.

Konsol. 5% Mortgage-Land-Grant-Gold-Bonds vom 2. Dez. 1889 (zur Zurückziehung von Zweigbahn-Bonds, zur Beschaffung von Betriebsmitteln u. s. w. bestimmt). Zahlstelle: Deutsche Bank in Berlin. Aufgelegt 27. Febr. 1890 zu 92% nach deutscher Usance, Kurs ult. 1891: 83,25%.

IX. Portland in Oregon-Wallula Junction im Staate Washington mit Anschluß an die Northern-Pacific-Bahn, Zweigbahn Umatilla-Huntington in Idaho mit Anschluß an die zum Union-Pacific-System gehörende Oregon-Short-Linie.

Die Gesellschaft stellt durch ihre Linien zwei transkontinentale Routen her. Dieselbe betreibt außerdem ein ausgedehntes Wassertransportsystem und war zuerst ausschließlich eine Schiffahrtsgesellschaft:

1) eine Ocean-Ä-Dampferlinie zwischen San Francisco (Kalifornien) und Portland (Oregon) 670 engl. Meilen

2) eine Ocean-Ä-Dampferlinie zwischen Pugetsund und British-Columbia 238 " "

3) Fluß-Dampferlinien auf den Flüssen Columbia, Willamette und Snake in Oregon und im Staate Washington 667 " "

Das rollende und schwimmende Material der Gesellschaft bestand 1888 aus 76 Lokomotiven, 32 Personenwagen, 1447 Güterwagen, 2 Stahl- und 4 Eisendampfschiffen und 51 andern Dampfbooten und Wasserfahrzeugen. Das ganze Unternehmen ist von der Union Pacific Company gepachtet.

Amerikanische Altertümer I 1-9. Altertümer aus den Mounds von Nordamerika: 1. Thongefäß (Iowa). 2. Irdene Schale. 3. Topf. 4. Thongefäß. 5. Thonflasche (Arkansas). 6-8. Tabakspfeife (Tennessee, Ohio). 9. Perlmuttermuckplatte, aus einem Steinkistengrab (Tennessee). - 10-13. Altertümer der Pueblo-Indianer: 10. Thongefäß aus einem Cliffhouse in Marcos Cañon (Colorado). 11. Desgl. aus dem Distrikt von Tusayan. 12. Thönerne bemalte Eßschüssel (Zuñi). 13. Zeichnung auf dem Innenboden einer sog. Medizinschale, den Regengott auf den Wolken darstellend (Pueblo San Juan). - 14. 15. Altertümer der Huasteca: 14. Melonenkrug (Tempoal). 15. Steinfigur (Gegend von Tanquian). - 16. Altertümer der Tarasca: Thonfigur. - 17. 18. Altertümer der Totonaca: 17. Bemalter Henkelkrug. 18. Thonfigur. - 19-23. Mexikanische Altertümer: 19. Bemalter Thonbecher. 20. Bemalte Thonschale (Cholula). 21. Thonteller. 22. Thonschälchen (Texcoco). 23. Relief von der Pyramide von Xochicalco.

Amerikanische Altertümer II 1-3. Zapotekische Altertümer: 1. Detail von einem Figurengefäß aus dem Valle de Oaxaca. 2. 3. Steinmosaiken, Wandschmuck (Paläste von Mitla). - 4. Altertümer der Nicaragua: Steinbild (Punta de las figuras). - 5. Altertümer von Talamanca (Costa-Rica): Goldfigur. - 6-10. Altertümer der Chibcha: 6. Thonfigur. 7. Bemalter Thonkrug (Cundinamarca). 8. Formstein, sog. Chibchakalender. 9. Goldfigur. 10. Goldener Nasenring (Bogota). - 11-23. Peruanische Altertümer: 11. Rohrstäbchen mit Wollflockchen, Mumienbeigabe. 12. Desgl. 13. Bekleideter Mumienballen (mit falschem Kopf) und Grabbeigaben. 14. Falscher Kopf einer Mumie. 15. Bemaltes Täfelchen, Mumienbeigabe. 16. Gewebemuster. 17. Ohrpflock aus gebranntem Thon. 18. Lama aus Thon, Kinderspielzeug? Grabbeigabe (Ancon). 19. Henkelkrug aus Thon (Chimbote). 20. Schwarze Thonflasche (Truxillo). 21. Doppelflasche aus Thon (Lambayeque). 22. Kriegerfigur, Malerei auf einer Vase von Truxillo. 23. Bemalter Krug (Achupallas, Ecuador).

forlaufend Dividenden der Aktien 8¼, 8¼, 8¼, 6½, 6% (-1887/88).

5% garantierte Mortgage-Bonds, aufgelegt am 1. Nov. 1887 zu 98½% und am 27. April 1888 zu 99 3/4%, plus Stückzinsen.

Kurs ult. 1887-91: 98,75, 101,95, 101,50, 96,10, 94%.

X. Strecken: Birds-Point (am Mississippi) -Texarkana (Texas), Texarkana-Gatesville (Texas), Mount-Pleasant-Sherman, Tyler-Luskin, die Fort-Worth-Linie (Abzweigung bei Commerce), Corsicana-Hillsboro (Texas), Lewisville-(Arkansas) Shreveport (Louisiana), Altheimer-Little-Rock u. s. w. Die Strecken sind sämtlich mit Stahlschienen belegt und normalspurig, bis auf etwa 90 engl. Meilen (Tyler-Luskin), welche schmalspurig sind.

1891 durch Rekonstruktion aus der St. Louis-, Arkansas- und Texas-Eisenbahn hervorgegangen.

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

4% Gold-Bonds der neuen Gesellschaft in Berlin 21. Okt. 1891 zu 67,75% eingeführt, ult. 1891: 69,80%.

Second-Mortgage-Income-Bonds derselben Gesellschaft desgleichen zu 30,25%, Kurs ult. 1891: 33,10%. Zinsen auf diese Bonds werden bis zu 4%, jedoch nur insoweit bezahlt, als die Reinerträge des vorangegangenen Betriebsjahres eine Zinszahlung gestatten. Nachzahlung auf nicht eingelöste Coupons findet nicht statt.

XI. Sitz in St. Louis (Missouri).

Hauptstrecke: St. Louis-Seneca (326 engl. Meilen).

(8) ult. Juni 1891 waren 23 640 700 Doll. Stammaktien noch nicht begeben.

Dividende der I. Prior.-Akt. (First preferred): mehrere Jahre hintereinander bis 1883: 7%, 1888/89: 5½%, 1889/90: 2½%.

Dividende der Prior.-Aktien bis 1887: 0, 1888: 5%, 1889: 3%, 6% General-Mortgage-Bonds: 109,90, 110,90, 113,40, 109,40, 107,25, 105,60% (1887-91).% General-Mortgage-Bonds 93,90, 99,80, 98,60, 97,50, 93,60% (1887-91).

(9) Einschließlich der gepachteten und betriebenen fremden Bahnen, wie Kansas-Midland u. s. w. (s. unter VII).

Bonds fremder Bahnen sind in Höhe von 4 482000 Doll. von der Gesellschaft garantiert. 6% St. Louis-Wichita- und Western-First-Mortgage-Bonds, garantiert von der St. Louis- und San-Francisco-Eisenbahn. Kurse in Frankfurt a. M. ult. 1887-91: 109,50, 111,40, 105,90, 103,50, 107,50%.

Im Mai 1890 ist die ganze St. Louis- und San-Francisco-Eisenbahn an die Atchison-Topeka- und Santa-Fé-Eisenbahngesellschaft übergegangen.

XII. Errichtet 1879, Sitz in St. Paul (Minnesota).

Kurs der 1886 von der Trust Company der Gesellschaft zur Verfügung gestellten 4½% konsolidierten Obligationen 95,60, 96,50, 98,90, 97,30, 96% (1887-91).

Der Besitz an unverkauften Ländereien (Land Grant) der Gesellschaft, auf welche sich das Pfandrecht der konsolidierten Prioritäten erstreckt, belief sich 30. Juni 1889 auf 2 187 750 acres, 30. Juni 1891 auf 1 636 656 acres. Durchschnittlicher Verkaufspreis p. acre 7,33 Doll. in 1890/91, gegen 6,40 Doll. in 1838/89 und 6,48 bez. 6,50 in den beiden Jahren 1887/88 und 1886/37.

Das Bahnnetz ist Febr. 1890 auf 999 Jahre an die Great Northern Railway Company (s. unter Va) verpachtet, welche alle Verpflichtungen übernahm und den Aktien eine Dividende von 6% in Gold garantierte

XIII. San Francisco-Tres Pinos 100,50 engl. Mei-ilen

Carnadero-Santa Margarita 153,10 " "

Alcalde-Coloradofluß bei Yuma (Arizona) 551,13 " "

Castroville Junc-ation-Lake Majella 19,52 " "

Pajaro-Santa Cruz 21,20 " "

Oakdale-Ä-Merced 40,60 " "

Los Banos-Armona 88,87 " "

17 andere Strecken 499,62 " "

Zusam-emen: 1474,54 engl. Mei-ilen^(im ganzen ult. 1891 jedoch 1717,05 engl. Mei-ilen)

Die Mojave-the-Needles-Strecke (242,51 engl. Meilen) ist an die Atlantic- und Pacific-Eisenbahn für immer verpachtet worden. Als Pacht gilt die Höhe der Zinsen der auf der Strecke haftenden Bonds (30000 Doll. per engl. Meile).

Land-Grant der Vereinigten Staaten-Regierung 10 445 227 acres.

Kurs der 6% Mortgage-Bonds Litt. A: 108,75, 109,90, 112, 103,10, 109,50% (1887-91).

(10) Davon 5 540 500 Doll. bis ult. 1891 getilgt (6%).

Kurs der 5% Stockton-Copperopolis-Bonds = 99,90, 100, 101,70, 101, 100,20% (1837-91).

Eröffnung der ganzen Linie, also der zweiten Eisenbahn quer über den nordamerik. Kontinent am 13. März 1881. Die 98 engl. Meilen lange Lücke zwischen den beiden Netzen der Gesellschaft wird durch den San Joaquin-Zweig der Central-Pacific ausgefüllt. 1885 wurde die Bahn an die Southern Pacific Company (s. laufende Nr. XIV) auf 99 Jahre verpachtet.

XIV. amerika Central-Pacific 1360,28 (s. oben II. Central-Pacific-Eisenbahn), Portland Willamette Valley 28,50, Oregon und California 567,50, Oregonian 57,50, California Pacific 115,44 engl. Meilen, zusammen 2129,22 engl. Meilen (gepachtet).

b. Southern Pacific Railroad und Zweige 1474,54 (s. unter XIII), Southern Pacific of Arizona 388,10, Southern Pacific of New-Mexico 171,06, Southern Pacific Coast Ry 101, Northern Ry 390,38 engl. Meilen, Northern California 53,60, zusammen 2581,68

Internet: https://peter-hug.ch/amerika/51_0518

engl. Meilen.

c. Linien östlich von El Paso (Texas), Galveston, Harrisburg und San Antonio 936,90, Texas und Neuorleans 207,73, Louisiana-Western 112,03, Morgan's Louisiana und Texas 283,50, Gulf, Western-Texas und Pacific 111,20, Neuyork, Texas und Mexican 91, Texas Transportation Company 8 engl. Meilen, zusammen 1750,36 engl. Meilen.

Die Gesellschaft, 1884 errichtet, betreibt außerdem Dampferlinien von über 4200 engl. Meilen Länge. Dieselbe bestreitet die Ausgaben der von ihr kontrollierten Bahnen einschließlich der Verzinsung und Tilgung ihrer Bonds und gewährt der Central-Pacific außerdem eine Mindestrente von 1 200000 Doll. Außerdem sind von dem Reingewinn zu verteilen in Prozenten an die Southern Pacific of California 26½, an die Southern Pacific of Arizona 12 u. s. w., zusammen 100%.

XV. Sitio-S. Joao d'El-Rei (100 km), S. Joao d'El-Rei-Oliveira mit Zweigbahn von Aureliano Mourao bis zum schiffbaren Rio Grande in der Nähe von Lavras (220 km) u. s. w.

Für die Juli 1888 eröffnete Verlängerung der Hauptbahn bis Oliveira hat die Provinz Minas Geraes, unter Übernahme einer Garantie von jährlich 7% auf 4 Mill. Milreïs für 30 Jahre, ein Betriebsvorrecht auf 70 Jahre erteilt, desgl. die Genehmigung für eine etwa 300 km betragende Verlängerung über Oliveira bis zum obern San Francisco mit Zweigbahn nach Itapecerica und Pitangui mit 7% Zinsgarantie auf 20 Jahre für 5 500000 Milreïs (Zweigbahn nach Pitangui anschl.). Außerdem besitzt die Gesellschaft ein Privileg (vou 1887) auf 10 Jahre für ausschließlichen Betrieb der Dampfschiffahrt auf dem Rio Grande von Lauras bis zur Mündung des Rio Sapucahy (200 km).

(11) Von den 70000 Aktien (à 200 Milreïs - 435 Reïs = 1 Mark -) waren im Aug. 1889 13 350 Stück vollgezahlt. Laut Bilanz ult. 1890 gab es 200000 Aktien zu 200 Milreïs, davon sind 17 650 Stück sog. Hilfsaktien (acções subsidiarias"),

welche unter die Aktionäre zur Verteilung gelangen als Äquivalent für die Gesellschaftsschulden bis zur Tilgung derselben, jedoch keinen Anspruch auf Dividende u. s. w. haben. Auf die übrigen 182 350 Aktien waren 29 011 600 Milreïs noch nicht eingezahlt.

5% Anleihe aufgelegt am 27. Aug. 1889 bei den Zahlstellen in Berlin, Hamburg und Frankfurt a. M. zu 93% plus Stückzinsen, ult. 1889-91. = 90, 89,50 und 78%.

Dividende (abgesehen von der 7% Vorzugsdividende der Aktien II. Serie) für die Aktien I. Serie für die Halbjahre 1886 I bis 1890 II: 0, 5, 6, 6, 6, 0, 6, 6, 6, 6, 6% fürs Jahr gerechnet.

1. Kathedrale zu Albany (1884 begonnen). Erbauer: R. W. Gibson.
2. Bronzestatue Lincolns zu Chicago, von St. Gaudens.
3. Berkshire Apartmenthouse zu Neuyork, v. C. Pfeiffer.
4. Landhaus zu Newport, Rhode-Island.
5. Das trauernde Jerusalem, von Story.
6. Sophokles, v. Donoghue.
7. Kapitol zu Washington (Flügel n. Kuppel 1851?65 nach Plänen v. T. U. Walter).
1. Benj. West: Tod des Generals Wolfe in der Schlacht bei Quebec, Hauptgruppe.
2. E. Leutze: Washingtons Übergang über den Delaware.
3. Peter Horan: Sonnenuntergang.
4. F. Amerikanische Bridgman: Am Thor des Harems.
5. William Chase: Der Narr.

Amerika, Fabrikort in der Amtshauptmannschaft Rochlitz der königlich sächs. Kreishauptmannschaft Leipzig, 2,5 km nördlich von Penig, teils zu Penig, teils zu Arnsdorf gehörig, an der Linie Glauchau-Wurzen der Sächs.

Staatsbahnen, hat Post, Telegraphenhilfsstelle und große Spinnerei.

Ende **Amerika**

Quelle: **Brockhaus` Konversationslexikon, 1902-1910**; Autorenkollektiv, F. A. Brockhaus in Leipzig, Berlin und Wien, 14. Auflage, 1894-1896; 1. Band, Seite 516 [Suche = 51.518] im Internet seit 2005; Text geprüft am 31.7.2011; publiziert von Peter Hug; Abruf am 20.10.2017 mit URL:

Weiter: https://peter-hug.ch/51_0519?Typ=PDF