



Verslag van den West-Wisconsin-Spoorweg aan de trusteees der obligatie-houders

<https://hdl.handle.net/1874/234455>

V E R S L A G

VAN DEN

WEST-WISCONSIN-SPOORWEG.

AAN DE

TRUSTEES der Obligatie-houders.

DOOR

JOHN COLLINSON, C. E.

(Naar het Engelsch.)

AMSTERDAM — P. M. VAN DER MADE.

1870.

V E R S L A G

VAN DEN

WEST-WISCONSIN-SPOORWEG.

VERSLAG

VAN DEN

WEST-WISCONSIN-SPOORWEG

AAN DE

TRUSTEES der Obligatie-houders,

DOOR

JOHN COLLINSON, C. E.

(Naar het Engelsch.)



AMSTERDAM — P. M. VAN DER MADE.

1870.

1869.

West-Wisconsin-Spoorweg-Maatschappij

opgericht bij akte der Wetgevende Vergadering van den
Staat WISCONSIN.

Aandeelen Kapitaal D. 4,000,000

Obligatiën Kapitaal D. 4,000,000

Reeds uitgegeven Obligatiën D. 1,000,000.

DIRECTEUREN :

G. E. WHITE, Pres.	HORACE BARNES.	H. A. TAYLOR.
E. R. TREMAIN.	J. G. HOYT.	JACOB. HUMBIRD.
G. O. GLAVIS.	W. A. FULTON.	JOHN COMSTOCK.
J. D. CONSING.	F. B. CLARK	A. H. BALDWIN.
WM. J. OSBORN.	MARK CONKLIN.	R. T. CORSE.

Gevolmachtigden (TRUSTEES) der Obligatie-houders.

JAMES GOODSON,	Londen.
WM. H. LEONARD,	} Amerika.
J. DUTTON STEELE,	

Adviserend Ingenieur.

JOHN COLLINSON, C. E., F. R. G. S. 9 Victoria Chamber,
Westminster.

Kantoren der Maatschappij.

12 Wallstreet, New-York.

WEST-WISCONSIN SPOORWEG.

De Heeren JAMES GOODSON, }
" Wm. H. LEONARD, } Trustees der Obligatiehouders.
" J. DUTSON STEELE, }

9 Victoria Chambers, Westminster 20 Dec. 1869.

Mijne Heeren!

Volgens de instructiën, die ik van den heer James Goodson ontving, maakte ik de noodige schikkingen om het eerste Jaarlijksche Verslag van den West-Wisconsin Spoorweg te verkrijgen en heb tot dit doeleinde, den heer Oswal Younghusband, Ingenieur, op den 11 September l.l. naar Amerika gezonden.

Door de bijzonderheden, die hij mij bij zijne terugkomst alhier mededeelde, ben ik in staat gesteld geworden u den volgenden staat van de vorderingen en vooruitzichten der onderneming te kunnen overleggen:

De weg begint te Tomah, eene kleine stad 153 mijlen ten Noord-Westen van Milwaukee, aan den Milwaukee en St. Paul Spoorweg gelegen.

DE EERSTE SECTIE eindigt aan de stad Black-River-Falls,

eene lengte van 32 mijlen en is sedert het midden van December 1868 voor het publiek verkeer opengesteld. De ontvangsten, vrachten en den aard van het verkeer tot 30 September 1869 zoo als die door de heeren Alexander Mitchell, president en J. S. Merrill, bestuurder van de Milwaukee en St. Paul Spoorweg-Maatschappij worden medegedeeld, zullen op eene andere bladzijde van dit verslag worden opgegeven.

DE TWEDE SECTIE, van den weg zal eindigen te Augusta, 33 $\frac{6}{10}$ mijlen. Hiervan werden 18 mijlen tot Humbird in October l.l. voltooid en dagelijks rijden twee treinen heen en terug, tusschen deze plaats en Black River-Falls.

Men gelooft dat de lijn op dit oogenblik tot Augusta, eene totale lengte van 65 $\frac{6}{10}$ mijlen, geopend is.

Indien dit het geval is, zullen nog ongeveer 91 $\frac{4}{10}$ mijlen gebouwd moeten worden om het voorgenomen uiteinde van den weg te Hudson te bereiken.

DE ALGEMEENE GESTELDHEID VAN HET LAND heeft geene werktuigkunde van bijzonderen aard noodig gemaakt. De lijn is gemakkelijk te bouwen.

De grond van Tomah tot Augusta is over het algemeen golvende. De pijnbosschen beginnen even voorbij Tomah en loopen nagenoeg tot Humbird, en worden door eenige uitgestrekte vlakten afgewisseld.

Verder ontmoet men eene zeer schoone landstreek, breede uitgestrekte weiden, en breede bosschen van ligt eikenhout.

De lijn loopt over drie groote stroomen: de Black-Rivier, de Chippewa en de Red-Cedar-Rivier, vervolgens over eenige kleinere stroomen en eenige onbelangrijke riviertjes.

CONSTRUCTIE. *Hellingen.* De grootste helling bedraagt 52.80 voet per mijl. Van deze helling zijn 4.3 mijlen rijzende en 4.6 mijlen dalende langs de 32 mijlen van Tomah naar Black-River-Falls; 1.6 mijlen rijzende en 2.5 mijlen dalende langs de 33 $\frac{6}{10}$ mijlen van Black-River-Falls naar

Augusta, en 1.2 mijlen rijzende en 3.3 mijlen dalende langs de 22.2 mijlen van Augusta naar Eau Claire.

De lijn is nu tot twaalf mijlen voorbij Eau Claire gebaad. Tot Hudson zal de verhouding der hellingen niet grooter zijn, dan op het reeds voltooide gedeelte van den weg. De hoogste verhevenheid tusschen Tomah en Black-River-Falls is 12 mijlen van Tomah, en bedraagt 96 voet. Tusschen Black-River-Falls en de Chippewa Rivier te Eau Claire is de verhevenheid 22 mijlen voorbij Augusta, en bereikt eene hoogte van 320 voet.

De *krommingen* zijn langs de lijn zeer gemakkelijk. Met betrekking tot de krommingen en hellingen kan deze lijn als eene der gemakkelijkste Amerikaansche lijnen beschouwd worden.

Aardewerken. De aardewerken langs den weg zijn over het geheel zeer gemakkelijk. Eene kleiachtige oppervlakte, liggende op eenen bodem van zachte zandsteen, is de eenige grond die men ontmoet. Op ééne plaats echter, en dan slechts op eene uitgestrektheid van eenige weinige ellen, stiet men op harden rotssteen. De eenige groote moeilijkheid wordt gevonden nabij de brug, die over de Black-Rivier ligt. De overloopen zijn, op een of twee uitzonderingen na, ondiep.

De middelbare berekening van de hoeveelheid aardenwerk per mijl is ongeveer 2500 kubieken ellen.

De afwateringen in de overloopen zijn in eenen onvolmaakt en onvoldoenden staat. Bij eenen nieuwe en nauwlijks voltooide weg kan zulks echter wel eenige verschooning vinden.

De slooten zijn, waar het vereischt wordt langs de geheele lengte van de lijn aangelegd, echter op eene onvolmaakte wijze. Aan deze en de afwateringen behoorde meer zorg besteed te worden, want het is onbetwistbaar waar, dat in-

dien zij goed afdoende zijn, de weg zachter wordt, beter blijft, en dien ten gevolge de kosten van onderhoud zeer zullen verminderen.

De *hellingen* zijn ruw en onvoltooid, echter is dit op de meeste Amerikaansche en zeker op alle westelijke lijnen het geval.

De *vaste weg*. De spoorbaan is gedeeltelijk van Engelsch ijzer van uitmuntende kwaliteit en gedeeltelijk van best Amerikaansch ijzer gelegd. Van laatstgenoemd ijzer werden 2000 tonnen gebruikt.

De *dwarleggers* liggen twee voet van elkander verwijderd. Op sommige plaatsen liggen dezelve eenigzins digter. Zij zijn grootendeels van pijnhout, echter is ook een groot gedeelte van eikenhout, dat verkregen werd uit de nabijgelegen bosschen. De geheele vaste weg kan beschouwd worden in zeer voldoende toestand te verkeerem.

Ballast. De lijn is behoorlijk geballast. Over het algemeen bestaande uit zand, wordt op sommige plaatsen de grond zelf, zijnde een zandige kleiaarde, voor ballast gebruikt.

Weinige Amerikaansche spoorlijnen zijn geballast, en duizende mijlen van spoorwegen in de Westelijke Staten, die de diepe alluviaal-gronden der Prairiën doorloopen, zijn geheel en al zonder ballast.

KUNSTWERKEN. De eenige buitengewone bouw die op dezen Spoorweg tot nu toe vereischt werd, is de brug te Black-River-Falls. Deze brug heeft eene lengte van 343 voet, en eene hoogte van 48 voet, gerekend van de rails tot gewoon waterpas.

Zij rust op sterk gemetselde steenen beeren. De middelste beer rust op hechte rotsen, en verheft zich 18 voet boven het water. Het geheel is sterk en degelijk gebouwd. Het hout is gezond en van goede kwaliteit, en wordt gerekend twintig jaren te kunnen duren. De kleine riviertjes zijn

door houten bruggen overdekt. De voornaamste zijn Allen's Creek, 2 mijlen van Black-River-Falls, 48 voet hoog. Vervolgens Preacher's Creek, 46 voet hoog. Van Black-River-Falls tot Augusta bevinden zich, de bovengenoemde medegerekend, in het geheel 17 bruggen.

De bruggen kunnen onder behoorlijke zorg, zes of zeven jaar duren. Veel toezicht zal daarvoor noodig zijn, want hoewel het werk en de materialen goed en sterk zijn, zijn dezelve niet voor een langdurig bestaan berekend. Ook zijn de fondamenteen niet op zulk een voldoende hechte wijze gelegd, dat men zonder een degelijk toezicht aan een langdurig bestaan mag gelooven. Het bouwen voor slechts tijdelijken duur is in alle de Westelijke Staten vrij algemeen. Bij dezen weg is men echter voornemens, indien het noodig is, steenen bogen te bouwen tot wering van den stroom.

De bogen zijn eenvoudig echter sterk gebouwd en rusten op houten pijlers, welke, indien het wenschelijk mogt geacht worden, door metselwerk zullen vervangen worden.

STATIONS. Te Tomah wordt het station van de Milwaukee en St. Paul Spoorweg-Maatschappij gebruikt. Nieuwe schikkingen van eenvoudigen aard of eenige uitbreiding der bestaande schikkingen moeten eventueel gemaakt worden. Dit zal echter afhangen van de conditiën, waarop de lijn zal geëxploiteerd worden.

Te Black-River-Falls bestaat een station met de noodige kantoren, twee ruime goederen-loodsen, draaischijven, water-voorraad enz.

Tusschen Tomah en Black-River-Falls zijn drie halten, van welke eene de machines van water voorzien. Deze zijn Snow's-Mil, Warrens-Mill en Rudd's-Mill. De molens, waar naar deze plaatsen genoemd worden, bewerken jaarlijks 16 milloen voet hout. Negen mijlen voorbij Black River-Falls is Whrightsville, eene opkomende stad, die de verzendings-

plaats van het omliggend district zal worden. Hier worden stationsgebouwen opgericht.

Op 18 mijlen bevindt zich Humbird, hetwelk eene bloeiende stad belooft te zullen worden. Straten zijn aangelegd, huizen verrijzen en onder deze behoort zelfs eene groote brouwerij. Een station met toebehooren is mede reeds gebouwd. Hier zal waarschijnlijk veel goederen-vervoer plaats hebben van de naburige Trempeleau-Vallei, welke zich veertig mijlen naar het Zuidwesten uitstrekt, goed bevolkt en van rijke pachthoeven voorzien is. Ook is de houtproduktie aldaar zeer aanzienlijk.

De stations, die nog gebouwd moeten worden, zijn te Augusta, 33 $\frac{6}{10}$ mijlen van Black-River-Falls, thans eene kleine stad, die echter van groot gewigt zal worden, daar de omliggende landbouw-distrikten dit jaar 700,000 schepels tarwe uitvoerden; en indien de handel van meer afgelegen punten naar deze stad geleid wordt (hetgeen waarschijnlijk is), kan deze hoeveelheid spoedig tot ongeveer 2 millioen schepels aangroeijen. Op deze plaats heerscht door het vooruitzicht der spoedige spoorweg-communicatie, reeds veel bedrijvigheid.

Het volgende belangrijke station zal 22.2 mijlen verder, te Eau Claire zijn, en de volgenden vindt men te Menominee en Hudson. Tusschen deze steden zullen echter naar gelang der behoefte nog verschillende stations worden aangelegd.

Het *Rollend Materieel* der Maatschappij bestaat thans slechts uit twee locomotiven en 12 goederen-wagens van 10 tonnen inhoud. Deze maken de constructie-treinen uit, en vervoeren de materialen naar de bestemmings-plaatsen.

De exploitatie van den weg wordt gedreven door het materieel en de geëmployeerden van de Milwaukee- en St. Paul Spoorweg-Maatschappij, ten gevolge eener tijdelijke overeenkomst, hoogst gunstig voor de West-Wisconsin Maat-

schappij, die daardoor de helft der bruto-ontvangsten geniet.

TELEGRAAF. Zeventig mijlen telegraafdraad zijn reeds te Tomah en het contract voor het verder leggen der lijnen is reeds gesloten.

De thans bestaande weg, die zeker nu tot Augusta in exploitatie is, loopt uitmuntend, en dien naar eenen Amerikaanschen, echter niet Europeschen maatstaf, beschouwende, is hij degelijk gebouwd en kan een gunstig vergelijk met andere spoorwegen der Vereenigde Staten gerustelijk doorstaan.

ORGANISATIE DER MAATSCHAPPIJ. Eenige veranderingen hebben gedurende het afgelopen jaar in den Raad van Bestuur plaats gehad. Volgens de statuten der Maatschappij wordt de jaarlijksche verkiezing van directeuren door de aandeelhouders vereischt. De voornaamste verandering was de niet-herkiezing van den heer H. H. Ruggles als directeur en bij gevolg diens afstand van het voorzitterschap der Maatschappij. In zijne plaats werd met eenparige stemmen verkozen de heer E. White van New-York en de heer H. A. Baldwin van Hudson, Wisconsin, tot vice-president; de heer W. J. Osborne werd benoemd tot secretaris en penningmeester der Maatschappij.

HULP VAN DEN STAAT. De Wetgevende Vergadering van Wisconsin heeft de dotatie van \$ 100,000 nog niet aan de Maatschappij gedaan. Het voorstel was gedaan, dat de Staat aan de Maatschappij, die eenen spoorweg bouwde, voor elke 20 mijlen genoemde som zoude bijdragen, en dit besluit, in de Senaat den 6 Februarij 1867 genomen, werd den 20 Maart daaropvolgend nogmaals in den Senaat en den 5 April in de Wetgevende Vergadering voorgedragen. Sedert dien tijd is geene beslissing in de zaak genomen.

Tegenwoordig kan de Staat geen schuld of verplichting, \$ 100,000 te boven gaande, op zich nemen zonder speciale

sanctie van het volk. Indien zulk eene sanctie plaats gehad heeft, moet de akte in twee zittingen behandeld worden.

In eene zitting had dit reeds plaats, of het nu in de volgende eveneens geschieden zal, is niet met zekerheid te zeggen.

HULP DER COUNTIES. De Counties, door welke de lijn loopt, hebben hun regt op den weg afgestaan en in vereeniging met andere, ieder tot de uitgifte van \$ 50,000 van hunne Bonds besloten, uitgezonderd Monroe, die, aangezien de Milwaukee en St. Paul spoorweg door haar midden loopt, minder belang heeft bij den West-Wisconsin spoorweg en derhalve niet aan de bijdrage heeft deelgenomen. Jackson gaf niet alleen \$ 50,000 aan Bonds, maar zelfs werd voor \$ 20,000 aandeelen der Maatschappij à pari door het volk ingeschreven. De verschillende *Counties*, welke de lijn doorsnijdt, zijn Monroe, Jackson, een gedeelte van Trempeleau, Eau-Claire, Dunn en St. Croix, en de naburige, die bij de onderneming het grootste belang hebben, zijn Clark, Chippewa, Pepin en Pierce.

EMIGRATIE. Het is onmogelijk met juiste cijfers het getal personen, die zich in Wisconsin komen vestigen, op te geven.

De Staats-Intendant voor de Emigratie te Milwaukee draagt alleen kennis van de landverhuizers, die naar hem gezonden zijn of zich bij hem aanmelden. Uitgezonderd deze, komen zeer vele kolonisten van Canada en nog meer van het Oostelijk gedeelte der Unie en zelfs van Illinois, Ohio en andere Staten van het Zuiden, welke inderdaad de meest gewenschte klasse van landverhuizers zijn.

HET LANDBEZIT der Maatschappij, bestaande in tien sectiën, of 6400 akkers, voor elke mijl gebouwen Spoorweg, wordt telkens, wanneer twintig mijlen voor het publiek verkeer opengesteld worden, in vollen eigendom aan de Maatschappij afgestaan en bedraagt in het geheel 1,004,800 akkers.

De wijze, waarop men voornemens is de landerijen aan de markt te brengen, is, om elke gedeelte van 40 akkers (zijnde het kleinste gedeelte waarop de Staat toezicht heeft) afzonderlijk te onderzoeken; den aard, de hoedanigheid en de waarde van elk gedeelte in een voor dit doeleinde bestemd register op te teekenen, en het vervolgens op crediet, voor gereed geld of ook wel voor Obligatiën, (die à pari in betaling genomen worden) te verkoopen.

Het zal voor de Maatschappij van de hoogste noodzakelijkheid zijn, zoo spoedig mogelijk een juist plan harer landerijen gereed te hebben, zoowel voor het gemak der koopers als voor de *Trustees* die van tijd tot tijd dezelve moeten overdragen.

De Gouverneur van den Staat, heeft reeds zijn certificaat voor de voltooiing van 40 mijlen Spoorweg afgegeven, en dagelijksch wordt het certificaat voor verdere 20 mijlen verwacht.

De Maatschappij heeft reeds verscheidene aanbiedingen gehad, tot den aankoop van land voor Obligatiën, en nog veel meer voor gereed geld, welke zij zal kunnen aannemen zoodra de *Trustees*, overeenkomstig de bepalingen in de hypotheek-acte opgenomen, de eerste 25,000 akkers zullen hebben overgedragen. Zoodra dit het geval is, is het van het grootste belang dat het plan der landerijen zonder uitstel worde opgemaakt.

WAARDE DER LANDERIJEN. De Maatschappij vertrouwt, dat de landerijen meer zullen opbrengen, dan tot de geheele delging der hypothecaire schuld noodig is. Die verwachting is gebaseerd op de aanvragen voor land, die zij reeds ontvangen heeft en ook op het oordeel van deskundigen, wier uitspraak het meeste geloof verdient.

FINANTIËLE TOESTAND. De weg van Tomah naar Black-River-Falls, 32 mijlen, werd geheel met de eigen middelen

der Maatschappij gebouwd, en werd de opbrengst van de verkochte Obligatiën daarvoor niet vereischt. De kosten van den weg van Black-River-Falls naar Augusta, $33 \frac{6}{10}$ mijlen, werden gedekt, gedeeltelijk door inschrijvingen op aandeele en gedeeltelijk door den verkoop van Obligatiën.

$65 \frac{6}{10}$ mijlen van den Spoorweg zijn nu voltooid, en werd de interest op de Obligatiën uit de volgende hulpmiddelen voldaan:

10. Uitgifte van £ 200,000 Obligatiën.
20. Inschrijvingen op ongeveer \$ 1,000,000 aandeele.
30. De Obligatiën van die gemeenten (Counties), die dezelve aan de Maatschappij afstonden.
40. De opbrengsten van den weg.

Het is onmogelijk van de Maatschappij eene juiste opgaaf van ontvangsten en onkosten te verkrijgen; echter kan men nagenoeg berekenen, in aanmerking genomen de koers tot welke het geld verkregen is, dat de kosten van den weg, de som van £ 4000 per mijl niet te boven gaan.

OPBRENGST VAN HET VERVOER. De volgende tabellen, opge maakt door den heer Alexander Mitchell, president der Milwaukee en St. Paul Spoorweg Maatschappij, gelden voor de 32 mijlen van Tomah naar Black-River-Falls. Bij de opening van de lijn tot Augusta, zullen dagelijks twee treinen heen en terug loopen en zullen de ontvangsten aanmerkelijk toenemen.

Ontvangsten. West-Wisconsin Spoorweg.

MAANDEN.	VRACHT.	PASSAGIERS.	POST.	TOTAAL.
December . 1868 2 weken	\$ 2510.02	\$ 1338.24		\$ 3843.26
Januarij . . 1869	» 2763.78	» 1375.64		» 4139.42
Februarij. . »	» 2919.22	» 1054.94		» 3974.16
Maart. . . . »	» 2959.66	» 2768.24	\$ 66.66	» 5794.56
April »	» 2542.86	» 2506.94	» 133.32	» 5183.12
Mei »	» 2096.94	» 2056.40	» 133.32	» 4286.66
Junij »	» 1818.72	» 2241.30	» 133.32	» 4193.34
Julij. . . . »	» 2239.22	» 2319.74	» 133.32	» 4692.28
Augustus. . »	» 1676.58	» 1876.74	» 133.32	» 5686.64
September . »	» 1606.14	» 2172.30	» 133.32	» 3911.76
	\$ 23133.14	\$ 19710.48	\$ 866.58	\$ 43710.20

De netto opbrengst van de West-Wisconsin Spoorweg-Maatschappij bedraagt de helft der bovengenoemde cijfers.

Dagelijks loopt een trein tusschen Tomah en Black-River-Falls, een afstand van 32 mijlen, heen en terug, zoodat gemiddeld 64 mijlen per dag of ongeveer 1750 mijlen per maand worden afgelegd.

Milwaukee 12 October 1869.

(get.) JAMES P. WHALING, *Auditeur.*

Getal Passagiers vervoerd langs den West-Wisconsin Spoorweg van 1 December 1868 tot 1 October 1869.

December 1868	720	passagiers
Januarij 1869	813	„
Februarij „	777	„
Maart „	1857	„
Transportere	4167	„

	Per Transport	4167	passagiers.
April	„	1669	„
Mei	„	1452	„
Junij	„	1516	„
Julij	„	1385	„
Augustus	„	1254	„
September	„	1187	„
	Totaal.	12630	passagiers.

Milwaukee 12 October 1869.

(get.) JAMES P. WHALING, *Auditeur*.

Opgave van Vrachtgoederen, vervoerd over den West-Wisconsin Spoorweg van 14 December 1868 tot en met 30 September 1869.

	Ponden.
Meel (533 vaten).	106,600
Tarwe (17,225 schepels)	1,033,500
Gerst (334 schepels).	16,032
Zaden (12 schepels).	576
Talk.	970
Boter	1,570
Wol.	5,920
Huiden	89,920
Hop	1,090
Pakhuisgoederen	5,240
Molen gereedschappen	128,060
Ruw ijzer	40,000
Kolen	20,000
Varkensvleesch en Ossenvleesch (4 vaten).	1,200
Wijn (4 vaten)	1,200
Transportere	1,401,878

	Ponden.
Per Transport . . .	1,401,878
Zout (184 vaten) . . .	55,200
Hoornvee (22 stuks). . .	22,000
Timmerh. (2,495,750 voet)	9,983,040
Latten (136,800 voet) . .	205,200
Dekspanen (152,000 stuks)	60,800
Koopwaren	100,720
Machineriën	146,400
Landbouwers gereedschapp.	8160
Diversen	6,477,860
Totaal . . .	18,461,258 = 9231 Tonnen.

Milwaukee 12 October 1869.

(get.) JAMES P. WHALING, *Auditeur.*

Het gewicht der locomotiven bij den Milwaukee en St. Paul Spoorweg in gebruik, kan op 35 tonnen last gerekend worden.

TOEKOMSTIGE VOORUITZICHTEN. Hoewel de netto-opbrengst van de 32 mijlen van Tomah naar Black-River-Falls, gedurende de negen maanden, eindigende 30 September 1869, gering en op zichzelf niet toereikend is, om de interest der Obligatiën te betalen, kan zij niet als maatstaf genomen worden voor den geheelen weg. Deze sectie loopt door het armste gedeelte van de geheele lijn. De boschgronden en pachthoeven zijn daar betrekkelijk gering en vindt men daar de Zuidelijke hoek der groote pijnbosschen van Wisconsin, die zich naar het Noorden tot het Bovenmeer uitstrekken. Met de vervoermiddelen zal het hout eerst waarde verkrijgen en een groot gedeelte der vracht uitmaken. Eene reeds lang geprojecteerde spoorweglijn, die Tomah met Mi-

neral-Point zal verbinden, zal eene verbinding vormen met Centraal en Zuidelijk Illinois, waar de vraag naar timmerhout groot en toenemend is. De prijs op de zaagmolens in Wisconsin is \$ 8 à 10 per duizend voet. In Illinois is dit \$ 35 à 40.

Black-River-Falls is eene stad met 4000 inwoners, die zich voornamelijk met den houthandel en den landbouw bezighouden. Eene rijke ijzerlaag is nabij de stad gevonden, echter is het nog niet bevestigd, of dit ijzer in voldoende staat is, om bewerkt en naar de fabrieken in Milwaukee vervoerd te worden. Voorbij Black-River-Falls verbetert de weg in hooge mate en vindt men op dit oogenblik het beste bebouwde land te St. Croix. Langs den geheelen weg voornamelijk in Trempeleau, Eau Claire en Dunn wordt uitmuntend land gevonden, en bestaat er geen twijfel of de geheele landstreek zal overal zeer spoedig bevolkt en bebouwd zijn. Van Humbird en Augusta is reeds vroeger melding gemaakt. De stad Eau Claire is eene gewichtige handelsplaats, gelegen aan het vereenigingspunt der Chippewa en Eau Claire rivieren, welke eerstgenoemde rivier een tak van de Mississippi is. Zij heeft eene bevolking van 4000 zielen. De houthandel bloeit er in hooge mate en is de landbouw een der hoofdmiddelen van bestaan. Vijf en twintig houtzaagmolens, die gedurende acht maanden van het jaar 15- à 18000 voet hout per diem afwerken (de meeste echter leveren 50,000 voet), bevinden zich in of bij de stad. Goede straten, fraaije huizen, grootē pakhuizen, machines-fabrieken, ijzergieterijen, alles getuigt dat deze plaats het middenpunt van degelijken handel is, terwijl de fraaije ligging het geheel veel luister bijzet. In de onmiddelijke nabijheid zijn uitgestrekte bouwlanden. Van Augusta tot Eau Claire, 22.2 mijlen, is de landstreek voor het grootste gedeelte goed bevolkt. Twaalf mijlen voorbij Eau Claire

ligt de stad Chippewa-Falls, met circa 4000 inwoners, die zich met den houthandel en den landbouw bezighouden. Ook vindt men daar vele groote houtzaagmolens.

Op een afstand van ruim 100 mijlen ontmoet men niet anders dan prachtige landbouw-streken, welke in de pijnbosschen eindigen. Eau Claire is, en moet in de toekomst nog op veel grootere schaal het middenpunt worden van dit uitgebreide district, dat nu nog in ontwikkeling is. Van Eau Claire tot Menominee, 24 mijlen, vertoont ons de landstreek eene lange rij van ondiepe valleijen, door lage heuvels van elkander gescheiden. Meer dan de helft is reeds bebouwd. Het overige bestaat meerendeels uit weiden. Menominee heeft thans 3000 inwoners, welk getal voortdurend toeneemt. Gelegen aan de Red-Cedar-Rivier, eenen tak van de Mississippi, is de houthandel hier zeer uitgebreid en vindt men hier de grootste houtzaagmolen van het Noordwesten. Werkelijk kan men zeggen, dat de geheele stad in handen van ééne groote firma is. Deze houtzaagmolen kan gedurende acht maanden van het jaar ongeveer 48 millioen voet hout bewerken. Meer dan 300 personen vinden werk in die molens en bijna even zoovele menschen worden voor ander werk gebruikt.

Voorbij de rivier vindt men langs meer dan 30 mijlen overal pachthoeven, en men berekent dat meer dan 40,000 akkers bebouwd zijn. De tarwe-oogst levert 15 à 40 schepel per akker op. Gemiddeld 20 schepel per akker rekenende, levert dit distrikt ruim 800,000 schepels tarwe. Het land wordt geschat op 3 tot 15 dollars per akker. Er zijn verscheidene zaagmolens langs de rivier, en de geheele streek voorziet het Noorden van het beste timmerhout.

Van Menominee tot Hudson is een afstand van omstreeks 50 mijlen. Langs 25 mijlen loopt de weg als het ware, door een gordel van bosschen, bekend onder den naam van

„grooten gordel”, welke zich ook uitstrekt van de Mississippi ten Zuiden, tot het Bovenmeer ten Noorden. Het timmerhout, bestaande uit wit en zwart eikenhout, ahorn- en notenhout en meer andere houtsoorten, is kostbaar en bedingt hooge prijzen. Goed eikenhout brengt in Milwaukee \$ 70 per duizend voet op.

Het wordt tot verscheidene doeleinden gebezigd, zoo als : voor molenwerken, machineriën, landbouw, gereedschappen, waggons, meubelen enz.

De moeilijke middelen van vervoer waren oorzaak, dat tot dusverre dit hout weinig in voorraad werd aangeschaft. De „grootte gordel” verlatende, voeren ongeregeld hellende prairiën naar de steile oevers, die de St. Croix-rivier te Hudson begrenzen. De grond, uit rijke zwarte zandige klei-aarde bestaande, is in alle rigtingen, zoo ver het oog reiken kan, bebouwd. Deze uitgestrekte tarwe-velden leveren een schoon gezicht op. De oogst wordt voor dit jaar (volgens berigten te Hudson en St. Paul ingewonnen) geschat op 2,500,000 schepels, waarvan 2,000,000 voor uitvoer bestemd zijn. Men berekende dat minstens een millioen schepels te Hudson zouden verzonden worden ; in andere woorden: een millioen schepels tarwe leveren 30,000 tonnen vracht.

Het land werd geschat op 3 tot 30 dollars per akker, naar gelang der localiteit en ligging, twee hoofdvereischten. De grootste opbrengst van tarwe was 44 schepel per akker. Aan andere graansorten ontbreekt het in dit distrikt ook geenszins. Hudson met eene bevolking van 4000 zielen voorziet hoofdzakelijk in de behoefte der omringende landbouw-districten.

Stillwater met ongeveer 3000 inwoners ligt aan de St. Croix-rivier, vier mijlen boven Hudson en drijft een aanzienlijken handel. De houtzaagmolens kunnen 400,000 voet per diem leveren. Men heeft het plan gevormd, die stad

met Hudson door middel van eenen Spoorweg te verbinden en is dit plan gemakkelijk uitvoerbaar.

Om zich een juist denkbeeld te vormen van de toekomstige vooruitzichten van den weg, is het voor alles noodig, dat men de aandacht vestige op de Noordwestelijke streken die door hun vrachtenvervoer meer tot den voorspoed der onderneming zullen bijdragen, dan het lokaal-verkeer zelf.

De concessie tot den aanleg van eenen Spoorweg van Hudson naar St. Paul, ter lengte van 17 mijlen, is reeds verleend, en zal deze lijn ongetwijfeld binnen kort gebouwd worden. De West Wisconsin Spoorweg zal, voltooid zijnde, het voorregt hebben den meest direkten en onafgebroken weg, van Chicago en Milwaukee naar St. Paul en het geheele uitgebreide Noordwesten te vormen. Over de Lacrosse en Winona Spoorweg is de afstand van St. Paul naar Milwaukee 398 mijlen, over den Prairie du Chien 411 en over den West-Wisconsin Spoorweg slechts 320 mijlen, zijnde een verschil met eerstgenoemden weg van 78 en met laatstgenoemde van 91 mijlen. Buitendien vereischen beide genoemden wegen overschepping en riviertransport op de Mississippi, terwijl de West-Wisconsin Spoorweg passagiers en goederen zonder eenig oponthoud vervoert.

De verschepers van produkten (tarwe, meel enz.), zijn ten volste bewust van de groote voordeelen die een direkte Spoorweg boven een gecombineerden Spoor- en waterweg voor hen heeft, en wel om redenen die te gewichtig zijn om met stilzwijgen voorbijgegaan te worden. De produkten worden tegenwoordig haastig ingezameld, verkocht en verscheept, en geschiedt dit gewoonlijk in het najaar, juist den tijd, dat men met vrucht op het land kan werkzaam zijn. Men haast zich om de produkten ter markt te zenden, voor dat de Winter de middelen van gemeenschap afsnijdt, en daardoor de markten zouden verzuimd worden. Daardoor worden de markten

overvoerd, en de prijzen dalen ten grooten nadeele der verkoopers. Met eene Spoorweg-communicatie ook gedurende den Winter kunnen de pachters op hun gemak gedurende den besten tijd van het jaar oogsten, en zijn tevens in staat gesteld betere prijzen en conditiën voor hunne produkten te bedingen. Het voordeel dat de landbouwers hierdoor genieten, komt ook den Spoorweg ten goede en wel op twee wijzen.

1^o. Door de grootere hoeveelheden granen; en

2^o. Door het grootere bedrag aan goederen, dat de pachters voor hunne winsten zullen koopen, en dat door den Spoorweg vervoerd moet worden.

St. Paul is een groote en nijvere stad, met eene bevolking van meer dan 25,000 zielen en ligt aan de Mississippi. De ingeschreven tonneninhoud in deze haven bedroeg in 1868 16,500,000 tonnen, en het is onmogelijk te gissen hoezeer dit nog zal toenemen.

Minneapolis en St. Anthony, door eene brug over de Mississippi verbonden en dus slechts ééne stad vormende, ligt acht of negen mijlen westelijk van St. Paul en telt ongeveer 18,000 inwoners.

De waterval te St. Anthony is misschien de schoonste van de geheele wereld en wordt tot vele fabrieksarbeiden gebezigd.

Volgens berigten, ingewonnen van de eigenaars van molens en andere fabrieken, zijn er, behalve vele fabrieken, twaalf korenmolens en twaalf groote zaagmolens.

De korenmolens kunnen jaarlijks 750,000 vaten meel afleveren. De jaarlijksche produktie wordt gerekend op 500,000 vaten, gelijkstaande aan 50,000 tonnen, welke bijna alle naar de markten van Milwaukee en Chicago verzonden worden. Tegenwoordig wordt alles langs de rivier en dan verder per Spoorweg vervoerd. Dit vereischt overscheeping, schade, verliezen en zeer hooge premiën van assurantie. De tarwe-oogst

van Minnesota in 1868 bedroeg 17 millioen schepels en vindt eene hoofdmarkt in de bovengenoemde steden, langs dezelfden weg, en met dezelfde moeilijkheden gepaard als het meel. Daarbij komt nog, dat al dit vervoer geschieden moet wanneer de riviervaart open is. Gedurende vier maanden van het jaar is die vaart gestremd, of zoodanig door het ijs belemmerd, dat het vervoer onmogelijk is. Van nog grooteren invloed op de toekomstige bloei van den West-Wisconsin Spoorweg is de ontworpen Noordelijk-Pacific Spoorweg, die in het aanstaande Voorjaar zal aangelegd worden.

Deze weg zal van een punt, digt bij St. Paul, naar Puget's Sound nabij Van Couver's-eiland, aan den stillen Oceaan loopen; en mag men aannemen dat hij verreweg de voorkeur zal verdienen boven den tegenwoordigen Pacific Spoorweg, wat betreft den afstand, het klimaat en den gemakkelijken bouw van den weg. Wijders zal deze lijn 500 à 800 mijlen korter bij de handelsteden van China zijn dan St. Francisco, en gaan de schepen, van die havens komende, nu reeds voorbij Puget's Sound.

Om niet verder in bijzonderheden te treden van vraagstukken, die zulke groote resultaten in zich sluiten, mag men buiten allen twijfel aannemen, dat de reizigers en ook het goederen-vervoer van het Noordwesten, hunnen weg over den West-Wisconsin Spoorweg zullen nemen, daar hij de meest direkte weg is, en hoewel slechts kort zijnde, toch eene der gewichtigste verbindingslijnen is van het groote spoorwegnet, dat de Atlantische zee kust en de steden van het Oosten met de groote streken van de Noordelijke, Centraal en Noordwestelijke Staten van het vasteland, en eindelijk met de steeds ontwikkelende Staten aan de oevers van den Noordelijken Pacific Oceaan, verbindt. Zeer veel kan nog geschreven worden om aan te toonen, welke groote ontwikkeling deze streken in den loop van eenige jaren te

gemoet gaan. Eenige voornaamste punten zijn hier vermeld en is gewezen op den invloed, die zij zullen uitoefenen op het welslagen der onderneming, die het onderwerp van dit verslag uitmaakt.

Al de opmerkingen en nasporingen, die gedaan zijn, moeten een zeer gunstigen indruk te weeg brengen en leiden tot de conclusie, dat de West-Wisconsin Spoorweg, bij een zaakkundig en getrouw beheer, eenen veiligen waarborg aan de Obligatie-houders aanbiedt en voor de aandeelhouders spoedig ruime voordeelen zal opleveren.

Ik ben

Mijne Heeren!

Uw gehoorzame dienaar,

JOHN. COLLINSON,

Civiel Ingenieur.

Gedrukt bij P. M. VAN DER MADE, te Amsterdam.
