



De Atlantic, Mississippi en Ohio spoorweg : van Norfolk in Virginia, naar Bristol en Tennessee, met eene verlenging naar Cumberland

<https://hdl.handle.net/1874/234470>

1870
Jan

mm 10872

Am. sp. 34.

DE

ATLANTIC, MISSISSIPPI EN OHIO
SPOORWEG.

VAN NORFOLK IN VIRGINIA, NAAR BRISTOL IN TENNESSEE;
MET EENE VERLENGING NAAR CUMBERLAND GAP.



AMSTERDAM,
BLIKMAN & SARTORIUS.



DE

ATLANTIC, MISSISSIPPI EN OHIO
SPOORWEG.

VAN NORFOLK IN VIRGINIA, NAAR BRISTOL IN TENNESSEE;
MET EENE VERLENGING NAAR CUMBERLAND GAP.



AMSTERDAM,
BLIKMAN & SARTORIUS.

ATLANTIC, MISSISSIPPI
EN OHIO
SPOORWEG-MAATSCHAPPIJ.

Geauthoriseerd Aandeelen Kapitaal
\$ 25,000,000.

Geauthoriseerde Geconsolideerde Eerste Hypotheekleening
\$ 15,000,000.

PRESIDENT DER MAATSCHAPPIJ
GENERAAL WILLIAM MAHONE.

TRUSTEES DER LEENING:

FRANCIS SKIDDY.

WILLIAM BUTLER DUNCAN.

S. L. M. BARLOW.



ATLANTIC, MISSISSIPPI EN OHIO SPOORWEG.

INLEIDING.

Vóór den burgeroorlog in Amerika, bestond er eene spoorweggemeenschap, aanvangende te Norfolk — toenmaals eene der voornaamste in- en uitvoerhavens van het Zuiden — en zich westwaarts naar het binnenland uitstreckende.

Het voornaamste invoerartikel was koffij, van de West-Indische eilanden en Zuid-Amerika, voor de consumptie van geheel Amerika en den uitvoer naar Europa, doch sedert den oorlog is die handel naar New-York verlegd. Voorts bestond de invoerhandel uit artikelen van plaatselijk verbruik in het binnenland.

De uitvoeren bestonden hoofdzakelijk in katoen en tabak, waarbij, gedurende de geeigende seizoenen, nog vruchten en groenten kunnen genoemd worden.

Gedurende den burgeroorlog hebben deze spoorwegen, in het midden van het oorlogstooneel gelegen, zwaar geleden. Gelukkig was het grootste gedeelte

dier spoorwegen op zulk eene solide wijze aangelegd, dat er geene schade van belang geleden is, maar de houten spoorweggebouwen waren natuurlijk meest overal beschadigd, en de spoorbanen, welke niet zoo als gewoonlijk schoon gehouden werden, waren met onkruid bedekt.

Bij het eindigen van den burgeroorlog, werd het voor hen die bij de herleving van het Zuiden belang hadden, een der moeilijkste vraagstukken, de middelen te verkrijgen ter herstelling van oude, gunstig bekende en tot hiertoe goed renderende ondernemingen, zóódanig, dat zij geschikt werden gemaakt voor het daarbij bestaande verkeer.

Gelukkig trok zich iemand van uitgebreide administratieve kennis, wiens belangen gedurende en na den oorlog onafscheidelijk met het Zuiden verbonden waren, en die vóór den oorlog den aanleg dier spoorweglijnen had geleid, de zaak aan, en door rustelooze volharding is het thans gelukt die spoorweglijnen tot eene hoogte te brengen, die in de jaarboeken der spoorwegen zonder voorbeeld is, wanneer men de moeilijkheden in aanmerking neemt, waarmede hij te kampen had.

Inrigting.

Den 17^{den} Junij 1870, werd bij Besluit der Algemeene Vergadering van den Staat Virginia magtiging

verleend tot oprigting der Atlantic, Mississippi en Ohio Spoorwegmaatschappij, welk besluit het gevolg was van de ineensmelting der hiervoren bedoelde Spoorwegen.

Het gevolg dier ineensmelting was, dat al die spoorweglijnen onder toezigt van dezelfde Directie werden gebragt, met Generaal William Mahone als President. Het kapitaal der zóó gevormde Maatschappij werd bepaald op Doll. 25,000,000, en de hypothecaire schuld op Doll. 15,000,000, met inbegrip der op de ineengesmolten lijnen rustende schulden, als volgt :

NORFOLK EN PETERSBURG SPOORWEG.

8 percents	Doll.	803,000	
7 " 	"	157,000	
		<hr/>	Doll. 960,000

SOUTH SIDE SPOORWEG.

8 percents	Doll.	670,000	
6 " 	"	1,042,000	
Vlottende schuld	"	40,000	
		<hr/>	" 1,752,000

VIRGINIA EN TENNESSEE SPOORWEG.

8 percents	Doll.	1,226,000	
6 " 	"	1,544,000	
		<hr/>	" 2,770,000

Totaal Doll. 5,482,000

De Weg.

De Atlantic, Mississippi en Ohio Spoorweg bestaat uit de volgende lijnen :

De Norfolk en Petersburg Spoorweg.

Deze lijn begint aan de zeehaven Norfolk in Virginia aan de Atlantische kust. De haven van Norfolk is door hare ligging en door hare natuurlijke voordeelen, bij uitstek geschikt voor den handel van de Staten van Midden- en Zuid-Amerika. Men bereikt haar van New York per stoomboot in 24 uren. Zij is gelegen aan de monding van het groote natuurlijke watersysteem, waardoor Baltimore, Washington, Richmond en tal van andere, kleinere tusschengelegene steden worden besproeid.

Met betrekking tot de voordeelen, waarmede zij door de natuur is begiftigd, kan men veilig aannemen, dat geene andere, aan de oostkust van Amerika gelegene plaats, in dat opzigt haar overtreft, daar zij niet alleen gelegenheid aanbiedt om de meest diepgaande zeestoombooten, in grooten getale aan hare werven te plaatsen, maar ook zoo geheel door land ingesloten en beschut is, dat hare voordeelen zelfs die van de haven van New York overtreffen, en dat zij daarenboven zóó gemakkelijk toegankelijk is, dat zij zonder loods kan binnengevaren worden.

De stad Norfolk bezit een prachtig havenhoofd van verscheidene mijlen lengte, met eene voldoende waterdiepte, zoodat de grootste vaartuigen langs de kaden kunnen komen. De stad is naar een juist plan uitgelegd om haar voor het drijven van den uitgebreiden handel geschikt te maken, welken zij, uithoofde harer ligging en natuurlijke voordeelen reeds bezit, en welke nog eene aanzienlijke uitbreiding te gemoet gaat. Aangezien het land bij uitstek vruchtbaar is, bezit de stad, behalve haren handel, alle voordeelen welke tot hare ontwikkeling kunnen bijdragen. Tegenwoordig telt de stad eene bevolking van 25,000 à 30,000 inwoners en had van de verwoestingen van den burgeroorlog niet veel te lijden.

Talrijke kuststoombooten varen geregeld tusschen Norfolk en de andere voornaamste Oost-Amerikaansche havens, en daaronder kan voornamelijk genoemd worden de »Old Dominion Line,» welke met groote omzichtigheid en bekwaamheid door haren President, den heer N. L. McCready van New York wordt bestuurd. Ware het niet, dat deze onderneming niet alleen de voornaamste is van alle op Norfolk bestaande stoombootdiensten, maar alle andere kuststoomvaart in de Amerikaansche wateren evenaart, zoo niet overtreft, dan zou het wangunst verraden, daarop in het bijzonder de aandacht te vestigen. De President van genoemde stoombootmaatschappij heeft er zich echter speciaal op toe-

gelegd om het goede, dat bij andere diensten bestaat, over te nemen en hare gebreken te vermijden, waardoor hij eene stoombootdienst heeft gevormd, die snelle vaart bij groot laadvermogen paart, en wat de zeestoombooten betreft, de meeste gemakken aan hare passagiers aanbiedt. Het tegenwoordige gewigt van deze prachtige stoombootdienst voor de Atlantic, Mississippi en Ohio Spoorweg-Maatschappij ligt voor de hand; zij noopt passagiers van het Noorden naar Virginia en aangrenzende staten, om over zee naar Norfolk te gaan en van daar over onzen spoorweg te reizen. In het vervolg zal zij nog belangrijker worden, daar de stroom van landverhuizing, welke reeds met rassche schreden Virginia nadert, door haar zal worden aangelokt en ontwikkeld.

Op de afdeeling van den spoorweg van Norfolk naar Petersburg, zijn de rails over hare geheele uitgestrektheid gelegd, behoorlijk vastgeklonken, en zijn de oude houten bruggen vervangen door steenen en ijzeren bruggen, terwijl de dwarsleggers van cypres-hout zijn vervaardigd, hetwelk, zoo als de onderzinking geleerd heeft, het bewijs heeft geleverd, gemiddeld dertig jaren te kunnen duren.

De spoorweglijn doet de steden Suffolk, Windsor, Zuni, Ivor en Disputanta aan, als tusschenstations tusschen Norfolk en Petersburg, en is in alle opzichten een spoorweg van den eersten rang. De landstreek,

die hij doorsnijdt, is nog voor het grootste gedeelte onbebouwd, maar belooft in de toekomst arbeid aan ondernemende landverhuizers door de verbouwing van katoen, tabak, vruchten en dergelijke producten. De lengte dezer afdeeling is 81 mijlen en, dank zij de solide constructie der bruggen van steen en ijzer, heeft de oorlog daaraan geene noemenswaardige schade toegebracht.

Te Petersburg worden uitgestrekte fabrieken van spoorwegrijtuigen en machineriën, het eigendom der Maatschappij, in vollen gang gehouden, en hier is eene aansluiting aan den Petersburg, Weldon, Richmond, Fredericksburg en Potomac spoorweg gemaakt, welke voor het plaatselijke verkeer van groot belang is.

South Side Spoorweg.

De bevolking van Petersburg — alwaar deze spoorweglijn aan den voormelden spoorweg aansluit — telt ongeveer 20,000 zielen. Het is eene belangrijke fabriekstad met talrijke tabaks- en katoenfabrieken, welke van jaar tot jaar in uitgebreidheid toenemen.

Eene lijn, ter lengte van 10 mijlen, aan de Maatschappij toebehoorende, loopt van deze plaats naar City Point aan de James rivier.

Van Petersburg loopt de hoofdlijn langs de steden Fords Depot, Wellville, Blacks en Whites, Nottoway

Court House, Burksville, Rice's, Farmville, Prospect, Pamplin's, Appomattox en Concord naar Lynchburg.

Te Burksville wordt eene aansluiting gemaakt met den Richmond, Danville en Piemont Spoorweg, waardoor den reizigers langs den South Side Spoorweg, eene geschikte communicatie wordt aangeboden met Richmond, Milford, Roanoke, Keysville en andere steden, zoo noord- als zuidwaarts van de lijn.

Op deze afdeeling van de lijn behoeven sommige bruggen, herstelling en moeten de rails binnen kort nagenoeg geheel vernieuwd worden. De onder den naam van High Bridge bekende viaduct, welke onlangs gebouwd werd, is een bijzonder fraai ijzeren gewrocht van bouwkunde, op stevige steenen pylers rustende. Het land, door den spoorweg doorsneden, levert aanzienlijke hoeveelheden katoen, tabak, timmerhout, schors, enz. op, en tegenwoordig wordt het graan een belangrijk voortbrengsel van dit district. Deze lijn is, met inbegrip van de zijlijn naar City-Point, 133 mijlen lang.

Virginia en Tennessee Spoorweg.

Te Lynchburg, het begin van deze afdeeling der lijn, bezit de Maatschappij uitgestrekte pakhuizen, fabrieken van machineriën en spoorwegrijtuigen, alles op breede schaal aangelegd.

In de stad vindt men verscheidene groote tabaks- en katoenfabrieken, alsmede korenmolens. Hier is eene aansluiting tot stand gebragt met den Oranje, Alexandria en Manassas Spoorweg, waardoor eene directe gemeenschap wordt verzekerd met Washington, Baltimore en andere belangrijke steden. De bevolking telt 12,000 zielen. Van daar loopt de lijn langs Forest Depot, Lowry's, Liberty, Price's, Buford's, Bonsack's, (beroemd door hare zwavelbronnen), Big Lick, Salem, Big Spring, Christiansburg, Central Depot, Dublin, Martin's, Max Meadow, Wytheville, Mount Airy, Marion, Glade Spring, Emory en Henry College, Abingdon naar Bristol.

Ook bestaat op deze lijn eene zijlijn van 10 mijlen lang, welke der Maatschappij toebehoort, en van Glade Spring naar Saltville loopt.

Op deze afdeeling van de lijn moeten bijna alle rails en enkele bruggen binnen kort vernieuwd worden; het grootste gedeelte der dwarsleggers is echter in goeden staat, de hellingen zijn gemakkelijk en de geheele inrigting van den weg is in goeden staat; er zijn groote hoeveelheden puin aangebragt, hetgeen groote kosten heeft veroorzaakt.

Het door den spoorweg doorsneden land is bij uitstek vruchtbaar, en brengt tabak, katoen, vee, timmerhout en schors voort in overvloed; verscheidene kolen-, ijzer-, koper- en zinkmijnen, alsmede

gipsgroeven worden ontgonnen en het mijnwezen ontwikkelt over het algemeen snel.

Door de afschaffing der slavernij zijn vele nieuwe ondernemingen op touw gezet, terwijl vóór den oorlog de tabaks- en katoenteelt, de eenige industrie van het land was.

Te Bristol wordt eene aansluiting gemaakt met den East Tennessee en Georgia Spoorweg, waardoor ons het verkeer van Knoxville, Memphis, Jackson en het Zuidwesten verzekerd wordt. Deze lijn is, met inbegrip der Saltville-zijlijn, ter lengte van 214 mijlen.

Virginia en Kentucky Spoorweg.

Te Bristol, waar deze afdeeling der spoorweglijn een' aanvang zal nemen en aan den Virginia en Tennessee spoorweg zal aansluiten, neemt de bevolking sterk toe. Even als met alle hiervoren genoemde steden het geval is, is er veel vraag naar landbouwwerktuigen en guano, welke op zich zelve een bijzonder voordeelig verkeer verschaffen. Deze lijn, waarvan de aarden baan reeds over eene lengte van eenige mijlen gereed is, zal tot Cumberland Gap loopen, alwaar zij aansluit aan Louisville via den Knoxville Branch Spoorweg, waarvan het

grootste gedeelte voltooid is en die slechts op den aanleg van dezen spoorweg wacht, om geheel in exploitatie gebragt te worden.

De lengte van deze lijn zal ongeveer 100 mijlen zijn.
