Chicago

Autor(en): **Hesse-Wartegg, Ernst von**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **12 (1893)**

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-321969

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

D.

Chicago.

Vortrag, gehalten in der öffentlichen Sitzung des Verbandstages am 2. September 1893, von Herrn *Ernst von Hesse-Wartegg.*[1]

Chicagos Lage ist für Handel und Erwerb die denkbar günstigste. Der ganze Verkehr zwischen den Industriestaaten des Ostens, den Ackerbau- und Viehzuchtländern des Centrums, den Bergwerksgebieten des Westens und den pacifischen Staaten drängt sich um die Südspitze des Michigansees herum, muss also Chicago passieren; hier ist aber zugleich auch der Brennpunkt des Verkehrs zwischen dem Gebiete der kanadischen Seen, den Industriestaaten und dem Mississippibecken. Welchen Umfang allein schon der Verkehr auf den kanadischen Seen angenommen hat, geht aus der Thatsache hervor, dass im Saulte Ste. Marie, d. h. in dem Verbindungsfluss zwischen dem Oberen See und dem Becken des Michigan- und Huron-Sees sich jährlich ein Schiffverkehr von 12 Millionen Tons d. h. 4 Millionen mehr als auf dem Suezkanal abwickelt. Und in Le Détroit, zwischen dem Huron- und dem Eriesee, passieren jährlich ebensoviele Schiffe als der Hafenverkehr von London und Liverpool zusammen aufweist, nämlich:

Détroit	über 35	Millionen	Tons
London	20	»	»
Liverpool	16	»	»

Der Güterverkehr von Chicago allein ist ebenso gross als derjenige von ganz Grossbritannien. Und doch bildet er nur $^1/_{73}$ desjenigen der gesamten Vereinigten Staaten. Diese Zahlen allein schon genügen, um dem Bewohner des alternden Europa einen Begriff der gewaltigen Entwicklung von Handel und Wandel in der Union zu geben. Und noch immer wächst dieser Koloss mit fast erschrecken-

[1]) Da die Ausführungen des Herrn Vortragenden an andern Stellen in extenso erschienen sind, geben wir hier nur einen Auszug aus denselben.

der Schnelligkeit! Freilich muss man auch sagen, dass die besten Säfte für dieses rapide Wachstum Europa selber liefert. Das zeigt schon ein Blick auf die modernste aller Grossstädte, nämlich auf Chicago. Nachdem anno 1891, ein Jahr nach der offiziellen Volkszählung der Union, veranstalteten Specialcensus zählte diese Stadt:

1,208,669 Einwohner; von diesen waren nur
292,463 in der Union selbst geboren; von den übrigen drei Vierteln der Einwohnerschaft waren
384,958 in Deutschland geboren,
215,554 » Irland »
u. s. w.

Chicago war im Jahre 1830 noch eine kleine Ansiedelung von Blockhäusern mit etwa 100 Einwohnern; 1836 zählte es 3820 Seelen; 1847 war die Bevölkerung auf 17,000, im Jahre 1870 auf 300,000 gestiegen. Der Brand von 1871 vernichtete die Stadt völlig: ein Raum von mehr als 8 km² war mit den Trümmern von 17,450 Häusern bedeckt; aber mit wunderbarer Schnellkraft erholten sich die Bewohner von dem furchtbaren Schlage, und mit fieberhafter Hast wurde die Stadt nur um so grossartiger wieder aufgebaut. Einen Beweis von der ungeheuren Kraft des Wachstums von Chicago bietet der Umstand, dass 1890: 11,000 neue Häuser gebaut wurden. 1891 belief sich die Zahl der Neubauten auf 12,000 und 1892 gar auf 12,400 neue Häuser (d. h. so viele wie Wien überhaupt besitzt). Seit Januar 1890 hat die Stadt um mehr als 35,000 Häuser zugenommen (ganz Berlin besitzt überhaupt nicht mehr als 25,000 Häuser).[1] Müssige Köpfe haben berechnet, dass in Chicago alle 20 Minuten ein neues Haus gebaut wird.

Die Energie dieser Stadt zeigt sich auch darin, dass die Häuser, die früher alle in der Tiefe, in einem Sumpfe steckten (weshalb man zur Regenzeit oft in den Strassen stecken blieb), an Ort und Stelle durch Wagenwinden und Unterzüge um nahezu 4 m in die Höhe gehoben wurden. Dass Häuser tale quale auf Walzen von einer Stelle an die andere befördert und an ihrem neuen Standorte einfach festgestellt werden, kommt immer noch vor: 1892 wurden auf diese Weise 1710 Häuser durch die Strassen befördert, und am 7. Juni 1893 sah der Vortragende nicht weniger als 60 Häuser aufs Mal wie riesige Schneckenhäuser die Strasse hinabwandeln.

[1]) Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Häuser in Berlin und Wien im Durchschnitt *sehr viel* grösser sind als in Chicago, wenn sie unter sich auch keine solche Riesen aufweisen, wie sie Chicago in geringer Zahl besitzt.
Anm. d. Red.

Die Stadt bedeckt eine Fläche von 452 km² = die Kantone Basel-Stadt und -Land zusammen. 8 grosse Parke, untereinander durch breite, schattige, mit Parkanlagen geschmückte Boulevards verbunden, umrahmen die rauchige, lärmende, hastende Geschäftsstadt mit einem grünen, gartengleichen Gürtel. Die vornehmen Quartiere, dem See entlang sich ausdehnend, sind herrliche Villenviertel; aber auch in den entlegensten Arbeiterquartieren trifft man eine Unmasse reizender kleiner Wohnhäuser mit schmucken Gärtchen. Anders in dem kaum mehr als 1 km² grossen Geschäftscentrum, woselbst zur besseren Ausnützung des teuren Bodens die Häuser bis zu 100 m Höhe gebaut werden. Manche dieser riesigen Paläste, « Himmelskratzer » genannt, enthalten 20 bis 30 Stockwerke. Die Fundamente bestehen aus einem Netzwerk von Stahlschienen und Cementlagern, während das Gerippe und die Hauptwände der Häuser aus Stahlpfeilern und Stahlschienen gebildet sind. Steine und Ziegel dienen nur zur Verkleidung dieser Stahlkäfige. Manche dieser Mammutbauten enthalten über 500 Geschäftslokale, Kaufläden, Bureaux, Kanzleien, Banken, Wirtschaften und Wohnräume, alles zusammen für 4000—5000 Menschen per Haus, und werden täglich von 15,000 bis 20,000 Menschen besucht. Der Verkehr in solchen städtegrossen Häusern wird durch Aufzüge vermittelt, die mit grosser Geschwindigkeit beständig hinauf- und hinabfahren. Jedes Haus hat ein eigenes, in den Vorhallen der Fahrstuhlaufzüge unter Glas und Rahmen angebrachtes alphabetisches Verzeichnis seiner Einwohner mit Angabe der Stock-, Gang- und Zimmernummer. In den Gängen der einzelnen Stockwerke herrscht fast ebenso reges Leben wie auf den Strassen unten. Jedes dieser Turmhäuser besitzt mehrere Fahrstuhlaufzüge; die einen verkehren langsam von Stockwerk zu Stockwerk, andere fahren schnellzuggleich mit Ueberspringung der unteren 10—15 Stockwerke empor, um den « Reisenden », welche höher hinauf wollen befördert werden, Zeit zu ersparen. Beim Eingange zu jedem Aufzuge sind barometerartige Instrumente angebracht, an denen man je nach dem Stande der in der Glasröhre aufsteigenden oder niedersinkenden Flüssigkeit ablesen kann, wo sich momentan der Aufzug befindet. Dadurch wird es einem ermöglicht, ohne Zeitverlust den am schnellsten zum Ziele führenden Aufzug zu wählen. Die Strassen zwischen diesen Riesenbauten, deren es bis jetzt etwa 150 gibt, sind wahre Schluchten zwischen himmelhohen Wänden, als wäre das Strassennetz nicht auf der Erde, sondern unterirdisch aus den Felsen herausgesprengt. Eisenbahnen, elektrische, Kabel- und Pferdebahnen durchsausen mit lautem Getöse diese « Verkehrsschluchten », und auf dem Chicagoflusse, den

man gezwungen hat, von der Mündung rückwärts zu fliessen, drängt sich Schiff an Schiff, den Strassen- und Brückenverkehr immer und immer wieder unterbrechend und störend.

Chicago ist der Herzmuskel des Mississippigebietes, sowie der Region der kanadischen Seen. 26 Eisenbahnen, sowie 16 Dampferlinien führen die Erzeugnisse dieser Länder nach der Stadt, die als erster Getreidemarkt der Welt, als gewaltiger Viehmarkt und riesige Schlachtanstalt, sowie als grossartiger Holzhandelsplatz alle andern Städte rasch überflügelt hat. Von hier gehen Seeschiffe direkt nach Europa. — Das Getreide wird mittelst mächtiger Saugmaschinen aus den Eisenbahnwagen in die Getreidespeicher geschafft, sortiert, gelagert und in die Schiffe geladen. Die Getreidespeicher, bis 60 m hohe und ebenso breite Türme bilden ganze Stadtviertel. Andere Quartiere umfassen die Viehmärkte und die Schlächtereien, wo jährlich 12 Millionen Schweine und 3 Millionen Stück Rindvieh geschlachtet werden.

(Nach den Geographischen Nachrichten mit Erlaubnis der Redaktion abgedruckt.)