

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 167 (1894)

Artikel: Chicago
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-655893>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 27.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Chicago.

Als im Kongreß der Vereinigten Staaten die Frage des Sitzes der Weltausstellung für 1893 diskutiert wurde, war ein guter Teil der New Yorker-Bevölkerung ganz verblüfft, daß überhaupt eine Stadt wagen durfte, neben der mächtigen Metropole am Hudson als Konkurrentin aufzutreten. Welche Stadt konnte New York den Rang streitig machen, wer durfte sich mit ihm messen? Es war Chicago. Chicago erhielt den verlangten Preis und New York war geschlagen, zum erstenmal und voraussichtlich nicht zum letztenmal. Wenn sich Chicago in der gleichen Weise weiterentwickelt, wie das in den letzten zwanzig Jahren der Fall war, so wird ohne Zweifel New York hinter ihm zurücktreten müssen, und Chicago wird die mächtigste Handelsstadt in Amerika sein.

Im Jahre 1893 kann in Chicago auch das 55. Jubiläum seiner Gründung gefeiert werden. Um die Geschichte dieser Stadt werden sich wohl nicht viele kümmern, denn sie glauben nicht, daß eine Stadt von 55 Jahren eine sehr interessante Geschichte haben werde. Und doch bietet das Wachstum und die einzigartige Entwicklung der Stadt des Interessanten genug. Die erste Ansiedlung auf dem Boden Chicagos geschah zu Ende des letzten Jahrhunderts; es siedelte sich da ein entlaufener Negerklave an, der aber bald seine Blockhütte wieder verließ. Im Jahre 1804 wählte ein kanadischer Pelzhändler, Namens John Kinzie, den Ort der Mündung des Chicago-Flusses in den Michigansee, um sich dort niederzulassen. Viele Jahre lebte er hier in friedlichem Handelsverkehr mit den Indianern. Zu dieser Zeit hatte die Regierung noch keinerlei Gewalt über das Stromgebiet des Mississippi, sondern dieses war ganz in Händen der Indianer, und die Regierung mußte jedes Stück Land den Indianern abkaufen. So errichtete sie nun an der Mündung des Chicago-Flusses eine Militärstation, Fort Deaborn, zum Schutze der weißen Ansiedler und Pelzhändler. Doch nicht lange blieb dieser Posten bestehen; schon im Jahre 1812 griffen ihn die Indianer an und zerstörten das Fort. Nach einigen Jahren wurde das Fort erneuert. Doch die kleine Niederlassung wollte sich durchaus nicht ausbreiten, und die Einwohnerzahl vermehrte sich bis 1830 um etwa hundert Personen, wovon nur etwa die Hälfte

Weißer waren. Trotzdem der Boden noch äußerst billig war, mangelte es trotzdem an Kauflustigen. Ganz anders wurde es nun im Jahre 1833, als die umliegenden Indianer durch die Truppen der Union geschlagen wurden. Jetzt trafen urplötzlich vom Westen so viele Einwanderer ein, daß binnen zwei Monaten 150 neue Häuser entstanden. Zur Mehrzahl bestand diese neue Bevölkerung aus Gesindel und allen möglichen Abenteurern. Schon im nächsten Jahre traf in Chicago zweimal wöchentlich die Post aus den Oststaaten ein und sogar ein Dampfer legte täglich im Michigansee an. In den Jahren 1834 und 35 war nun Chicago der Schauplatz einer großartigen Spekulation und eines unglaublichen Schwindelwesens. Die Ländereien um Chicago wurden von der Regierung um ganz geringe Preise gekauft und kamen nun von einer Hand in die andere, so daß die Preise außerordentlich in die Höhe getrieben wurden. In wenigen Wochen hatten die Preise das Zehnfache des ursprünglichen Preises erreicht. Dabei spielte vielen die ungenaue Vermessung des Landes höchst unangenehme Streiche. Wenn sie glaubten, für ihr gutes Geld ein schönes Stück Land gekauft zu haben, z. B. an der Mündung irgend eines Flusses, so fiel nicht selten bei genauerem Zusehen das ganze Stück Land in die Seefläche. Auch viele Bankinstitute beteiligten sich zu dieser Zeit an dem Schwindel dadurch, daß sie Banknoten ausgaben, für welche sie keine rechte Deckung hatten, und es war gar nicht zu verwundern, daß im Jahre 1837 ein großer Krach eintrat. Am meisten Verluste hatten dabei die großen Spekulanten in den Oststaaten. Die enormen Kaufpreise sanken sofort auf normale Höhe. 1837 wurde Chicago zur Stadt erhoben mit einer Einwohnerzahl von etwa 4000 Seelen, und von dieser Zeit an beschäftigten sich die Bürger von Chicago mehr mit ihrer Ortschaft, als mit Länderspekulation. Im Jahre 1853 hatte Chicago bereits das 15fache seiner frühern Einwohnerzahl erreicht, nämlich 61,000 Personen. In gleichem Maße nahm und nimmt Chicago immer zu und zählt heute nahezu 1 $\frac{1}{2}$ Million Einwohner. Vor etwa vierzig Jahren erhielt Chicago die erste Eisenbahnverbindung mit New York und heute ist es der bedeutendste Eisenbahnmittelpunkt der Welt. Die eigentliche Entwicklung Chicagos kann übrigens erst seit 1870

datiert werden, denn in diesem Jahre verbrannte die aufblühende Stadt total. Die Bauhätigkeit während dieser 23 verflossenen Jahre ist eine kolossale: durchschnittlich wurden an jedem Tage dreizehn neue Gebäude gebaut, im ganzen also etwa 100,000.

Chicago ist noch eine sehr junge Stadt; es leben Personen, welche da, wo heute die Stadt steht, auf der Prärie ihre Kasse tummelten. Welchem Umstande nun hat es wohl Chicago zu verdanken, daß es sich so grenzenlos rasch ausgedehnt hat? Das ganze Geheimnis liegt in der vorzüglichen Lage der Stadt. Die direkten Verkehrsrouten der Oststaaten, von New York, Philadelphia, Boston, Baltimore u., nach den Weststaaten und nach dem Mississippigebiet sind unterbrochen durch die kanadischen Seen, besonders durch den Michigansee. Der See muß umfahren werden, und am Südenende des Sees liegt Chicago, an dem Punkte, wo sich alle die Linien treffen und nach verschiedenen Richtungen auseinanderlaufen. Die kanadischen Seen, welche für den Eisenbahnverkehr ein solches Hemmnis bilden und ihn ganz über Chicago leiten, sind selbst sehr wichtige Verkehrsrouten, und ihr gesamter Verkehr geht wiederum über Chicago. So ist also Chicago aus den Eisenbahnen entstanden. 30 Eisenbahnlinien treffen in Chicago zusammen, mit den Lokalbahnen sogar 50 Eisenbahnen; jeden Tag laufen 1200 Züge ein. Daher ist der Verkehr und das Straßenleben in der Stadt ganz außerordentlich. Es ist geradezu unmöglich, sich ein richtiges Bild von dem Treiben zu machen, das alle Tage dort herrscht. Die Kabelbahnen, die andern Eisenbahnen, Lastwagen, alles zieht mit großer Geschwindigkeit in der Mitte der Straße hin, und neben auf den Trottoirs wälzt sich unaufhaltsam eine ungeheure Menschenmenge dahin, alle in eiligem Laufe, keiner jemals stillstehend oder langsam gehend. Über den Chicagofluß, der mitten durch die Stadt fließt, führen alle zweihundert Schritte eiserne Drehbrücken, die jedesmal geöffnet werden müssen, wenn ein Schiff durchfahren will, und durch welche dann der Straßenverkehr auf einige Minuten gehemmt wird. Ferner wird in Chicago beständig viel gebaut; Häuser von fünf bis zwanzig Stockwerken werden aufgeführt, mitten in der Stadt, und gewaltig und mit großer Schnelligkeit erheben sich die Fassaden von Granit

und Stahl. — Nicht allein die Eisenbahnen sind es übrigens, welche Chicago so groß gemacht haben; der Kanal, der den Michigansee mit dem Mississippi verbindet, bringt auch einen enormen Verkehr, und drittens darf ja auch nicht vergessen werden, daß Chicago einer der größten und besuchtesten Hafenplätze ist, und doch liegt es mitten im Kontinent; die Schifffahrt auf den kanadischen Seen ist gar nicht so unbedeutend, wie man sich oft vorstellt, ganz im Gegenteil. Unzählige Dampferlinien kreuzen sich auf den Seen und die meisten kommen in Chicago zusammen. Sind ja doch in Chicago nicht weniger als 14 Dampfergesellschaften! Was nun auffallen könnte, ist, daß Chicago keinen eigentlichen Seehafen besitzt. Der ganze Verkehr geschieht im Flusse, an dessen Ufer in der Stadt die ungeheuern Warenlager und die turmhohen Getreideelevatoren gebaut sind.

Gerade dieser Fluß nun ist eine der größten Merkwürdigkeiten von Chicago. Das ganz Außergewöhnliche besteht nämlich darin, daß der Chicagofluß nicht etwa, wie andere Flüsse, von seiner Quelle aus nach der Mündung fließt, sondern ganz umgekehrt, von der Mündung zur Quelle. Die stets praktischen Amerikaner haben nämlich höchst einfach den Fluß umgedreht. Dieser mündete nämlich gerade vor einem der belebtesten Teile in den Michigansee. Unerwartet, alle Abfälle der ganzen Stadt, der kolossalen Schlächtereien kamen direkt in den Fluß und verpesteten das Wasser des Sees auf Meilen weit hinaus. Und dieses Wasser mußte als Trinkwasser benutzt werden! Die Dampfschiffe, welche Wasser aufnehmen mußten, durften das nie zu nahe am Lande thun, weil ihnen sonst die Kessel sprangen. — Zunächst galt es jetzt, um dem Übelstande abzuhelfen, die Kloaken der Stadt nicht in den See zu leiten. Nun ist die Wasserscheide zwischen dem Michigansee und den Zuflüssen des Mississippi nur etwa 2—3 Meter über ersteren erhoben. Ein Kanal bestand schon, und so entschlossen sich die Behörden von Chicago, im Westen der Stadt enorme Pumpwerke anzulegen und durch diese das Wasser des Flusses in den Schifffahrtskanal zu pumpen. So strömte klares Seewasser in die Mündung des Flusses und erzeugte eine Strömung gegen aufwärts. Auf diese wirklich geniale Weise wurde ein solcher Übelstand beseitigt. Das Trinkwasser der Stadt wird durch Wasserleitungen 2—4 Meilen

weit aus dem See hergeholt in unterseeischen Tunneln. In der Stadt wird es durch Pumpwerke in einem Wasserturme auf die Höhe von 53 Meter gehoben, um den nötigen Druck zu bekommen. Diese beträchtliche Höhe genügt aber für verschiedene Gebäude nicht, die noch etwa 30 Meter höher sind. In diesen müssen dann große Wasserreservoirs angelegt werden, in welche durch Dampfmaschinen das Wasser aus den städtischen Leitungen emporgepumpt wird.

Diese ungeheuern Bauten von 12—20 Stockwerken erregen bei dem Reisenden auch gerechtes Erstaunen. Ihre Erfindung ist bezeichnend für Chicago. Beinahe bis hundert Meter hoch ragen diese Kolosse empor und nicht wenige unter ihnen enthalten etwa 4000—5000 Einwohner. Selbstverständlich sind diese Gebäude sämtlich mit Elevatoren versehen, in einzelnen zehn bis zwölf an der Zahl. Das Innere dieser Riesenbauten wird nun zu den verschiedensten Zwecken benutzt. Zum Beispiel ist eines der größten Theater der Welt in einem solchen Gebäude. Es faßt 4000 Zuschauer und auf der Bühne haben noch ebensoviele Leute Platz. Im gleichen Hause befindet sich ein enormer Konzertsaal und darüber eines der größten Hotels. In andern haben sich die verschiedensten Kaufläden und Restaurants im Innern etabliert. Das Innere eines solchen Monstrums stellt also in Wirklichkeit eine ganze Stadt für sich vor. Komisch mag es scheinen, daß von den Fahrstühlen, welche den Verkehr vermitteln, einige als Lokal-, andere aber als Schnellzüge eingerichtet sind. Man kann dem eiligen Amerikaner doch gewiß nicht zumuten, wenn er ins sechzehnte oder siebzehnte Stockwerk will, bei jedem Stockwerk wieder anzuhalten und sich so seine kostbare Zeit stehlen zu lassen. Natürlich ist das dann unten vorgemerkt. Diese Paläste werden mit einer fabelhaften Geschwindigkeit gebaut, und doch stehen sie äußerst solid da, und man hat noch nie von einem Unglück gehört, das von schlechter Bauart hergerührt hätte. Und doch stellen sich dem Architekten gerade in Chicago große Schwierigkeiten entgegen. Der Boden ist sandig und lehmig, und bietet also keinen festen Grund. Man hilft sich nun dadurch, daß man in weitem Umkreise ein Cementlager macht, das zwischen gekreuzten Stahlschienen ruht. Je höher das Haus werden soll, desto weiter und tiefer wird das Lager gemacht. Dann kommt darauf

die ungeheure Last von Granitblöcken und Stahlschienen. Das ganze Gerippe des Hauses wird aus Stahl gebaut und der Stein wird eigentlich mehr zum Verkleiden des Stahls gebraucht, als zum Tragen und Stützen. Das Material, das verwendet wird, wird aufs sorgfältigste geprüft und nur das allerbeste kommt zur Verwendung.

Chicago, das eine so mächtige Handelsstadt ist, vernachlässigt aber dabei die Kunst nicht. Es ist in ganz Amerika als vorzügliche Theaterstadt bekannt; ein Theater enthält 4000 Plätze, sieben andere über 2000, zehn über 1000, die kleinere Theater gar nicht gerechnet. Das Eigentümliche der amerikanischen Theater ist nun, daß sie keine oder doch ganz selten ständige Schauspieltruppen haben; die Truppen wechseln alle Wochen, höchstens alle zwei Wochen. Ja, die große Mehrzahl dieser Truppen spielt in der Woche in zwei bis drei verschiedenen Städten. Natürlich verlegen sie sich jeweilen auf besondere Specialitäten und brauchen gar nicht über ein so großes Repertoire zu verfügen, wie ständige Truppen. Operentruppen reisen manchmal nur mit etwa drei Operetten; wenn eine besonders zugkräftige Novität ist, manchmal nur mit dieser einzigen. Die Preise in den Theatern sind gar nicht übertrieben groß, und daraus läßt sich die enorme Frequenz derselben erklären.

Diese Zeilen mögen ein ungefähres Bild der Weltstadt geben, wie sie im Jahre 1893 besteht. Viele werden dieses Jahr die Stadt selbst sehen, wenn sie dieselbe besuchen, um sich die Weltausstellung anzusehen. Ohne Zweifel ist eine rechte eingehende Besichtigung der Stadt ebenso interessant, wie der Besuch der Weltausstellung. In beiden sehen wir die Kultur auf ihrer höchsten Stufe, in der Ausstellung gleichsam im Sonntagskleide, in der Stadt selbst mit ihrem Verkehr im Werktagsgewand. Kaum wird das Bild der Stadt das gleiche bleiben; aller Voraussicht nach wird sie sich in gleichem Maße ausdehnen, da ja ihre Verkehrsverhältnisse die gleichen bleiben, ja sogar durch die Verbesserung der Verkehrsmittel wesentlich gewinnen.

Farbensinn.

Tochter (am Schaufenster): „O Mama, kaufe mir doch die blauen Strumpfbänder, sie stehen mir so gut zu Gesicht!“