

Pacific-Eisenbahn (1869), welche (710 deutsche Meilen lang) die ganze Breite des nordamerikanischen Continents überzieht, Höhen von 7000—8000' übersteigt, um die beiden größten Weltmeere und die entlegensten Theile der größten Republik mit einander zu verbinden, und der bald andere südlicher oder nördlicher von der jetzt vollendeten gelegene folgen werden, — das Alles sind Ereignisse unserer Tage, die auch der Westseite der neuen Welt eine ganz ungeahnte Bedeutung verleihen. Daher ist das rasche Anwachsen der Bevölkerung, worin die Union alle Staaten der Welt übertrifft, nicht mehr auf die der Einwanderung aus Europa zunächst liegende Ostseite beschränkt, sondern auf der Westseite in fast noch stärkerer Progression fortgeschritten; St. Francisco hatte im J. 1848 etwa 1000 Seelen, im J. 1870 dagegen 180,000 und heißt mit Recht „die Königin des stillen Meeres“. Während man bei uns Eisenbahnen baut, wo Städte sind, hat der Bau der Pacificbahn gelehrt, daß man im westlichen Nordamerika Bahnen baut, damit Städte längs derselben entstehen, denn beim Beginn des Baues war auf der ganzen (279 deutsche Meilen langen) Strecke von Omaha am Missouri bis Sacramento in Californien keine Spur einer Stadt, ja kaum eine Niederlassung von weißen Menschen anzutreffen.

54. Chicago.

(Nach J. G. Kohl u. A.)

„Rom wurde nicht in einem Tage gebaut“ — aber Chicago, welches vor drei Jahrzehnten noch ein unbekanntes Dorf war, ist jetzt die fünfte Stadt Nordamerika's. Außer Karakorum, der großen Zeltstadt, die der Mongolen-Eroberer Tschingischan in seinem Mannesalter auf der Stelle schuf, wo er als Jüngling die Pferde seines Vaters geweidet hatte, ist noch kein Stück Sumpf, ein Aufenthalt von Bären und Prairiewölfen, so schnell in einen menschlichen Wohnort für 300,000 Seelen verwandelt worden. Die Natur hat freilich, mit Ausnahme des schönen Spiegels des Michigan-See's, den man beständig im Angesichte hat, für die Schönheit der Stadt wenig gethan und außer Geschäftsleuten würde Niemand diesen flachen, einförmigen Erdsleck auf einer baumlosen Steppe zu seinem Wohnorte gewählt haben. Daher ist Chicago in der Hauptsache eine Handelsstadt und hat sich in ihrer fast beispiellosen, noch stets fortschreitenden Entwicklung zum ersten Getreide- und Holzmarke der Welt erhoben. Wie das russische Odeffa, hat es die reichsten Kornprovinzen hinter sich, die auf 17 hier mündenden Eisenbahnen (von 500 Meilen Länge) und verschiedenen Canälen ihre Producte ihr zuführen. Die erste Verschiffung von Getreide vor 32 Jahren beschränkte sich auf 78 Bushel Weizen; im Jahre 1865 betrug die Gesamtausfuhr von Getreide bereits 47 Millionen Bushel. Kolossale Haupt-Handelsartikels sind an dem Rande des Hafens gebaut, damit die Schiffe dicht unter den Mauern anlegen, um ihre Ladung zu empfangen. Die großen Magazin-Kästen oder sog. „Binds“, in denen das Getreide bis zur Verladung aufgespeichert wird, sind oben offene Bretter-Constructionen, 60' tief, mit einer vier- bis fünfmal so großen Capacität als das Heidelberger Faß, denn jede soll 50,000 Scheffel Weizen oder mehr fassen. Ueber den gefüllten Binds befinden sich in thurmartigen Aufsätzen Wagschalen in der Form großer hölzerner Behälter, in denen man mehrere hundert Scheffel auf einmal abwägen kann. Aus diesen strömt dann die abgewogene Quantität