

Zeitschrift: Korrespondenzblatt / Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel
Band: 3 (1953)
Heft: 2

Artikel: Verkehrswege und Verkehrsmittel in den USA
Autor: Schwabe, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1089969>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

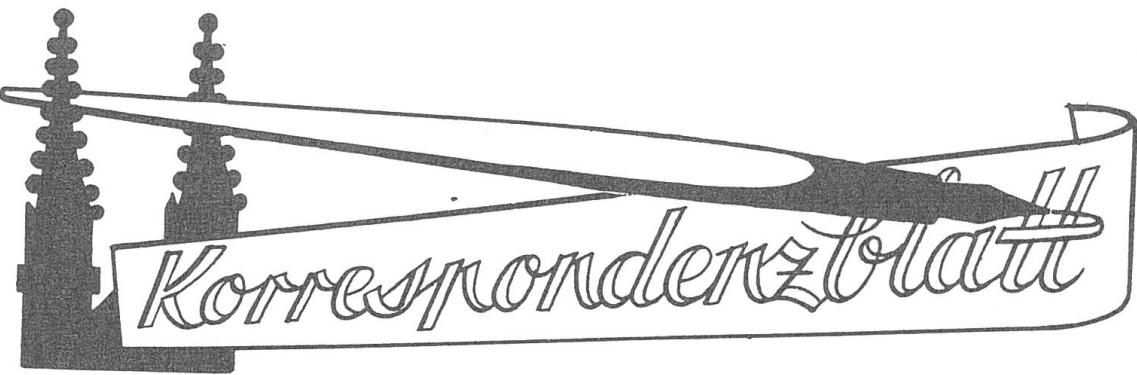
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.12.2025

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



der GEOGRAPHISCH - ETHNOLOGISCHEN GESELLSCHAFT BASEL

3. Jahrgang No. 2 erscheint halbjährlich Oktober 1953
Redaktion: Dr. M. Gschwend, St. Gallerring 192.

P r o g r a m m

für das Wintersemester 1953-54. Die Vorträge
finden jeweils im Hörsaal 18 des Kollegien-
hauses der Universität am Petersplatz statt.

30. Oktober: H. Hildebrand, Zürich:
"Reisen in Tibesti und Tassili-Aajer".
13. November: Prof. Dr. H. Bobek, Wien:
"Das Kaiserreich Iran und seine Probleme".
27. November: Dr. Franz Caspar, Hamburg:
"Meine Reise zu den Tupari-Indianern in Matto
Grosso".
10. Dezember: Prof. Dr. A. Bühler, Basel:
"Primitve Stoffmusterungen" Führung im Museum
für Völkerkunde Basel.

nach Neujahr (Daten werden später bekannt gegeben):

Prof. Dr. A. Steinmann, Zürich:
"Die hindujavanische Hochkultur im Licht ihrer
Baukunst".

H. Frei, Lenzburg:
"Sonnenland Sizilien".

P.D. Dr. H. Annaheim, Basel:
"Die Bodenerosion als globales Problem".

Dr. W. Kündig-Steiner, Zürich:
"Quer durch Vorderasien".

Verkehrswege und Verkehrsmittel in den USA.

E. Schwabe, Bern

Das Verkehrsnetz, das sich im Staatsverband der USA quer
über den nordamerikanischen Kontinent hinweglegt, sehr engmaschig
im dichtbesiedelten Osten, aufgelockerter, je weiter wir nach
Westen in die Prärien und schliesslich in die Gebirgszone gelangen,

zeichnet in seinen Anfängen die Erschliessung des unermesslich gedeckten Landes durch die weissen Kolonisatoren nach. Heute allerdings bestimmen die wirtschaftlichen Kristallisierungspunkte seine Struktur - diejenigen eingeschlossen, die gerade aus ihrer günstigen Lage an einem Verkehrsweg Nutzen ziehen konnten und sich zu entwickeln vermochten. Sie bedingen beispielsweise die Routen und Landeplätze des - vom Nachrichtenverkehrs abgesehen - jüngsten Verkehrsmittels, des Flugzeuges. Wenn wir die Verkehrsgeschichte nach rückwärts aufrollen, so erkennen wir, dass die Strassen, vor ihnen die älteren Eisenbahnen, und zuvor die "Trails" der Pioniere vor allem den grossen Linien folgten, welche die Natur ihnen vorwies. Sie suchten auf verschiedene Weise das Hindernis, das ihnen, von der Ostküste aus, zunächst der breite Rumpf der Appalachen in den Weg stellte, zu bezwingen oder zu umgehen. Der mächtige Mississippistrom bot auf seinem Rücken ausgezeichnete Verbindungsmöglichkeiten zu Schiff zwischen dem Golf von Mexiko und nördlicheren Landschaften, die wiederum mit dem Gebiet der Grossen Seen in Berührung standen. Ueber kurze Strecken, die sog. "Portages", mussten die Waren von einem Stromsystem zum andern über Land befördert werden, und am Südende des Michigansees, wo der ostwestliche Verkehrsweg einen geeigneten Durchpass fand und sich mit dem nord-südlichen kreuzte, entstand aus einem kleinen, ursprünglich französischen Sperrfort der bedeutendste Binnenhandelsplatz und das grösste Eisenbahnzentrum der ganzen USA, das das flache Tiefland zwischen Appalachen und Rocky Mountains beherrschende Chicago. - Im Westen endlich, in der Gebirgszone, die freilich nicht, wie man im Vergleich mit unsren alpinen Erhebungen allzurasch anzunehmen geneigt ist, aus einem einzigen gewaltigen, in Ketten gegliederten Bergsystem besteht, sondern sich in einzelne Stöcke auflöst, zwischen die weite Beckenlandschaften und Plateaus eingebettet sind, gingen die Verkehrslinien natürlicherweise den grossen Schwierigkeiten, wie sie sich im Felsengebirge westlich Denver etwa auftürmen, aus dem Wege und benützten die flacheren Sättel, in die der sanfte Anstieg aus den Prärien bisweilen fast unmerklich mündet, dann die ins pazifische Küstenland hinabsteigenden Täler des Snake- und Columbiaflusses, oder aber die Senken, die in südwestlicher Richtung ins Tal des oberen Rio Grande und über die Hochplateaus von Arizona gegen die südkalifornische Ebene hinführen. Von den älteren Routen, die, besonders nach den Goldfunden am Sacramentoflusse, häufig benützt

wurden, traf freilich die vom zentralen "Grossen Becken" durch die Salzsteppe und längs dem Humboldt River direkt nach Westen sich richtende in der Sierra Nevada auf ein Hindernis, das zumal im Winter nur mit Mühe zu überwinden war. An dem auf über 2000m hinaufführenden Donnerpass wurde im Jahre 1846 eine Auswanderergruppe, deren Leiter dem Uebergang den Namen gab, schwer vom Schicksal getroffen; von 87 Menschen kamen 36 im Schneesturm ums Leben. Das tat jedoch der Bedeutung des Weges keinen Abbruch, umso weniger, als kurz danach auf der kalifornischen Seite des Passes die reichen Goldfelder entdeckt wurden; auch heute stellt der durch glaziale Formen gekennzeichnete Sattel für Bahn und Strasse einen der wichtigsten Uebergänge nach dem nordkalifornischen Tiefland und der Bucht von San Franzisco dar.

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten, das bis vor etwa einem Vierteljahrhundert neben den Wasserstrassen sozusagen allein den ganzen Fernverkehr zu bewältigen hatte, datiert in seiner Anlage wie das europäische zur Hauptsache aus der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts. Was es freilich vom Bahnsystem jedes mittel- oder westeuropäischen Landes von Grund auf unterscheidet, sind die riesigen Entfernung, die ganz generell zu überwinden sind, die sich vor allem im Westen des Mississippi zwischen die bedeutendern städtischen Agglomerationen legen. Schon zur Zeit des Baus wirkte sich dies in einer nicht leicht zu bewerkstelligenden Finanzierung aus, die nur dadurch möglich wurde, dass die Bundesregierung den einzelnen Bahngesellschaften das notwendige Land zur Verfügung stellte und überdies bedeutende Anleihen für die Anlage der Strecken bewilligte. Die Bahn erschloss dabei recht eigentlich das Gebirgshochland des Westens; ein, an sich durch die Bodenschätze gegebener Bergbau in grossem Maßstabe, der wiederum Städte aus dem Boden springen liess und den Verkehr befruchtete, wäre ohne sie kaum möglich gewesen. -

Die ersten Bahnen, die mehr als einen primitiven Güterverkehr auf kurze Distanz bezeichneten, fuhren in den historischen Staaten an der Ostküste in den Jahren um 1830. Die etwas über 20 km lange, seit ihrer Entstehung bis heute "Baltimore & Ohio"-Gesellschaft gehörende Strecke von Baltimore nach Ellicott's Mills sah zunächst Pferde als Betriebskraft. Schon wenige Monate nach der Eröffnung, im September 1830, nahm die in New York erbaute Dampflokomotive "Tom Thumb" ihren regelmässigen Dienst auf; ein ergötzliches, am 25. August veranstaltetes Wettrennen zwischen einem dampfgetriebenen und einem pferdebespann-

ten Gefährt hatte zwar noch mit dem Sieg des älteren Traktionsmittels geendet. Linie um Linie wurde in der Folge erstellt: in der Umgebung von Charleston in South-Carolina, zwischen Albany und Schenectady im Staate New York, in New Jersey, Pennsylvania und in den Neuenglandstaaten. Am 25. August 1835 fuhren die vier ersten, festlich geschmückten Züge mit den Lokomotiven "George Washington", "John Adams", "Thomas Jefferson" und "James Madison" von Baltimore her in der Bundeshauptstadt Washington ein, und drei Jahre später verband die "eiserne Strasse" deren Gemarkung, den "District of Columbia", mit der Stadt New York. - Derweil die technische Ausrüstung des neuen Verkehrsmittels sich, freilich noch recht langsam, vervollkommnete, dachte man an die Ausdehnung des Schienenweges nach Westen hin, wo, für sich getrennt - um Chicago und am unteren Mississippi -, sich allmählich ihrerseits kleine Eisenbahnnetze bildeten. Die Linie, die fürs erste in Frage kam, bezwang bezeichnenderweise die Appalachen nicht in geradem Zuge, sondern wich ihnen nach Norden durch das Mohawk-Tal aus, wo ihr der seit 1825 bestehende Erie-Kanal die Spur vorzeichnete. New York war im Dezember 1842, als sie eingeweiht wurde, noch nicht ihr Ausgangspunkt. Das nördlicher gelegene Boston hatte diese Rolle inne; erst 1851 fand die Verbindung längs dem Hudson, und erst im Februar 1866, als letztes Glied, die Brücke über diesen Fluss bei Albany ihre Vollendung, womit die heute von den Zügen der New York-Central-Bahn benützte, durch ihre charakteristische Umbiegung bei Albany von der Nord- in die Westrichtung gekennzeichnete Route fertig stand. Zu Beginn der 50er Jahre wurden, von ihr unabhängig, weiter südlich die Strecken erstellt, die in der technisch zweckmässigsten Weise, zum Teil unter Anwendung der ursprünglich auch für unsren Hauenstein vorgesehenen "schiefen Ebene" mit Seilzug, die Appalachen querten: diejenigen der heutigen "Pennsylvania Railroad" von Philadelphia nach Pittsburgh und der "Baltimore & Ohio Railroad" von Baltimore und Washington aus westwärts, und diejenige der jetzigen "Nashville, Chattanooga & St. Louis"-Gesellschaft in den Staaten Georgia und Tennessee - alles Linien, die, modernisiert und den Bedürfnissen angepasst, von ihrer Bedeutung bis heute nichts eingebüßt haben.

Das Problem der Ueberschienung der Gebirgszone im Westen haben wir bereits angetönt. Es brauchte viel, bis in Promontory im Staate Utah am 10. Mai 1869 die beiden Linien der "Union Pacific" und der "Central Pacific" - die später an das "Southern Pacific"-System übergingen - von Omaha am Missouri und

von Sacramento in Kalifornien her zum ersten transamerikanischen Geleisestrang verbunden werden konnten, der bis zum September des gleichen Jahres noch seinen Vollausbau bis ans Ufer der Bucht von San Franzisco erfuhr. Ein Dutzend weiterer Jahre verging danach bis zur Eröffnung der nächsten Transversale, der nach dem alten Handelsweg benannten "Santa Fé"-Eisenbahn, die durch die Staaten New Mexiko und Arizona nach Südkalifornien zielt und die 1888 zwischen Kansas City und Albuquerque eine Parallelstrecke erhielt. Dann folgten sich die Betriebsaufnahmen in engem Abstand. Anfangs 1883 tat sich die durch die "Southern Pacific"-Gesellschaft bewerkstelligte direkte Verbindung zwischen New Orleans und San Franzisco, durch Texas, längs der mexikanischen Grenze und über die Plateaus des südlichen Arizona, auf. Ein halbes Jahr später sah deren Gegenstück, das Tracé der "Northern Pacific"-Bahn, in den Staaten North-Dakota, Montana und Washington, seine Vollendung. 1884 kam die Querverbindung längs dem alten Kolonisatorenweg vom "Grossen Becken" durch Idaho nach Oregon hinzu. Der Nordwesten wurde weiterhin durch das Netz der 1893 eröffneten "Great Northern"-Bahn, die im rund 12 km langen "Cascade-Tunnel" den längsten Bahntunnel Amerikas besitzt, und durch den 1910 bis Seattle ausgebauten und 1927 als einzige grosse Transversalinie auf über 1000 km Ausdehnung elektrifizierten Zweig der "Chicago, Milwaukee, St. Paul & Pacific"-Gesellschaft erschlossen. Von Salt Lake City aus entstand bis 1905 die Querstrecke nach Südwesten (Los Angeles), und schliesslich erlebte im August 1910 die der ältesten Bahnlinie von 1869 grossenteils parallel verlaufende "Denver & Rio Grande Western"- und "Western Pacific"-Railroad durch den die zentrale Kette der Rocky Mountains durchbohrenden Moffat-Tunnel und über eine Höhe von mehr als 3000 m ihre Fertigstellung.

So legen sich heute nicht weniger als sieben grosse Hauptbahnstränge über das ganze Gebirge der Cordilleren hinweg, von denen einer zudem vom zentralen Stamm aus Zweiglinien nach Nordwesten (Portland) und nach Südwesten (Los Angeles) entsendet. An der Westküste werden die Enden dieser Stränge durch nord-südlich ziehende Verkehrsadern verknüpft, und ebenso verläuft längs dem Ostabfall der Rocky Mountains eine verbindende Linie in meridionaler Richtung. Nach Osten aber konvergiert ein gutes Dutzend Bahnen auf den mächtigen Sammelpunkt Chicago hin, von dem es nach der andern Seite wieder ausstrahlt. Ein dichtes

Netz von Schienensträngen spannt sich heute über den ganzen mittleren Westen, den Südosten und erst recht über die wirtschaftlich massgebende Ostpartie des Landes. Dass hier auch der technische Ausbau am meisten vorangeschritten ist, dass, zumal an der Ostküste, zwischen Washington und New York, New York und Boston etwa, der Zugsverkehr ein Ausmass, aber auch eine Präzision erreicht hat, die einzig dastehen, erklärt sich ohne weiteres aus der enormen, durch das Uebergewicht von Industrie und Handel bedingten Bevölkerungsballung.

Trotz allem lässt sich nicht verschweigen, wie sehr der Eisenbahnverkehr unserer Tage, am spürbatesten wohl derjenige über die weiten Distanzen des Westens, von andern Verkehrsmitteln, im besondern dem Auto und dem Flugzeug, eingeengt wird. Der Strassenverkehr hat sich, getragen von einer mächtigen Automobilindustrie, die vor Jahren schon mit dem bestimmten Begehrn nach dem Ausbau der schienenlosen Landverkehrswege vor die Behörden trat und es auch durchzusetzen wusste, in den Vereinigten Staaten fast stärker noch wie in andern Ländern ausgebreitet. Dem Autofahrer stehen heute Strassen zur Verfügung, die, in feinsten Verästelungen bis in die äusserste besiedelte Zone greifend und selbst Wüsten durchquerend, in einer Anzahl und Güte sich vom Osten zum Westen ziehen, wie man es noch nach dem ersten Weltkrieg nicht ahnen mochte. Schöpfungen wie der New Jersey- oder der Pennsylvania-Turnpike, wie die Ausfallstrassen aus den grossen Städten, sind prachtvolle Zeugnisse für die Kunst der Ingenieure wie für die Grosszügigkeit, mit der die Strassenbauprobleme angefasst werden. - Nun hat sich auch der öffentliche Verkehr, ihrer Vorteile und weitreichenden Möglichkeiten bewusst, mehr und mehr der schienenlosen Wege bemächtigt. In bequem eingekleideten, modernsten Autobussen, in denen freilich, trotz allem Komfort, das Reisen auf lange Distanzen, das auch länger dauert, mehr ermüdet als im Zuge, kann man bereits den ganzen Kontinent kreuz und quer durchmessen. Aus mehr als 7800 kurzen, meist von einzelnen Städten ausgehenden Bus-Linien, die im Jahre 1925 von über 6500 Autogesellschaften betrieben wurden, ist ein Netz von 130'000 km Länge geworden, das mehrere grosse Unternehmungen, als wichtigste die 1927 gegründeten "Greyhound Lines", mit ihren Cars befahren. Da die Fahrpreise diejenigen der Bahnen wesentlich unterbieten, bedeutet dieser Verkehr für denjenigen auf der Schiene gefährlichste Konkurrenz. -

In scharfen Wettbewerb mit der Bahn ist aber auch das Flugzeug getreten. Die unerhört dichte Zahl von Flugverbindungen, die zwischen allen bedeutenden Zentren heute besteht, weiss umso mehr Passagiere für die jüngste und schnellste Verkehrsart zu gewinnen, als die Preise sich in manchen Fällen kaum höher stellen als bei einer Fahrt im Expresszug und der Zeitgewinn eben ganz beträchtlich ist.

Die Bahnen suchen der Konkurrenz mit Heraufsetzung ihrer Leistungen zu begegnen: mit neuen, komfortablen Leichtstahlwagen, mit modernsten, zum Teil luxuriösesten Einrichtungen der Züge, mit dem Dieselantrieb, der sich allgemein durchgesetzt hat, mit der Vervollkommenung der Sicherheitsanlagen. Die einzelnen Gesellschaften wetteifern unter sich selber in diesen Bestrebungen; die Eigenkonkurrenz der auf streng privatwirtschaftlichem System aufgebauten Unternehmungen, die gelegentlich absonderliche Blüten treibt, kommt ihnen hier zugute. Ob sie aber damit im Fern-Personenverkehr - der Güterverkehr ist weit weniger betroffen; den städtischen Binnen- und Vorortverkehr andererseits in diese Betrachtungen einzubeziehen, würde zu weit führen - auf die Dauer dem Ansturm der erwähnten andern Verkehrsmittel standzuhalten vermögen, wird die Zeit weisen müssen.

Ein Beitrag zur
Entwicklung des jurassischen Bauernhauses.

R. Nertz, Basel

Durch die Untersuchungen HUNZIKERS (Lit. 4) und von BROCKMANN-JEROSCH (Lit. 2) ist das jurassische Haus bekannt geworden. Seine besonders reiche Ausbildung in den Freibergen und im Hochjura hat dazu verführt, deren spezielle Hausform als typisch anzusehen und dem jurassischen Bauernhaus eine grössere Einheitlichkeit zu zusprechen, als ihm wirklich zukommt. Ausser den beiden Autoren haben sich nur wenige bis heute damit befasst (Lit. 7). Von französischer Seite ist eigentlich noch gar nichts Systematisches beigesteuert worden, und die wenigen spärlich fliessenden Quellen sind nur mit sehr grosser Vorsicht zu benutzen (Lit. 1, 3, 4, 5, 8, 10, 12). Umso besser steht es im französischen Jura mit dem erhaltenen Gebäudematerial. Während man schweizerischerseits seit 1946 mit Feuereifer daran geht,