

Die Lösung der großen Präriebefruchtungen

und andere

Wirtschaftsprobleme in den Vereinigten Staaten Amerikas

Studienbeobachtungen,

auf der Chinaausreise durchgeführt von **Emil S. Fischer** aus New-York

Auf den Wogen des Stillen Ozeans,
westostwärts nach Yokohama, an Bord S. S. „Coptic“
im Juli 1906

Als ich mich Ende April auf meine zweite Ausreise nach China begab, schlug ich meinen Weg von Wien über Berlin, Hamburg, Brüssel, Paris und London ein und nahm den luxusreichen Hamburg-Amerika-Schnelldampfer „Deutschland“, der mich nach New-York brachte. Darauf hielt ich mich in Washington auf und von dort brachte mich die Pennsylvania-Eisenbahn nach Chicago und hierauf die Chicago and Alton Railroad mit ihren ganz vorzüglich ausgestatteten westlichen Flyers nach St. Louis und Kansas City. Dort, im Mittelpunkte der Vereinigten Staaten, zwischen der Ost- und Westküste, erfuhr ich, daß mein Dampfer infolge eines Hafenstrikes in San Francisco auf unbestimmte Zeit am Auslaufen behindert war.

Um deshalb die Zeit auszunützen, machte ich es mir zur Aufgabe, ökonomische Studien anzustellen, die darauf hinausgingen, mich hier im Westen von dem Umschwunge der Dinge zu überzeugen, welche im letzten Jahrzehnt einen solch ungeheuren Aufschwung in Landesteilen herbeigeführt haben, die früher bloß als Prärien oder amerikanische Wüste bekannt waren. In diesem von seinen Ureinwohnern, den Indianern, heute fast ganz entblößten Erdstriche hat durch einen aus allen Teilen der alten Welt ununterbrochen

kommenden Menschenstrom — abgesehen der früheren Einwanderung des schwarzen Elementes aus Afrika — in erstaunlich kurzer Zeit ein Anwachsen der Bevölkerung Platz gegriffen, die aus dem so lange brach gelegenen Boden Kulturen zutage zu fördern begann, die den Nationalwohlstand der Union in enormer Weise hob. Dabei ging man daran, im Umkreise großer Ländereien neue Städteanlagen aufzubauen, die in ganz kurzem Zeitraume mächtige Handels- und Verschiffungsmittelpunkte wurden. Man kann sich heute beim Durchreisen durch diese Gegenden unmöglich vorstellen, daß hier in früheren Zeiten die Overland Stage Coach gegen Westen durch Landesteile fuhr, in denen man Menschen nur hie und da wie Oasen in Wüsten antreffen konnte. Und trotz alledem, jetzt, wo die Bahn, nun weiter westlich hinausgerückt, durch ähnliche Prärien dahinsaut, bereitet sich von neuem ein Aufschwung vor, der in der nächsten Zukunft schon so manches neue Kulturland entstehen lassen wird. Mir hatte sich Gelegenheit geboten, daran eine Beobachtung anzustellen; diese gilt es jetzt auf der Fahrt westostwärts durch den Stillen Ozean in jenen Stunden zu Papier zu bringen, die die Muße und Ruhe einer zweiwöchigen direkten Fahrt von San Francisco nach Yokohama bietet.

Während einer eben abgelaufenen sechsjährigen finanziellen Tätigkeit in den Vereinigten Staaten, die mich ununterbrochen mit großen europäischen Finanzplätzen, wie London, Amsterdam, Berlin, Paris, Basel usw. in Berührung brachte, war es nichts seltenes, daß man dort mit Leichtigkeit große Summen zur Investierung in Amerika erhielt. Amerikanische Bankiers und Unternehmer, die die Mittel zur Durchführung großer epochaler Werke zu beschaffen hatten, wußten stets europäische Finanzkräfte auf Grund in Aussicht stehender hoher Verzinsung an der Beschaffung der Kapitalmittel zu interessieren. Um den aufkeimenden Städten und Ländereien des Westens Aufschwung zu sichern, bedurfte es der Anlage eines großen Eisenbahnnetzes. In dieser Beziehung muß man auf die Zeit Abraham Lincolns (1861—1865) zurückblicken. Damals dachte man in den Vereinigten Staaten daran, eine rasche Eisenbahnverbindung zwischen dem äußersten Osten und Westen herzustellen. Um den Schienenstrang von New-York bis San Francisco über tausende Meilen lange Präriestrecken anlegen zu können, hatte man eine große Zahl chinesischer Arbeitskräfte ins Land zu bringen. Damals war man weit davon ent-

fernt zu glauben, in jenen fern westlichen Prärien den Nationalwohlstand der Union zur heutigen Blüte und Entfaltung zu bringen. Ja in der damaligen Anlage der Overlandroute, das ist der heute besser bekannten Union Pacific und Southern Pacific Railroad, mit denen man jetzt in angenehmster Weise in $4\frac{1}{2}$ Tagen im Anschlusse an östliche Schnellzugsverbindungen über eine 3000 Meilen lange Strecke nach San Francisco kommt, hatte man große Fehler in der technischen Ausgestaltung der Route begangen. In den letzten zehn Jahren ging man daran, diese insgesamt auszubessern, so zwar, daß die Strecke heute zum großen Teile ganz neu, ja auf weiten Strecken doppelgleisig angelegt ist. Diese Bauten haben ungeheure Summen verschlungen. Teils sind es Kapitalien, die amerikanischer Reichtum hier zur Anlage brachte, teils jene, die aus Europa zur besseren Verzinsung dazu beschafft wurden. Auch andere, noch größere Umwälzungen sind dabei zutage getreten. Die Amerikaner hatten ihr Augenmerk darauf gerichtet, weite Prärieländereien dort, wo die Natur die Möglichkeit dazu bietet, zu kultivieren.

Als ich anfangs 1894 auf dieser Route meine erste Ausreise nach China unternahm und ich die östlichen Eisenbahnstrecken hinter mir hatte, entlang welchen die Kultur mächtig große Merkmale zur Schau trägt, da fand ich beispielsweise im Durchreisen des westlichen Kansas nichts, so weit das Auge reichte, als Prärien. Auf diesen gedieh nichts als eine ununterbrochene Kette von „Sage brush“ (*Artemisia tridentata*). Zeitweise in Hügelwäldungen dieses zum großen Teile ungeheuer weiten Hochplateauterritoriums sah man zahlreiche Viehherden und die sie bewachenden Cowboys. Das fruchtbare Mississippital galt damals als das Ende jenes Landstriches, dessen Bodenfruchtbarkeit den Amerikanern Wohlstand brachte. Meine gegenwärtige Durchquerung des westlichen Kansasgebietes gab nun ein ganz anderes Bild zur Schau. Fast überall gab es weite grüne Strecken, auf denen Weizen, Gerste, Hafer, Korn und Fütterungsgrase (Alfalfa) usw. angebaut worden waren, die durch häufigere oder seltenere Niederschläge und durch künstliche Bewässerung von einem mehr oder minder fruchtbar gemachten Boden zeugten, der zur Zeit meiner Vorbeireise hier und dort ein allgemeines, befriedigendes Erntebild zur Schau trug. Wie war dies gekommen? Einfach daher, daß die Vereinigte Staaten-Regierung Maßnahmen traf, die, unterstützt durch reichlich zu Gebote stehende Mittel, diesen Um-

schwung der Dinge mit sich brachten. Darin muß man eben den Aufschwung erblicken und verstehen, der den Nationalwohlstand ausmacht und in seiner Ausbeute noch unermessliche Schätze mit sich bringen muß. Die Regierung der Vereinigten Staaten richtet auf die Verbesserung der Bodenbebauung fortwährend ihr Augenmerk. Den Beweis dafür erbrachte sie in der Weltausstellung in St. Louis 1904, wo in dem Vereinigten Staaten-Regierungspalaste große Modelle und Erläuterungen zur Schau gestellt waren, die dem Studium der Verwertung der ungeheuren Wüsten und Prärieländer des Westens galten. Der Senat hat in Gemeinschaft mit dem Hause der Repräsentanten der Vereinigten Staaten durch Kongreßbeschluß im Jahre 1902 verfügt, daß gesetzlich die Einnahmen aus dem Verkaufe öffentlicher Ländereien in den Staaten: Arizona, Kalifornien, Colorado, Idaho, Kansas, Montana, Nebraska, Nevada, Neu-Mexiko, Nord-Dakota, Oklahoma, Oregon, Süd-Dakota, Utah, Washington und Wyoming für einen Spezialfonds reserviert werden müßten, der „Reklamationsfond“ genannt wird. Aus diesen Mitteln werden die Kosten der Studien getragen und die in ihrer Art im größten Stile zur Durchführung kommenden Bewässerungsanlagen ausgeführt, welche das amerikanische „Desert“, das besser als Prärieland bekannt ist, zu fruchtbaren Gegenden umgestalten werden. Auf mehr als 23 000 000 Dollars war bereits in 1904 der unter Verwaltung des Ministers des Innern der Vereinigten Staaten stehende Fond angewachsen; davon ist die Bestreitung der Kosten jener Anlagen in Aussicht genommen, die in der Bewässerungsart die Quelle der Fruchtbarkeit des reichen Niltales und jene der großartigen ostindischen Wasseranlagen bei weitem in Größe und Bedeutung übertreffen sollen.

Das Reklamationsbureau der wüsten Ländereien der Vereinigten Staaten hat kürzlich ein Bulletin ausgegeben, in welchem auf die Verteilung der Beträge hingewiesen ist, die zur Bestreitung der Kosten der verschiedenen nationalen Irrigierungsprobleme in den einzelnen Staaten und Territorien zur Verwendung kommen werden. Der Größe und Bedeutung der einzelnen Projekte nach verteilen sich die Summen perzentmäßig wie folgt:

Nr.	Staat oder Territorium	Projekt	Kosten	Totale per Staat oder Territorium	Perzente
			\$	\$	
1	Arizona	Salt River		3 850 000.—	10·4
2	Nebraska—Wyoming	North Platte		3 330 000.—	9·0
3	Montana	Huntley	900 000		
		Lower Yellowstone	1 200 000		
		Milk River	1 000 000	3 100 000.—	8·4
4	Oregon	Klamath	1 000 000		
		Umatilla	1 000 000		
		Malheur	1 000 000	3 000 000.—	8·1
5	California—Arizona	Yuma		3 000 000.—	8·1
6	Nevada	Truckee—Carson		3 000 000.—	8·1
7	Idaho	Minidoka	1 300 000		
		Payette—Boise	1 300 000	2 600 000.—	7·0
8	Colorado	Uncompahgre		2 500 000.—	6·7
9	Washington	Okanogan	500 000		
		Tieton	1 000 000		
		Sunnyside	750 000	2 250 000.—	6·1
10	Wyoming	Shoshone		2 250 000.—	6·1
11	South Dakota	Belle Fourche		2 100 000.—	5·7
12	North Dakota	Pumping projects	550 000		
		Lower Yellowstone	700 000	1 250 000.—	3·4
13	Utah	Strawberry Valley		1 250 000.—	3·4
14	New Mexico	Hondo	240 000		
		Carlsbad	600 000		
		Rio Grande	200 000	1 040 000.—	2·8
15	Kansas	Garden City		260 000.—	0·7
16	Unassigned balance of estimate			2 248 571.50	6·0
				37 028 571.50	100·0

Man hat in den gemachten Irrigationsvorlagen hauptsächlich die schon anfangs der neunziger Jahre durchgeführten Bewässerungsanlagen im Staate Utah als Vorbild genommen, in welchem Staate durch den ungeheuren Aufschwung der Bodenbebauung eine Einwanderung Platz gegriffen hat, die am besten in der statistischen Bevölkerungszahl dieses Staates einen sichtlichen Ausdruck wiedergibt. Utah, mit einem 84790 Quadratmeilen umfassenden Flächenraum, hatte 1880 143963 Einwohner. Laut Zensus vom Jahre 1890 gab es aber schon eine Bevölkerung von 207905 und im Jahre 1900 eine solche von 276749 Seelen. Im Staate Utah gab es 1904 351 Kanalbewässerungsanlagen; 297 dieser Anlagen brachten 406121 Äcker zur Befruchtung. Wenn

nun alle von der Regierung in Utah geplanten Reklamationsprojekte zur Durchführung gelangt sind, so wird die anbaufähige Bodenfläche dieses Staates geradezu verdoppelt werden. Die geplanten neuen Anlagen schließen ein:

Das Erdbeertalreservoir mit	50 000	Acker Land
„ Bärseereservoir	„ 200 000	„ „
„ Utahseereservoir	„ 50 000	„ „
„ Weberflußreservoir	„ 100 000	„ „

Nirgendwo konnte bessere Gelegenheit geboten sein, einen Einblick in die Verhältnisse zu gewinnen, wie sehr durch Bewässerungsanlagen in Präriegegenden, deren Erdboden einen hohen Grad von Fruchtbarkeit in sich tragen, ein großer Umschwung zum Ausdruck kommen kann, als durch einen Abstecher von Salt Lake City in Utah zum benachbarten Twin Falls in Idaho. Zeit war genügend erübrigt, da die „Coptic“, wie schon erwähnt, durch den Matrosen- und Dockarbeiterstrike in San Francisco am Auslaufen behindert war. Anstatt daher nutzlos zu viel Zeit an der Küste des Stillen Ozeans zu verlieren, unternahm ich die Reise mit der Oregon Short Line, welche eine kürzere Eisenbahnverbindung von Utah nach der Küste Oregons und Washingtons herstellt. Diese Route durchschneidet dabei das Herz der neuen Präriebewässerungsterritorien, die sich auf Hochebenen, 3000 bis 4000 Fuß über dem Meeresspiegel gelegen, in Idaho vorfinden. Ein Interesse konnte schon deshalb leicht erwachen, weil man den Aufschwung von neuen Städteanlagen, die die Zukunft in diesen Territorien sehen wird, mit anderen außerordentlich rasch in die Höhe geschossenen amerikanischen Städten vergleichen kann. Man braucht dabei zum Beispiel bloß Kansas City herauszunehmen. Dieses Emporium, an einer Biegung des Missouristromes, an der Mündung des Kaw Rivers gelegen, ist eine Stadterhebung, die sich erst nach den Zeiten des Bürgerkrieges hier zu entfalten begann. In weniger als 40 Jahren daher hat sich hier eine Stadt entwickelt, die heute 320000 Einwohner zählt und wo 40 verschiedene Eisenbahnknoten ihren Endpunkt besitzen, durch welchen täglich 1200 Eisenbahnwaggons abgefertigt werden. Der Wohlstand von Kansas City ist am besten gekennzeichnet durch die großen Depositen in den Banken, welche Anstalten in den ersten elf Monaten 1905 einen Clearing Houserekord zeigen, der 1 870 557 590·67 Dollars ausweist.

Twin Falls (700 Meilen westlich von Kansas City gelegen) bot deshalb ein ganz anderes Interesse, weil das hier ungeheuer ausgebreitete, zur Bewässerung kommende „Desert“ vor einem Jahre noch eine absolute Prärie gewesen ist.

In dem weiten, 3600 Fuß über dem Meere gelegenen Twin Falls-Talkessel, der zwischen jenen Bergen liegt, die im Osten den Yellowstone Nationalpark im Bestande der Rocky Mountains als ihre natürliche Grenze haben und in deren Westen die Spitzen der Sierra Nevada, mit ewigem Schnee bedeckt, gegen Himmel ragen, hat die Kultur eine fruchtbare Bodenfläche bisher unberührt gelassen. Hier, in dem durch den Snake River durchwundenen Terrain, das aus einem Lavasandbette besteht, befinden sich 400 000 Acker fruchtbaren Bodens, der nur infolge zu seltener Niederschläge bisher ganz brach gelegen ist. Im Staate Idaho hat man bereits 9 Millionen Dollars für Irrigierung angelegt. Man baute außer Twin Falls bereits 2000 Meilen Bewässerungskanäle, womit 1 726 900 Acker Landes mit Wasser versorgt werden. In diesen Landesteilen kann man einschließlich der Erwerbung der Wasserrechte einen Acker Landes zwischen 15—25 Dollars erstehen, wobei noch dem Farmer Zahlungserleichterungen durch zehnjähriges, ratenweises Abzahlen dargeboten werden.

Hier in diesem Kulturbecken haben nur private Gesellschaften vom Staate Idaho Rechte erhalten, um Bewässerungskanalanlagen rascher durchzuführen. Die Projekte der Vereinigten Staaten-Regierung nehmen längere Zeit in Anspruch, weshalb von der Regierung in Idaho zum Teile andere Maßnahmen getroffen wurden. Über eine Million Acker Land sollen der Bewässerung zugeführt und diese, in Parzellen von 40, 80, 120 oder 160 Acker eingeteilt, an Ansiedler abgegeben werden. Dem Gesetze nach darf ein Hausstand mehr als 160 Acker Landes nicht erwerben. Man findet gemäß den von Land- und Bodenkennern aufgestellten Gutachten in Idaho 15 000 000 Acker, die für Landbebauung vorzüglich geeignet sind, dann 12 Millionen Acker, die durch Irrigierung auf gleiche Höhe gebracht werden können. Außerdem gibt es 6 Millionen Acker, die als Grasland zur Weide dienen können, wo hunderttausende Schafe, Rinder und Pferde weiden. Außerdem besitzt Idaho 18 Millionen Acker Forst- und Mineralland. Das Klima in diesen so ertragsfähigen Ländern und Becken, deren Boden tief und reich ist, ist gemäßigt. Bisher zeigte sich, so weit das Auge reichen konnte, auf diesen weit ausgebreiteten

Flächen nichts als die „Sage brush“-Präriepflanze, die, sobald der Boden bebaut und bewässert wird, abstirbt und verschwindet. Die Natur bringt damit aber das Entfalten von Gräsern mit sich; Weizen, Gemüse und Fruchtbäume geben, wenn einmal angepflanzt und angebaut, Ernten in ganz erstaunlicher Fülle. In Idaho gibt es eine große Zahl von Flüssen und kleinen Strömen, so den Boise River, den Salmon River, den Big Wood River etc., aber der Snake River ist es in erster Linie, der sich in seinem Gefälle durch über 1000 Meilen dieser Jahrtausende un bebaut gebliebenen, fruchtbaren Ländereien hindurchwindet. Mit dem Wasser des Snake River allein würde man imstande sein, das große Befruchtungsassin Idahos 76 Zoll tief während der Irrigierungszeit unter Wasser zu setzen. Dieser reiche Wasserzustrom, der durch die Natur fortwährend dargeboten ist, hat die Möglichkeit mit sich gebracht, an die rasche Durchführung der Irrigierungsaufgaben von seiten privater Gesellschaften zu schreiten.

Um nun von den Umwälzungen zu sprechen, die auf dem 400 000 Acker umfassenden Twin Fall-Bodenbewässerungsprojekte dem Auge dargeboten sind, so ist in erster Linie nochmals darauf zu verweisen, daß es hier ungefähr vor Jahresfrist nichts weiter als eine Prärie gegeben hat. Zu jener Zeit begann die Twin Fall Land and Water Company mit einer im großen Stile geplanten Kanal- und Wasseranlage, durch welche das Wasser des Snake Rivers von einem 560 Fuß höher gelegenen Punkte geleitet wird. Das Wasser wird auf diese Weise in einer 69 Meilen langen Kanalanlage nutzbar gemacht, deren Hauptader an der Oberfläche 120 Fuß und am Boden 80 Fuß mißt und Wasser 10 Fuß tief auf seinem Gefälle dahinträgt. Drei Millionen Dollars hat die Gesellschaft bereits für diese Wasseranlage ausgegeben. Aber sie hat dadurch einen großen Zustrom von Farmern und Ansiedlern herbeigeführt, die im Mittelpunkte dieses Irrigationswerkes zwei kleine, neue Städteanlagen machten. Es sind das die Städte Twin Falls und Buhl. Twin Falls besitzt jetzt nach erst einjährigem Bestande bereits über 3000 Einwohner. Es gibt hier Kirchen verschiedener Glaubensbekenntnisse, zwei Banken, zwei Zeitungen, zwei Parkanlagen mit schönen Bäumen, ein Hotel, das 100 000 Dollars kostete, eine Schule, für deren Errichtung 30 000 Dollars ausgegeben wurden usw. Das Städtchen Buhl, das sich 16 Meilen von Twin Falls entfernt befindet, erhielt jetzt gleichfalls eine Hotel-

anlage, die 20 000 Dollars kostet. Interessant ist es, in dem Foyer dieses Hotels zu promenieren und das Publikum zu beobachten, das sich hier zusammenfindet. Teils Leute, die ganz anderen Berufen in den Städten des Ostens nachgegangen sind, kommen zum Studium des Projektes hierher, um sich als Farmer anzusiedeln. Neben ihnen sieht man Ackerbauer, die sich als Farmhände Geld erspart hatten und nun versuchen, durch Erwerb von 40, 80, 120 oder 160 Acker Landes einen Boden zu sichern, den sie bebauen und aus dem sie Kapital zu schlagen versuchen wollen. Unter diesen Farmhänden sieht man auch Leute, die aus allen Teilen Europas, so von Irland bis Rußland, von Deutschland, aus Österreich-Ungarn, aus Italien, vom Balkan und von anderswo dahergekommen sind und die nun in dem Lande, welches sie als ihre neue Heimstätte annehmen, stufenweise zum Wohlstand kommen.

Es war gerade entlang der Bahn und der Twin Falls-Kanalstrecke, daß die so ungeheuer rasch zutage getretene Umwälzung und Bodenurbarmachung am besten kenntlich wurde, denn zum großen Teile konnte man noch auf den nicht bebauten Grundstücken die ein bis zwei Fuß hohe „Sage brush“-Staude wie vorher gedeihen sehen; in dem abgegrenzten, von diesem unkrautähnlichen Gewächs mit Leichtigkeit gereinigten Boden wuchs Weizen, Hafer, Mais, Alfalfagrass, dann Hanf und andere Pflanzengattungen üppigster Form und ließ auf eine reichergiebigere Ernte schließen. Insbesondere zeigt es sich, daß der Anbau von Alfalfagrass für Viehfutter einen ganz außerordentlich guten Ertrag ergibt, der dann in großen Mengen nach allen Richtungen versandt wird. Beim Vorbeigehen machte mich der Sekretär der Wasseranlagen, Mr. E. Harris, aufmerksam, daß einzelne Alfalfaanlagen dem Farmer, auf dem Felde stehend, abgekauft worden sind, und zwar für eine Summe, die ihm als Bodenbauer einen reichlichen Gewinn brachte und nicht einmal die Mühe des Mähens nach sich zog. Alfalfagrass ergibt ein reichliches Winterfutter für die Millionen Stück Vieh zählenden Herden, die neun Monate des Jahres über auf den Hügel- und Bergeshöhen frei weiden. Alfalfa wächst hier nach dem Mähen ein- bis zweimal des Jahres von selbst nach; es ergibt $3\frac{1}{2}$ —4 Tonnen Ernte per Acker beim ersten Mähen, ungefähr 2 — $2\frac{1}{2}$ Tonnen ist das Ergebnis des zweiten Nachwuchses, während der letzte und dritte Nachwuchs beim Schneiden oft noch 1 Tonne Alfalfa per Acker ergibt. Dieses

Gras wird je nach Nachfrage und Angebot von 10—22 Dollars per Tonne bezahlt. Die Schwierigkeit liegt hier zum Teil noch in der Beschaffung der Arbeitskräfte zur Erntezeit; aber es ist außer Zweifel, daß man auch über diese Schwierigkeit hinwegkommen wird. Der Farmer, der hier den Boden vom Staate für 50 Cents per Acker kauft, zu welcher Summe allerdings noch \$ 25.— für dauerndes Erwerben des Wasserzuleitungsrechtes für den Acker kommen, wird bei der gegenwärtigen Beschaffenheit der Verhältnisse in den Vereinigten Staaten auf lange Zeit hinaus reichlichen Ernteertrag finden und damit muß von selbst, wie es sich allseits in diesem Reiche zeigt, ein großer Menschenzustrom in diese Gegenden kommen. Man schätzt, daß die heute 200 000 Seelen betragende Einwohnerzahl Idahos im Jahre 1910 zumindest auf eine Bevölkerungszahl steigen wird, die 600 000 Seelen ausmachen dürfte. Nachdem nun einmal ein großes Kontingent von Auswanderern noch immer von Europa nach den Vereinigten Staaten strömt, so ist es jedenfalls angezeigt, hier auf den Umstand dieses zutage getretenen Umschwunges auf ganz jungfräulicher Erde hinzuweisen, um den Pionieren einen Fingerzeig zu geben, der sie von dem so bevölkerten Osten ablenkt. Vor ungefähr Jahresfrist gab es auf 50 Meilen von der damaligen letzten Eisenbahnstation Minidoka kein Wohnhaus. Heute leben aber auf diesem Twin Falls-Irrigationsprojekte bereits 12 500 Menschen. Vom Orte Millner bis Twin Falls, auf einer ungefähr 30 Meilen langen Strecke sind nun durch ein großes Reservoir und durch Dammvorkehrungen auf einer Ausdehnung von 40:15 Meilen 240 000 Acker für die Urbarmachung bereit. Sobald der neue im Bau befindliche Anschlußkanal fertig ist, kommen noch nördlich weitere 160 000 Acker hinzu, so daß man hier 400 000 Acker frisch urbar gemachten Bodens vor sich hat, dessen Bewässerungsanstalten in ihrer Ausdehnung wohl als das größte einheitliche Irrigationswerk der Welt angesehen werden können, und zwar nicht allein auf Grund der Hauptkanal- und Snake Riverwasserableitungsanlage, sondern auch durch die hunderte Meilen langen Seitenkanäle, die das Wasser bis auf die unmittelbare Angrenzung jeder einzelnen Sektion zuführen.

Aber nicht allein, daß diese Bewässerungsanlage eine Gegend für den Zustrom der Menschen öffnet, die sich hier als Farmer und neue Kulturträger niederlassen werden, es ist auch ein anderer Grund der Anziehung vorhanden. Dem Bewunderer von Natur-

schönheiten ist hier eine Stätte geboten, die in ihrer Eigentümlichkeit kaum auf der Welt übertroffen sein dürfte.

Der im Yellowstonegebiete entspringende Snake River, der sich mit dem Columbia River später vereint und sich im Staate Washington in den Stillen Ozean ergießt, macht in seinem Laufe durch Idaho eine Anzahl von Wasserfällen. Die bekanntesten darunter sind der Americanfall bei Minidoka, später die Twin Falls, nach welchen die neue Stadt und Irrigationsanlage benannt sind, hierauf die Shoshone Falls und schließlich der Angerfall.

Die American Falls stürzen von einer Höhe von 50 Fuß herab und geben eine ganz vorzügliche Wasserkraftanlage. Die Zwillinge oder Twin Falls stürzen 187 Fuß in die Tiefe, wobei die beiden Wasserfallsektionen eine Strecke von $3\frac{1}{2}$ Meilen überbrücken. Der Erbauer der großen Staatenarkade auf der Weltausstellung in St. Louis, Architekt Mascaré, der diese Fälle gleichfalls besucht hatte, äußerte sich über das Naturschauspiel mit den Worten: „C'est incomparable.“ Und in Wirklichkeit, diese Fälle übertreffen fast jene des Niagara an Schönheit. Schade bloß, daß man hier jetzt daran geht, eine Elektrizitätsanlage mit 100 000 Pferdekraften anzulegen, wodurch das Naturschauspiel beeinträchtigt werden wird. Die Shoshone Falls, 1500 Fuß breit, bieten gleichfalls ein herrliches Naturschauspiel durch den 210 Fuß tief fallenden Wasserabsturz dar. Der Angerfall, der 400 Fuß weit ist, stürzt 147 Fuß in die Tiefe. Der sich an der Westseite des Twin Fall-Talbeckens dahinziehende Salmon River hat ebenfalls ein sehr starkes Gefälle. Das Wasser stürzt dort an Stellen zwischen 67 bis 85 Fuß in die Tiefe. Im weiteren Umkreise finden wir dann noch „Thousand Spring Falls“, dessen Wasserfälle zwischen 200 bis 100 Fuß tiefes Gefälle haben.

Die Ursache, daß man hier nicht schon längst an die Benützung dieser Wasserläufe für Bodenkultur dachte, scheint teilweise in der tausende Meilen weiten Entfernung von den Oststaaten zu liegen. Idaho gehört dem pazifischen Landesteile an, dem bisher nicht genügende Beachtung geschenkt wurde. Man vermutete vielleicht auch nicht, daß man mit solcher Leichtigkeit über die Schwierigkeiten hinwegkommen könne, das monatelang fast regenlose Gebiet durch den in einem tiefen Einschnitte dahinsausenden Strom auf Grund von höher gelegenen Wasserreservoirs im Vereine mit Dammanlagen zu befruchten. Der, der

vorher in dieses weite Becken kam, indem es nur eine einöde Prärie gab, fand keine Beachtung für den mächtigen, von der Natur gebauten Einschnitt, zwischen dem sich das Wasser in 700 bis 1000 Fuß Tiefe ganz außerordentlich romantisch dahin ergoß. Es ist ein geradezu erhebender Eindruck, sich auf einmal nur wenige Meilen von dem Orte Twin Fall entfernt an der Böschung dieses romantischen Lavabetteinschnittes zu befinden, in dessen Tiefen der Snake River dahinsaußt. Mächtiges, durch Sträucher und grünes Zeug bedecktes Gerölle ist es, das die Seitenwände dieser auf beiden Seiten steil abfallenden, eine Meile weit voneinander entfernten Böschung vor Augen führen. Wie die Natur gerade solch ein Bild fast unglaublicher Phantasie in die Mitte dieser Einöde zu zaubern verstand, muß sich der Beobachter einfach fragen. Aber die Gegend wird in der Zukunft eine ganz andere Farbe tragen. Der Boden, der alle nötigen Elemente der Pflanzennahrung in sich trägt, dessen Erde aus einer vulkanischen Asche von 5 bis 50 Fuß Tiefe beschaffen ist, die nach geologischen Untersuchungen auf einer Kruste sitzt, unter der sich wieder 20 bis 80 Fuß Lavarock auf einem sedimentären Seebecken befindet, wird den Zauber der Umgestaltung mit dem zuströmenden Einwanderungselement schneller hervorbringen, als man sich das vorstellen mag. Hat man doch in Twin Falls eine Ackerbauversuchsstation unter Leitung des Experten Alex. Mc. Pherson errichtet, in der den Farmern alle Anleitungen in bezug auf das Säen und Ernten der verschiedensten Bodenprodukte gegeben werden. Im Umkreise der ganzen großen Anlage hat man Bäume gesetzt, die in nicht zu ferner Zeit schattige Alleen darbieten werden. Wenn man den in Twin Falls ausgesprochenen Vermutungen Glauben schenken darf, so wird dieses große Irrigationsgebiet in der Zukunft mindest fünfmal so viel Bodenerzeugnisse, dabei besser und ausgiebiger als entlang dem Mississippi hervorbringen. Während in Utah die Irrigationsanlagen zum Teil auf Subterrain angelegt worden sind, wodurch zeitweise Alkaliprozesse zutage treten, die der Produktionsfähigkeit des Bodens schädlich sind, hat man in Twin Falls davon ganz abgesehen. Die Bewässerung ist aller Orten an der Oberfläche, so daß das Wasser alle schädlichen Bestandteile in seinem Abflusse mit sich führt. Man weist darauf hin, daß hier die zweite Saat des Frühlingweizens 60 bis 65 Bushel per Acker ergibt und daß das Ergebnis von Hafer 80 Bushel per Acker zeigte.

Indem auf die Einzelheiten dieses so wunderbar von der Natur ausgestalteten Gebietes hingewiesen wurde, muß noch ein Punkt hervorgehoben werden.

Vor zwanzig Jahren kam ein Pionier in dieses Land namens I. B. Perrine. Er sah die Schönheit des 300 Meilen langen, sogenannten Snake River-Cañons, durch den sich der Strom in der Tiefe dahingießt und vom Americanfall beginnend, eine 50 Meilen lange Wasserfallzone birgt, die von ihrem Oberlaufe an ein Gefälle von 1000 Fuß zeigt. In der Mitte dieses Gefälles und in der Tiefe des Snake River, an der Einmündung der Blue Lakes (Blaue Seen) ließ sich Perrine von der Regierung Grund und Boden schenken. Mit Zähigkeit setzte er sich daran, hier auf ganz wilder Erde sogenannte Fruit Orchards (Obstgärten) anzulegen. Er baute Äpfel, Birnen, Arten von deutschen und ungarischen Pflaumen, Aprikosen, Pfirsiche, Trauben usw. an. Für alle diese und andere Früchte war die Gegend derart geschaffen, daß Perrine Früchte zog, die in New-York, Chicago und anderen Plätzen des Ostens wahre „Fancy“-Preise erzielten; sie besaßen unter „Perrine“-Früchte einen besonderen Namen für den amerikanischen Feinschmecker. Kein Wunder, daß diese Fruchtgattungen nicht nur auf den Ausstellungen in Chicago 1893 und St. Louis 1904, sondern auch in Paris 1900 erste Preise erhielten. Perrine, der seiner Regierung zu diesem unermesslichen Kulturschatz den Fingerzeig gegeben hat, ist es allein zu danken, daß heute das Twin Fall-Projekt zur Durchführung gekommen ist. Mir selbst aber, dem durch die Besichtigung dieser neu aufgedeckten Kulturgegend Gelegenheit geboten war, ein Bild zu gewinnen, wie man in Amerika zu Werke geht, um aus der Erde Städte und Ländereianlagen wie Pilze erstehen zu lassen, die in der Zukunft alle Berechtigung haben werden, eine Rolle zu spielen, erübrigt meine Erkenntlichkeit wiederzugeben. Mr. D. S. Spencer, der in der Mormonenstadt am großen Salt Lake lebt, forderte mich auf, nach Twin Falls zu reisen; ihm war ich durch Mr. E. L. Lomax in Omaha zugeführt worden, der ein Buch „Sights and Scenes from the carwindow on the Overland Route“ herausgegeben hat.

Von Twin Falls kehrte ich nach Ogden zurück, um von hier aus mit der Southern Pacific nach San Francisco zu eilen. Wohl war das Abdampfen des Occidental & Oriental Steamship Company-Dampfers „Coptic“ noch nicht festgesetzt, aber ich mußte darauf zu jeder Stunde gefaßt sein.

Aber auch auf der 800 Meilen langen Strecke von Ogden durch Utah, Nevada und California hindurch bis San Francisco waren gar viele technische Werke zu beobachten, die die Bewunderung des Reisenden hervorriefen. Über das am interessantesten erscheinende Werk, den 102 Meilen langen „Ogden-Lucin Cut off“, der stundenlang mitten durch den 2500 Quadratmeilen umfassenden grünen Salzsee hindurchgeht, läßt sich für einen Laien eine Beschreibung schwer machen. Von dem „Cut off“ oder Streckenabkürzung befindet sich eine 72 Meilen lange Strecke auf Land und 30 Meilen des Schienenstranges, mit großen Ausweichgleisen und Mittseestationen, sind auf einer mächtigen Pilotenbrücke mitten durch den See aufgeführt. Früher hatte hier die Bahn einen mächtigen Umweg im weiten Bogen des Sees zu machen; seit der im Jahre 1903 eröffneten abgekürzten Seestrecke hat nicht allein der Verkehr eine enorme Abkürzung erfahren, sondern auch die Bahnverwaltung erspart täglich \$ 1500 an Kosten für nicht in Betrieb stehende Uferberg-Steiglokomotiven. Die Kosten dieses großen technischen Werkes beliefen sich auf \$ 4200 000. Die in den See geschlagenen Holzpiloten haben durch das Ansetzen von Salz eine Imprägnierung erfahren, die sie unverwüstlich macht. Auf der genannten „Lucin Cut off“-Strecke ist ein ausgezeichnetes Blocksysteem zur Anwendung gebracht worden. Die Union Pacific- und die Southern Pacific-eisenbahn, die man allgemein im Sinne ihrer fast gleichen Verwaltungsbehörden die Harrimanlinien nennt, haben auf ihrem direkten Anschlusse von Chicago bis San Francisco, wie auch von Kansas City bis Los Angelos in den letzten drei bis vier Jahren Verbesserungen auf ihren Linien vorgenommen, die, abgesehen der laufenden Kosten, in ihrer Gesamtheit 130 Millionen Dollars verschlungen haben. Um zu ersehen, wo diese Summen hingingen, braucht man sich bloß in die Railroad and Engineering Review zu vertiefen, welches bekannte amerikanische Eisenbahnblatt von Willard A. Smith in Chicago herausgegeben wird, der Leiter des Transportationsdepartments sowohl auf der Weltausstellung in Chicago 1893 als auch in St. Louis 1904 gewesen ist. In diesem Blatte heißt es in einer Beschreibung über die gelösten Aufgaben auf der Route: „Das größte Hindernis, das hier zu beseitigen war, bestand in der 97-68 Fuß per Meile befindlichen Steigung über Sherman Hill auf der 8247 Fuß über dem Meeresspiegel gelegenen Strecke zwischen Cheyenne und Ogden. Man

hat bei Sherman Hill die Route um 247 Fuß tiefer gelegt. Die früher in den einzelnen Teilen zwischen 68 bis 97·68 Fuß per Meile steigende, zwischen Ogden und Cheyenne 512 Meilen betragende Strecke wurde um 30·47 Meilen gekürzt und auf eine Höchststeigung von 43·3 Fuß per Meile vermindert.“ Die großen, bis zu 130 Fuß hohen und bis zu 900 Fuß langen Streckenauffüllungen sind in ihrer Art allein technische Wunder, wenn man bedenkt, daß hiezu an einzelnen Stellen ungefähr 500 000 Kubikyards Material nötig waren. All diese, wie auch neue Brückenbauten, Tunnelbauten, dann das Legen von 80 Pfund schweren Schienen, Bettlegungen usf. wurden auf der Strecke unternommen, ohne daß dadurch eine Unterbrechung im Verkehre stattfand. Doch nicht allein in den Teilen der Rocky Mountains hat man das Streckenbett verbessert und für den Verkehr in einer neugestalteten Art erweitert, die das Reisepublikum vor Unfällen in erhöhtem Maße schützt, denn auch zu Seiten der hohen Sierra Nevada-Übergänge nach Kalifornien gibt es technische Werke, die das Erstaunen jedes Reisenden wachrufen müssen. Es ist im Aufsteigen von Truckee, 5819 Fuß über dem Meere, 209 Meilen Luftlinie von San Francisco entfernt (wo man eben an die Durchführung eines großen Irrigationsprojektes geschritten ist) gegen Summit, 7017 Fuß über dem Meeresspiegel, das bloß 195 Meilen von San Francisco entfernt liegt. Auf dieser Strecke, in der sich Sierrariesen bis zu 10 000 Fuß Höhe zeigen, inmitten einer herrlichen Szenerie, die durch tiefe Einschnitte, durch ewige Gletscher, durch ungeheure Abhänge und Abstürze, durch Wasserfälle und durch Kristallseen eine feenhafte, bilderreiche Schönheit vor Augen führt, mußte die Bahn große, kostspielige Schneewehren bauen. Die Doppellokomotive führt hier den Eilzug auf einem Serpentinanstieg durch einen 40 Meilen langen hölzernen, teils unterbrochenen Tunnel hindurch, der aus festem Holzgerippe hergestellt ist. Die Errichtung dieser hölzernen Schneeschutzvorrichtung hat 10 000 Dollars per Meile gekostet. Von hier geht es dann rasch hinab, den kalifornischen Fruchtgärten entlang, der Küste zu. Noch eilt man an Dutch Flat vorüber, wo die ausgebreiteten Goldfelder zu sehen sind, auf denen in früheren Zeiten das fabelhafte kalifornische Goldwaschen stattfand. Heute liegen sie ganz brach da, infolge von Landesgesetzen, die zum Schutze des Bodenreichtums in den Tiefen erlassen wurden, da das Abfallwasser aus den Goldwaschgebieten die Kulturen des außerordentlich reichen Ackerbaulandes zerstörte.

An der Küste Kaliforniens hat das Erdbeben vom 18. April 1906 große Zerstörungen verursacht; aber sie insgesamt sind einfach unbedeutend und kommen auch nicht annähernd an den Schaden heran, der durch die verheerende Feuersbrunst in San Francisco angerichtet wurde, die, unaufhaltsam durch Sturmwind zur äußersten Wut angefacht, vom 18. bis 21. April wütete. Sie wischte infolge Versagung der Wasserzuleitung 10 Quadratmeilen des auserlesensten Flächenraumes der Stadt von ihrem Aufbau hinfort.

Vor der Abfahrt des Dampfers „Coptic“ hatte ich acht Tage Gelegenheit, einen Eindruck der Schreckenszenen zu gewinnen, welche Eigentumswert in der Gesamthöhe von 300 000 000 Dollars verzehrten. In eine genaue Schilderung einzugehen, welche schreckliche Umstürze durch dieses Unglück in der so aufblühenden Stadt hervorgerufen wurden, wie viel zerstört, wie wenig gerettet wurde, ist keine Zeit, denn wir nähern uns schon der japanischen Küste. Nichtsdestoweniger ist der Hoffnung Raum gegeben, daß die Stadt in nicht zu ferner Zeit wieder in ihrer alten Blüte und ihrem Gedeihen wie verjüngt auferstehen wird. Die Amerikaner haben Kraft und Anpassungsfähigkeit, sie wissen sich rasch den Verhältnissen zu fügen. Das haben sie in San Francisco am besten bewiesen. Trotzdem der gesamte Handels- und Fabriksteil der Stadt abbrannte, belebte sich sofort ein neuer, starker Geschäftsgeist. Dadurch, daß es der Hafenerfeuerwehr gelang, die Dockanlagen San Franciscos, mit Ausnahme eines ganz kleinen Teiles, unter Aufwand übermenschlicher Anstrengungen zu retten, war man nach dem Feuer imstande wie zuvor, den sehr bedeutenden Schiffsverkehr im vollen Schwung zu erhalten. Zeitweise brachte allerdings ein Schiffsmannschafts- und Dockarbeiterstrike auch da eine Störung hervor. Aber sobald dieser aufgehoben war, dachte man in erster Linie daran, die bedeutende Fruchtbaum- und Bodenernte, die Kalifornien in diesem Jahre auf den Markt bringt und die zum großen Teile San Francisco tributär ist, von hier aus zu verschiffen. Darunter spielen 160 000 Tonnen Pflaumen aus dem Santa Claratale, dann 3500 Waggonladungen Äpfel aus dem Pajarotale, 350 000 Tonnen Trauben aus dem San Joauintale usf. eine Rolle. Dabei sind noch gar nicht die Bodenprodukte Sacramentos und unmittelbarer Nachbarschaft des Hafens, dann die bedeutenden Forst- und Mineralerzeugnisse in Betracht gezogen, die über San Francisco ihren natürlichen Verschiffungs-

weg besitzen. Die Ernte wird ohne Zweifel einen Zustrom von Arbeitern mit sich bringen, denen am Lande $3\frac{1}{2}$ bis 4 Dollars Taglohn bezahlt wird. Nach und nach kommen jetzt Tausende, die durch das Erdbeben und durch das Feuer aus San Francisco vertrieben wurden, wieder dahin zurück, um sich an den Neubau ihrer Heimstätten zu machen. Die Banken haben ihre Tore wieder geöffnet und gehen den Geschäften wie zuvor nach. Dabei hat sich die finanzielle Stärke der kalifornischen Anstalten, die in San Francisco ihren Sitz haben, am besten erwiesen; sie waren alle gegen jeden Ansturm gewappnet. Direktor P. N. Lilienthal der Anglo-Kalifornischen Bank in San Francisco, das ist eines der stärksten Finanzunternehmen an der Küste des Stillen Ozeans, sagte mir, daß seine Bank 70 % aller Depositen zur Zeit der Katastrophe in „Cash“ besaß.

Es liegt außer allem Zweifel, daß die Anstrengungen des Bürgermeisters Schmitz der Stadt San Francisco mit Unterstützung der dortigen Bevölkerung darauf hinausgehen, mit möglichster Beschleunigung auf der abgebrannten Stätte eine neue Stadt erstehen zu lassen.

Werden sich die Äußerungen, die General Greeley auf meine Frage hin gab, bewahrheiten, der da glaubt, in fünf Jahren werden die Spuren des Feuers verschwunden und San Francisco neu aufgebaut sein? General Greeley ist der Mann, der vom Momente des eingetretenen Unglückes an als Chefkommandant der pazifischen Streitkräfte der Vereinigten Staatenarmee in San Francisco mit militärischer Macht Ordnung aufrecht erhielt und Ruhe schuf, der die Obdachlosen unter Zelte brachte, der den tausenden Brotlosen Nahrungsportionen zuteilen ließ und der die ersten Schritte tat, um San Francisco von neuem auf die Füße zu helfen.

San Francisco kann nicht aufhören, eine herrschende, ja in der Zukunft eine noch weit mächtigere Stellung einzunehmen, als sie es bis jetzt schon besaß. Die Gründe, die dafür sprechen, liegen in der Naturbeschaffenheit dieses Hafens, der für Schifffahrtzwecke 500 Quadratmeilen Ankerfläche in sich birgt. Es ist der größte und am besten gelegene Hafen entlang der Küste des Stillen Ozeans, von der Behringstraße bis zum Hafen von Panama. Es besitzt durch diese Lage nicht zu vergleichende Vorteile, umsomehr als auf der 1400 Meilen langen Strecke von San Diego im Süden bis zum Puget Sound im Norden kein einziger Ozean-

hafen, mit Ausnahme San Franciscos, sich vorfindet, in dem die Großschiffahrt eine sichere Zufluchtsstätte findet. Und San Francisco liegt von San Diego 600 Meilen und vom Puget Sound 800 Meilen entfernt. Die Gefühle, die mich beseelten, als ich vor zwei Jahren nach Panama reiste, um dort volkswirtschaftliche Beobachtungen und Studien in bezug auf die Durchstechung und Schiffbarmachung des Isthmus von Panama anzustellen, halte ich auch in diesem Schlußworte fest: Die Zeit kann nicht ferne sein, in der San Francisco, das jetzt den Schiffahrtsverkehr im nordwestlichen Teile des Stillen Ozeans beherrscht und von hier aus einen regen Dampfer- und Seglerverkehr nicht allein entlang der Küste, sondern auch in sehr hohem Maße mit Australien und New Zealand, dann mit Japan, China und Hongkong unterhält, einen neuen, mächtigen Impuls erhält. Denn dieses nun seit 137 Jahren bestehende San Francisco wird durch die nun endlich auf Grund des Kongreßbeschlusses der Vereinigten Staaten wirklich in Angriff genommene Durchstechung und Schiffbarmachung des Isthmus von Panama, auf Grund des damit geschaffenen unmittelbaren, regelmäßigen und ausgebreiteten Schiffahrtsverkehrs mit der Ostküste Amerikas und Europa als großer Handelshafen der Welt außerordentlich mehr gewinnen.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1906

Band/Volume: [50](#)

Autor(en)/Author(s): Fischer Emil S.

Artikel/Article: [Die Lösung der großen Präriebefruchtungen und andere Wirtschaftsprobleme in den Vereinigten Staaten Amerikas Studienbeobachtungen, auf der Chinaausreise 472-489](#)