

Oregon Trail

aus Wikipedia, der freien Enzyklopädie

Der **Oregon Trail** war eine rund 3.500 km (2.200 Meilen) lange Route, über die um die Mitte des 19. Jahrhunderts Siedler aus den damals besiedelten Teilen im Osten und der Mitte der USA über die Rocky Mountains in den Westen der Vereinigten Staaten zogen. Die Reise wurde meist in Planwagen begangen und führte durch Steppen, Wüsten und Berge, um neue Regionen im Pazifischen Nordwesten zu besiedeln. Große Teile der Route wurden auch für Trecks in andere Teile des Westens genutzt.

Anfang des Jahrhunderts hatten die Briten, als Eigentümer des späteren Kanadas, und die Vereinigten Staaten vereinbart, die Gebiete westlich der Rocky Mountains gemeinsam zu besiedeln, doch wenige Jahre nachdem die ersten amerikanischen Pioniere eingetroffen waren, beschlossen die beiden Staaten 1846 im Oregon-Kompromiss, das Gebiet entlang des 49. Breitengrads zu teilen. Die Besiedelung der südlichen, US-amerikanischen Hälfte begann damit erst richtig und der Oregon Trail wuchs an Bedeutung. Ab 1847 zogen auch die Angehörigen der Kirche Jesu Christi der Heiligen der Letzten Tage (*Mormonen*) auf dem Trail über die Berge, zogen dann aber auf dem Mormon Trail zum Großen Salzsee ab. Als 1849 der kalifornische Goldrausch ausgebrochen war, entwickelte sich aus dem Oregon Trail der California Trail, der bis über die Rocky Mountains mit der bekannten Route identisch war und erst danach südlicher verlief. Die Zeit der Trecks und des Oregon Trails war schlagartig zu Ende, als 1869 die erste transkontinentale Eisenbahnverbindung vollendet wurde. Der Trail wurde 1978 in das National Trails System aufgenommen.

Der Oregon Trail wurde zum allergrößten Teil von Ost nach West bereist. Die Reise in die umgekehrte Richtung war ungleich gefährlicher, da nur in kleinen Gruppen gereist werden konnte und seit dem kalifornischen Goldrausch Gold bei ihnen vermutet wurde. Gemäß einer Schätzung reisten 1853 etwa 1200 Personen und 1855 etwa 600–1000 von West nach Ost. In denselben Jahren zogen mehr als 35.000 Personen (1853) resp. knapp 7000 Personen (1855) von Ost nach West.^[1]

Oregon National Historic Trail



Besonderheit: Historische Handels- und Siedlungsrouten des 19. Jahrhunderts über die Rocky Mountains

Länge: 3.500 km

Gründung: 10. November 1978

Inhaltsverzeichnis

- 1 Geschichte
 - 1.1 Frühe Siedlertrecks
 - 1.2 Ausbau und Verbesserung des Trails
 - 1.3 Das Ende der Nutzung
- 2 Streckenführung^[23]
 - 2.1 Great Plains
 - 2.2 Rocky Mountains und Blue Mountains
- 3 Ausrüstung und Organisation
- 4 Kontakt mit Indianern
- 5 Statistik
- 6 Alternativrouten nach Oregon und Kalifornien
- 7 Gegenwart
- 8 Rezeption
 - 8.1 Bücher
 - 8.2 Filme
 - 8.3 Computerspiele

- 8.4 Dokumentationen
- 9 Literatur
- 10 Weblinks
- 11 Einzelnachweise

Geschichte

Dank der Lewis-und-Clark-Expedition von 1804/1806 gab es erste Karten von Teilen der Strecke. Allerdings war die von der Expedition benutzte Route über den Lolo Pass in den Rocky Mountains zu steil für Siedler mit Gepäck und Planwagen. Im Jahre 1810 initiierte die American Fur Company von John Jacob Astor eine Expedition, um eine Versorgungsroute für den Pelzhandelsstützpunkt Fort Astoria an der Mündung des Columbia Rivers zu finden. Obwohl die Expedition und der Stützpunkt ein Fehlschlag waren, fanden die 1811 zurückkehrenden *Astorians* eine weitaus bessere Route durch die Rocky Mountains: den South Pass. Ihre Entdeckung wurde jedoch im offiziellen Bericht nicht erwähnt, weil die American Fur Company nicht in den zentralen Rocky Mountains operierte und den Pass ihren Konkurrenten nicht bekannt geben wollte.

Einige Expeditionsberichte, zum Beispiel die von Leutnant Zebulon Pike (1806) und Major Steven Long (1819), beschrieben die Great Plains als ungeeignet für eine Besiedlung und nannten die Gegend „die große amerikanische Wüste“. Die Great Plains galten teilweise bis beinahe 1880 als unbewohnbare Wüste. Gleichzeitig berichteten erste Missionare seit 1818 euphorisch aus Oregon. Missionare, Politiker sowie frühe Siedler und Geschäftsleute im Westen, wie Johann August Sutter und John Marsh propagierten den Westen als sehr fruchtbar und klimatisch angenehm. Sogar die Reise in den Westen beschrieben sie als gesundheitlich förderliche Kur.^[2]

Frühe Siedlertracks

Seit 1818 kursierten begeisterte Berichte von Missionaren über Oregon. Im Februar 1824 zeigten Crow- und Cheyenne-Indianer den South Pass einer Trapper-Gruppe des Pelzhandelsunternehmens *Ashley & Henry* (der späteren Rocky Mountain Fur Company) unter der Leitung von Jedediah Smith. Sie erkannten die Bedeutung sofort und der Pfad wurde künftig regelmäßig von Pelzjägern und -händlern benutzt. Ihnen schlossen sich zuweilen Missionare der Methodisten und Presbyterianer an, die über die Rockies nach Oregon reisten. In den 1830er Jahren verbreitete sich über Zeitungen die Meldung, dass der Pelzhändler William Sublette erfolgreich mit Wagen zu einem Rendezvous am South Pass und zurück gereist war. Bis dahin galten die Rocky Mountains für Wagen als unbezwingbares Hindernis. 1840 begleiteten Joel Walker und seine Familie als erste Siedler die Pelzhandelskarawane nach Westen. Die Erkenntnis, dass der Landweg nach Oregon passierbar ist, erhielt durch ein Buch des Missionars Samuel Parker weiter Auftrieb. Parker beschrieb darin, wie er 1835 als alternder Mann die Reise schaffte. 1841 reiste die erste Siedlergruppe ohne Begleitung von erfahrenen Mountain Men nach Oregon, mit dabei waren Jesuiten-Missionare um Pierre-Jean De Smet. Einige Siedler stießen bis Fort Vancouver im heutigen Washington vor. Längst nicht alle Emigranten erreichten ihr Ziel. Z.B. 1841 kehrten ungefähr zehn Prozent der Reisenden wieder um.^[3]

Am 16. Mai 1842 startete der erste organisierte Zug von Planwagen mit 100 Personen von Elm Grove aus. Im folgenden Jahr erreichten 900 Siedler Oregon, 800 von ihnen ließen sich im Willamette Valley nieder. Die Siedler bildeten eine provisorische Regierung. Damit begab sich die USA in Konflikt mit den Briten, die bislang über die Hudson's Bay Company Oregon beherrschte. Trotz der Feindseligkeiten unterstützte John McLoughlin von der Hudson's Bay Company in Fort Vancouver die neuen Siedler in den Jahren 1842–1845



Oregon Trail Ruts in Wyoming, eine National Historic Landmark, wo man die Spuren der Pferde und der Wagenräder noch im Sandstein erkennen kann

großzügig.^[4] Die britische Presse machte sich über die Absicht der amerikanischen Bürger lustig, Oregon über die Rocky Mountains zu erreichen, oder sie zweifelte über die Ernsthaftigkeit der Emigrations-Versuche. Diese Haltung behielt die britische Presse teilweise bis um 1844 bei, als die Emigration längst im Gange war. 1846 regelte der Oregon-Kompromiss den Grenzverlauf zwischen den Briten und den USA im Westen. Auf dessen Basis entstand zwei Jahre später auf Seiten der USA das Oregon-Territorium. Mit dem Grenzvertrag verlor die britische Presse das Interesse an der Emigration der amerikanischen Siedler.^[5]

Die amerikanische Presse unter dem Einfluss von Horace Greeley stand der Emigration nach Westen anfänglich ebenfalls kritisch gegenüber und sah die Notwendigkeit nicht ein, da im Osten ausreichend fruchtbares Land zur Verfügung stand. Auswanderer wurden kritisiert ihre Familien unnötig in Gefahr zu bringen. Mitte der 1840er Jahre kippte die Stimmung und die Skepsis wich einer Euphorie das Gebiet der USA bis an die Westküste des Kontinents auszudehnen. Fortan wurden Emigranten als Helden gepriesen und die Gefahren der Reise verharmlost. Der Entdecker und Politiker John C. Frémont warb für den South Pass als einfacheren Übergang über die Rockies. US-Präsident James K. Polk schlug 1845 vor, erfolgreiche Pioniere, die Oregon erreichten, mit einem kostenlosen Stück Land zu belohnen. Sein Vorstoß scheiterte jedoch.^[6]

Schon bald boten geschäftstüchtige Personen entlang des Oregon Trails ihre Dienste an. 1843 wurde die erste kommerziell betriebene Fähre am Kansas River in Betrieb genommen. Aufgrund des hohen Preises bauten die meisten Auswanderer aber ihre eigenen Fähren.^[7] In Oregon und Kalifornien halfen viele frühe Siedler Neuankömmlingen, versorgten sie medizinisch, boten ihnen Unterkünfte an, kamen ihnen mit Proviant entgegen und patrouillierten wegen feindlichen Indianern. Auch Missionsstationen waren wichtig für Einwanderer, die spät im Jahr eintrafen und verzweifelt einen Platz zur Überwinterung suchten. In Kalifornien tat sich besonders John Sutter mit seinem Fort Sutter hervor in der großzügigen Unterstützung von in Not geratenen Immigranten.^[8]

Im Winter 1846 ereignete sich eines der größten Unglücke in der Geschichte des Oregon Trails: Etwa 90 Emigranten unter der Führung von George Donner wurden auf dem Weg nach Kalifornien am Donner Pass von frühem Schneefall überrascht. Rund die Hälfte der Donner Party starb und viele der übrigen überlebten nur dank Kannibalismus. Dieses Ereignis wurde in der Presse zwar mehrheitlich verschwiegen, ab diesem Zeitpunkt ging die euphorisch-romantisierende Berichterstattung aber allmählich in eine realistischere über und Zeitungen veröffentlichten nützliche Informationen zum Routenverlauf sowie Briefe von Siedlern in Oregon.^[9]

Viele Hunderttausende Auswanderer nach Oregon und Kalifornien folgten, besonders nach dem Goldfund in Kalifornien 1848. Während dieser Zeit verbreitete sich die Cholera über die Prärie.^[10] Die steigende Zahl der Emigranten setzten die Indianerstämme im Westen immer mehr unter Druck und es kam vermehrt zu Spannungen zwischen Auswanderern und Indianern. Vermutlich eingeschleppte Masernerreger, die bei den Cayuse- und Umatilla-Indianern viele Todesopfer forderten, brachte diese gegen die weißen Siedler auf. 1847 verübten Cayuse- und Umatilla-Indianer das Whitman-Massaker am Missionar Marcus Whitman, seiner Familie und 15 weiteren Siedlern. Der folgende Cayuse-Krieg machte ein militärisches Engagement im pazifischen Nordwesten notwendig. Der Krieg endete 1855 mit der Niederlage der beteiligten Indianerstämme und deren Umsiedlung in Indianerreservate.

Ausbau und Verbesserung des Trails

Die Route wurde stetig verbessert, verkürzt und die Infrastruktur entlang der Route sowohl von der Regierung als auch aus privater Initiative ausgebaut. 1845 hatte Colonel Stephen W. Kearny erstmals eine Truppe der US Army zum South Pass und zurück nach Osten geführt. Im folgenden Jahr gab das US-Parlament Geld zur Errichtung von Armeeposten entlang des Oregon Trails. Stephen W. Kearny ließ am Westufer des Missouri Rivers eine erste Station errichten, das Fort Kearny. Der Aufbau der Fortkette verzögerte sich aufgrund des Ausbruchs des Mexikanisch-Amerikanischen Krieg, auch Fort Kearny wurde vorübergehend verlassen.^[11]

1849 ritten die rund 600 Männer des 3. US-Kavallerieregiments die gesamte Strecke des Oregon Trails ab und errichteten unterwegs militärische Posten. Nach Fort Kearny waren Fort Laramie und Fort Hall die nächsten Militärposten, wobei die Armee beide Forts privaten Händlern abkaufte und in Militärstützpunkte umwandelte. Fort Hall wurde im kommenden Frühling aufgrund des schwierigen Nachschubs wieder aufgegeben. Im Mai 1850 wurde Camp Drum errichtet. Während der 1850er Jahre baute das 3. US-Kavallerieregiment in Gegenden mit erhöhtem Konfliktpotential mit Indianern weitere Armeeposten. Für die Reisenden des Oregon Trails boten die Militärstationen nicht nur Schutz, sondern auch Möglichkeiten, sich mit Proviant und Ersatzteilen zu versorgen. Oft erhielten verzweifelte Auswanderer in Armeeposten gar kostenlos das Nötigste. In den 1850er Jahren waren bis zu 90 Prozent der Truppen der US Army in den 79 Armeeposten westlich des Mississippi stationiert.^[12]



Abbruch eines Camps bei Sonnenaufgang. Gemälde von Alfred Jacob Miller

Die US-Regierung versuchte auch durch Verhandlungen mit Indianerstämmen den Trail zu befrieden. 1848 bezahlte sie 2000 US-Dollar für 600 mi².^[13] 1851 lud sie verschiedene Stämme zu einem Treffen bei Fort Laramie ein. Über 10.000 Indianer nahmen teil. Bei diesem Treffen wurden im Vertrag von Fort Laramie die Grenzen definiert und die USA erhielten die Erlaubnis, Forts und Straßen zu bauen. Dafür wurden den Indianern Handelsgüter im Wert von jährlich 50.000 US-Dollar während 50 Jahren zugesichert. Allerdings nahmen nicht alle Gruppen der beteiligten Stämme am Treffen teil, diese fühlten sich nicht an die Vereinbarungen gebunden.

Gegen 1850 ließen sich immer mehr Siedler unterwegs nieder und boten ihre Dienste an. Es entstanden privat betriebene Fähren, Brücken, Schmieden, Handelsposten und ähnliches. Die Handelsposten bestanden anfänglich oft nur aus einfachen Zelten. Bereits 1843 hatten Jim Bridger und Louis Vasquez südwestlich des South Pass mit dem Fort Bridger eine private Handelsstation am Oregon Trail errichtet. Vielfach siedelten sich Werkstätten unmittelbar bei Fährbetrieben an. Besonders die Dienste der Schmieden nutzten die Reisenden häufig. In der Gegend westlich des South Pass beteiligten sich besonders die Mormonen an den Geschäftstätigkeiten. 1849 kostete die Überfahrt eines Wagens auf einer ihrer Fähren 5 US-Dollar, die Einnahmen dieser Fähre beliefen sich in der ganzen Saison auf geschätzte 6.500-10.000 US-Dollar.^[14] Als Konkurrenz zu den Fähren bauten Unternehmer vermehrt Brücken, die allerdings hohe Anfangsinvestitionen erforderten. Beispielsweise 1853 wurde für 14.000-16.000 US-Dollar eine neue Brücke über den North Platte River gebaut. Bereits im ersten Betriebsjahr brachte die Brücke aber 40.000 US-Dollar ein.^[15] Die unterschiedlichen Preise im Osten und Westen regte die Geschäftstätigkeit von Händlern an. So konnte in Missouri gekaufte Vieh in Kalifornien zu einem Mehrfachen des Kaufpreises verkauft werden. Für Viehhändler lohnte es sich, Schafe, Ochse, Kühe und Pferde nach Westen zu treiben, auch wenn sie unterwegs mit einem Verlust von 10–20 Prozent rechnen mussten. Diese Tätigkeit hatte ihren Höhepunkt zwischen 1852 und 1854. Für 1853 wird die Anzahl der über Land nach Westen getriebenen Schafe und Rinder auf 300.000 geschätzt.^[16]

Im August 1850 startete ein staatlicher, monatlicher Briefpostdienst zwischen Independence und Salt Lake City, 1851 wurde in Fort Laramie eine Zwischenstation eingerichtet. Im selben Jahr entstand ein weiterer Briefpostdienst zwischen Salt Lake City und Sacramento. Vielfach trafen die Briefe verspätet und teilweise gar nicht ein. 1858 wurde das Auslieferungsintervall zwischen Independence und Salt Lake City zwischenzeitlich auf eine Woche erhöht. 1860 entstand mit dem Pony-Express eine private Konkurrenz. Bereits ein Jahr später verloren die Briefkuriere aufgrund des neuen Telegrafennetzes an Bedeutung.^[17]

Der kalifornische Goldrausch veränderte die Zusammensetzung der Auswanderer-Gruppen. Zuvor waren vor allem Auswanderer-Familien unterwegs, mit dem Goldrausch vor allem Männer^[18]. Während des kalifornischen Goldrausches entstanden in Kalifornien und Oregon die ersten Zeitungen im Westen, die von der US-Regierung immer eindringlicher Unterstützung und militärischen Schutz des Oregon Trails forderte. Die frühen 1850er Jahre waren klimatisch schwierig, weshalb viele Auswanderer unterwegs sämtlichen Besitz

zurücklassen mussten und ihr Ziel nur mit äußersten Anstrengungen zu Fuß erreichten. Viele der Emigranten mit dem Ziel Kalifornien änderten ihre Route nach Oregon. Die Superintendenten von Washington und Oregon waren an Frieden mit den Indianern interessiert. Beispielsweise 1856 erhielten Gruppen der Shoshone Geschenke im Wert von 4500 US-Dollar^[19].

1854 führte eine Kuh eines Reisenden des Oregon Trails, die sich zu einem Lager der Lakota-Indianer verirrt und dort getötet wurde, zum Grattan-Massaker. Das Gefecht war die erste bewaffnete Auseinandersetzung zwischen den Lakota und der US Army.

1857 verließen Siedler der Mormonen das Carson River Valley und zogen nach Nordosten, wo sie die Salt Lake City und weitere knapp 400 Siedlungen gründeten.^[20]

1860 ließ Frederick Lander große Wasserreservoirs bei Rabbit Hole Springs und Antelope Springs bauen.

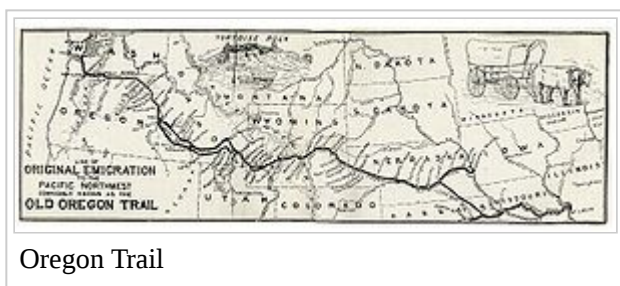
Das Ende der Nutzung

Um 1850 entstanden Ideen für alternative Reiseformen, so etwa Reisen per Ballon, Postkutsche oder durch Windsegel unterstützte Wagen. Geschäftsleute setzten ab 1849 die Idee eines mit Zugtieren gezogenen Reisezuges um. Diese Züge erreichten teilweise deutlich höhere Geschwindigkeiten. 1860 schaffte ein solcher Zug die Strecke von St. Joseph nach Salt Lake City in 19 Tagen. Die Reise mit dem Zug kostete jedoch mit mehreren Hundert US-Dollar mehr als die Reise im Planwagen. Außerdem konnten die Reisenden nur ein beschränktes Gewicht an Gepäck mitnehmen.^[21]

Gegen Mitte der 1850er Jahre tauchten erste Forderungen nach einer Eisenbahnlinie quer über den amerikanischen Kontinent auf. Im Osten berichteten die Zeitungen in den 1850er Jahren merklich objektiver und weniger romantisierend oder dramatisierend vom Oregon Trail als zuvor. Die Auswanderer waren deshalb meist besser auf die Reise vorbereitet.^[22]

Die Route wurde noch während des Amerikanischen Bürgerkrieges benutzt. Der Pfad verlor an Bedeutung, als 1869 die transkontinentale Eisenbahn eröffnet wurde. Ihre Route verlief weiter südlich.

Streckenführung^[23]



Oregon Trail

Great Plains

Verschiedene Ortschaften im Osten konkurrierten mit Kampagnen um die führende Stadt für die Ausrüstung und den Reisestart

nach Westen. In den frühen Jahren des Oregon Trails kam Independence eine sehr wichtige Position zu, die sie mit dem Goldrausch allmählich an St. Joseph und Kanesville verlor. Kanesville diente besonders den Mormonen als Ausgangsort für ihre Auswanderung nach Utah. St. Joseph, Kansas City und Kanesville waren alle am Missouri River gelegen. Die Ausrüstung von Siedlertrecks war von großer wirtschaftlicher Bedeutung. 1849 etwa gaben Goldsucher in Independence 150.000 US-Dollar aus.^[24]



Scotts Bluff in Nebraska

Die Route von Independence aus führte nach Nordwesten zum Little Blue River. Während der Zeiten der aktiven Nutzung des Oregon Trails wurde unterwegs der Grundstein gelegt für mehrere Ortschaften wie Lawrence (Kansas) und Topeka (Kansas). Westlich von Marysville (Kansas) vereinigte sich die Route mit jener

von St. Joseph aus. Die Siedler folgten ungefähr dem Little Blue River bis südlich vom heutigen Hastings (Nebraska), wo sie weiter nach Nordwesten zum Platte River reisten. 1848 entstand dort am Platte River der Militärposten Fort Kearny.

Der Oregon Trail führte nun im Wesentlichen entlang dem Platte River durch die Great Plains, zwischen Fort McPherson und California Hill dem South Platte River und anschließend etwa bis zum heutigen Casper (Wyoming) dem North Platte River. Die Siedler orientierten sich an Landmarken wie dem Chimney Rock, dem Register Cliff, dem Laramie Peak, der Ayres Natural Bridge und dem Independence Rock. An einigen Landmarken wie dem Register Cliff haben viele Siedler ihren Namen und eine Jahreszahl als Zeichen und Nachricht für die Folgenden hinterlassen. Das Gelände steigt auf diesem Streckenabschnitt kontinuierlich kaum merklich an, vom Zusammenfluss des North Platte Rivers mit dem South Platte River auf 850 Metern bis nach Casper auf 1550 Metern. Auf dieser Strecke sind bei den Oregon Trail Ruts auf einer Strecke von etwa 800 Metern noch Spuren der Wagen und Zugtiere in einer erodierten Sandsteinrippe erhalten geblieben. Die Stelle wurde im Jahr 1966 zu einem National Historic Landmark erklärt.

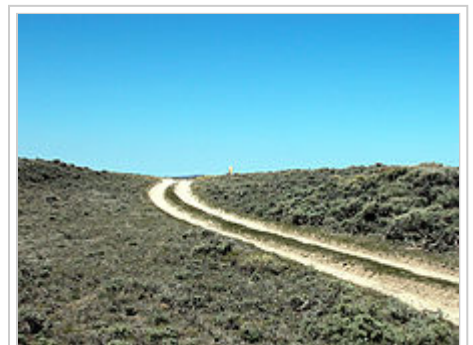
Rocky Mountains und Blue Mountains

Nach Casper entfernten sich die Siedler vom North Platte River und zogen weiter nach Westen zum Sweetwater River. Mit ihm erreichten sie die Rocky Mountains, die sie über den 2265 m Höhe gelegenen South Pass überquerten. Weiter führte die Route zum Fort Bridger, nördlich des Bear Lakes über Soda Springs nach Fort Hall, wo sie auf etwa 1350 m den Snake River erreichten.

Ab 1840 ließ die US-Regierung Erkundungsexpeditionen im Gebiet der Rocky Mountains durchführen, die besonders ab 1850 zu wesentlichen Verbesserungen der Route führten. 1857 sprach der US-Kongress 300.000 US-Dollar für eine Straße zwischen Kearny und Honey Lake in Kalifornien. Unter der Leitung von Frederick Lander brachte der Bau der Straße eine zeitliche Einsparung von fünf Reisetagen. Insgesamt verkürzten die Verbesserungen durch die US-Regierung die Reise von über 130 Tagen auf teilweise unter 70 Tage. 1858/59 errichtete James H. Simpson eine neue Route zwischen Camp Floyd und Fort Bridger, die eine Einsparung von 288 Meilen brachte.^[25]

Entlang dem Snake River führte die Route weiter über das heutige Twin Falls nach Glenns Ferry. Dort folgten einige Siedler weiter dem Snake River, andere zogen eine Route weiter nördlich über das heutige Boise nach Fort Boise zu reisen, wo sie wieder auf den Snake River stießen und diesen überquerten. Wenig später verschmolz ihre Route mit der südlichen und sie konnten bereits die Blue Mountains vor sich erkennen. Der weitere Verlauf der Route bis nach Pendleton, das zur Mitte der Oregon-Trail-Phase entstand, deckt sich ungefähr mit dem heutigen Interstate 84. Im Gegensatz zu diesem zogen sie nicht unmittelbar zum Columbia River sondern reisten weiter nördlich und trafen erst vor The Dalles auf den Columbia.

Die Immigranten mussten sich dann entscheiden, ob sie auf dem Columbia nach Fort Vancouver mit dem Floß fuhren oder eine sehr steile Strecke, die Barlow Road, zum Willamette Valley fuhren. Die Barlow-Straße wurde 1846 als Mautstraße eingerichtet. Die Maut betrug 5 Dollar für jede Person sowie 10 Cents für jedes Stück Vieh. Sie wurde nach Samuel K. Barlow benannt, der die Route von Tygh Valley in Nord-Oregon bis Oregon City 1845 entdeckte. Die meisten Siedler fuhren weiter bis zum Willamette Valley. Die einzige Alternative war ein anstrengender und gefährlicher Weg über den Columbia River.



South Pass in Wyoming, die bequemste Passage über die Rocky Mountains



Von Ezra Meeker im Jahre 1906 errichteter Stein auf dem South Pass

Die Barlow Road wurde 1992 zum Historic District erklärt. Seit 2005 ist er Teil des *Mt. Hood Scenic Byway*. Die heutigen Landstraßen verlaufen größtenteils auf oder neben dem Pfad, z.B. der U.S. Highway 26.

Die Streckenverbesserungen reduzierte die Reisezeit von durchschnittlich 166 Tagen in den Jahren 1841–1849 auf 129 in den Jahren 1850–1860.^[26]

Oregon und Kalifornien lieferten sich als Zielorte einen ähnlichen Konkurrenzkampf wie die Startorte. Ein Argument für Kalifornien war bis 1846 der drohende Krieg mit England in Oregon. Für Oregon sprach die Möglichkeit, dank dem Columbia River von The Dalles bis Fort Vancouver, Portland oder Oregon City auf dem Wasserweg reisen zu können.^[27]

1845 reiste eine Delegation von Kalifornien nach Fort Hall, um die Siedler des Oregon Trails zu bewegen, sich in Kalifornien niederzulassen. Sie boten den Auswanderern an, ihnen Führer bereitzustellen und ihnen mit Proviant entgegenzukommen. Diese Maßnahmen erwiesen sich als erfolgreich, weshalb sie im Folgejahr wiederholt wurden. Allerdings schickte nun auch Oregon eine Delegation nach Fort Hall und die meisten Siedler entschieden sich für die Weiterreise nach Oregon. Beide Parteien waren auch bestrebt, die Route zu ihnen zu verbessern.^[28]

Das Ende des Oregon Trails war typischerweise Oregon City. Als Alternative zum Wasserweg richtete Samuel Barlow 1846 die Barlow Road ein. Im nächsten Jahr entstand als Erweiterung des California Trails eine Route von Süden nach Salem, der Applegate Trail.

Ausrüstung und Organisation

Die Auswanderer reisten meist mit einem Planwagen, in dem sie ihr Gepäck verstauten. Mehr als die Hälfte der Wagen wurde von Ochsen gezogen. Ochsen konnten im Zielort von den Farmern zur Arbeit genutzt werden, außerdem wurden sie unterwegs weniger oft gestohlen als Pferde oder Maultiere, die ebenfalls als Zugtiere eingesetzt wurden.

Die Trecks bestanden oft aus Dutzenden von Planwagen, manchmal als lose Verbände organisiert, manchmal als gut strukturierte Gruppen mit verbindlichen, schriftlich festgehaltenen Verhaltensregeln und Satzungen^[29]. Organisiert wurden sie von Geschäftsleuten im Osten. Besonders in den frühen Jahren wurden die Trecks von erfahrenen Mountain Men wie Stephen Meek, Thomas Fitzpatrick, Andrew Sublette, John Gantt, Caleb Greenwood oder von im Westen tätigen Missionaren wie Marcus Whitman geführt. Meek erhielt 1845 für die Führung eines Wagentrecks von Independence nach Fort Vancouver 250 US-Dollar. Ein Jahr später waren die Spuren der Trecks bereits so gut sichtbar, dass ein Führer nicht mehr zwingend notwendig war. Außerdem waren die Organisatoren der Trecks meist schon mindestens einmal nach Westen und zurück gereist und kannten die Strecke.^[30]



Planwagen

Der Zeitpunkt der Reise war elementar wichtig. Der Start war jeweils im Frühling; vor Wintereinbruch mussten die Auswanderer zwingend im Westen ankommen. Viele Auswanderer trafen schon Wochen oder gar Monate vor der Abreise an den Startorten ein. An diesen Startorten versorgten sie sich mit Planwagen, Zugtieren, Ersatzteilen und Proviant für die Reise. Die Preise stiegen mit den Jahren stark an. Ein Geschirr kostete 1846 noch 25 US-Dollar, drei Jahre später bereits 60 US-Dollar.

Kaum hatten die Auswanderer ihre Reise angetreten, merkten viele, dass ihre Wagen überladen waren und warfen Unnötiges unterwegs weg. Von Ausrüstungsstädten wie St. Josephs aus sammelten geschäftige Personen die weggeworfenen Güter ein und verkauften sie erneut. Besonders viele Güter wurden in der Gegend nach Fort Laramie weggeworfen, oft sogar Wagen und Zugtiere. Alleine für das Jahr 1850 wird die Anzahl zurückgelassener Wagen in jenem Gebiet auf 2000 geschätzt. Nachfolgenden Reisenden dienten die zurückgelassenen Güter zur Ersetzung von defekter Ware oder von Ware minderer Qualität.^[31]

Unterwegs hinterließen die Reisenden oft Warnungen, etwa über ungenießbares Wasser oder über eine gefährliche Abkürzung, aber auch Neuigkeiten. 1850 hinterließ jemand an einem Baum die Nachricht über den Tod von US-Präsident Zachary Taylor.^[32]

Verluste und Defekte förderten einen regen Handel unterwegs, sowohl innerhalb der Reisegruppe als auch mit Externen. Viele Auswanderer, besonders Schmiede, Stellmacher und Ärzte konnten ihr Reisebudget unterwegs durch Arbeitsleistungen aufbessern. Ärzte arbeiteten oft auch kostenlos. In der Not tauschten viele Emigranten ihre Wagen und ihre Habe gegen ein Pferd oder Maultier ein. Die Preise für Reittiere waren deswegen hoch, jene für Wagen niedrig. Auch Nahrungsmittel wurden unterwegs teuer gehandelt. Einige Personen machten sich die Not der Reisenden zunutze, fuhren Wasserwagen in wüstenartige Gebiete und verkauften den Durstenden Wasser zu überhöhten Preisen. Beispielsweise 1850 wurden westlich der Humboldt Sink fünf Gallonen Wasser (rund 23 Liter) für 50 US-Dollar verkauft, beim Hastings Cutoff boten Reisende 500 US-Dollar für ein Getränk.^[33]

Kontakt mit Indianern

Fast alle Auswanderer trafen unterwegs Indianer. Innerhalb der ersten rund 150 km von den Startorten waren die Indianer aufgrund der Arbeit von christlichen Missionaren stark mit der Kultur der Anglo-Amerikaner vertraut^[34]. Indianer dienten oft als Handelspartner, als Scouts oder als Retter in der Not. Sie halfen bei Flussübergängen, übernahmen Botengänge oder halfen bei der Jagd. Die Indianer wurden oft als harte Verhandlungspartner beschrieben, welche die Notsituation der Auswanderer auszunutzen wussten. Gelegentlich versuchten Indianer, um Frauen zu handeln.

Indianer der Sauk und Fox, Kickapoo, Pawnee und Sioux verlangten teilweise eine Durchreisegebühr, weil die Wagenzüge ihr Wild vertrieben oder Auswanderer Wild jagten, Holz schlugen und Wasservorräte aufbrauchten. Bisons wurden unterwegs von den Auswanderern oft als Sport abgeschossen, für viele indianische Völker stellten sie aber eine zentrale Nahrungsquelle dar. Der Anspruch auf eine Durchreisegebühr wurde verschiedentlich von der US-Regierung bestätigt. Beispielsweise 1849/50 kostete die Passage beim Wolf Creek in Kansas 25 Cents pro Wagen, 1852 das Doppelte.

Auswanderer berichteten aber auch immer wieder von Diebstählen, beispielsweise von Pferden oder von Entführungen durch Indianer, aber auch durch Banden von Weißen. Gestohlene Pferde verkauften Indianer manchmal an nachfolgende Reisende, was später nicht selten zu Konflikten zwischen dem früheren und dem neuen Besitzer führte.

In späteren Jahren nahmen die Spannungen zu und es kam vermehrt zu Scharmützeln. Im Mai 1852 etwa starben neun Pawnee bei einem Kampf gegen Emigranten. Der Historiker John D. Unruh schätzte in seiner Dissertation von 1979 die von Indianern getöteten Emigranten und die von Emigranten getöteten Indianer insgesamt wie folgt:

Jahr	Emigranten	Indianer
1840	0	0
1841	0	1
1842	0	0
1843	0	0
1844	0	0
1845	4	1
1846	4	20
1847	24	2
1848	2	2
1849	33	60
1850	48	76
1851	60	70
1852	45	70
1853	7	9
1854	35	40
1855	6	10
1856	20	15
1857	17	30
1858	?	?
1859	32	10
1860	25	10
Total	362	426

Etwa 90 Prozent der Zusammenstöße zwischen Auswanderern und Indianern mit tödlichem Ausgang geschahen westlich des South Pass, wie auch die meisten Diebstähle im Westen passierten.

Immer wieder wurden Berichte von Massakern oder Angriffen durch Indianer verbreitet, die jeglichen Grundlagen entbehrten. Insgesamt war Diebstahl durch Indianer ein deutlich größeres Problem als die Bedrohung des Lebens.^[35]

Die Indianer hatten die meisten Menschenleben aufgrund von Krankheiten zu beklagen, die durch Auswanderer eingeschleppt wurden. Besonders die Cholera wütete brutal bei den Osage, Sauk und Fox, Kansa, Kickapoo, Potawatomi, Wyandot Miami, Lenni Lenape, Shawnee, Pawnee, Cheyenne und Sioux.^[36]

Statistik

Gemäß Schätzungen von Unruh^[37] ergeben sich bis 1860 folgende Auswandererzahlen über den Oregon Trail nach Oregon, Kalifornien oder Utah.

Jahr	Oregon	Kalifornien	Utah	Total
1834–39	20	—	—	20
1840	13	—	—	13
1841	24	34	—	58
1842	125	—	—	125
1843	875	38	—	913
1844	1.475	53	—	1.528
1845	2.500	260	—	2.760
1846	1.200	1.500	—	2.700
1847	4.000	450	2.200	6.650
1848	1.300	400	2.400	4.100
1849	450	25.000	1.500	26.950
1850	6.000	44.000	2.500	52.500
1851	3.600	1.100	1.500	6.200
1852	10.000	50.000	10.000	70.000
1853	7.500	20.000	8.000	35.500
1854	6.000	12.000	3.200	21.200
1855	500	1.500	4.700	6.700
1856	1.000	8.000	2.400	11.400
1857	1.500	4.000	1.300	6.800
1858	1.500	6.000	150	7.650
1859	2.000	17.000	1.400	20.400
1860	1.500	9.000	1.600	12.100
Total	53.000	200.300	43.000	296.300

1850 reisten am meisten Emigranten nach Westen. Gemäß der Registrierung in Fort Laramie erreichten zwischen Mai und August oft mehrere Tausend Durchreisende den Militärposten.^[38]

Die Todesfälle unterwegs werden auf etwa 5 Prozent der Auswanderer geschätzt. Für rund 90 Prozent der Todesfälle waren Krankheiten und Unfälle verantwortlich. Die Cholera, Brucellose und Skorbut waren die gefährlichsten Krankheiten, ferner führten auch Durchfall, Tuberkulose, Pocken und Mumps teilweise zum Tod.^[39] Die meisten Tote forderte die Strecke westlich von Fort Laramie, die deutlich gefährlicher war, als die erste Hälfte der Route.

Alternativrouten nach Oregon und Kalifornien

Der Oregon Trail stand in Konkurrenz zu anderen Routen nach Westen. Von 1849 bis 1860 reisten rund zwei Drittel aller Auswanderer nach Westen auf alternativen Routen wie den Santa Fe Trail, den Gila Trail, den Old Spanish Trail oder auf dem Seeweg entweder via Nicaragua und Panama oder via Kap Hoorn. 1849 dauerte die Reise von der Ostküste bis nach San Francisco um das Kap Hoorn durchschnittlich 170 Tage bei Ausgaben von 600 US-Dollar pro Person. Über die Panama-Route dauerte die Reise nur sechs Wochen und die Ausgaben beliefen sich auf 500 US-Dollar. Für den Oregon Trail mussten Reisende etwa 130 Tage rechnen. Ein Jahr später konnte die Reise über die Panama-Route auf drei bis vier Wochen reduziert werden bei Kosten von etwa 100 US-Dollar pro Person.^[40]

Gegenwart

Das *Pioneer Trails Museum* in Bridgeport (Nebraska) ist dem Oregon Trail sowie dem Mormon Trail gewidmet.

Rezeption

Bücher

- Francis Parkman: *The Oregon trail; sketches of prairie and Rocky-Mountain life*. Publisher: Little, Brown, and company Boston (1894) First published 1849 under title: *The California and Oregon trail*
- *The exploring expedition to the Rocky Mountains, Oregon and California by Brevet Col. John Charles Frémont* (undertaken by the orders of the US Government) to which is added a description of the physical Geography of California with the recent notices of the Gold Region. Publisher: Derby, Orton and Mulligan, Buffalo 1852

Filme

- Oregon Trail (Film, 1945)
- The Oregon Trail (Serie, 1923)
- The Oregon Trail (Film, 1936), Hauptdarsteller: John Wayne
- The Oregon Trail (Serie, 1939)
- The Oregon Trail (Film, 1959), Hauptdarsteller: Fred MacMurray
- The Oregon Trail (Fernsehserie, 1976)
- The Oregon Trail (Fernsehserie, 1977)
- Meek's Cutoff (Film, 2010), dt.: Auf dem Weg nach Oregon, Regie: Kelly Reichardt

Computerspiele

- The Oregon Trail, ein Edutainment-Computerspiel


Dokumentationen

- *Amerikas legendäre Straßen: Der Oregon Trail*

Literatur

- A.B. Guthrie, Jr.: *The Way West*. Houghton Mifflin Company, New York 1949.
- Francis Parkman: *Der Oregon-Treck. Sioux, Büffel und verwehte Spuren*. (Originaltitel: *The Oregon Trail*). Deutsch von Erika Ziha (auch Bearbeitung); Illustrationen von James Daugherty. Verlag für Jugend und Volk, Wien 1958.
- John D. Unruh, Jr.: *The Plains Across. The Overland Emigrants and the Trans-Mississippi West, 1840-60*. University of Illinois Press, 1993. (Erstdruck: 1979)

Weblinks

 **Commons: Oregon National Historic Trail** – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- National Park Service: Oregon National Historic Trail (offizielle Seite; englisch)
- Historische Stätten auf dem Oregon Trail (englisch)
- Oregon Trail History Library (englisch) (Memento vom 13. April 2008 im *Internet Archive*)
- Oregon Trail: The Trail West (englisch)
- Karte 1843 (englisch)

Einzelnachweise

1. Unruh, S. 124–131
2. Unruh, S. 30 und 92
3. Unruh, S. 29, 91/92, S. 118, S. 122
4. Unruh, S. 357
5. Unruh, S. 5 und 31–35
6. Unruh, S. 36–50
7. Unruh, S. 244–247
8. Unruh, S. 360–365
9. Unruh, S. 49–57
10. Unruh, S. 137
11. Unruh, S. 202–205
12. Unruh, S. 201–209
13. Unruh, S. 223
14. Unruh, S. 257
15. Unruh, S. 289
16. Unruh, S. 393/394
17. Unruh, S. 240–242
18. Unruh, S. 406
19. Unruh, S. 225
20. Unruh, S. 297–303
21. Unruh, S. 101–107
22. Unruh, S. 80–89
23. Dieses Kapitel basiert im Wesentlichen auf der Karte des National Park Service (http://www.nps.gov/oreg/planyourvisit/upload/HFC%20OREG_map2007a.pdf) (PDF; 2,5 MB)
24. Unruh, S. 68 und 114
25. Unruh, S. 130 und 236/237.
26. Unruh, S. 403.
27. Unruh, S. 342.
28. Unruh, S. 339–345.
29. Unruh, S. 387
30. Unruh, S. 107–110
31. Unruh, S. 150–153
32. Unruh, S. 133/134
33. Unruh, S. 140–149
34. Unruh, S. 268
35. Unruh, S. 156–194
36. Unruh, S. 295
37. Unruh, S. 119/120
38. Unruh, S. 122
39. Unruh, S. 408/409
40. Unruh, S. 400–402

Abgerufen von „https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Oregon_Trail&oldid=163900127“

Kategorien: Wilder Westen | National Historic Trail

-
- Diese Seite wurde zuletzt am 24. März 2017 um 09:41 Uhr geändert.
 - Der Text ist unter der Lizenz „Creative Commons Attribution/Share Alike“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden.
- Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.

