

Friedrich Gerstäcker

Die Amerikanischen Eisenbahnen

Ich glaube im Interesse des Lesers zu handeln, wenn ich ihm einen kurzen, der »New-Yorker Handelszeitung« entnommenen Bericht über das wichtigste und bedeutendste Unternehmen der Jetztzeit gebe: die amerikanische Eisenbahn, welche in kurzer Zeit den Atlantischen mit dem Stillen Ozean in einer Entfernung von über 3000 Meilen verbinden wird. Er gewinnt dabei einen Überblick über den ganzen riesigen Bau.

Eisenbahn-Verbindung mit dem Stillen Ozean.

Hergestellt durch die Zentral-Pacific-Eisenbahn.

Die große nationale Pacific-Eisenbahn, mit Beihilfe und unter Aufsicht der Vereinigten Staaten-Regierung über die ganze Breite des Nordamerikanischen Kontinents gebaut, wird einen der wichtigsten Faktoren des Welthandels und Weltverkehrs bilden. Ihr westlicher Endpunkt in San Francisco, der geräumigste Hafen an den nördlichen Küsten des Stillen Ozeans, und ihre östlichen Zweige schließen sich in Chicago und St. Louis an das Eisenbahnnetz der Atlantischen Staaten an. Die gemäßigte Zone durchschneidend, verfolgt sie gleichen Weg mit dem Strom der Auswanderung nach dem Westen und muss den ungeheuren Verkehr, der zwischen dem Westen Europas und Asien stattfindet, vermitteln. Eine dichte und produktive

Bevölkerung befindet sich an dem einen Endpunkt in dem Tal des Mississippi, eine wunderbar energische Küstenbevölkerung an dem anderen Endpunkt, und dazwischen liegen des Landes reiche Minendistrikte. Die Zahl der Ansiedler westlich vom Mississippi hat seit dem Jahre 1800, ohne die Beihilfe einer Eisenbahn, um jährlich 25 Prozent zugenommen, und es ist zu erwarten, dass von jetzt ab die Zunahme bei weitem größere Proportionen annehmen werde. Das westliche Missouri hat über eine halbe Million Quadratmeilen wertvoller Mineral- und Ackerländereien, bei einer Bevölkerung von weniger als einer Million. Kalifornien allein hat hunderttausend Quadratmeilen, vorzüglich geeignet für Ansiedlung, und kann bei höchst gesundem Klima und dem fruchtbarsten Boden mit Leichtigkeit eine zehn Millionen starke Bevölkerung ernähren. Zwei Drittel dieser Bevölkerung westlich von Missouri genießen jetzt die Segnungen dieser Eisenbahnlinie, und es ist wahrscheinlich, dass von Weltmeer zu Weltmeer eine Kette großer Städte entstehen wird.

Die Notwendigkeit einer Eisenbahnverbindung mit dem Stillen Meer hat sich fühlbar gemacht, sobald nur die Goldentdeckungen Scharen tätiger Männer nach dem Westen zogen. Die Ausbeute von Edelmetall hat von Jahr

zu Jahr zugenommen; die besten Aussichten für noch weitere Ausdehnung derselben sind vorhanden, sobald Verkehrserleichterungen der Minenindustrie einen festeren Halt gewähren und dieselbe nutzbringender machen. Bis jetzt konnten nur die reichsten Adern mit Nutzen bearbeitet werden, da der Transport von Lebensmitteln und der Maschinen, die zur Ausscheidung der Erze notwendig, höchst kostspielig war. Von nun an aber werden viele Minen mit Nutzen bearbeitet werden können, während der Bedarf asiatischer Märkte für Edelmetall ein nicht zu sättigender ist. Der Vereinigten Staatenkommissar für Minenstatistiken veröffentlicht folgende Schätzung über den in den westlichen Staaten und Territorien gewonnenen Ertrag von Edelmetallen:

1861	43 391 000	Dollars
1862	49 370 000	"
1863	52 500 000	"
1864	63 450 000	"
1865	70 000 000	"
1866	100 000 000	"

Während des vergangenen Jahres verteilte sich die Produktion annähernd wie folgt:

California	25 000 000	Dollars
Oregon	8 000 000	"
Montana	18 000 000	"
Idaho	17 000 000	"
Nevada	16 000 000	"
Colorado	17 000 000	"

Entwicklung des National-Reichtums und Ordnung der sozialen Zustände.

Edle Metalle sind aber nicht die einzigen Produkte des Westens; die ausgedehnten Felder zahlreicher Herden, Weinberge und Gärten Kaliforniens liefern reiche Erträge. Außer wertvollen Ladungen Wein, Wolle, Häute usw. wurden nach New-York und Großbritannien, als Überschuss letztjähriger Ernte, von San Francisco Brotstoffe verschifft und zwar: vom 1. Juli bis 27. April: 4 336 387 Pfund Weizen, 225 220 Pfund Weizenmehl im Wert von über 8 000 000 Dollars Gold; man nahm an, dass noch für weitere 2 000 000 Dollars zur Verschiffung bereit lag.

Diese schon jetzt sich herausstellenden befriedigenden Resultate, verbunden mit der Aussicht auf einen beträchtlichen Handelsverkehr zwischen San Francisco, China, Japan, dem Ostindischen Archipel, Britisch-

Kolumbia, den Sandwichs-Inseln und den Häfen von Zentral- und Süd-Amerika, sowie des neu acquirierten Russisch-Amerika, haben den bereits bestehenden Wunsch nach einer sicheren, schnellen und kurzen Verkehrslinie nach dem Stillen Ozean noch verschärft. Die beste Route zwischen London und Hongkong wird dann über den Kontinent Amerikas gehen, wodurch die Gefahren des Roten Meeres oder die langwierige Reise über die südlichen Meere vermieden wird. Die amerikanische Nation ist offenbar nicht fähig, ihre Reisenden, Posten, Frachtgüter und Truppen über einen in der Tropenregion liegenden, unter fremder Autorität stehenden Isthmus oder auf einem Umweg von 15 000 Meilen um das Kap Hoorn herum ihren Weg nehmen zu lassen, wenn ein guter, kurzer und bequemer Weg durch ihr eigenes Land führt. Die große materielle Entwicklung, welche der Bau einer Bahn nach der Küste des Stillen Meeres hervorrufen muss, daher gar nicht in Betracht ziehend, forderte die *Nation* deren Bau, da durch denselben das Band der Union zwischen den weit voneinander entfernten Häfen noch mehr befestigt, das Einheitsgefühl der Nation gekräftigt und die Regierung in den Stand gesetzt wird, Ruhe und Frieden im ganzen Gebiet des Westens aufrecht zu erhalten. Die Beihilfe der Regierung wurde daher mit vollem Recht nachgesucht, um ein so gigantisches Unternehmen den zu diesem Zweck zu

bildenden Privatkompanien möglich zu machen.

Den ersten praktischen Schritt zum Bau einer Bahn quer über den Kontinent tat Oberst Benton, als er im Februar 1848 im Vereinigten Staaten-Senate einen Gesetzentwurf einbrachte, durch welchen Lage und Bau einer zentralen, nationalen Bahn vom Mississippistrom bis an den Stillen Ozean bestimmt – soweit als tunlich ein eiserner Schienenweg – und der größte Teil des Erlöses aus dem Verkauf öffentlicher Ländereien zur Bestreitung der Kosten angewiesen wurde. Damals gab es westlich vom Mississippi noch keine Eisenbahnen – keine hatte tatsächlich den Vater der Ströme von Osten her erreicht – und die Erie-Eisenbahn war noch nicht vollendet. Im Jahre 1850 bildete sich unter der Ägide des Staates Missouri eine Kompanie, welche den Bau einer Bahn von St. Louis längs des westlichen Ufers des Missouri nach der westlichen Grenze des Staates beabsichtigte. Bei Ausbruch des Krieges (1860) hielt man mit dem begonnenen Bau bei Sedalia, etwa 65 Meilen von Kansas-Grenze, inne; inzwischen hatte eine unternehmendere Kompanie östlicher Kapitalisten eine Bahn von Hannibal am Mississippi nach St. Joseph am Missouri beendet.

Nach Verlauf weniger Jahre unternahmen Bürger Chicagos, die Zukunft richtig beurteilend, in der Absicht, den großen

Verkehr mit den westlichen Staaten und Territorien an sich zu ziehen, den Bau einer Bahn durch den Staat Iowa, die in Omaha ihren Endpunkt hatte. Diese Bahn wurde im Februar 1867 vollendet und bildete damals die längste ununterbrochene Bahnlinie nach dem Westen.

Infolge der Entdeckung reicher Gold- und Silberminen in der seitdem berühmt gewordenen Washoe-Region an dem östlichen Abhang der Sierra-Nevada-Gebirge, in den Jahren 1859 und 1860, infolge deren der Strom der Auswanderer und des Kapitals von Kalifornien seinen Weg dahin nahm, kamen einige unternehmende Kaufleute an der pazifischen Küste, welche voraussahen, dass ein ausgedehnter Handel zwischen San Francisco und dem Innern des Landes ins Leben gerufen werden würde, der sich eventuell über den ganzen Staat ausdehnen musste, auf den Gedanken, sich darüber Gewissheit zu verschaffen, ob es möglich sei, über die starren, schneebedeckten Bergesriesen eine Eisenbahn zu bauen. Nach zweijähriger Erforschung und zahlreichen Vermessungen bezeichnete man den Donner-See-Paß als den geeignetsten Punkt im Umkreis von Hunderten von Meilen, und im Juli 1861 wurde die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie von Kalifornien unter den Gesetzen des Staats organisiert mit dem Privilegium, eine Bahn bis an dessen östliche Grenze zu bauen.

So lebhaft war der Wunsch nach einer ununterbrochenen Eisenbahnverbindung mit der Küste des Stillen Ozeans, und so groß war deren industrielle, kommerzielle und nationale Bedeutung, dass der Kongress im Juli 1862 durch das Pacific-Eisenbahngesetz den Bau einer fortlaufenden Eisenbahn- und Telegraphenlinie vom Ufer des Missouri bis nach San Francisco sanktionierte und, um die Ausführung dieses gigantischen Unternehmens zu erleichtern, die Emission von Regierungsobligationen anordnete, und zwar in einem Betrage, welcher in Proportion zu der Länge der Bahn und der dem Bau sich entgegenstellenden Terrainschwierigkeiten zusammengenommen, beinahe der Hälfte der veranschlagten Baukosten gleichkam; außerdem machte der Kongress eine Landbewilligung von jeder zweiten, an der Bahnlinie gelegenen Sektion Regierungsländereien.

Die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie wurde inkorporiert und ihr das Privilegium verliehen, den westlichen Teil der Hauptstammlinie zu bauen und dafür die Unterstützung von seiten der Regierung zu empfangen, während die Union-Pacific-Kompagnie zu dem Zwecke organisiert wurde, den Bau des östlichen Teiles der Bahn zu übernehmen. Zwei oder drei Zweigbahnen dieser östlichen Linie waren hierin inbegriffen, um verschiedene Plätze am

Ufer des Missouri mit der Stammlinie in Verbindung zu bringen. Diese beiden Hauptkompagnieen wurden verpflichtet, den Bau ihrer Linien von entgegengesetzten Richtungen zu beginnen und so lange fortzuführen, bis sie zusammenträfen: dann aber sollten sie eine vollständige Verbindung herstellen.

Ganz speziell aber wurde bestimmt, dass eine jede dieser Kompagnieen das Recht habe, so lange den Bau fortzusetzen, bis sie die andere träfe, so dass, falls eine der Kompagnieen im Rückstande blieb, die andere das Privilegium genösse, das Werk zu vollenden. Sektion 10 des Kongressgesetzes vom 1. Juli 1862, durch welches die Union-Pazifisch-Eisenbahn-Kompagnie gleichfalls autorisiert wurde, ihre Bahn bis an den Stillen Ozean zu vollenden, falls sie die Bahn der Zentral-Pacific-Kompagnie nicht anträfe, lautet wie folgt:

»Genannte Bahnen sollen einander treffen und sich miteinander verbinden und die ganze Bahn- und Telegraphenlinie vollenden: die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie von Kalifornien ist, nachdem sie die Bahn durch besagten Staat vollendet, autorisiert, mit dem Bau besagter Bahn- und Telegraphenlinie fortzufahren durch die Territorien der Vereinigten Staaten hindurch bis an die Ufer des Missouri, einschließlich der in diesem Gesetz

spezifizierten Zweigbahnen auf den angegebenen Routen unter den in diesem Gesetz bezüglich der Union-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie getroffenen Bestimmungen, bis die Verbindung hergestellt und die ganze Bahnstrecke nebst Zweigbahnen, sowie die Telegraphenlinie vollendet ist.«

Später in einem Amendement vom 3. Juli 1866 wird bestimmt:

»Daß die Union-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie mit Genehmigung des Ministers des Innern hierdurch autorisiert wurde, ihre Bahn von Omaha, im Territorium Nebraska, in westlicher Richtung weiterzubauen auf der besten und bequemsten Route und ohne auf den Anfangspunkt auf dem hundertsten Grade westlicher Länge, wie gegenwärtig gesetzlich bestimmt, Rücksicht zu nehmen, in ununterbrochener Linie, bis sie die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie von Kalifornien trifft und sich mit ihr verbindet; ferner empfängt die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie mit Genehmigung des Ministers des Innern Autorisation, ihre Bahn in östlicher Richtung so lange ununterbrochen weiterzubauen, bis sie die Union-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie antrifft und sich mit ihr verbindet; bestimmt wird ferner: dass jede der obgenannten Kompagnieen das Recht habe, falls es die Natur der zu überwältigenden Terrainschwierigkeiten, wie tiefe

Einschnitte und Tunnels, mit Bezug auf den raschen Bau der Pacific-Eisenbahn erfordert, eine Strecke von nicht über 300 Meilen ihrer fortlaufenden kompletten Linie im voraus zu vollenden.«

Nicht wenig Verwirrung herrscht in den Ansichten des Publikums betreffs der verschiedenen proponierten oder projektierten Eisenbahnlinien, welche den Stillen Ozean mit dem jetzt vorhandenen Eisenbahnnetz in Verbindung setzen sollen, welche alle mit größeren oder geringen Abänderungen »Pacific-Eisenbahnen« genannt werden. Diese Verwirrung wird durch die Tatsache, dass verschiedene lokale und Staatseisenbahnorganisationen ihrem Namen die Bezeichnung »Pacific« beigefügt haben, noch wesentlich vermehrt.

Die im Pacific-Eisenbahn-Gesetz inbegriffenen Kompagnieen, welche zur Teilnahme an der Regierungsunterstützung berechtigt, sind folgende:

Zentral-Pacific-Eisenbahn.

Von Sacramento nach dem westlichen Abhange der Sierra-Nevada-Gebirge,

Von dort 160 Meilen über den Kamm der Sierra-Nevada-Gebirge,

Von dort bis zur wahrscheinlichen Vereinigung mit der

Union-Pacific-Eisenbahn oder bis zu einem Punkte 78, ²⁹⁵ 1000 Meilen östlich von Salt Lake City, das einzige Verbindungsglied zwischen dem Innern und den schiffbaren Gewässern des Pazifischen Ozeans bildend 726 Meilen.

Union-Pacific-Eisenbahn.

Von Omaha an den östlichen Abhang der Rocky Mountains, Von dort 150 Meilen über den Kamm der Rocky Mountains, Von dort bis zur wahrscheinlichen Vereinigung mit der Zentral-Pacific-Eisenbahn oder einem Punkt 78, ²⁹⁵ 1000 Meilen östlich von Salt Lake City geschätzt auf 966 Meilen.

Die östliche Division der Union-Pacific-Eisenbahn (Kansas-River-Zweigbahn der vorgenannten), welche sich von der westlichen Grenze des Staates Missouri bis an die Rocky Mountains, 60 Meilen über Denver hinaus, erstreckt; dieselbe empfängt Obligationen und Ländereien nur bis zum 100sten Längengrade, ungefähr 600 Meilen.

Atchison- und Pikes-Peak-Eisenbahn (unbedeutende Zweigbahn der vorgenannten),

100 Meilen an den Ufern des Missouri 100 Meilen. Sioux City- und Pacific-Eisenbahn, von Sioux City bis zum Anschluss an die Pacific-Eisenbahn in Fremont 100 Meilen.

Western-Pacific-Eisenbahn von San José nach Sacramento

100 Meilen.

Die zum Bau letztgenannter Bahn gebildete Gesellschaft wurde autorisiert, von Sacramento eine Bahn zum Anschluss an eine von San Francisco in südlicher Richtung gehende Bahn herzustellen: dieselbe geht somit im Bogen um die Bai von San Francisco. Durch spätere Staatsgesetze erhielt die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie das Recht, ihre eigene Linie auf einem weit kürzeren Wege bis San Francisco auszudehnen, welche Linie in Angriff genommen werden wird, sobald die völlige Verbindung mit dem Osten hergestellt ist. Sacramento liegt an einem Arm der Bai von San Francisco an dem Endpunkt von Meeres-Ebbe und Flut, wo gegenwärtig der Verkehr durch Dampfer erster Klasse vollkommen ausreichend vermittelt wird.

Mehrere Eisenbahn-Organisationen haben, sowohl in Kalifornien wie in den westlichen Staaten, seit dem Vorgehen des Kongresses unter verschiedenen Formen den Namen »Pacific«-Eisenbahn angenommen, ohne irgendwelchen Anspruch auf die vom Kongress bewilligten Subventionen zu haben. Die große nationale Pacific-Eisenbahn, angenommen und unterstützt von der Regierung, wird von der Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie und der Union-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie gebaut; erstere hat den Bau des westlichen und letztere den

des östlichen Teils der Haupt-Stamm-Linie auszuführen, wie solches durch die Kongreßgesetze vom 1. Juli 1862 und deren Amendements vom 2. Juli 1864 und 3. März 1866 vorgeschrieben. Die anderen sogenannten »Pacific«-Eisenbahnen stehen mit der Großen Nationalen Linie in keinerlei Verbindung und sollten mit derselben nicht verwechselt werden, da nur diese Linie unter Aufsicht und mit Beihilfe der Regierung gebaut wird und für diesen Zweck Subventionen in Obligationen und Ländereien empfängt.

Die Haupt-Stamm-Linie besteht aus zwei Teilen, deren Bau zwei verschiedene und voneinander unabhängige Kompagnieen übernommen. Die Union-Pacific-Eisenbahn, von Omaha am Ufer des Missouri beginnend, wird sich durch Kansas, Colorado und über die Rocky Mountains bis in die Nähe von Salt Lake City erstrecken, und die Zentral-Pacific-Eisenbahn, von Sacramento ausgehend, wird ihren Lauf durch Kalifornien, über die Sierra Nevada und von da durch Nevada und Utah nehmen bis zur Vereinigung mit der Union-Pacific-Bahn. Die Haupt-Linie hat eine Länge von ca. 1700 Meilen (mit der Zweigbahn bis San Francisco 1800 Meilen – von Omaha an gerechnet).

Der Vereinigungspunkt der beiden mächtigen Kompagnieen, welche die Haupt-Linie bauen – die Zentral-Pacific- und die Union-Pacific-Kompagnie – ist noch nicht

offiziell festgestellt, obgleich sowohl die Regierung als auch die Beamten beider Kompagnieen dahin übereingekommen sind, dass sich derselbe in der Nähe von Salt Lake City befinden soll. Der Minister des Innern, von welchem die Bahnen endgültig loziert und angenommen werden, sagt in einem vom 14. Februar 1867 datierten Brief an den Finanzminister bezüglich des Betrags der an jede Kompanie zu emittierenden Obligationen:

»Da die Lage der verschiedenen Bahnen ihrer ganzen Länge nach noch nicht definitiv festgestellt ist, so muss obige Schätzung so weit es gegenwärtig vorliegende Daten gestatten, als eine nur annähernde betrachtet werden.

Der Vereinigungspunkt der Union-Pacific- und Zentral-Pacific-Bahnen wird als 78, ²⁹⁵ Meilen östlich von Salt Lake City gelegen angenommen, so dass jede der beiden Kompanien auf einen gleichen Betrag von Obligationen Anspruch hat.«

Er schätzt die von der Union-Pacific-Kompagnie zu bauende Strecke auf 955 Meilen, die von der Zentral-Pacific-Kompagnie zu bauende auf 701 Meilen und den für jede Kompanie zu emittierenden Betrag von Obligationen auf 24 726 560 Dollars. Seitdem vollendete und als vorteilhafteste Linie befundene Vermessungen ergeben, dass zwischen Sacramento und Salt Lake City eine Strecke

von 726 Meilen zu bauen ist, für welche allein Obligationen im Betrage von 25 520 000 Dollars zu beanspruchen wären.

Die in den Kongress-Bewilligungen inbegriffenen Kompagnieen erhalten als absolutes Geschenk 12 800 Acres Regierungs-Ländereien pro Meile Bahnlänge und haben durch Kongreßgesetze nach Vollendung fortlaufender Sektionen von 20 Meilen ihrer respektiven Bahnen Anspruch auf den Empfang von Regierungs-Obligationen, welche in folgendem Verhältnis emittiert werden: zwischen dem Missouri und dem östlichen Abhang der Rocky Mountains (500 Meilen) 16 000 Dollars pro Meile, über die Rocky Mountains (150 Meilen) 48 000 Dollars pro Meile, vom westlichen Abhang der Rocky-Mountains bis zum Fuß der Sierra Nevada (ca. 900 Meilen) 32 000 Dollars pro Meile, über die Sierra Nevada (150 Meilen) 48 000 Dollars pro Meile und westlich von der Sierra Nevada (127 Meilen) 16 000 Dollars pro Meile. Auf die Teile der Bahn, welche infolge von Terrain-Schwierigkeiten nicht fortlaufend beendet werden können, bei denen jedoch die Arbeit größtenteils vollendet, werden getroffener Bestimmung zufolge zwei Dritteile obiger Beträge in voraus verabfolgt. Östlich von den Rocky Mountains teilt sich die Linie – der eine Zweig führt nach Omaha zum Anschluss nach Chicago, der andere führt über Denver nach St. Louis, und

diese beiden Abweichungen stellen, wie oben angeführt, die Verbindung mit Leavenworth und Sioux City her.

Diese Bewilligung des National-Kredits für das große Unternehmen wurde in Form einer Anleihe gemacht; durch das ursprüngliche Kongressgesetz zur Unterstützung des Baues der Pacific-Eisenbahn (Juli 1862) wurde diesen Vorschüssen das erste Pfandrecht auf die Bahn, deren Eigentum usw. eingeräumt; ferner wurde bestimmt, dass die in dem Gesetz inbegriffenen verschiedenen Kompagnieen die Vereinigte Staaten-Post, Botschaften, Truppen, Vorräte usw. zu ihren tarifmäßigen Raten zu transportieren hätten, die Hälfte derselben bar zu bezahlen und der Rest zur Abbezahlung der ihnen von der Regierung gemachten Vorschüsse zu verwenden sei; sobald aber die Linie ihrer ganzen Länge nach dem Betriebe übergeben, sollten fünf Prozent ihrer Netto-Einnahmen zu gleichem Zweck verwendet werden, bis zur vollständigen Tilgung der Schuld.

Bald jedoch leuchtete es ein, dass die möglichst rasche Vollendung dieses großen Unternehmens im Interesse des Landes sowohl als der Regierung liege; daher amendierte der Kongress, um zur Förderung des Baues der Bahn die Anlage von Privat-Kapitalien zu ermuntern und dieselben heranzuziehen, im Juli 1864 das Grundgesetz dahin, dass die Regierung auf ihr Pfand-Vorrecht auf die Bahnen

Verzicht leiste zugunsten solcher Ansprüche, welche Privat-Kapitalisten und Obligations-Inhaber geltend machen dürften. Oder um die Worte des Gesetzes selbst anzuführen, wurden die Kompagnieen, welche die National-Pacific-Eisenbahn bauen, ermächtigt, »ihre eigenen Obligations erster Hypothek auf ihre respektiven Bahn- und Telegraphen-Linien zu emittieren, zu einem Betrage, der den der Obligations der Vereinigten Staaten nicht übersteigt, welche zu gleichem Zweck ausgestellt wurden«; ferner wurde bestimmt, dass das Pfandrecht der Vereinigten Staaten-Regierung dem der Obligations besagter Kompagnieen untergeordnet sein solle. (Siehe Sektion 10, Gesetz vom 2. Juli 1864.) Durch dieses Amendement leistete die Regierung auf ihr eigenes Pfand-Vorrecht Verzicht und substituierte an ihren Platz Inhaber von Obligations erster Hypothek; sie begnügt sich in Betreff der Rückzahlungen ihrer eigenen Vorschüsse hauptsächlich auf die ihr von der Bahn zu leistenden Dienste, ferner auf einen geringen Prozentsatz von den späteren Einnahmen auf eine lange Reihe von Jahren nach den durch das Original-Gesetz vorgeschriebenen Bedingungen angewiesen zu sein. Durch dieses Verzichtleisten auf das erste Pfandrecht auf eine wertvolle Bahn, in der sie so bedeutende Summen angelegt, schützt sie tatsächlich Inhaber erster Hypothek-Obligations vor Verlust, ehe sie ihre eigenen Ansprüche

geltend machen kann. Der Betrag solcher ersten Hypothek-Obligationen ist genau limitiert auf den gleichen Betrag, den die Regierung pro Meile emittiert, so dass Inhaber erster Hypothek-Obligationen mit der Vereinigten Staaten-Regierung zu gleichen Teilen an der Bahn beteiligt, Inhaber erster Hypothek-Obligationen aber die speziell bevorzugten Gläubiger sind.

Zur Unterstützung des Baues der Hauptlinie wurden im ganzen nahe an 25 000 000 Acres Regierungs-Ländereien bewilligt, die unter die beiden erstgenannten Kompagnieen verteilt sind; mit anderen Worten 12 800 Acres pro Meile Bahnlänge von jeder zweiten Sektion von 40 Sektionen, deren Minimalwert auf 1 Dollar 50 Cents pro Acre geschätzt wird, obwohl der westliche, reich mit Wald bestandene Teil sich bedeutend wertvoller erweisen wird.

Die Zentral-Pacific-Eisenbahn-Kompagnie verkauft jetzt Parzellen ihrer Landsektionen zur Minimal-Rate von 2 Dollars 50 Cents Gold pro Acre; wer aber durch Präemption schon Besitz von Ländereien, die der Kompanie gehören, ergriffen, und es, um sofort einen vollgültigen Besitztitel zu erlangen vorzieht, von der Kompanie dies Land zu kaufen, erhält ausnahmsweise den Acre zum Preise von 1 Dollar 25 Cents. Es liegt auf der Hand, dass dem Fortschritt der Bahn Ansiedlungen in großer Masse auf dem Fuße folgen

werden, wodurch der Wert der unverkauften Ländereien erhöht und der Geschäftsverkehr und die Barmittel vergrößert werden müssen.

Sorgfältigste Vermessungen haben ergeben, dass das Terrain durchaus keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bietet, und die Kompanie hat ihr Werk kräftig in Angriff genommen. Im Jahre 1866 hatte die Zentral-Pacific-Bahn 94 Meilen im Betrieb, welche die schwierigste Bergpartie in sich schließen. Die einzigen Schwierigkeiten ernstlicher Art, die das Terrain bietet, sind die Gebirgszüge; die östlichen Mountains sind in einer Höhe von 8000 Fuß zu überkommen und die westliche Kette der Sierra Nevada in einer Höhe von 7000 Fuß. Verhältnismäßige Vorteile aber gewähren ebene Landstriche von großer Länge und dazwischenliegende Prärien.

Die Zentral-Pacific-Eisenbahn stieß schon zu Anfang des Baues auf die Bergregion. Sieben Meilen östlich von Sacramento beginnt die Steigung und geht in einer Strecke von hundert Meilen ununterbrochen fort mit einer Steigung von nahe an 75 Fuß pro Meile. Die ganze Strecke aufwärts wird jetzt mit Lokomotiven befahren, und die Möglichkeit, diese Berge zu befahren, ist völlig dargetan. Die Union-Pacific-Kompagnie hat zirka 300 Meilen über die flachen Ebenen Nebraskas beendet, gegenwärtig steht sie am Fuß

der Rocky Mountains, die sie zu kreuzen hat und woran schon die Vorarbeiten begonnen. Beide Kompagnieen hoffen, sich noch vor Monat Juli 1871, oder fünf Jahre vor dem von dem Kongress angesetzten, letzten Termin, in der Nähe von Salt Lake City zu vereinigen.

Von seiten der Zentral-Pacific-Eisenbahn sind mit fester Beharrlichkeit alle Hindernisse überwunden, zweiundzwanzig Meilen wurden innerhalb zwölf Monaten vollendet, einundzwanzig Meilen in sechzehn Monaten, sechsundsechzig Meilen in drei Jahren. Im November 1866 schon waren vierundneunzig Meilen in Nutzen abwerfendem Betrieb bis zu einer Entfernung von elf Meilen vom Gipfel, nachdem eine Steigung von nahe an 6000 Fuß glücklich überkommen, und die nächstfolgenden fünfzig Meilen folgten dann rasch nach – alles Gebirgsbahn und mit 600 Meilen gewöhnlicher Bahn vergleichbar. – Für die ersten sieben Meilen empfängt die Zentral-Pacific-Kompagnie 16 000 Dollars pro Meile, für die nächsten 160 Meilen 48 000 Dollars pro Meile und für den Rest (nahe an 600 Meilen) 32 000 Dollars pro Meile. Kaliforniens Bevölkerung nimmt ein so reges Interesse an dem Erfolg der Bahn, dass Staats- und Munzupal-Korporationen zu den Fonds der Kompanie Beiträge leisteten.

Auch der Übergang über die Sierra Nevada hat sich nicht

als so schwierig herausgestellt, wie man anfangs wohl fürchtete.

Die »New-Yorker Tribüne« sagt über diese Strecke, so weit sie bis März 1867 schon vollendet war, folgendes, und wie rasche und entschiedene Fortschritte hat die Bahn seitdem gemacht, die Sierra Nevada bezwungen und den Salzsee erreicht:

»Die Zentral-Pacific-Eisenbahn von Kalifornien, das westliche Glied der großen nationalen Route, von Sacramento (bis wohin Meeres-Flut und Ebbe reicht) im Jahre 1863 beginnend, stieß schon am Anfang ihres Baues auf durch Berge verursachte Terrainschwierigkeiten der schlimmsten Art; innerhalb der ersten hundert Meilen musste der Übergang über die gefürchteten Sierras bewerkstelligt werden. Im November 1866 jedoch war das Gleis bis nahe an den Gipfel gelegt und bewies auf diese Weise die Durchführbarkeit des ganzen Bergübergangs, bei durchschnittlich geringeren Terrainschwierigkeiten, als der Übergang über die Alleghanies in den Weg gelegt, und zeigte auf diese Weise die Grundlosigkeit einer der beiden Hauptbesorgnisse. Während des eben beendeten ungewöhnlich strengen Winters hat sie die Bahn, so weit als dieselbe gebaut, mit Vorteil im Betrieb erhalten und würde dasselbe mit gleicher Leichtigkeit über den Kamm des

Gebirges getan haben können. Sie hatte am Summit-Paß starke Arbeiterabteilungen und überzeugte auf diese Weise ihre Beamten, dass die andere Besorgnis vor unpassierbaren Schneetriften eben so grundlos sei. Nur drei Tage lang war durch Schneefall die regelmäßige Fahrt der Züge gehemmt, eine bedeutend geringere Verkehrsstörung, als viele der atlantischen Bahnen zu erleiden hatten. An beiden Abhängen des Gebirges wird mit dem Streckenbau vorgeschritten, die Gradierung ist beinahe vollendet und weist eine leicht fahrbare und günstige Linie auf, deren schwierigster Teil bereits im Betriebe ist. Von Sacramento nach Sisko-Station (dem damaligen Endpunkt der Bahn) beträgt die Entfernung 94 Meilen, innerhalb welcher 5911 Fuß von der Totalsteigung von 7042 Fuß bereits überkommen sind. Diese Strecke umfasst den schwierigsten und kostspieligsten Teil des Übergangs. Die Steigung ist unaufhörlich, einmal gewonnen, wird dieselbe niemals aufgegeben; dieselbe beträgt im Durchschnitt 75 Fuß pro Meile; das Maximum derselben, welches bei nur $\frac{3}{12}$ Meilen zur Anwendung kommt, beträgt 116 Fuß pro Meile. Die nächst schwierigste Gradierung war 105 Fuß pro Meile mit zahlreichen dazwischenliegenden Ebenen. Nur dreißig Prozent dieser ganzen Strecke sind durch Kurven in Anspruch genommen, deren Radius nirgends unter 573 Fuß oder 10 Grad beträgt. Die Strecke der

Baltimore- und Ohio-Eisenbahn hat an zwei verschiedenen Punkten, zusammen auf 17 Meilen Bahnlänge, 116 Fuß Steigung mit Kurven von 400 Fuß Radius; die Virginia-Zentral-Eisenbahn überkam mit einfachen Lokomotiven jahrelang Steigungen von 296 Fuß pro Meile, und hatten deren Kurven durchschnittlich gar nur einen Radius von 300 Fuß. Dadurch, dass man von einem Gleis auf das andere, von einer Erhöhung auf die andere überging, kurze Tunnels stach und tiefe Einschnitte machte, wo solches notwendig, hat man es nun dahin gebracht, Passagierzügen eine Geschwindigkeit von 25 Meilen pro Stunde und Frachtzügen die Hälfte derselben zu sichern. Mit Aufenthalt beträgt die Dauer dieser ganzen Tour mit gewöhnlichen Lokomotiven und Trains sechs Stunden.

Von Cisco bis Summit liegt ein jetzt beendeter Tunnel von 1658 Fuß Länge. Es wurde daran Tag und Nacht gearbeitet und zirka 50 Fuß pro Woche vollendet.

Der Abfall der östlichen Seite des Gebirges ist bei weitem weniger schroff, da das innere Tal 4000 Fuß über der Meeresfläche liegt. Auf 14 Meilen kommt ein Fall von 1100 Fuß, hierauf jedoch folgen östlich bis zum Salzsee sanfte Abhänge, die nirgends einen Fall von mehr als 45 Fuß pro Meile haben. Auf der jetzt in Gradierung befindlichen Strecke sind, mit Einschluss des Summit-Tunnels, im

ganzen 14 Tunnels, zusammen von 6000 Fuß Länge, vorhanden, von denen zwei Drittel bereits durchstoehen sind. Bei den größeren Tunnels und tiefen Einschnitten hat man auf die Legung eines Doppelgleises Rücksicht genommen, welches sich bei dem zunehmenden Verkehr binnen kurzem als notwendig erweisen wird. Zehntausend Arbeiter, meistens Chinesen, sind beschäftigt, und der schwierigste Teil der Arbeiten ist der Vollendung nahe, so dass man sich der sicheren Hoffnung hingibt, im nächsten Januar Lokomotiven die Ebenen von Nevada durchbrausen zu sehen.

Nachfolgende Tabelle ergibt die Distanz der von Zeit zu Zeit vollendeten Teile der Bahn sowie deren Erhebung über den Meeresspiegel:

	Meilen	Fuß
1. Januar 1865 nach New-Castle	31	930
13. Mai 1865 nach Auburn	36	—
10. Juni 1865 nach Clipper Gap	42	1,600
4. September 1865 nach Colfax	56	2,443
8. Mai 1866 nach Secret Town	66	3,415
10. Juli 1866 nach Alta	73	3,625
29. November 1866 nach Ciso	94	5,911
Juli 1867 nach Summit	105	7,042
September 1867 nach Virginia-Station,	150	5,800

geschätzt auf

Juli 1868 nach Humboldt, geschätzt auf 250 4,000

Dezember 1870 nach Salt Lake City,
geschätzt auf 725 4,285

Das Gesetz schreibt vor, dass die Bahn dauerhaft, aus den besten amerikanischen Materialien und in solcher Weise gebaut werden soll, wie es ihr halb nationaler Charakter mit sich bringt.

Bis zum 1. Januar dieses Jahres verausgabte die Zentral-Pacific-Kompagnie für den Bau der im Betrieb befindlichen 94 Meilen und einschließlich eines Drittels der Kosten weiterer 25 Meilen, sowie für Anschaffung eines entsprechenden Betriebs-Inventars fast 15 000 000 Dollars (14 558 714 Dollars). Weitere fünfzig Meilen oder im ganzen zirka 150 Meilen werden im nächsten Oktober dem Betrieb übergeben werden können, und wird dann die Bahn auf verhältnismäßig flaches Land gelangt sein. Im ganzen werden die Konstruktionskosten der Gebirgssektion sich auf zirka 16 000 000 Dollars oder 100 000 Dollars pro Meile belaufen. Die übrige Distanz nach Salt Lake City (575 Meilen) kann für zirka 60 000 Dollars pro Meile gebaut werden. Weitere 5 000 000 Dollars werden bis Mitte des Sommers für Schienen und Ausrüstungsgegenstände zu verausgaben sein, welche sich größtenteils schon am Platze oder auf dem Wege dahin befinden. Das Ingenieur-

Departement hat den schwersten Teil der Arbeit hinter sich, und es werden bereits Schienen östlich von der Spitze der Sierra Nevada gelegt, deren weiteres Fortschreiten nur auf die Eröffnung des Tunnels wartet.«

Das war im Frühjahr 1867 – und wie unerwartet rasch ist die Bahn seit der Zeit bis auf den heutigen Tag betrieben, so dass man jetzt fast die Gewissheit hat, die Vereinigung der Schiene – gewiss ein feierlicher Moment – wird noch *vor* dem Ablauf von zwei weiteren Jahren stattfinden.

Aber die Bahn wird sich nicht allein als ein riesiges Unternehmen, sondern auch als ein *gutes Geschäft* bewähren, denn der Verkehr wuchs schon so während des Baues, und so viel neue Städte bildeten sich an der Bahn selber, dass Personen- und Güterzüge fast wie auf einer alten Linie miteinander abwechselten und es wahrlich nicht so aussah, als ob das *Ende* der Schienen noch mitten in der öden und wüsten Prärie läge.

Ein ebensolcher Verkehr aber herrscht auch auf der anderen, südlich von dieser gelegenen Pacific-Eisenbahn, die sich durch den Staat Kansas den Felsengebirgen entgegenzieht und zur Unterscheidung von der nördlicheren gewöhnlich die *smokyhill route* genannt wird.

Diese – wenn auch lange noch nicht so weit vorgeschoben, hat, bei fast gleichem Verkehr jetzt, den Vorteil ganz

vortrefflichen Landes zu beiden Seiten der Bahn und weit bis Kansas hinein, wo sich schon im vorigen Jahr Farm an Farm schloss, und beiden Bahnen kann man prophezeien, dass ihre Aktien von dem Moment an, wo sie den Anschluss erreichen, zu jetzt kaum geahnter Höhe steigen und vortreffliche Prozente tragen werden.

Allerdings ist dies gerade die Strecke, auf welcher die meisten Indianer-Unruhen stattfanden und die Cheyennes und Arapahus jetzt neuerdings wieder ausgebrochen sind, Ansiedlungen überfallen und viele Menschenleben zerstört haben; aber dem großen Ganzen können sie nicht schaden. Sie mögen den Bau der Bahn bedrohen, aber sie vermögen nicht einmal ihn aufzuhalten, viel weniger zu hemmen, denn die Arbeiter-Kolonnen bilden feste und dabei gut bewaffnete Massen, und wo sie die Strecke wirklich einmal schädigen sollten, wird sie rasch repariert.

Vom Osten aber rückten indessen schon die Truppen der Union gegen diese unglücklichen Schwärme an, und vom Jahr 1868 wird der Vernichtungskampf gegen die nordamerikanischen Indianer beginnen. Ihre Zeit ist vorbei, denn der Büffel wie Indianer verträgt sich nicht mit der Lokomotive und dem Telegraphen.

Entnommen aus: Neue Reisen durch die Vereinigten Staaten, Mexiko, Ecuador, Westindien u. Venezuela