

# Frankfurter Allgemeine Archiv

Deutschland und die Welt

Frankfurter Allgemeine Zeitung, 11.05.1994, Nr. 109, S. 12

## Lückenschluß am "Promontory Point"

**Vor 125 Jahren wurde die Eisenbahnverbindung vom Atlantik zum Pazifik vollendet / "Golden Spike" / Touristenattraktion / Von Jürgen Ostermeyer**

FRANKFURT, 10. Mai. Noch immer stellt der alltägliche Betrieb Anforderungen an Mensch und Maschine, wie man sie andernorts nicht kennt. Anforderungen, die in der Vergangenheit so manchen Superlativ hervorgebracht haben, genauso, wie einst der Bau eine Herausforderung an den Pioniergeist gewesen war - der Bau jener den Atlantik und den Pazifik verbindenden Eisenbahnstrecke nämlich, die zwischen Omaha (Nebraska) am Missouri und Sacramento (Kalifornien) die Höhenzüge der Rocky Mountains und der Sierra Nevada überwindet. Die Filmindustrie Hollywoods hat sich des Genres bemächtigt und zu mancher Legendenbildung beigetragen. Auch wenn später Parallelstrecken hinzugekommen sind, so ist die direkte Verbindung der am Pazifik gelegenen Städte Seattle, San Francisco und Los Angeles mit Chicago, dem Eisenbahnzentrum der Vereinigten Staaten, noch immer die Versorgungsader des dichtbesiedelten Ostens mit agrarischen Produkten aus Kalifornien, Wyoming oder Nebraska.

Im Staate Utah, wenige Kilometer nördlich des Großen Salzsees, fand am "Promontory Point" vor nunmehr 125 Jahren, am 10. Mai 1869, der historische Lückenschluß statt: Nachdem die Präsidenten beider beteiligter Gesellschaften, der von Osten kommenden Union Pacific und der Central Pacific von Westen, einen goldenen Schienennagel in eine Schwelle aus Lorbeerholz getrieben und durch den elektrischen Kontakt zwischen Hammer und Nagel eine Telegrafenerbindung zwischen New York und San Francisco hergestellt hatten, bewegten sich auf dem nun fertiggestellten Gleis die Lokomotive "Jupiter" der Central Pacific und die "Nr. 116" der Union Pacific aufeinander zu und berührten einander mit ihren "Kuhfängern" (Schienenräumern).

Nach der Eisenbahnpremiere am 28. Dezember 1829 in Baltimore tauchte recht bald der Gedanke an eine Schienenverbindung zum Stillen Ozean auf. Die ersten Verfechter einer transkontinentalen Eisenbahn argumentierten mit dem Hinweis auf den Handel mit asiatischen Ländern, der bislang auf einen umständlichen Seeweg angewiesen war. Es stellte sich jedoch bald heraus, daß dieser Gütertausch viel zu gering war, um einen so kostspieligen Bahnausbau zu rechtfertigen. Als aber dann Hunderttausende von Siedlern, Goldsuchern und Händlern in die neu zur Union gekommenen Staaten Kalifornien und Oregon strömten, erhielt die Diskussion einen neuen Aspekt, wengleich die Debatten noch geraume Zeit fruchtlos blieben. Um das festgefahrene Thema wieder aus der Sackgasse herauszubringen, konsultierte man die Wissenschaft und beauftragte den Kriegsminister Jefferson Davis, eine Landvermessung in die Wege zu leiten. Dabei wurden fünf Trassenvarianten erkundet. Doch das Unternehmen blieb ohne ein technisch verwertbares Ergebnis. Die später verwirklichte Trasse wurde übrigens zunächst nicht in Erwägung gezogen.

Der im April 1861 ausgebrochene Bürgerkrieg brachte die Angelegenheit insoweit in Bewegung, als es um die Parteinahme Kaliforniens ging, bei der die Eisenbahnfrage nicht ganz unwichtig war. Den entscheidenden Anstoß zum Bau der Transkontinentalbahn gab es nicht im Kongreß und auch nicht in den Städten, die als östliche Ausgangspunkte hätten in Frage kommen können, sondern in Kalifornien. Der Vermessungsingenieur Theodore Judah begab sich von Sacramento aus in die Berge der Sierra Nevada, wo er auf eigene Faust die Gegend für den Bahnbau erkundete. Die in einer Kartenskizze niedergelegte Trassenführung über den Donner-Paß entspricht weitgehend dem später ausgeführten Verlauf. Mit fast fanatischem Eifer warb Judah für seine Pläne; schließlich fand er in Sacramento vier Mitstreiter, Geschäftsleute, die ihm weitere Vermessungsarbeiten in den Bergen finanzierten und die im Juni 1861 die "Central Pacific Railroad of California" gründeten.

Einer der Gründer, Huntington, und Judah reisten nach Washington, wo es zu der Zeit keine Südstaatler in den Gremien gab, und fanden dort - trotz Bürgerkriegs - Interesse und sachdienliche Unterstützung: Man hatte schon eine Trasse vermessen, die von Omaha am Missouri aus westwärts durch das Tal des Platte River führte und geographisch gut zu den Plänen in der Sierra Nevada paßte. Die erste "Pacific Railway Bill" wurde im Juni 1862 von beiden Häusern des Kongresses verabschiedet und am 1. Juli von Präsident Lincoln unterzeichnet. Vom Staat wurden den Bahnbauern Naturalleistungen wie Grund und Boden kostenlos zugestanden, dazu nach Meilen bemessene Darlehen, die bei Fertigstellung auszuzahlen waren.

Schon am 8. Januar 1863 begann die Central Pacific in Sacramento mit dem Streckenbau. Der Elan der Kalifornier war begleitet von höhnischer Opposition der eigenen Landsleute, unter denen es manchen Südstaaten-Anhänger gab, und von Machenschaften, die heutzutage als Mafia-Methoden bezeichnet würden. Die Eisenbahn-Unternehmen, in Amerika privatwirtschaftlich organisiert, galten in den folgenden Jahrzehnten nicht ohne Grund im ganzen Land als eine etwas anrühige Sache. In Kalifornien wurden zum Beispiel Berge nach Westen "verschoben", um mehr Geld vom Staat zu bekommen, worüber es zum Bruch zwischen Judah und seinen Partnern kam. In Omaha kam die Unternehmensgründung wesentlich schleppender voran, zumal an dem noch immer tobenden Bürgerkrieg mit seinem immensen Materialbedarf wesentlich mehr zu verdienen war als an einem beinahe utopischen Zukunftsprojekt. Erst 1864, nachdem die Administration in Washington die Fördermodalitäten verbessert hatte, konnte die "Union Pacific" gegründet werden.

Nach dem Ende des Bürgerkrieges kam der Bahnbau hier dann endlich in Schwung, als entlassene Soldaten auf die Baustellen strömten. Doch auch aktives Militär war vonnöten, denn die Indianer machten den Bahnbauern das Leben schwer: Die Ureinwohner, deren Existenz man aus Washingtoner Sicht als "quantité negligible" angesehen hatte, fürchteten - wie man später feststellen mußte zu Recht - um ihre wichtigste Nahrungsquelle: die Büffelherden. Die Central Pacific hatte dieses Problem nicht, da sie mit den wenigen Ureinwohnern (die Vegetarier waren) in ihrem Gebiet behutsam umging; Indianer durften die Eisenbahn schon während der Bauzeit kostenlos benutzen.

Mit Hilfe ihrer irischen Arbeitskräfte und vor allem von genügsamen Chinesen hatte die Central Pacific ihr Arbeitskräfteproblem in der unwirtlichen Sierra gelöst; außerdem hatte die Regierung in Washington die ursprüngliche Konzession bis zur Grenze zwischen Kalifornien und Nevada dahingehend erweitert, daß man so weit bauen dürfe, bis man auf die entgegenkommende Truppe stoßen würde. So kam es zu einem Wettlauf beider Seiten, der zum Schluß groteske Formen annahm. Im Jahr 1868 war die Central Pacific nämlich schon "über den Berg" und verlegte Schienen in der flachen Wüste Nevadas, während die Union Pacific noch weit östlich des Großen Salzsees mit den Hindernissen in den Rocky Mountains zu kämpfen hatte.

Die Mormonen, die mit der Stadt Salt Lake City ihr geistliches und weltliches Zentrum geschaffen hatten, wünschten einen Bahnanschluß, der in Form einer Stichstrecke ausgeführt wurde, nachdem die aufeinander zustrebenden Gesellschaften übereingekommen waren, den Großen Salzsee nördlich zu umgehen. Zuletzt bauten beide viele Kilometer weit aneinander vorbei, um Prämien zu schinden, bis diesem Unfug mit einem Machtwort aus Washington ein Ende bereitet wurde und man den Ort Promontory (eine Bretterbuden- und Zeltstadt) als Punkt für das Einschlagen des "Golden Spike" festsetzte. Zu diesem Zeitpunkt waren zwischen Omaha und Sacramento 90 Millionen Dollar verbaut worden.

Während der nächsten Monate nach der feierlichen Eröffnung am 10. Mai 1869 blieb Promontory die Umsteigestation. Die täglich einmal verkehrenden Züge beider Gesellschaften waren zeitlich nicht aufeinander abgestimmt, so daß sich die Anschlußreisenden den üblen Machenschaften einer Halb- und Unterwelt ausgesetzt sahen, die ihnen das Geld aus der Tasche ziehen wollte. Im Jahre 1870 übernahm Ogden die Umsteigefunktion. Dann gab es auch einen wöchentlich verkehrenden Zug von Omaha bis Sacramento. Selbst als die Brücke über den Missouri geschlagen war und das Omaha gegenüber gelegene Council Bluffs (Iowa) Betriebsmittelpunkt der Union Pacific wurde, gab es keinen Zug vom Atlantik zum Pazifik: Bis zum heutigen Tage, da die halbstaatliche "Amtrak" den defizitären Reisezugverkehr organisiert, ist Chicago Umsteigestation geblieben.

Die Central Pacific wurde später Teil der Southern Pacific, die noch immer den Streckenabschnitt über die Sierra Nevada betreibt, während die Union Pacific ihr Netz nach Seattle und Los Angeles ausdehnte. Zwischen dem Großen Salzsee und dem Platte River, genauer: zwischen Ogden und Cheyenne, liegt der für den Eisenbahnbetrieb wohl schwierigste Streckenabschnitt der Erde, wo man in der Vergangenheit stets feststellen mußte, daß alle neuentwickelten, stärkeren Lokomotivbauarten bei ihrer Inbetriebnahme sogleich wieder zu schwach waren - bis zum September 1941, als auf den Gleisen der Union Pacific die größte und stärkste Dampflokomotive erschien, die jemals auf der Welt gebaut worden war. Sie wurde bekannt unter dem Namen "Big Boy".

Anfang dieses Jahrhunderts baute man eine Abkürzungsstrecke über den Großen Salzsee ("Lucin-cutoff"). So geriet der "Promontory Point" ins Abseits; doch werden die Touristen jetzt mit Omnibussen herbeigebracht, um noch immer das Spektakel von 1869 mit nachgebauten Lokomotiven zu erleben. Der goldene Nagel wird im Museum der Stanford University aufbewahrt; die Lorbeerschwelle, gleichfalls nach der Zeremonie sogleich ausgebaut und sichergestellt, verbrannte beim Erdbeben 1906 in San Francisco.

**Bildunterschrift:** Iren und Chinesen bauten in den unwirtlichen Regionen der Sierra Nevada die Strecke der Central Pacific. Gesprengt wurde ausschließlich mit Nitroglyzerin (siehe Bild). Foto Ullstein

Alle Rechte vorbehalten. (c) F.A.Z. GmbH, Frankfurt am Main