

GOLDEN SPIKE

150 YEARS



1869 - 2019



UNITING A NATION

Pacific Railroad Surveys

Als in Europa noch so gut wie keine Schienen lagen, konnten sich die Amerikaner bereits eine transkontinentale Verbindung von Küste zu Küste durch Züge vorstellen. Ein Dr. Hartwell Carver befürwortete erstmals schon 1832 in einem Artikel im New Yorker Courier & Enquirer den Bau einer transkontinentalen Eisenbahnlinie vom Michigansee nach Oregon. 1847 legte er dem US-Kongress einen „Vorschlag für eine Charta zum Bau einer Eisenbahnlinie vom Michigansee zum Pazifischen Ozean“ vor, welchem der Kongress schließlich zustimmte.

Unter der Leitung des Kriegsministeriums wurden von 1853 bis 1855 die sogenannten „Pacific Railroad Surveys“ durchgeführt mit vielen Expeditionen in den amerikanischen Westen zur Suche nach möglichen Routen. Eine den Kontinent überbrückende Eisenbahnlinie versprach nun viele Vorteile, wie z.B. eine Erweiterung des Handels, Verkürzung der Reisezeit für Einwanderer sowie eine Hilfestellung für die Armee. Letztendlich standen drei mögliche Routen zur Auswahl, eine nördliche, eine zentrale und eine südliche.



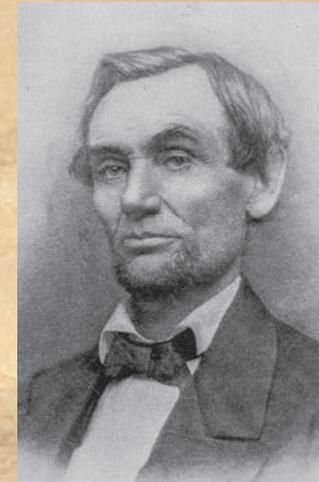
Die zentrale Route gewann das Rennen und auch der westliche Endpunkt Sacramento war im Prinzip damit vorgegeben. Um den östlichen Ausgangspunkt der transkontinentalen Bahn entbrannte jedoch ein heftiger Streit zwischen den rivalisierenden Städten St. Louis und Chicago. Schließlich bestimmte der damalige Präsident Lincoln in einem salomonischen

Entscheid den zwischen beiden Städten, jedoch weiter westlich gelegenen und bis dahin kaum beachteten Ort Omaha zur Ausgangsstation. Die Verbindung mit St. Louis und Chicago sollte dann durch zwei Zweigstrecken hergestellt werden.

1862 genehmigte der Kongress den Bau einer transkontinentalen Bahnverbindung.

Von Sacramento aus sollte die „Central Pacific“ nach Osten bis an die Grenze von Nevada und von Omaha aus die neugegründete „Union Pacific“ nach Westen bis an die Grenze Kaliforniens vordringen. Da die Bahn durch den halben Kontinent über öffentlichen Boden führte, erlaubte man beiden Gesellschaften, das gesamte Baumaterial kostenlos dort zu holen, wo es zu finden war. Ignoriert wurden dabei allerdings die bestehenden Verträge mit den Indianern.

Der zu diesem Zweck geschaffene „Pacific Railroad Act“ (Pazifik-Eisenbahn-Gesetz) von 1862 sah auch für beide Bahngesellschaften Staatsanleihen zwischen 16.000 und 48.000 US-\$ für jede gebaute Meile vor, je nach Schwierigkeitsgrad des zu bewältigenden Geländes. Außerdem unterstützte der Kongress den Bau durch Landgeschenke. Diese ermächtigten die Gesellschaften, einen fünf Meilen breiten Streifen auf jeder Seite des Schienenstrangs an siedlungswillige Farmer zu verkaufen.



iStock · Abraham Lincoln



Der Bau beginnt

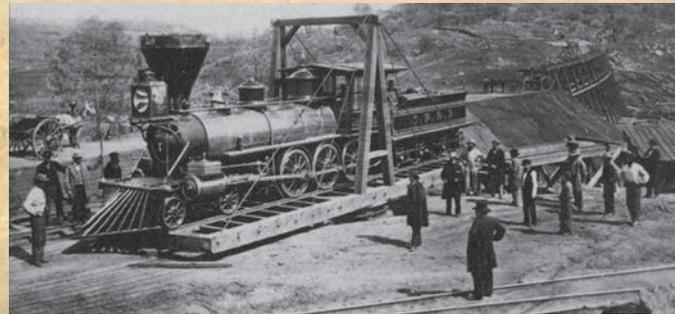
Während die Central Pacific (CP) in Sacramento schon Anfang 1863 mit dem Bahnbau begonnen hatte, tat die Union Pacific (UP) in Omaha erst im Dezember 1863 den ersten Spatenstich.

Immerhin erzielte im Westen die Central Pacific schnell verblüffende Erfolge, obwohl sie mit vielen technischen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte. Kalifornien lag am Ende der Welt: Nur über den Seeweg mit einer endlosen Schiffsreise um Kap Hoorn konnten Loks, Wagen, Schienen und Werkzeuge nach Sacramento gebracht werden.

Im wahrsten Sinne des Wortes biss die Central Pacific anfangs auf Granit, denn es galt zunächst die Gebirgsbarriere der Sierra Nevada zu überwinden.



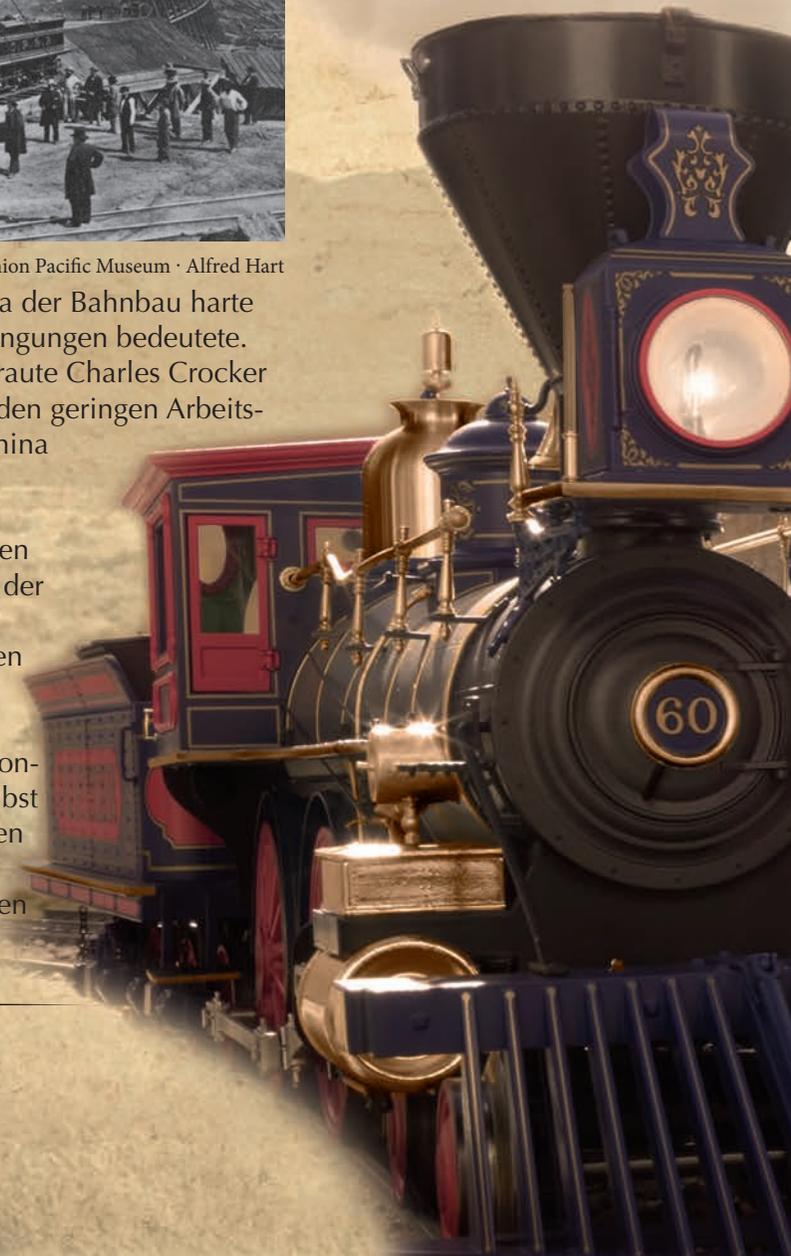
Union Pacific Museum · Alfred Hart



Union Pacific Museum · Alfred Hart

Doch Arbeitskräfte waren rar, da der Bahnbau harte Arbeit unter schwierigsten Bedingungen bedeutete. Der mit der Bauausführung betraute Charles Crocker ließ aber alsbald – erbost über den geringen Arbeitswillen seiner Landsleute – in China Tausende von Kulis anwerben.

Zwar waren zunächst die meisten Weißen von der Überlegenheit der europäischen Rasse überzeugt, doch die schwächtigen Chinesen erwiesen sich für die irischen und skandinavischen Bahnarbeiter alsbald als ernsthafte Konkurrenz, schufteten sie doch selbst unter schwierigsten Bedingungen und bei karger Verpflegung von morgens bis abends, als sei ihnen der Teufel auf den Fersen.



Die Sierra Nevada

Doch der heroische Kampf der CP mit dem Gebirge forderte auch enorme Verluste. Eine Zeitung schrieb sogar, in der Sierra Nevada käme auf jede verlegte Schwelle ein toter Bahnarbeiter. Zur Beschleunigung des Bahnbaus verwendeten die Mineure das überaus gefährliche Nitroglycerin an Stelle von Dynamit.

Oft in seiner Wirksamkeit unterschätzt kam es zu vielen Katastrophen, so dass dann gewaltige Felsmassen ganze Bautrupps unter sich begruben. Allein bei Sprengungen wurden mehrere hundert Chinesen verschüttet und da man auch im Winter weiterarbeitete, fanden nochmal Hunderte bei Lawinenniedergängen den Tod oder sie erfroren. Doch es zählten damals nur die grandiosen Taten und weniger die Menschenleben. In Rekordzeit wölbten sich waghalsige Brückenkonstruktionen über Abgründe und reißende Bäche, die sogenannten „Trestles“.

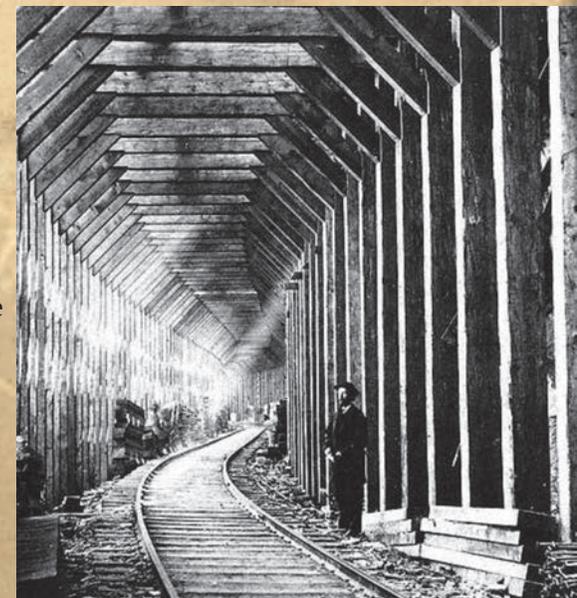


Union Pacific Museum · Alfred Hart

Mit zunehmender Höhe mussten immer mehr Schutzvorrichtungen gegen Lawinen und Schneeverwehungen gebaut werden. So entstanden meilenlange Holztunnels. Noch während der Sprengarbeiten am Scheiteltunnel begannen die Bautrupps bereits jenseits des Donnerpasses entlang dem Truckee River Schienen nach Osten zu verlegen.

Nach vielen Mühen hatte die Central Pacific schließlich die Berge überwunden und stieß in die Wüste vor, wo sie nun jeden Tag mehrere Meilen schaffte. Schließlich kam auch aus Washington die Genehmigung zum Weiterbau der CP-Strecke über die Grenze Nevadas hinaus bis zum Zusammenschluss mit der UP.

Damit hatte der Wettstreit zwischen den beiden Gesellschaften um Meilen und Subventionen begonnen. Im April 1868 erreichte der CP-Schienenstrang Reno und bot damit den reichen Silber- und Goldminen dieses Distrikts eine schnelle Verbindung mit den Städten am Pazifik.



Union Pacific Museum · Alfred Hart

RENO



In 1868 kämpfte sich die CP inzwischen über die 250 Meilen der Humboldt-Senke. Doch die trostlose Wüste schien den Bahnbauern geradezu neuen Auftrieb zu geben. Bauleiter Jim Strobridge erzielte mit seinen Chinesen in den fußtiefen, vom graugrünen Gespinst der Salbeibüsch überzogenen Alkalisichten Rekordleistungen.

Eisenbahnerstädte wie Winnemucca sowie Elko entstanden und so konnte selbst das mörderische Klima die Besiedelung Nevadas nicht länger verhindern.



Union Pacific Museum · Alfred Hart

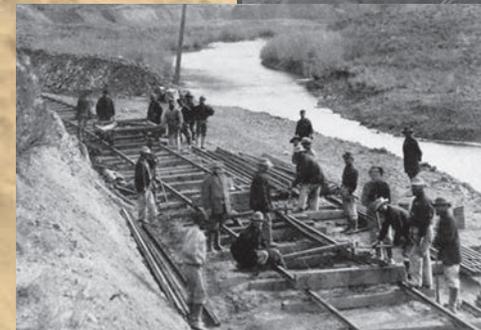
Ein nie mehr gebrochener Rekord

Mit 850 Männern und 40 Pferdegespannen gelang Jim Strobridge schließlich am 29. April 1869 kurz vor Promontory Point ein Rekord, der nie mehr gebrochen werden sollte. Vorausgegangen waren diverse Wetten zwischen den Verantwortlichen von CP und UP, wer an einem einzigen Tag die meisten Schienenmeilen legen könnte. An diesem denkwürdigen Tag gelang es den genauestens instruierten Arbeitern der CP tatsächlich zehn Meilen – gut sechzehn Kilometer – Schwellen und Schienen zu legen! Die als Zeugen anwesenden Zeitungsreporter schickten die Meldung schnell in alle Welt.

Die Amerikaner klatschten begeistert Beifall, doch in Europa schüttelte man nur ungläubig die Köpfe.



Union Pacific Museum · Alfred Hart



Spatenstich in Omaha

Fast ein Jahr nachdem die Central Pacific in Sacramento mit dem Bahnbau begonnen hatte, tat schließlich im Dezember 1863 die Union Pacific (UP) in Omaha auch den ersten Spatenstich.

Doch es ging nur sehr zögerlich voran. Omaha am Westufer des Missouri war zu jener Zeit ein Nest mit knapp 2.000 Einwohnern. Eine Brücke über den Missouri existierte nicht. Zwar war die Bahnstrecke am gegenüberliegenden Ufer zwischen Council Bluffs und Chicago im Bau, aber noch längst nicht vollendet. Daher dienten Raddampfer zur Herbeischaffung von Schienen und Rollmaterial.

Ende 1865 reichten die Schienen noch keine 50 Meilen weit nach Westen und die UP drohte zum nationalen Gespött zu werden. Doch mit Ende des Bürgerkriegs wendete sich das Blatt, denn nun standen Tausende von entlassenen Soldaten vor der Frage, wie es weitergehen sollte. Viele zogen nach Westen, um beim Bahnbau in den Ebenen Nebraskas zu arbeiten.

Ferner folgten irische, deutsche und italienische Einwanderer sowie frühere Sklaven dem Ruf der UP – insgesamt 8.000 bis 10.000 Arbeiter. 1866 übernahm General Grenville M. Dodge die Bauleitung und schuf eine halb

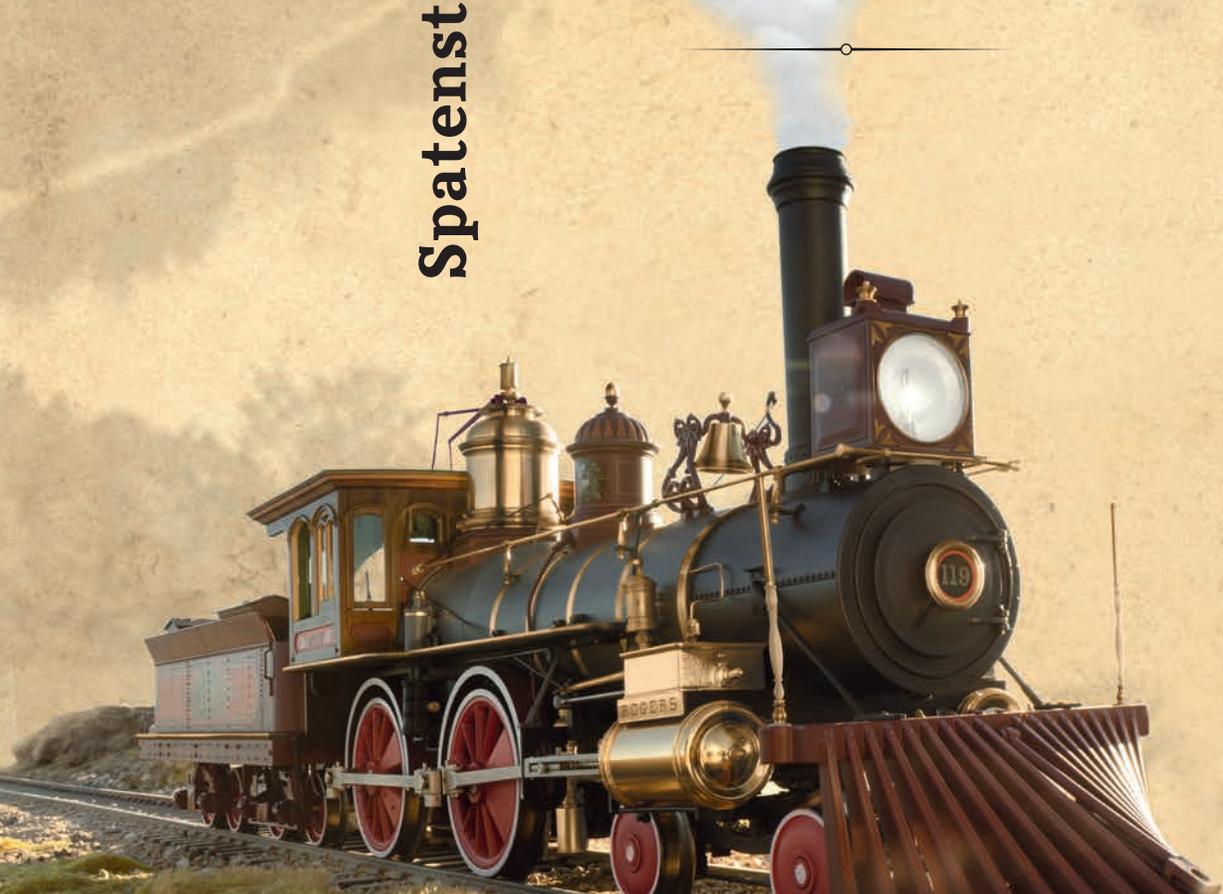
militärische, halb zivile Organisation, hervorragend geeignet für den Bahnbau durch die Indianergebiete.

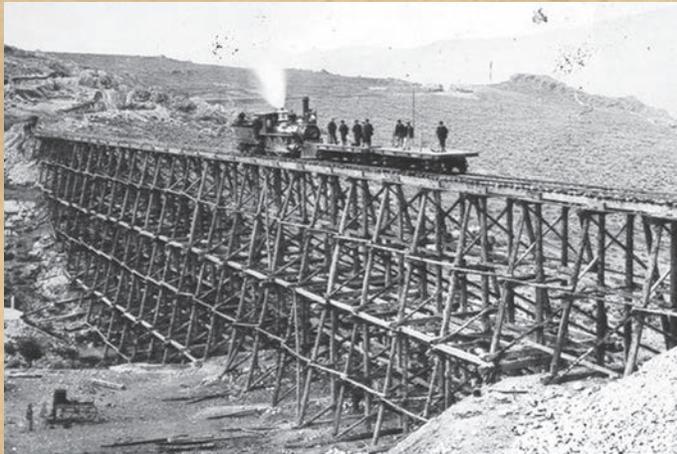
Als Führer der Baukolonnen konnte der Draufgänger Jack Casement gewonnen werden, der im Bürgerkrieg ebenfalls Generalsrang beklei-

det hatte. Der letzte Ansturm nach Westen hatte nun mit dem großen Marsch der Schienenleger eingesetzt und Meile für Meile zog sich der eiserne Pfad über die Prärie. An vorderster Front kamen die Vermessungsingenieure ihren Aufgaben nach. Ihnen folgten die Streckenarbeiter, welche die Trasse und die notwendigen Kunstbauten erstellten. Zuletzt legten die Konstruktionszüge Schwellen und Schienen, gefolgt von dem riesigen Versorgungstross.



Union Pacific Museum · A.J. Russell





Union Pacific Museum · A.J. Russell

Die eiserne Schlange kroch unaufhaltsam durch die Weiten der Prärie. Verzweifelt sahen dagegen die amerikanischen Ureinwohner dem Treiben der weißen Eindringlinge zu.

Der „große weiße Vater“ in Washington schenkte das Land der Union Pacific ohne Berücksichtigung bestehender Verträge und diese verkaufte es den Siedlern. Die eisernen, nie wieder zu entfernenden Gleise läuteten das Ende der roten Nation ein. Doch die Indianer wehrten sich.



Im Mai 1866 überfielen die Sioux eine Vorausabteilung, töteten eine Anzahl Männer und vertrieben die Vermesser aus ihrem Stammesgebiet. Als Antwort der Weißen wurden ganze Regimenter zum Schutz der UP entsandt.

Die ehemaligen Bürgerkriegsoffiziere wollten wieder glorreiche Schlachten schlagen. Doch auf ihren schnellen Pferden tauchten die Sioux und später auch die Cheyenne oft gerade dort auf, wo man sie am wenigsten vermutete. Isoliert arbeitende Bautrupps wurden immer wieder überfallen. Der Bahnbau artete in einen Indianerkrieg aus und beide Seiten führten die Kämpfe mit äußerster Grausamkeit. Letztendlich wurden auch Rechnungen beglichen, die mit dem Bahnbau nichts mehr zu tun hatten.

Aber insgesamt konnten die Indianer den Bahnbau der UP nicht wesentlich verzögern. Je weiter sich die Gleise nach Westen erstreckten, um so größer wurde der dem Konstruktionszug folgende Tross. An den jeweiligen Endpunkten breiteten sich schnell provisorische Städte aus, die sogenannten „End-of-Track-Towns“. Dort brachten Spielhöhlen, Bordelle und Saloons die Bahnarbeiter um ihre sauer verdienten Moneten. Diese „Städte existierten zumeist nur wenige Monate, wurden dann auf Extrazüge verladen und rund 100 Meilen weiter westwärts wiederaufgebaut. Den Beginn machte North Platte am Platte River, das im Herbst 1866 aus dem Nichts entstand und nach wenigen Tagen rund 5.000 Bewohner zählte. Dann rückte die Bahn weiter vor und zurück blieb nur ein riesiger Abfallhaufen, die Spuren der ausgetretenen Lagerstraßen und eine verschlafene Bahnstation.

Zugriff in Julesburg



Schließlich eskalierte das Ganze in Julesburg im Sommer 1867 zwischen der UP und den Besitzern der Spielhöhlen und Saloons.

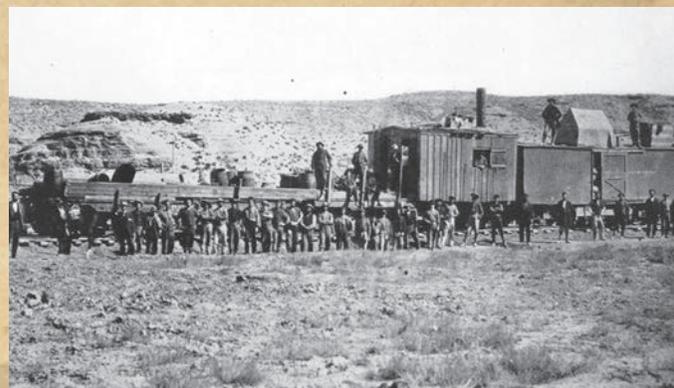


Die Kneipenbesitzer hatten Revolvermänner, Falschspieler und Dirnen angestellt und terrorisierten die Stadt wie sie wollten. Da Trunkenheit, Raub und Mord immer mehr zunahmen, beschloss General Dodge ein Exempel zu statuieren.

Eines Nachts lief Jack Casement mit einem Zug voll schwerbewaffneter Bahnarbeiter in Julesburg ein. Casement erschoss zunächst den an der Spitze stehenden Kneipenbesitzer und dann fielen seine Leute wie ein Strafgericht über Julesburg her. Wer sich wehrte, wurde erschossen, wer einen besonders üblen Ruf besaß, aufgehängt.

Am nächsten Tag gab es auf dem Friedhof von Julesburg über 70 frische Grabhügel.

Zwei Jahre später berichtete ein deutscher Reisender nach einem Halt in Julesburg, die einzige Hinterlassenschaft der ehemals 6.000 Bewohner bestünde aus zwei Häusern und vielen Gräbern, in denen jedoch nur drei Menschen schlummern, die eines natürlichen Todes gestorben sind, die anderen starben alle **„in ihren Stiefeln“**.



Union Pacific Museum · A.J. Russell

Möglichst gradlinig versuchte die UP ihre Strecke auf kürzestem Weg zu bauen. Bestehende Ansiedlungen wie das aufstrebende Denver oder auch Salt Lake City vermochten den eingeschlagenen Kurs nicht zu beeinflussen.

Das Konzept der UP lautete schlicht: Die Städte sollten dort entstehen, wo die Bahn durchführte. CP und UP einigten sich, die Bahn am menschenleeren Nordende des Großen Salzsees vorbeizuführen. Daher beeilten sich sowohl Denver als auch Salt Lake City, einen Anschluss an die Pazifikbahn durch Zweigstrecken herzustellen.

Der UP boten die Rocky Mountains weitaus geringere Schwierigkeiten als man erwartet hatte. Ihre Querung bei Sherman Hill liest sich in einem Bericht der Gesellschaft wie folgt: „Die Natur hat hier in überragender Lokomotive den Weg gebahnt.“ Nun wurde immer schneller vorangetrieben. Für die Bahn arbeiteten jetzt 9.000 Männer und 10.000 Zugtiere. Zur Beförderung von Schienen, Schwellen, Schienennägeln, Lebensmitteln, Trinkwasser und Brennstoffen





standen 53 Lokomotiven und über 1.000 Güterwagen zur Verfügung. Die durchschnittliche Tagesleistung stieg nun von vier auf rund sieben Meilen. Als eine der wenigen „End-of-Track-Towns“ überlebte die über Nacht entstandene Stadt Laramie bis heute.

Schließlich gelangten die Schienen im Herbst 1868 an das Wasatch-Gebirge mit seinen Felstürmen und engen Canyons. Nun boten sich den Bahnbauern schwierigste Hindernisse wie nie zuvor, denn rei- ßende, durch zerklüftete Felsschluchten schießende Flüsse mussten überbrückt werden.

Doch auch die Schwierigkeiten in den Schluchten des Wasatch-Gebirges gelang es zu bewältigen und die Bauarbeiten wurden selbst während des strengen Winters 1868/69 weitergeführt.



Union Pacific Museum · A.J. Russell

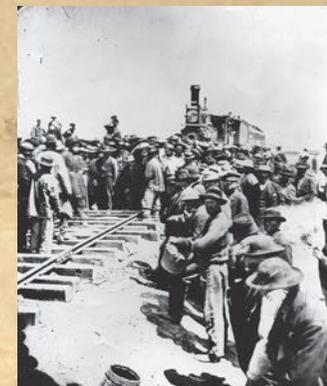


Die Hochzeit der Schienen

Ende 1868 lagen die Gleisenden der beiden Gesellschaften noch ein paar hundert Meilen auseinander und kein bestimmter Treffpunkt war vereinbart. Zur gleichen Zeit verfielen daher bei beiden Bahnen geschäftstüchtige Manager auf denselben Gedanken: Um einen möglichst großen Anteil der noch fehlenden Strecke für ihre Gesellschaft zu sichern, schickten sie Baukolonnen mit riesigen Wagenzügen weit über die Schienenenden hinaus, um in den Ebenen Utahs bereits einen Bahndamm herzurichten und in wahnwitzigem Tempo bis zu 200 Meilen Teilstrecken parallel zu bauen.

Die Bautrupps belauerten sich fast wie Todfeinde und bald waren schweren Auseinandersetzungen die Folge. Es begann mit Materialdiebstählen, ging weiter mit Messerstechereien, Schießereien sowie Sabotageakten und endete in einem Sprengstoffkrieg. Beendet wurde das Ganze erst, als die Mormonen in Salt Lake City dramatische Lageberichte an die Hauptquartiere der beiden Gesellschaften telegraphierten. Schließlich sprach Präsident Grant persönlich ein Machtwort und bestimmte Promontory Point im Norden des Großen Salzsees zum Treffpunkt.

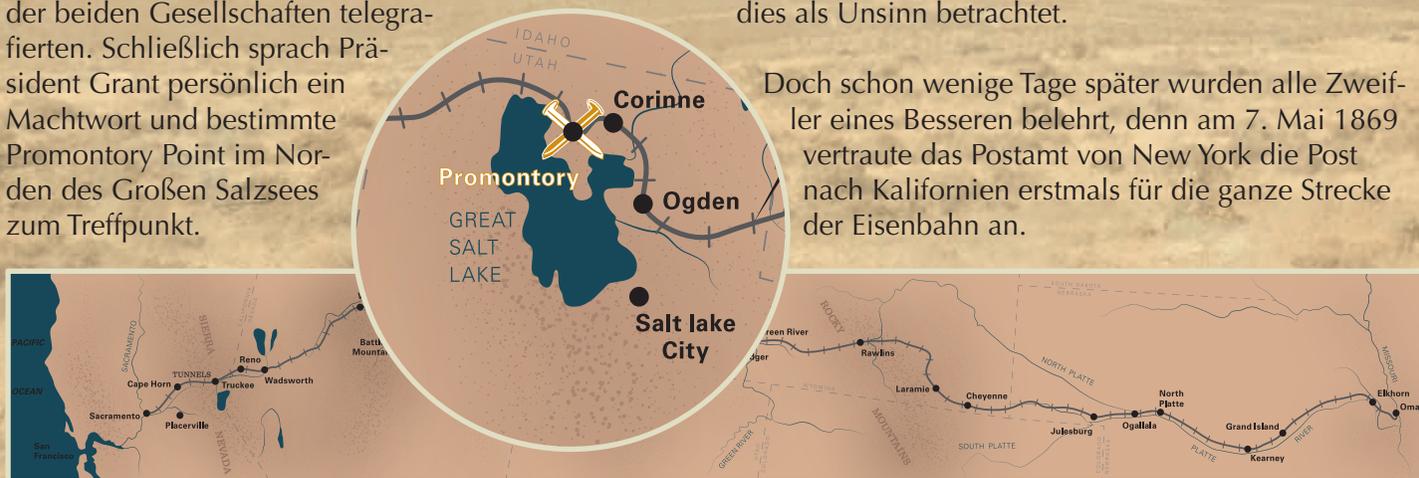
Als im Januar 1869 die beiden Bahngesellschaften verkündeten, die Pazifikbahn würde ihren Betrieb am Unabhängigkeitstag, dem 4. Juli, aufnehmen, reagierte die Öffentlichkeit mit Unglauben. Selbst die offizielle Meldung des Generalpostamts in Washington, die beiden Schienenenden wären nur noch 80 Meilen voneinander entfernt, wurde allgemein bezweifelt.



Union Pacific Museum · A.J. Russell

Die Baufortschritte in den letzten Monaten erschienen sogar den rekordgewohnten Amerikanern zu phantastisch. Selbst als die CP von San Francisco aus den Zeitungsagenturen telegraphierte, dass zu einer ununterbrochenen Schienenverbindung von Ozean zu Ozean nur noch 9,5 Meilen fehlten, wurde auch dies als Unsinn betrachtet.

Doch schon wenige Tage später wurden alle Zweifler eines Besseren belehrt, denn am 7. Mai 1869 vertraute das Postamt von New York die Post nach Kalifornien erstmals für die ganze Strecke der Eisenbahn an.



Promontory Point

In einem eilig errichteten Zeltlager im ödesten Winkel des Kontinents, in Promontory Point, trafen sich am 9. Mai 1869 in Frack und Zylinder die höchsten Vertreter der beiden Bahnen. Ein Korrespondent notierte angesichts der umgebenden trostlosen Alkaliwüste: „Promontory Point befindet sich näher bei der Hölle als alle anderen Städte längs der Bahn“. Das auf den Schienen herbeigeschaffte Trinkwasser kostete exorbitante zwei Dollar pro Fass.



Union Pacific Museum · A.J. Russell

Leland Stanford, Präsident der CP, und Thomas C. Durant, Vizepräsident der UP, hatten nach diversen Schwierigkeiten mit ihren privaten Salonwagen Promontory Point erreicht und am Vorabend des Ereignisses tafelte man nun, wechselte Freundlichkeiten und tauschte Trinksprüche aus.

Derweil traf man an den Schienen die letzten Vorbereitungen für den historischen Akt.



Union Pacific Museum · A.J. Russell



Als sich am Mittag des 10. Mai die beiden Sonderzüge von Ost und West näherten, piff ein scharfer Wind vom Großen Salzsee her in die Rauchfahnen der Lokomotiven. Die Vertreter der beiden Bahnen traten



National Park Service (NPS) · Hill Painting

an den Vereinigungspunkt, gekennzeichnet durch zwei polierte Schienen. Telegrafisten sorgten für Verbindungen nach Ost und West. Ein Pastor segnete die Bahn und sprach ein Gebet. Die letzten Schienennägel waren aus purem Gold und wurden von Leland Stanford und Thomas Durant mit einem schweren Hammer in die vorbereiteten Löcher der letzten Schwelle getrieben. Diese symbolische Szene ging als „Golden Spike“ in die Geschichte ein.

Anschließend näherten sich die mit Arbeitern bevölkerten Sonderzüge, bis die „Jupiter“ der CP und die „119“ der UP Kuhfänger an Kuhfänger gegenüberstanden. Diesen feierlichen Moment bannte der Fotograf Charles Savage auf die Platte für die Ewigkeit. Das Telegramm von Leland Stanford an die Zeitungen lautete: „Promontory Summit, Utah, 10. Mai: Die letzte Schiene ist gelegt! Der letzte Nagel versenkt! Die Pazifikbahn ist vollendet. Der Treffpunkt liegt 1.086 Meilen westlich des Missouri und 690 Meilen östlich von Sacramento. Leland Stanford.“

Fünf Jahre früher im als „Pacific Railroad Act“ vorgesehen und zwei Jahre früher als die Prognose der kühnsten Optimisten war das gigantische Werk vollendet worden.

Dank der Bahn war die 1.776 Meilen lange Strecke von Omaha nach Sacramento nun in wenigen Tagen zu bewältigen. Am 12. Mai 1869 fuhr in Sacramento der erste mit japanischem Tee beladene Zug nach Omaha ab.

Wenige Meilen westlich von Promontory Point pasierte er eine der letzten Planwagenkarawanen mit Emigranten nach Kalifornien.



Union Pacific Museum · A.J. Russell

Verfall und Neubeginn

Im Jahre 1903 begann die Southern Pacific als Nachfolgerin der Central Pacific mit dem Bau einer Abkürzungsstrecke über den Großen Salzsee – dem sogenannten „Lucin Cutoff“.

Die historische Route über den Promontory Summit verfiel bald darauf, ihre Gleise wurden schließlich 1942 abgebaut.

Doch in den 1950er Jahren erwachte das Interesse an dieser historischen Stätte wieder. Zunächst unter privater Obhut wurde Promontory am 2. April 1957 in den Status einer „National Historic Site“ erhoben. Am 30. Juli 1965 ging das 1.100 ha große Gelände an die bundesstaatliche Nationalparkverwaltung über, welche in der Folge erhebliche Anstrengungen unternahm, den Besuchern anschaulich den Bau der ersten transkontinentalen Bahn Amerikas zu vermitteln.

1975 erteilte sie den Auftrag, die beiden 2'6"-Lokomotiven der Eröffnungszeremonie, die „Jupiter“ der Central Pacific und die Nr. 119 der Union Pacific, originalgetreu nachzubauen. Da die ursprünglichen Zeichnungen nicht erhalten geblieben waren, wandte sich die Parkverwaltung zunächst an die Walt Disney-Studios, die Erfahrung mit Neu- und Umbau von Dampflok für die Bahnen ihrer Themenparks besaßen. Die Disney-Studios lehnten dies ab, empfahlen jedoch die O'Connor Engineering Laboratories in Costa Mesa/Kalifornien für diese Aufgabe. Der bekannte Eisenbahnhistoriker Gerald M. Best diente als Berater für das Projekt. Es wurden über 700

detaillierte Konstruktionszeichnungen erstellt, die fast ausschließlich auf den während der Zeremonie aufgenommenen Fotos der Loks basierten.

Der Disney-Animator und Dampflokliebhaber Ward Kimball war schließlich bei der „Jupiter“ und der „119“ für die Farbabstimmung nach Originalvorlagen verantwortlich.



Janko Franke
Thomas Estler

Die Jupiter

Die „Jupiter“ (CP #60) schrieb Geschichte als eine der Teilnehmerinnen bei der Golden Spike-Zeremonie anlässlich der Vollendung der transkontinentalen Bahn durch die USA am 10. Mai 1869. Die „Jupiter“ als damals übliche, holzgefeuerte 2'B-Schleppenderlok wurde im September 1868 im Rahmen einer Kleinserie von den Schenectady Locomotive Works in New York zusammen mit drei weiteren Maschinen gebaut. Diese erhielten die Nummern 61, 62 und 63 sowie die Namen „Storm“, „Whirlwind“ und „Leviathan“. Nach ihrem Bau wurden die vier Loks wieder demontiert und per Schiff nach San Francisco transportiert. Dort ging es nach Umladung auf einen Flusskahn weiter nach Sacramento zur CP-Hauptwerksstätte. Nach ihrem Zusammenbau wurden sie am 20. März 1869 in Dienst gestellt.

Allerdings war die „Jupiter“ ursprünglich nicht dazu ausersehen, den Zug des Präsidenten der CP, Leland Stanford, zum Golden Spike-Gelände zu befördern. Zunächst zog eine andere Dampflok, die „Antelope“, den Präsidentenzug. Auf der Fahrt nach Promontory folgte der Sonderzug eine Zeitlang mit kurzem Abstand einem Regelzug, geführt von der „Jupiter“. Während der Fahrt mussten beide Züge einen Einschnitt passieren, wo sich auf der

ein Holzfällerlager befand. Als der Zug mit der „Jupiter“ den Einschnitt passiert hatte, ließen die Arbeiter einen großen Baumstamm den Abhang hinunterrollen, welcher auf die „Antelope“ prallte und sie erheblich beschädigte. Anscheinend hatte entweder die „Jupiter“ nicht die entsprechende Flagge geführt, um einen nachfolgenden Zug zu kennzeichnen, oder die Arbeiter hatten die Flagge nicht bemerkt. Schnell wurde nach dem Unfall eine Nachricht an die nächste Station gesendet, um den von der „Jupiter“ geführten Zug anzuhalten. Dort wurden dann Stanfords Wagen an den Zug der „Jupiter“ angehängt.



Abbildung zeigt das erste Vorserien-Handmuster



Die Union Pacific „119“

Wie die „Jupiter“ der CP musste auch die „119“ der UP als Ersatz für die ursprüngliche Maschine erhalten, welche den Sonderzug von UP-Vizepräsident Thomas Durant mit seinem Gefolge nach Promontory Summit zur Golden Spike-Zeremonie ziehen sollte. Doch eine unangenehme Fahrtunterbrechung auf dem Weg nach Promontory brachte für den „Durant Special“ eine Zwangspause. In dem kleinen Ort Piedmont in Wyoming, unweit der Grenze zu Utah, wurde er auf ein Abstellgleis geleitet und die Lok dort angekettet. Dort „begrüßten“ Durant über vierhundert entlassene Arbeiter, die zuvor mit der Schwellenproduktion beschäftigt waren. Sie hatten schon mehr als drei Monate darauf gewartet, endlich bezahlt zu werden. Die Herbeischaffung des Lohns dauerte schließlich noch fast zwei Tage, dann erst durfte der Sonderzug weiterfahren.

Doch bald musste erneut angehalten werden. Ausgiebige Regenfälle hatten zwischenzeitlich Weber River heftig anschwellen lassen und als der Durant Special die den Fluss überspannende Devil's Gate-Bridge erreichte, bemerkte der Lokführer, dass das tobende Wasser einige Stützen unterspült und weggeschwemmt hatte. Der Lokführer machte Durant klar, dass unter der schweren Dampflok die Brücke wohl einstürzen würde, doch die leichteren Salonwagen könnte sie wohl aushalten. So setzte sich die Lok an das Zugende, gab jedem Wagen einen Schubs und ließ sie einzeln über die wackelige Brückenstruktur rollen. Die schüttelnden Wagen mit den

Würdenträgern rollten über die ebenso wackelige Struktur. Zwar hatte der Zug nun den Fluss überquert, doch fehlte jetzt eine Lok. Ein hastiges Telegramm nach Ogden bat um Rettung. Dort befanden sich die fünf Loks mit den Nummern 116-120, die im November 1868 von den Rogers Locomotive and Machine Works in Paterson/New Jersey gebaut worden waren. Die erste verfügbare Maschine war die „119“, ebenfalls eine 2'B-Schleptenderlok, die nun dem Sonderzug zur Hilfe eilte und dann auch die denkwürdige Begegnung mit der „Jupiter“ bei der Golden Spike-Zeremonie absolvierte.



Abbildung zeigt das erste Vorserien-Handmuster



Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Stuttgarter Straße 55-57
73033 Göppingen

www.lgb.de

Service:
Telefon: +49 (0) 7161/608222
E-Mail: service@maerklin.de

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, verboten.

© Copyright by
Gebr. Märklin & Cie. GmbH
In Deutschland gedruckt

336 076

LGB ist eine eingetragene Marke von Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Deutschland. Union Pacific, Rio Grande und Southern Pacific sind eingetragenen Markenzeichen der Union Pacific Railroad Company. Andere Marken sind ebenfalls geschützt. © 2019 Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Bildnachweis:
iStock ID:910932496

Union Pacific Museum · A. J. Russell
Union Pacific Museum · Alfred Hart
National Park Service (NPS) · Hill Painting
Janko Franke
Thomas Estler



Besuchen Sie uns:
www.facebook.com/lgb



Märklin erfüllt die Anforderungen an ein Qualitätsmanagementsystem nach der Norm ISO 9001. Dies wird regelmäßig vom TÜV Süd überprüft und zertifiziert. Sie haben damit die Sicherheit, ein Qualitätsprodukt eines zertifizierten Unternehmens zu kaufen.



Art-Nr: 29000
Dampflokomotiven-Set „Golden Spike“

Abbildung zeigt die ersten Vorserien-Handmuster

**Erfahren Sie mehr zu diesem exklusiven
Lokomotiven-Set von LGB
Streng limitiert auf 299 Stück**

**Nutzen Sie unsere aktuellen Sommerneuheiten,
besuchen Sie uns Online unter www.lgb.de oder
wenden Sie sich an Ihren LGB Händler vor Ort.**