

## Werk

**Titel:** Die mittlere Pacific-Eisenbahn

**Ort:** Berlin

**Jahr:** 1869

**PURL:** [https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657\\_1869\\_0004](https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1869_0004) | LOG\_0044

## Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)  
SUB Göttingen  
Platz der Göttinger Sieben 1  
37073 Göttingen

✉ [info@digizeitschriften.de](mailto:info@digizeitschriften.de)

artigen alten Flußbetten zu einem äußerst schwierigen und kostspieligen machen, schützen sie zugleich vor zu rascher Ausbeutung. Die nutzbringenden Minen in solchen älteren Strömen sind diejenigen, deren Bett aus goldhaltigem Kiessande von 100—150 Fufs Tiefe besteht, ohne die oben erwähnte Ueberschüttung von Sand, Lehm etc. Solche Plätze wurden u. a. bei Gold-Run an der Pacific-Bahn, 3000 Fufs über dem Meere, gefunden. Die Bearbeitung dieser Minen, deren jede gewöhnlich ein Areal von 2 Acres einnimmt, geschieht durch Wasserströme, die über den Hügel hinweg und die steile Felswand hinunter in eisernen Röhren bis zum Fufs der Anhöhen geleitet werden, wo kleinere Röhren das Wasser gegen die Bergwände spülen. Das aus jeder Röhre geschleuderte Wasser kostet 10 bis 15 D. per Tag, und wird dasselbe per Zoll verkauft, worunter eine Menge verstanden wird, die aus einer Oeffnung von einem □ Zoll Weite fließen kann, die an der Seite eines Kastens angebracht ist, welcher 6 Zoll Wasser über diesem Loche enthält. Ein Zoll füllt in 12 Stunden 50 Behälter und kostet gewöhnlich ca. 10—12 Cents. Eine solche Wassermasse zerbröckelt und reißt 5—10 Tonnen Erde in die Canäle (Sluices) herab, in denen dann das Gold zurückbleibt. Der tägliche Verbrauch von Wasser in Uncle Ab-Mine belief sich auf 13,000 solcher Behälter = 1000 D. per Monat, während die Ausbeute die Summe von 4000 D. in derselben Zeit erreichte. Im Allgemeinen geht indessen die Hälfte des Gesamtertrages in den Auslagen für Wasser auf. —r.

## Die mittlere Pacific-Eisenbahn.

Eine der bedeutendsten Unternehmungen der neuesten Zeit ist jedesfalls die mittlere Pacific-Bahn, die bestimmt ist, eine Verbindung zwischen Omaha am Missouri ( $41^{\circ} 20'$  nördl. Br.) mit San-Francisco ( $37^{\circ} 48'$ ) herzustellen. Die Länge der abgemessenen Strecke (vergl. Th. Jacoby's Californischer Staats-Kalender, 1869, S. 18) zwischen diesen beiden Endpunkten beträgt 1846 engl. M. und bildet, mit der bereits vollendeten 1454 M. langen Bahn von Omaha nach New York, einen ununterbrochenen Schienenweg von 3299 engl. M. Von San-Francisco aus läuft die Bahn auf einer Strecke von 450 M. bis Winnemucca ( $41^{\circ}$ ) in nordöstlicher, die übrigen 1400 M. in nahezu östlicher Richtung und berührt keinen Punkt nördlicher als  $40^{\circ} 70'$  und keinen südlicher als  $40^{\circ} 31'$ . Sie durchschneidet die Coast-Range in Californien, die Sierra Nevada und die Rocky Mountains. Den Rücken der Coast-Range übersteigt sie 49 M. von San-Francisco in einer Höhe von 734 Fufs, die Sierra Nevada 229 M. von San-Francisco in einer Höhe von 7042 Fufs und die Felsengebirge in einer Höhe von 7534 Fufs, 1155 M. von jener Stadt. Die höchste Steigung, 8242 Fufs, findet beim Ueberschreiten eines Ausläufers der Felsengebirge, am Evans-Pafs, 1297 M. von San-Francisco entfernt, statt. Von Shady Run an, 197 M. von San-Francisco, beträgt für die Strecke von 1150 M. in östlicher Richtung, die Bodenerhebung, auf der die Schienen gelegt sind, an keiner Stelle weniger als 4000 Fufs Meereshöhe. Die erste Section dieser Bahn (229 M.) zieht sich von San-Francisco an dem westlichen Abhange der Sierra Nevada entlang; die zweite, 721 M., liegt im Plateau des

Salzseebeckens, die dritte, 205 M., fällt in das Gebiet des Rio Colorado, der seine Gewässer dem Golf von Californien zuführt, die vierte, 691 M., begreift das Flußgebiet des Platte, eines Nebenflusses des Missouri, in sich. Auf der ganzen 1846 M. langen Strecke vom Stillen Ocean bis zum Missouri überschreitet die Bahn nur drei größere Flüsse, den Sacramento, den Green-River, einen Nebenfluß des Colorado, und den nördlichen Arm des Platte. Von einem Punkte, 38 M. westlich vom höchsten Gipfel der Sierra Nevada ausgehend, bis zu einem anderen, 322 M. östlich vom Felsengebirge, eine Entfernung von 1286 M., war auf der ganzen Bahnlinie früher keine Spur einer Ansiedelung, während jetzt auf dieser Strecke Hunderte von Plätzen entstanden sind, deren Namen so fremd klingen, daß außer den Bahnarbeitern schwerlich sonst Jemand sie behalten kann. Der Bau der Bahn ist von 3 Compagnien ausgeführt; die 124 M. lange Section von San-Francisco nach Sacramento ist von der Western Pacific-Compagnie gebaut, die zweite, östlich von Sacramento, durch die Central-Pacific-Compagnie, die dritte, westlich von Omaha, von der Union-Pacific-Compagnie. Namentlich eilig sind die Bahnstrecken der beiden letzteren Compagnien gebaut, indem jede täglich etwa 6 M. Schienen legte, während im Allgemeinen eine halbe M. als ein gutes Tagewerk angesehen wird. Am 14. November 1868 hatte die Central-Pacific-Compagnie 400 M., die Union-Pacific-Compagnie 850 M. vollendet. Die Compagnien versprachen am 4. Juli 1869 Passagiere per Wagon von San-Francisco nach New York zu befördern. Die letzte Schiene wurde am 8. Mai 1869 gelegt und durch die mit dem zuletzt eingeschlagenen Bolzen nach allen Hauptpunkten der Union in Verbindung gesetzten electrischen Telegraphen die Vollendung dieses Riesenwerkes bis zum fernsten Osten und Westen hin verkündet. Die außerordentliche Hast, mit der die Arbeit betrieben wurde, hatte ihren Grund in einem Versprechen der Regierung, für jede ausgebaute Meile der Bahn 12,800 Acres in Ländereien zu schenken und 12,800 Dollars in Bonds leihweise vorzustrecken. Der Gesamtbetrag dieser Vorschüsse beläuft sich auf circa 60 Millionen D., der der abzutretenden Ländereien auf circa 23 Millionen Acres, und würde der der Eisenbahn geschenkte Grund und Boden die eine Hälfte eines Landstriches von 20 M. Breite, 10 M. an jeder Seite der Bahn, begreifen, dessen andere Hälfte zum Preise von 2,50 D. per Acre ausbezahlt werden soll. Die Compagnie ist nicht verpflichtet, zu diesem Preise zu verkaufen, wird aber jedesfalls kein Land unter demselben abgeben, und da nun 12,800 Acres, zu 2,50 D. gerechnet, genau 32,000 D. ausmachen, so müssen die Ländereien die Bonds und diese ihrerseits die Bahn bezahlen. Da jener Vorschufs der Regierung von 32,000 D. pro Meile nach 30 Jahren mit 6 pCt. jährlichen Zinsen zurückbezahlt werden sollen, die Kosten für Beförderung der Post und Regierungsgegenstände davon aber abgezogen werden, so ist zu berechnen, daß durch vorgenannten Länderverkauf die Compagnie nach Ablauf von 30 Jahren, ohne alle eigene Auslagen, die Nutznießung des Bahnbetriebes und eines Capitals von 60 Millionen D. gehabt haben und sich nebenbei in unbestrittenem Besitz der Bahn selbst sehen wird. Die Reise von New York nach San-Francisco wird 6 Tage 17½ Stunden dauern, der Preis eines Durchbillets wird sich auf etwa 115 Dollars stellen; die Fahrt von England nach San-Francisco würde 17 Tage,