

# DER LETZTE NAGEL ...

Karl-W. Koch



## Lückenschluss des nordamerikanischen Schienennetzes in Promontory Point

### ▲ Die Loks "Jupiter" der Central Pacific ...

Am Rand des Großen Salzsees nordwestlich von Salt Lake City im Norden des US-Bundesstaates Utah liegt einer der geschichtsträchtigen Punkte der US-Verkehrsgeschichte. Hier kam es am 10. Mai 1869 zum Lückenschluss der ersten Eisenbahnverbindung quer durch den gesamten Kontinent. Mit dem „Golden Spike“, dem goldenen, letzten Nagel wurde die Verbindung der Gleise aus Ost und West vollendet.

### ▼ Das Lokpersonal der "Jupiter" ist im Führerstand, die Show kann beginnen.

#### Zur Geschichte

Erste Planungen für eine Eisenbahnverbindung von der Ost- zur Westküste gab es in den 1840-er Jahren. Realistischer wurde es durch eine vom



US-Kongress finanzierte Studie zur möglichen Streckenführung einer transkontinentalen Eisenbahn im Jahr 1853. Der Bürgerkrieg kam dazwischen, zeigte den Bedarf von Transportmitteln für Güter und Personen. Der Antrag von Präsident Abraham Lincoln wurde in der Folge 1862 vom Kongress genehmigt.

Ab dem Jahr 1865 begannen die privaten Bahngesellschaften Union Pacific und Central Pacific mit dem Bau. Von Omaha, Nebraska und Sacramento, Kalifornien ausgehend begann der Bau. Die Regierung zahlte Zuschüsse pro verlegten Schienenkilometern und schenkte zudem den Gesellschaften die Grundstücke für Strecke und Bahnhöfe. Da sich der spätere Gewinn der beiden Unternehmen am jeweiligen Anteil der Gesamtstrecke orientieren sollte, kam es zu einem Wettlauf, um sich eine möglichst große Zahl an Streckenkilometern zu sichern.

Da die Gesellschaften die Zusammenarbeit vernachlässigten, setzte der Kongress am 10. April mit einem Beschluss dem ein Ende. Die Schienen sollten am Promontory Summit, dem höchsten Pass im Norden der Hügellkette, zusammenlaufen.

Am Nachmittag des 9. Mai 1869 erreichten beide Gesellschaften den Promontory Point, am 10. Mai wurde die letzte Schiene gelegt und am Mittag mit dem letzten Nagel befestigt. Der Zug der Union Pacific kam mit der Lokomotive No. 119 von Osten, die Central Pacific mit Lok „Jupiter“ von Westen.

#### Streckenbau legt Historie still

1904 wurde durch den Bau einer neuen Strecke etwa 40 km südlich des Promontory Summit die erste Linie mit der historischen Stelle des Golden



## ... WAR GOLDEN

Spike stillgelegt und 1942 sogar abgebaut. Der Stahl wurde für Kanonen gebraucht.

Doch man erinnerte sich an die Geschichte und so wurde 1957 der Promontory Point zur National Historic Site aufgewertet. 1965 kaufte die Bundesregierung das Gelände. Heute ist hier ein kleines Besucherzentrum mit Museum. Im Sommerhalbjahr finden täglich Vorführungen mit den betriebsfähigen Nachbauten der beiden historischen Lokomotiven statt. Diese dürfen auf den paar Metern Gleisen ein wenig runddampfen, pfeifen und bimmeln. Einmal pro Woche – aktuell samstags – wird zudem in einer kleinen Zeremonie der Golden Spike – geschichtsverfälschend – in die Schwelle gehämmert. Im Winterhalbjahr sind die Lokomotiven im Depot zu bestaunen. Seit März 2019 hat das Ganze den Status eines National Historical Parks.

### Der „Golden Spike“

Leland Stanford, der Präsident von Central Pacific und frühere Gouverneur von Kalifornien spendierte einen goldenen Nagel. Auf diesen waren die Worten „The last Spike“ und die Namen der Direktoren der Bahngesellschaften eingraviert. Entgegen allem scheinbaren „Wissen“ wurde der Nagel nur herangereicht und bewundert. In die Schwelle wurde er jedoch aber nie eingeschlagen: Dort wäre er vermutlich auch nicht allzu lange geblieben. Das Prachtstück ging anschließend an das Museum der Stanford University und verblieb dort bis heute. Die bei der damaligen Zeremonie gemachten zahlreichen Fotos, wohl fast immer mit mindestens einer Dampflok im Hintergrund, waren übrigens Grundlage für die beiden Nachbauten der Originalloks.

## DIE LOKOMOTIVEN

### Jupiter (Central Pacific Railroad Nr. 60)

Die Lok Jupiter war eine 2'B Schlepptender-Dampflokomotive. Sie wurde im September 1868 von den Schenectady Locomotive Works in New York in einer Kleinserie zusammen mit drei weiteren Lokomotiven gebaut. Nach der Fertigstellung wurde Jupiter zerlegt und per Schiff nach San Francisco gebracht. Dort ging es nach Umladung auf ein Flussschiff auf dem Sacramento-River weiter zum Hauptsitz von Central Pacific in Sacramento.

Dort baute man die Lok erneut zusammen und stellte sie am 20. März 1869 in Dienst. Der Zug zum Golden Spike mit dem Vorsitzenden Leland Stanford wurde in Toano auf Jupiter umgespannt.

Nach dem Lückenschluss wurde Jupiter in Ogden stationiert. In den 1870er-Jahren wurde die Lok nochmals überarbeitet, unter anderem: neuer Kessel, Kuhfänger und einen anderen Schornstein. 1893 wurde sie von Holz- auf Kohlefeuerung umgerüstet und an die Gila Valley, Globe and Northern Railway verkauft, mit erneut geänderter Nummer: GVG&N 1. 1909 ging sie den Weg allen Altmetalls.

### Union Pacific Nr. 119

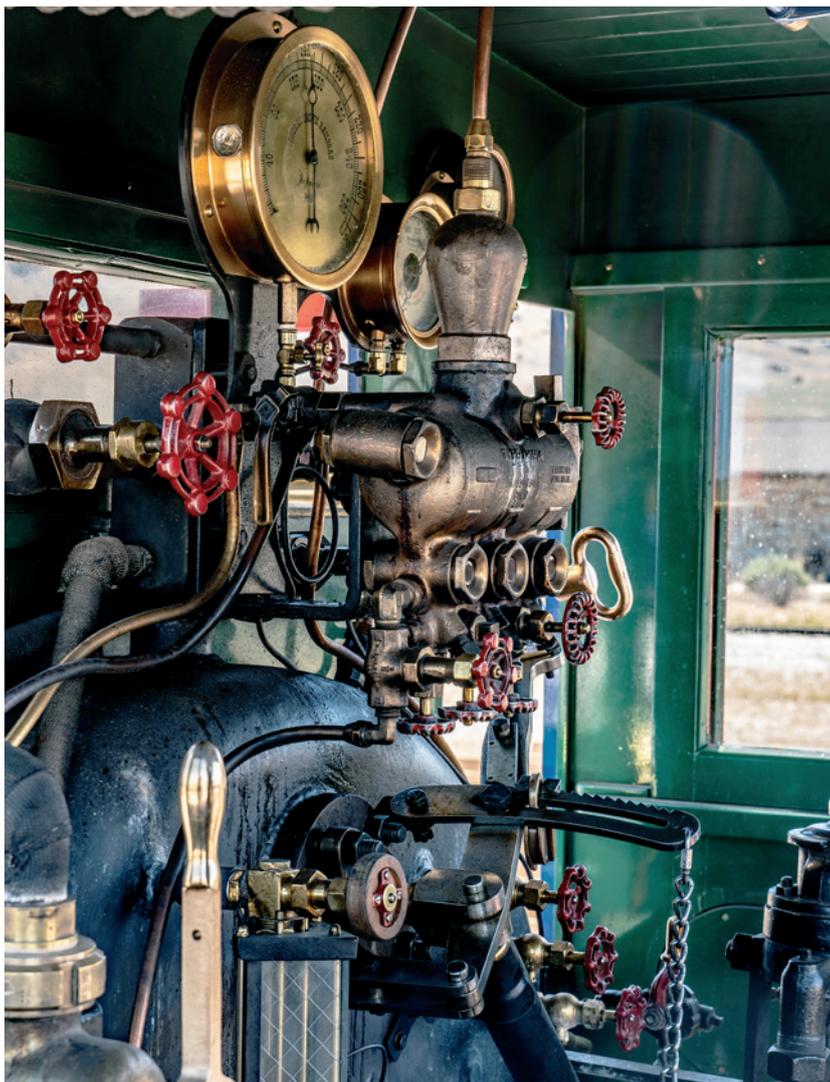
Auch die 119 hatte die Achsfolge 2'B, eine gewisse Ähnlichkeit zu Jupiter war nicht zu verleugnen. Sie wurde 1868 ebenfalls in einer Kleinserie von Rogers Locomotive & Machine Works in Paterson in New Jersey gebaut. Sie war zunächst der Utah Division der Union Pacific Railroad zugeteilt. Sie beförderte Züge zwischen Rawlins, Wyoming und Ogden, Utah, stationiert war sie in Ogden.

... und 119 der Union Pacific stehen sich Stunden vor Beginn der Show gegenüber, bevor sie ihren Auslauf genehmigt bekommen.

Inschrift des "Golden Spike":

**„May God continue the unity of our country as the Railroad unites the two great oceans of the world. 10. Mai 1869“**

("Möge Gott die Vereinigung unseres Landes genauso fortsetzen wie diese Schienenstränge die beiden großen Meere der Welt vereinen.")



▲ Der Führerstand der UP 119, für die damalige Zeit schon recht aktuell.

Der Vizepräsident Thomas C. Durant der UP hatte auf seine Weg zu den Feierlichkeiten ein massives Problem: Ein angeschwollener Fluss hatte einige Stützpfiler der Devil's Gate Bridge weggespült. Durants Lokführer weigerte sich, die beschädigte Brücke zu befahren. Schließlich ließ er sich darauf ein, die Personenwagen über die Brücke zu schieben. So standen Durant und sein Gefolge zwar auf der richtigen Seite, aber ohne Lokomotive. Man forderte eine Ersatzlok an für die Weiterfahrt, um an der Golden Spike- Zeremonie teilzunehmen. Nr. 119 wurde von Ogden losgeschickt, um die Prominenz nach Promontory zu bringen.

Nach den Feierlichkeiten ging es der 119 ähnlich der Jupiter. Sie landete wieder als Güterzuglokomotive im Alltagsdienst. Im Jahr 1903 schließlich die Verschrottung.

## ERSATZLOKS UND NEUBAU

1939 erkannten die Bahnoberen bei den

Arbeiten für einen Film über die UP-Geschichte den Bedarf an den fehlenden Originallokomotiven. Diese waren allerdings leider schon lange Alteisen. Daher spielte die umlackierte und neu beschriftete Lok „Genoa“ der Virginia & Truckee Railroad die Rolle von „Jupiter“. 1949 musste Lokomotive Nr. 35 der Chicago, Burlington and Quincy Railroad, als Double für die 119 aushelfen. 1969 beim 100. Jubiläum schlüpfte „Genoa“ erneut in die Rolle, jetzt schon im neuen Abschnitt restaurierter Gleise im Golden Spike National Historic Park. Die Lok „Reno“ von Virginia and Truckee spielte die Nr. 119 der UP. 1970 wurden beide abgegeben. Die Loks „Inyo“ (CP „Jupiter“) und „Dayton“ (UP 119) ersetzten sie. Die Fachleute schmunzelten über die feine – vermutlich unbeabsichtigte – Ironie: Die angebliche UP-Lok „Dayton“ war in den Werkstätten der Central Pacific Railroad in Sacramento gebaut worden!

Der Auftrag für die Nachbauten der Jupiter und der 119 in Originalgröße – laut Plan exakt in ihrem Aussehen von 1869 zu erstellen, ging 1975 an die O'Connor Engineering Laboratories in Costa Mesa, Kalifornien. Dabei hatte der Auftraggeber wie die beauftragte Firma ein massives Problem: Es gab keinerlei Zeichnungen oder sonstige verwertbare Unterlagen. Bei den Konstruktionsplänen musste bei Null angefangen werden. Über 700 detaillierte technische Zeichnungen wurden neu erstellt, Grundlage waren fast immer Fotos der Original-Zeremonie sowie Pläne ähnlicher Lokomotiven aus der selben Zeit.

Jupiter erhielt eine leuchtend rote Lackierung mit Blattgold, typisch für Lokomotiven aus den 1870er Jahren. 1979 waren die Nachbauten fertig und gingen am 10. Mai desselben Jahres, 110 Jahre nach der ursprünglichen Golden Spike-Zeremonie, in Betrieb. Anfang der 1990er Jahre wurde in einer wiederentdeckten Ausgabe der Sacramento Bee vom März 1869 eine Beschreibung der Lackierung der Jupiter gefunden, welche die Lokomotive als blau, purpurrot und goldfarben beschrieb, wurde die Lackierung angepasst. Im neuen Outfit ging sie dann am 10. Mai 1994 wieder in Dienst, dem 125. Jahrestag der Golden Spike-Zeremonie.

### Quellen:

- [https://en.wikipedia.org/wiki/Golden\\_Spike\\_National\\_Historical\\_Park](https://en.wikipedia.org/wiki/Golden_Spike_National_Historical_Park)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Union\\_Pacific\\_No.\\_119](https://en.wikipedia.org/wiki/Union_Pacific_No._119)
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Jupiter\\_\(locomotive\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Jupiter_(locomotive))

### DIE LOKDATEN:

	<b>Jupiter</b>	<b>119</b>
Loknummer	CP 60	UP 119, später als 343 nummeriert
Hersteller Original	Schenectady Locomotive Works	Rogers Locomotive and Machine Works
Seriennummer	505	1558
Baujahr Original	1868	1868
Achsfolge	2'B	2'B
Spurweite	1435 mm	1435 mm
Feuerung	Holz, ab 1893 Kohle	Kohle
Eigentümer	Central Pacific Railroad, Southern Pacific Railroad, Gila Valley, Globe&Northern Railway	Union Pacific Railroad
Ausmusterung	1909	1903
Herst. Nachbildung	O'Connor Engineering Lab.	O'Connor Engineering Laboratories
Baujahr Nachbau	1979	1979

## Interview mit einem Nagel:

**...UND IMMER AUF DEN KOPF!**

**Interviewer:** Mr. Golden Spike, bevor wir anfangen, wie sollen wir Sie eigentlich ansprechen? Immerhin sind Sie ja eine .... nunja ... Person? der Zeitgeschichte.

**Golden Spike:** *Lassen wir es doch einfach bei Spiky, so nennen mich meine Freunde, die wenigen, die es noch gibt.*

Wie geht es Ihnen dann?

**Golden Spike:** *Na, eigentlich könnte es mir ja ganz gut gehen, berühmt sein hat ja auch seine Vorteile. Man wird gewertschätzt und mit Respekt behandelt, meistens wenigstens. Bei der damaligen Zeremonie wurde ich poliert und in ein Samtbett im Museum der Stanford University gebettet ... und bewundert. Fast schon witzig ist, dass ich beim 1. Mal gar nicht in die Schwellen gekloppt, sondern nur rumgezeigt wurde. Irgendwann kam dann ein Klugscheißer auf die Schnapsidee, man könne doch die Zeremonie nachstellen, quasi für die Leute, die damals nicht dabei sein konnten. Damit begann das Übel.*

Erklären Sie, wieso Übel? Regelmäßig den Höhepunkt seines Lebens zu wiederholen, sollte doch eigentlich was Schönes sein?

**Golden Spike:** *Was Schöööones? (entsetzt aufschreiend) Wie sind Sie denn drauf? Regelmäßig JEDEN Tag mit dem Hammer auf dem Kopf gehauen zu bekommen? Was Schönes? Gehts noch? Das tut doch weh! Wenn es ja wenigstens damals so statt gefunden hätte ... Aber wie immer bei sowas, musste das dann spektakulär sein, also DRUFF MITTEM HAMMER AUFFEN KOPP statt einfach nur Rumzeigen und bewundern!*

*Einmal wäre ja noch halbwegs o.k. gewesen, für die Berühmtheit nimmt man einiges in Kauf. Aber – nochmals gefragt – JEDEN Tag? Mit dem HAMMER? Auf den KOPF? Ich kam von meinen Kopfschmerzen ja gar nicht mehr runter. Mein Vertrag mit Bayer in Germany für Aspirin dürfte der größte Einzelvertrag in den USA gewesen sein. Ich bekam tollen Rabatt und Freihauslieferung und sogar zu Weihnachten und zum Geburtstag, genauer zum angeblich ersten Kopfhautag eine Karte vom Vorsitzenden persönlich.*

*Dabei gäbe es doch Alternativen: Man könnte mir ein Gewinde schneiden (o.k., tut auch weh, aber nur einmal) und mich sanft reindreihen. Oder einfach ein Loch in die Schwelle klopfen und mich reinlegen. Nochmals zur Erinnerung, damals landete ich überhaupt nicht in der Schwelle ...*

Aber Spiky, warum haben Sie sich dann nicht zur Wehr gesetzt? Es gibt doch Grundrechte?

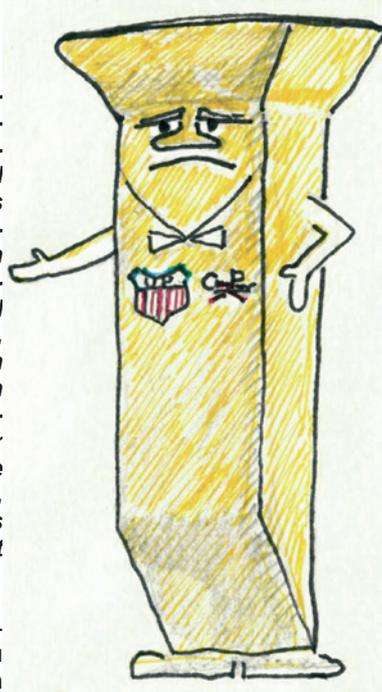
**Golden Spike:** *Ja, Menschenrechte, Unverletzlichkeit, Würde und so weiter, blablabla. Eben: MENSCHENrechte. Als Nagel haben Sie da keine Möglichkeit, irgendwas einzuklagen. Als ich es doch einmal versuchte, meinte der Richter allen Ernstes, was ich denn wolle? Nägel seien nun mal dazu da, auf dem Kopf geschlagen zu werden. GEHTS NOCH????*

Und jetzt?

**Golden Spike:** *Naja, irgendwann hatte einer der führenden Köpfe dann doch ein Einsehen. Die Kopf-hau-Nummer wird jetzt nur noch einmal wöchentlich durchgeführt. Immer noch nichts Angenehmes, aber nach drei Tagen sind die Schmerzen weg, dann habe ich drei Tage Zeit zum Leben und Erholen, bevor die Sch... Entschuldigung ... wieder los geht.*

Und, wie geht es weiter?

**Golden Spike:** *Ich habe immer noch die Hoffnung, dass man sich auf die echte Zeremonie besinnt und DIESE dann vorführt. Ist doch auch ganz schön. Und wenn man irgendwo mit dem Hammer draufhauen will, bitte – aber nicht auf MEINEN Kopf! Vielleicht ne kleine Schausprengung eines Stückes Felsen – wäre doch auch was?*



◀ Zeichnung Spiky: Andreas Illert

▼ „Ost und West geben sich beim Verlegen der letzten Schiene die Hand“ Zeremonie bei dem Lückenschluss am Promotory Point. In der Mitte links schüttelt Samuel S. Montague von der Central Pacific Railroad Grenville M. Dodge von der Union Pacific Railroad (Mitte rechts) die Hand.

... und wo ist Spiky?

(Quelle: Yale-Universität, New Haven, Connecticut)

