

Die Rolle der Eisenbahn

Die Zeit von 1820 bis zum amerikanischen Bürgerkrieg (1861 – 1865) gilt als die Vorbereitungsphase der Industrialisierung der USA, die Jahre von 1865 bis 1890 gelten als die das Zeitalter der eigentlichen industriellen Revolution.

Erschließung des Westens

Vor dem Bürgerkrieg waren amerikanische Siedler bis ins westliche Einzugsgebiet des Mississippi und an die pazifische Küste vorgedrungen. Die Great Plains und die Gebirgsketten mit dem Great Basin waren noch nicht erreicht worden.

Nach dem Bürgerkrieg wurden diese Gebiete nun besiedelt, was zu einer Reihe von Indianerkriegen führte. Die Lebensgrundlage der Prärieindianer waren die Büffelherden, die nun die Bewegungsfreiheit der Farmer und Viehzüchter behinderten. Ursprünglich gab es im Westen 15 bis 30 Millionen Büffel, bis Mitte der 1880er-Jahre waren sie fast völlig ausgerottet (vgl. Guggisberg, a.a.O., S. 139). Im Verlauf der Indianerkriege wurden die restlichen Ureinwohner teils ausgerottet, teils dezimiert, teils in Reservaten angesiedelt.

Eisenbahnen

Die Gleise der Gesellschaften Union Pacific und Central Pacific begegneten sich im Mai 1869 in Utah, womit die erste transkontinentale Eisenbahnverbindung hergestellt war.

Der Eisenbahnbau wurde vom Kongress durch zinslose Darlehen und Landschenkungen massiv befördert. "Bis 1880 wurden allein über 4,5 Milliarden Dollar in den Eisenbahnbau investiert, von denen der Staat rund 600 Millionen Dollar bereitgestellt hatte, die Hälfte davon durch die Einzelstaaten. Landschenkungen von nahezu 200 Millionen acres (immerhin eine Fläche, die in etwa der Größe von Belgien, Großbritannien und Spanien zusammen entspricht), fast 90% davon westlich des Mississippi, hatten den Bau wesentlich erleichtert. Als Gegenleistung mussten die Bahnen Regierungsfracht, Truppen und Post zu besonderen Tarifen befördern. 1865 hatte das Schienennetz 35.000 Meilen betragen und war bis 1900 auf rund 310.000 km (länger als das gesamte europäische Schienennetz einschließlich Russland) angewachsen" (Dippel, a.a.O. S. 67).

An der Spitze riesiger Eisenbahngesellschaften standen mächtige Finanzleute wie Cornelius Vanderbilt, Leland Stanford, James J. Hill, Jay Gould und J. Pierpont Morgan.

Die Eisenbahnen verbanden die wirtschaftlichen und politischen Zentren miteinander und beschleunigten die Erschließung des Westens, weil sie an manchen Stellen sogar den Siedlern vorauseilten und weil sich die Besiedlung an den Schienensträngen entlang schneller vollzog. So trug der Eisenbahnbau sogar dazu bei, dass der Grad der Urbanisierung im w Westen höher war als im Osten.

Viehzüchter

Das Hauptgebiet der Viehzucht in den USA war Texas. Dort wurden die Longhorn-Rinder gezüchtet. 1865 betrug der Bestand an diesen Rindern ca. 5 Millionen Stück (Guggisberg, a.a.O., S. 127). Seit 1866 trieben die Texaner ihre Herden durch die Prärie zu den End- und Anschlusspunkten der Eisenbahnen ("Long Drive"). Die Viehzucht dehnte sich auch nach Colorado, Montana, Idaho und die beiden Dakotas aus (ebda.).

Farmer

Mit der Besiedlung des Westens drangen auch die Farmer immer weiter vor und ermöglichten so die Ernährung der wachsenden Städte. Dabei waren auch sie auf den Transport ihrer Waren durch die Eisenbahnen angewiesen. "Neue Maschinen ermöglichten die extensive Nutzung [des Bodens], Windmühlen betrieben Pumpwerke und Bewässerungsanlagen, und technisch verbesserte Pflüge erleichterten die Feldarbeit. Das Problem der Einzäunung des bebauten Landes wurde durch die Einführung des Stacheldrahts (1874) gelöst. Verschiedene Bundesgesetze verschafften den Farmern Zutritt zum anbaufähigen Weideland" (ebda., S. 128).

Mining Frontier

Schon vor dem Bürgerkrieg herrschte der berühmte kalifornische Goldrausch (1848 - 1854), der nicht nur Tausende von Goldsuchern anlockte, sondern auch einen Mann wie Levi Strauss, der für die Goldgräber die Jeans erfand.

1858 brach der Colorado Gold Rush aus, 1859 wurde die enorm reichhaltige Comstock-Ader mit Gold und hochwertigem Silbererz in Nevada gefunden. Weil Abraham Lincoln Einnahmen für den Bürgerkrieg brauchte, machte er Nevada wegen dieser Gold- und Silbervorkommen 1864 zum Bundesstaat, obwohl es eigentlich noch nicht genügend Einwohner hatte, um Bundesstaat zu werden.

Der letzte große Goldrausch fand in den Black Hills in South Dakota statt. Weil die Adern meist schnell versiegten, wurden die Goldgräberstädte so schnell verlassen, wie sie entstanden waren, und bildeten die berühmten Geisterstädte (Ghost Towns).

Der Abbau von Gold und Silber durch Goldgräber in der Pionierzeit des Westens wurde aber bald durch den industriellen Abbau von Kupfer, Blei, Quarz und Eisenerz durch große Bergbauunternehmungen abgelöst.

Aufgaben:

1. Untersuche die infrastrukturellen Voraussetzungen der USA durch den Eisenbahnbau für die Industrialisierung.
2. Bewerte die Zusammenarbeit von Kongress und Eisenbahngesellschaften beim Bau der Eisenbahn.
3. Eisenbahn und Modernisierung: Zeige den Zusammenhang.

Vertiefung/Binnendifferenzierung:

Befasse dich mit einem der im Abschnitt **Eisenbahnen** genannten Unternehmen genauer - recherchiere hierzu im Internet.

Viele Zitate und Belege in diesem Artikel stammen aus folgenden Werken:

- Hans R. Guggisberg: Geschichte der USA, Stuttgart, Berlin, Köln, Mainz 1975, 2. Auflage, Band 1
- Horst Dippel: Geschichte der USA, München 1996

