



Wer aufgrund des *Homestead Act* ein Grundstück erhielt, hatte dies zu roden und zu bebauen (Adolf Ott, *Der Führer nach Amerika*, 1882)

schen klappte eine Lücke von annähernd 3'000 Kilometern, welche die beiden privaten Eisenbahngesellschaften Union Pacific im Osten und Central Pacific im Westen in einem gigantischen Wettlauf zu schliessen trachteten. Auf jeder Seite arbeiteten 10'000 Mann mit ebenso vielen Lasttieren, und für jede Meile des Schienenwegs wurden durchschnittlich 400 Tonnen Schwellenholz und Schienen verbaut. Im Osten kam man über die flache Prärie recht schnell voran, im Westen jedoch mussten Wälder abgeholzt, Brücken erstellt und Tunnels gebaut werden, bis endlich die Rocky Mountains überwunden waren. Am 10. Mai 1869 trafen die beiden Stränge in Utah aufeinander; nach gut dreijähriger Bauzeit war die transkontinentale Eisenbahn zwischen Chicago und San Francisco fertiggestellt.¹¹²

In den Jahren darauf entstanden in rascher Folge weitere Strecken: 1882 die Eisenbahn von New Orleans nach Los Angeles, 1883 die beiden Strecken von Kansas City nach Los Angeles (die Bahn, bei deren Bau Fidel Nutt und seine Kameraden mitgearbeitet hatten) sowie vom Lake Superior nach Portland (Oregon).¹¹³

Beim Bau der Eisenbahn durch die unwirtliche Prärie herrschten rauhe Sitten. Der Balzner Fidel Nutt gab in seinem Brief einen Einblick in das Leben der Arbeiter, als er schrieb, er *«habe in diesem Lande schon mehr zerlumpete Arbeiter gesehen als in Europa. Es ist ja aber auch kein Wunder. In jedem elenden Dorf, das kaum 30 Bretterhütten zählt, werden alle Laster fast öffentlich getrieben, geschweige in den*