

**AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİNDE PASİFİK DEMİR YOLUNUN İNŞASI VE  
KAMUOYUNUN TEPKİSİ**

\* İlhan GÜLTEKİN  
\*\* Timur PARA  
\*\*\* Ahmet DELEN  
\*\*\*\* Sami GÜLLER  
\*\*\*\*\* Fatma ŞEKERDAĞ GÜLLER

**Research Paper**

**Article Submission Date**

**07. 06. 2023**

**Article Acceptance Date**

**16. 07. 2023**

**Citation Information**

**Chicago:** İlhan Gültekin, Timur Para, Ahmet Delen, Sami Güller, Fatma Şekerdağ Güller, “Amerika Birleşik Devletlerinde Pasifik Demir Yolunun İnşası Ve Kamuoyunun Tepkisi”, *International Journal of Eastern Mediterranean Studies*, Vol. 1, Issue: 2, 2023, pp. 31-67.

**Apa** Gültekin, İ., Para, T., Delen, A., Güller, S., Şekerdağ Güller, F. (2023), “Amerika Birleşik Devletlerinde Pasifik Demir Yolunun İnşası Ve Kamuoyunun Tepkisi”, *International Journal of Eastern Mediterranean Studies*, Vol. 1, Issue: 2, pp. 31-67.

**Özet**

1830'da Amerika Birleşik Devletleri'nde buharlı lokomotifin devreye konulmasının büyük faydası olmuştur. Buharlı lokomotif, o tarihe kadar yürütülen çalışmalarda kullanılan ilkel malzemelerin yerini alınca ileri görüşlü insanlar Atlantik'ten Pasifik'e uzanan bir yol yapımı meselesini demiryolu fikrine dönüştürmüşlerdi. . Yüzyılın ortalarında, bir demiryolu ağı Doğu ve Ortabatı üzerinden Mississippi Nehri'ne kadar yayıldıktan sonra, bu ağı Batı Kıyısı'na bağlamanın mümkün olup olmadığı üzerinde kamu oyu uzun bir zaman tartıştı. Yolu savunanlar, onun hem gerekliliğini hem de ulusa getireceği acil faydaları gördüler. Ancak kamuoyunun büyük bir kısmı bu konuda henüz iyimser olmadığından Pasifik Demiryolunun hiçbir zaman gerçekleşmeyecek bir ütopya olduğunu düşündüler. Kırk yıl boyunca bu konuda yapılan tartışmalar durmaksızın devam etti. Nihayet 10 Mayıs 1869'da Amerika'nın doğusundan batısına uzanan bir demir yolu yapılabileceği Pasifik Demiryolu şirketi tarafından bütün Amerikan Kamuoyuna gösterilmiş oldu.

Bu makalede Pasifik Demiryolu'nun yapım süreci ve üzerinde yapılan tartışmalar üzerinde durulacak olup, demiryolunun Amerika Birleşik Devletleri'ne iktisaden kazandırdığı büyük değişim tartışılacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Amerika, Demiryolu, Pacific, Kızılderili.

**Abstract**

The introduction of the steam locomotive in the United States in 1830 was of great benefit. When the steam locomotive replaced the primitive materials used in the works carried out to that date, forward-thinking people turned the idea of a railroad from the Atlantic to the Pacific. In the middle of the century, after a railroad network spread through the East and Midwest to the Mississippi River, The public debate for a long time debated whether it was possible to connect this network to the West Coast. Advocates of the road saw both its necessity and the immediate benefits it would bring to the nation. However, as the majority of the public was not

---

\* Müdür, Kaşibeyaz Ortaokulu, [ilhangletk@gmail.com](mailto:ilhangletk@gmail.com), Orcid: 0009-0000-8659-7589

\*\* Müdür, Defne Bahçeköy ilkokulu, [timurpara@hotmail.com](mailto:timurpara@hotmail.com), Orcid: 0009-0006-2117-7771

\*\*\* Müdür, Sarıt İlkokulu, [delen27ahmet@gmail.com](mailto:delen27ahmet@gmail.com), Orcid: 0009-0000-3745-0062

\*\*\*\* Müdür, Nuriye Zekeriya Kına Ortaokulu, [samiguller312723@gmail.com](mailto:samiguller312723@gmail.com), Orcid: 0009-0007-1074-8900

\*\*\*\*\* 8900Müdür Yardımcısı, Nuriye Zekeriya Kına Ortaokulu, [fatmasekerdag@gmail.com](mailto:fatmasekerdag@gmail.com), Orcid: 0009-0007-8856-7894

optimistic about this yet, they thought that the Pacific Railroad was a utopia that could never be realized.

For forty years, the discussions on this subject continued without stopping. Finally, on May 10, 1869, it was shown to the entire American public by the Pacific Railroad company that a railroad could be built from east to west of America.

In this article, the construction process of the Pacific Railway and the discussions on it will be emphasized, and the great economic change that the railway brought to the United States will be discussed.

**Keywords:** America, Railroad, Pacific, Native American.

## **Giriş**

1850'de ABD Temsilciler Meclisi'nin Yollar ve Kanallar Komitesi, Pasifik'e giden bir demiryolunun inşa edilmesi için büyük bir kamuoyu oluşturmayı başarmıştı. Komite, böyle bir yolun "Doğu ile Batı arasındaki ticari, sosyal ve siyasi ilişkileri pekiştireceğini" ve bu yolun "Avrupa ve Asya ticareti için adeta bir otoyola" dönüşeceğini söyledi<sup>2</sup>.

Pasifik Demiryolunun savunucuları, argümanlarını esas olarak onun ticari önemine dayandırmışlardır. 1846'da Oregon sorununun çözülmesi, 1848'de Kaliforniya'da altının keşfi ve 1850'de Kaliforniya'nın eyalet statüsüne kabul edilmesi, Pasifik Kıyısı'nın nüfusunu artırmıştır. Bu sebeple de ticaret neredeyse tamamen Horn Burnu çevresinde veya Panama Kıstağı boyunca uzun, yavaş bir yolculuğa çıkmış gibiydi. Bu açıdan bakıldığında ticaret, hem doğu hem de batıda, kıta boyunca demiryoluyla hızla ilerleyen büyük ve kazançlı bir ticaret ağına dönüşmüştür<sup>3</sup>. Daha da önemlisi, girişimciler Pasifik Demiryolunun Avrupa ve Asya arasında yapılmakta olan gemi ticaretinin bundan sonraki rotasını gemiden demiryoluna çevireceğini ifade etmekteydiler. Pasifik Demiryolları'nın yöneticisi Sidney Dillon demiryolundan bahsederken "Gerçek amaç noktası"nın "Çin, Japonya ve Asya ticareti olduğunu" ileri sürmüştür.

Bu yolun yapımında ticari saik başından sonuna kadar baskın olmaya devam etti, ancak daha büyük etkiye sahip olan başka hususlar da vardı. Kongre ve ulusal kanun koyucuların hükümet destekli reformlara karşı köklü muhalefetin bastırılmasına da öncülük etti.

Amerika Birleşik Devletleri bu projeye hem maddi hem de manevi olarak büyük destek verdi. Çünkü demiryolu, Amerikan Kızılderililerinin nihai boyun eğdirilmesini de hızlandıracaktı. Aynı zamanda, Birleşik Devletler'e posta ve hükümet malzemelerinin taşınması için harcanan zamanı ve masrafı da büyük ölçüde azaltacaktı. İç Savaşın patlak vermesiyle, Kaliforniya ile birlik arasında giderek eriyen siyasi bağlar bu eyaletin ayrılma

---

<sup>2</sup> Robert M. Utley and Andrew Ketterson, *Golden Spike*, National Park Service Historical Handbook Series, Washington, D.C.: G.P.O., 1969, s. 1.

<sup>3</sup> Utley-Ketterson, *Golden Spike*, s. 1. Arjang A. Assad, "Modelling Of Rail Networks: Toward A Routing/Makeup Model", *Transportation Res. Part B* 14 (1-2), 1980, pp. 108.

tehdidini güdeme getirmişti. Amerika Birleşik Devletleri bu ayrılma tehdidini bir şekilde pasifize ederek, birliği güçlendirilmesi gerekiyordu. Savaş, Pasifik Kıyısının savunmasız durumunu da dramatize etmekteydi ki, hızlı kıtalararası ulaşım, her iki sorunun da çözümünde büyük kolaylık sağlayabilirdi<sup>4</sup>.

### **Pasifik Demiryolu Fikrinin İlk Ortaya Çıkışı**

1832 gibi erken bir tarihte, İngiliz mühendis George Stephenson'un İngiltere'deki buharlı lokomotifinin başarılı bir şekilde çalıştırmasından yedi yıl sonra, *Ann Arbor, Mich.*, *The Emigrant* adlı bir gazete, Pasifik'e giden bir demiryolu için ilk çağrışı yaptı. Daha önce, 1819'da, Virginia'dan John Mills, Atlantik ve Pasifik Okyanuslarını "buharla çalışan bir araba sistemi" ile bağlamayı önermişti. Fikir yayıldı ve 1836'da Dubuque, Iowa'nın inşaat mühendisi John Plumbe, böyle bir projeyi tartışmak için halka açık bir toplantı düzenledi ki, bu toplantı önümüzdeki 25 yıl içinde ulus genelinde yapılacak sayısız toplantının ilki olmuştu<sup>5</sup>.

1840'ların on yılı boyunca, John C. Fremont'un geniş çapta duyurulan batı keşifleri ve Meksika Savaşı'nın heyecan verici olayları, dikkatleri Batı'ya odakladı ve kıtalararası bir demiryolu fikrinin popülerleşmesine yardımcı oldu. Aynı derecede etkili olan bir diğer kişi ise Pasifik'e giden bir demiryolu takıntısı olan Çin ticaretinde aktif bir New Yorklu tüccar Asa Whitney'in tanıtım faaliyetleri olmuştur. Asa Whitney bu konuda bir çok makale yazdı, sürekli ders verdi ve görüşlerini günün önde gelen tanınmış şahsiyetlerine açıkladı. Bu yol için ilk kesin planı tasarladı ve ülke genelinde 16 Eyalet yasama meclisinin ve birçok kamu sözleşmesi ve ticaret kurulunun onayıyla Kongre'nin önüne getirilmesini sağladı<sup>6</sup>.

Kongre planını onaylayamasa da, Whitney Pasifik Demiryolunu günün en büyük kamu sorunlarından biri haline getirmişti. 1850'ler boyunca, Doğu'nun büyük şehirlerinde çok sayıda demiryolu kongresi düzenlendi. Bunlardan biri San Francisco'da toplandı. Önde gelen devlet adamları-John C. Calhoun, Jefferson Davis, Stephen A. Douglas ve diğerleri bu konferansta projeye olan desteklerini açıkladılar. Hem Cumhuriyetçi hem de Demokrat Partiler, Pasifik Demiryolunu platformlarına yazdılar, ancak Demokratlar, Federal'in reformlarına katılma konusuna şüpheyle yaklaştıkları için hükümet yardımını anayasaya

---

<sup>4</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 1.

<sup>5</sup> Cynthia Barnhart, H. Jin, Pamela H. Vance, "Railway Blocking: A Network Design Application", *Oper. Res.* 48(2), 2000, p. 10.

<sup>6</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 2.

uygun hale getirdiler. Proje öyle bir coşku uyandırdı ki, Güney Karolina Senatörü Andrew P. Butler şikayet etmek için harekete geçti: "Nil'in bir tanrı olduğu söylendi. Bence bu Pasifik demiryolu projesi tanrılaştırma konusu olmaya her şeyden daha yakın. Senato'da hiç duymadım. Herkes bu büyük yola tapınmak için gayretini göstermeye çalışıyor" dedi.

Politikacılar Pasifik Demiryolunun gerekliliği ve Federal yardım olmadan inşaatmenin imkânsızlığı konusunda hemfikirdiler, ancak her yıl Kongre'de bu amaçla çıkarılan bir çok yasa da vardı<sup>7</sup>.

Milletvekillerin tamamı yolun bir ucunu ele geçirmeye uğraşmaktaydı. Bu sebeple de doğuya ulaşacak güzergâh üzerinde bir anlaşmaya varılabilecek güç görünmekteydi, çünkü ucu ele geçirenler muazzam bir siyasi ve ekonomik faydalar elde edecekti. Kongre üyelerinin çıkar çatışmaları bu yönde olsa da, ülke genelindeki olası rotaların karşılaştırmalı değerleri hakkında neredeyse hiçbir şey bilmiyorlardı. Bunu düzeltmek için, 1853'te Ordunun Topografya Mühendisleri Birliği'ne "Mississippi Nehri'nden Pasifik Okyanusu'na bir demiryolu için en pratik ve ekonomik rotayı belirlemeleri" için sipariş verildi ve bolca da para ayrıldı<sup>8</sup>.

1853 ile 1855 yılları arasında Mühendisler iki kuzey ve iki güney rotasını incelediler. Daha sonra Güney Pasifik'in inşa ettiği 32d paraleli en ucuzu olmasına rağmen, dört demiryolu güzergahından herhangi birine bir demiryolu inşa edilebileceğini de keşfetmiş oldular. Kuzey rotaları Güneyliler için ne kadar sakıncalıysa, bu rota da Kuzeyliler için politik olarak sakıncalıydı. Pasifik Demiryolu Araştırmaları bu nedenle sorunu çözemedi; başlıca sorunlardan biri Batı Amerika'nın bilgisine muazzam ölçüde katkıda bulunan güzelce resmedilmiş bir dizi cilt oldu. İlk kıtalararası demiryolu nihayet inşa edilmesine karar verildiğinde, bu dört güzergâhtan hiçbiri takip edilmedi<sup>9</sup>.

Pasifik demiryolu güzergâhlarından herhangi biri üzerinde anlaşmaya varılamaması, milletvekilleri arasındaki anlaşmazlığın yalnızca bir yönüydü. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde, Kuzey ve Güney halkları bölgesel görüşlerine daha sıkı tutunmaya başlamışlardı. Bu sebeple Amerikan siyasetinin en önemli özelliklerinden biri olan uzlaşmacı yönü, anlamsız bir kelime haline geldi. Böyle bir atmosferde hiç şüphesiz ki bir Pasifik demiryolu inşası için asla bir umut ışığı görünmüyordu. Aslında birliğin eskisi gibi devam

---

<sup>7</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 3.

<sup>8</sup> Bodin, Lawrence D., Bruce L. Golden, Allan D. Schuster, William Romig, "A Model For The Blocking Of Trains", *Transportation Res. Part B* 14(1-2), 1980, p. 115.

<sup>9</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 3.

etmesi için çok az umut vardı. Kesin olan tek şey, önceki günden daha sert tartışmaların yaşanmaya başlandığı ve bundan sonra tartışmanın dozunun mutlak surette artacağıydı<sup>10</sup>.

### **Central Pasific Örgütü**

Savaştan hemen önceki yıllarda Kongre üyeleri tartışırken, bu tartışmaların temelinde bir avuç Kaliforniyalı rol almıştır. Sacramento Valley Demiryolunun bir mühendisi olan Theodore D. Judah, kıtalararası bir demiryolu inşası fikrini takıntılı bir şekilde savunmaya devam etmekteydi. Kendisinden önceki Whitney gibi, Judah da hem Washington'da hem de kendi eyaletinde politikacılar, tüccarlar ve finansörler üzerinden büyük bir lobi faaliyeti yürütmekteydi. Buna rağmen çok az ilerleme kaydederek 1860 yazında zorlu Sierra Nevada boyunca bir hat yeri bulmak için sahaya çıkmıştır. Donner Geçidi'nin fizibilitesini gösteren ön verilerle geri dönmeye muvaffak olan Yahuda, proje için para toplamaya başladı. Ancak bu çabası San Francisco halkı tarafından pek benimsenmedi ve oldukça soğuk karşılandı. Yahuda San Francisco'da umduğunu bulamayınca Sacramento'ya döndü<sup>11</sup>.

Burada Yahuda, coşkularına rağmen mütevazı servete sahip dört tüccarla tanıştı. Leland Stanford, Collis P. Huntington, Mark Hopkins ve Charles Crocker. Bu tüccarları kıtalararası bir demiryolunun inşa edilebileceğine ve inşaatçılarının zengin ve ünlü olacağına ikna etmişti. Yahuda'nın fikri oldukça cazip olmasına rağmen, tüccarların ilgisini daha acil avantajlar sağlayacak projeler çekiyordu. Yahuda, bu tüccarların beklentilerini karşılamak amacıyla, projenin ucunu bira daha doğuya çevirdi ve bu sayede elde ettiği 1861 Federal yardım vaadi, projeyi her zamankinden daha parlak görünür kılmakla kalmadı, aynı zamanda projeyi Sierra'nın doğu yamacında filizlenen Nevada maden kasabalarına doğru yönelterek, demiryoluna muazzam karlar garanti eden yeni bir görünüm de sağladı. Yahuda'nın bu yeni atılımını cazip bulan bu dört tüccar California Central Pacific Railroad Company'yi 28 Haziran 1861'de kurdular. Yahuda, Central Pasific'in başmühendisi olarak yaz için tekrar dağlara giderek Ekim 1861'de haritalar, profiller ve planlarla dolu bir evrak çantasıyla bir kez daha Washington'a doğru yola çıkmıştır.<sup>12</sup>

---

<sup>10</sup> Michael Gorman, *An Application Of Genetic And Tabu Searches To The Freight Railroad Operating Plan*. *Ann. Oper. Res.* 78 1998, 51-69.

<sup>11</sup> Utley-Ketterson, *Golden Spike*, s. 5.

<sup>12</sup> Utley-Ketterson, *Golden Spike*, s. 4.

### **1862 Demiryolu Yasası**

1861-62 kışında Yahuda, Pasifik Demiryollarına yardım edecek yasalar çıkarmak için yorulmadan çalıştı. Missouri Nehri'nin batısını inşa etmeyi uman bir grup doğulu girişimci de onunla birlikte aynı çabayı sarfetti. Yolun yalnızca askeri yararlarına değil, aynı zamanda Pasifik Kıyısını Birliğe bağlama gerekliliğine de ikna olan Başkan Lincoln, kampanyayı güçlü bir şekilde destekledi. Bir güney rotasının kabul edilme ihtimali ve kuzey rotasına karşı çıkacak hiçbir Güneyli olmadığından, Senatörler ve Temsilciler kabul edilebilir bir yasa tasarısının şartları üzerinde anlaşmaya varmakta çok az zorluk yaşadılar. Mayıs ve Haziran 1862'de böyle bir yasa tasarısı Kongre'den başarıyla geçti ve 1 Temmuz'da Başkan tarafından imzalandı. 1862 Demiryolu Yasası, Amerika Birleşik Devletleri Hükümeti'nin desteğini kıtalararası demiryolunun arkasına attı. İkinci Birleşik Devletler Bankası'ndan bu yana Ulusal Hükümet tarafından kiralanan ilk şirket olan Union Pacific Demiryoluna, Missouri Nehri'nden batıya doğru Kaliforniya sınırına veya Central Pasific ile buluşana kadar bir yol inşa etme yetkisi verdi. (Kongre boylamı sabitledi ve Başkan, Omaha'yı son nokta olarak belirledi. ) Kanun aynı zamanda Kaliforniya'dan zaten bir tüzüğü olan Central Pasific'e daha doğuya ilerlemesi ve Union Pacific ile bağlantı kurması için yetki verdi<sup>13</sup>.

Devlet yardımı, arazi hibeleri ve sübvansiyonlar şeklini aldı. Yolun, kamu malı boyunca 400 fitlik bir geçiş hakkı ve ayrıca her bir mil için 10 arazi bölümü olacaktı. Bunlar, parkurun her iki tarafında her 10 kişiden beşi veya 20 mil genişliğindeki bir kemerdeki arazinin yarısı olan alternatif bölümlerdi. Dahası, tamamlanan her bir mil için şirketler, demiryolu üzerindeki ilk ipoteği oluşturacak olan yüzde 6'lık, 30 yıllık ABD tahvilleri, vade sonunda geri ödenecek anapara ve faiz alacaklardı. Tahvil sübvansiyonu, Rockies'in doğusunda ve Sierras'ın batısında 16. 000 \$, dağ sıraları arasında 32. 000 \$ ve dağlarda 48. 000 \$ olarak belirlendi<sup>14</sup>.

### **Union Pacific Organizasyonu**

1862 Yasası ayrıca, Union Pacific Demiryolu ve Telgraf Şirketi'nin Komiserler Kurulu'nu oluşturmak üzere 25'i yeter sayı oluşturan 163 kişiyi atadı. Bu adamlar şirketin geçici bir organizasyonunu yapacaklardı. Union Pacific sermaye stoğuna 2 milyon dolar taahhüt edildiğinde ve bu miktarın yüzde 10'u ABD hazinesine nakit olarak ödendiğinde, geçici görevliler yerini kalıcı görevlilere bırakacaktı. Komiserlerden oluşan bir yeter sayı, 2

<sup>13</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 5-6.

<sup>14</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 6.

Eylül 1862'de Chicago'da toplandı ve geçici görevlileri seçti. Bir yıl içinde gerekli stok taahhüt edildi ve yüzde 10 nakit olarak hazineye ödendi. Ekim 1863'te hissedarlar kalıcı bir organizasyon oluşturmak için bir araya geldi<sup>15</sup>. Bu toplantıda yöneticilerini ve görevlilerini seçtiler. Bunlar arasında: Tümgeneral John A. Dix, Devlet Başkanı; Thomas C. Durant, başkan yardımcısı; Henry V. Zavallı, sekreter; ve sayman John J. Cisco. General Dix hiçbir zaman göreve gelmedi ve 1869'a kadar Başkan Yardımcısı Durant, Union Pacific'in işlerini yönetti<sup>16</sup>.

### **1864 Demiryolu Yasası**

Etkileyici törenler - 6 yıl sonra son çivinin kullanıldığı törenlerden daha etkileyici - iki demiryolunu hizmete açtı. Central Pasifik, 8 Ocak 1863'te Sacramento'da, Union Pacific 2 Aralık 1863'te Omaha'da temel attı. Her iki yol da fazla ilerleme kaydetmedi. Savaş, malzemelerin fiyatını yükseltti ve emeği son derece kıt hale getirdi. Sermaye kaydedilemezdi, çünkü savaşın refahı, ilk temettüsü çok ileride olan bir demiryolundan daha iyi yatırım fırsatları sağlıyordu. Kaliforniya'da Central Pasific, komutasındaki her silahla savaşan sahne, gemi, nakliye ve telgraf şirketlerinden oluşan güçlü bir ittifakın kendisine şiddetle karşı çıktığını gördü<sup>17</sup>.

Bununla birlikte, Kaliforniya'nın Cumhuriyet savaşı valisi olarak Leland Stanford, şirketine bir miktar devlet mali yardımı getirmeyi başardı. Bununla ve kişisel güvenliklerini ödünç alarak dört ortak, Şubat 1864'e kadar raylarını Sacramento'nun 18 mil doğusuna itti. Ancak Union Pacific, 1865 baharına kadar ilk rayını bile döşemedi. Buna rağmen daha fazla hükümet yardımı için oldukça geçerli nedenlerle tekrar Kongre'ye döndü. Sonuç, 1864 tarihli Demiryolu Yasasıydı. 2 Temmuz 1864'te Başkan tarafından imzalanan bu kanun, ana kanunla demiryoluna sağlanan kaynakları ikiye katladı. Geçiş hakkını 400'den 200 fit'e düşürmesine rağmen, 1864 Yasası arazi hibesini ikiye katladı. Şirketler artık mil başına 20 arazi parçası alacaklardı - yolun her iki tarafında 10 alternatif bölüm oluşturulmuştu. Daha acil bir fayda olarak da hükümet, devlet sübvansiyonu tahvilleri aldıkları için şirketlere kendi yüzde 6'lık, 30 yıllık tahvillerinden eşit miktarlarda ihraç etme yetkisi vererek demiryolu üzerindeki ilk hacizinden vazgeçti. Şirket tahvilleri artık yol üzerindeki ilk ipoteği, ABD tahvilleri yolda ikinci ipoteği oluşturacaktı. Bu büyük tavizlere ek olarak yasa, Hükümet düzenlemelerine

---

<sup>15</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s. 6.

<sup>16</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.7.

<sup>17</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.7.

uyumu eskisinden çok daha kolay hale getiren bir dizi küçük serbestlik içeriyordu<sup>18</sup>.

Kanun, Central Pasific'i Kaliforniya-Nevada sınırının 150 mil doğusunda inşa etmemekle sınırladı. Collis P. Huntington daha sonra bu hüküm hakkında şunları yazdı: "150 mil faturaya girmemeliydi; ancak Bay Union Pacific'e onu gördüğümde, onu istediğim anda çıkaracağımı söyledim. " Bunu yaptıktan 2 yıl sonra büyük demiryolu yarışı için başlangıç silahını ateşledi<sup>19</sup>.

1864 Yasası, Amerika Birleşik Devletleri'ni "kendi sübvansiyonunun tamamı için şirketin tahvillerinin neredeyse tam bir destekçisi" yaptı ve şimdi her ikisi de Union Pacific (U. P) ve Central Pacific (C. P) tamamlanan yolun her bir mili için verilen sübvansiyon miktarının iki katını alabilir hale gelmiş oldu. Temmuz 1865'te Stanford, "Mali sorun çözüldü," diye sevinmişti. Ona göre "ve sonuç, çalışmayı en üst düzeye çıkarmak için bol miktarda mali araç" bulmak mümkün olduğu şeklinde yorumlanmıştı. İç Savaşın sona ermesi, bol finansmana, bol miktarda emek ve malzeme ekledi. İki şirket, 4 yıldan az sürecek olan 10 yıllık bir iş için güçlerini seferber ettiler<sup>20</sup>.

### **Pasifik Demiryolunun İnşa Edilmesi**

Pasifik Demiryolu o kadar uzun yıllar tartışma, tartışma ve hitabet konusu olmuştu ki, inşaat fiilen başladıktan sonra, ulus çapında en yoğun ilgi ve merakı uyandırdı. 1865'te çok az insan kıta boyunca birden fazla demiryolu olacağını hayal etmişti. Neredeyse herkesin kabul ettiği masraf, diğer yolları yasaklayacaktı. Bu nedenle ülkenin her yerindeki gazeteler yolun ilerleyişini sonsuz ayrıntıyla takip etti ve yol geniş terimlerle dünyanın sekizinci harikası ve "modern Amerika'nın büyük eseri" olarak tanımlandı. 1865'ten 1869'a kadar Pasifik Demiryolu, diğer birkaç olayda olduğu gibi ulusal bilince hakim oldu<sup>21</sup>.

### **İnşaatçılar**

Pasifik Demiryolunu inşa eden adamlar, 19. yüzyılın en dinamik, zeki ve becerikli adamları arasında tanımlanmıştır. Her şirketteki kilit figürler, farklı yetenekler gerektiren, farklı işler içeren ve farklı mizaçları çeken yönetim ve inşaat alanlarında bilgili insanlardan oluşmaktaydılar. Bazen birlikte, bazen karşıt olarak çalışarak Pasifik Demiryolunu hem finans

<sup>18</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.8.

<sup>19</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.8.

<sup>20</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.8.

<sup>21</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.11.



hem de mühendislik alanında neredeyse aşılmaz engellere rağmen tamamlamaya zorlandılar. İki şirketin yönetimini, kurumsal finans ve yönetim konusunda yetenekli kişiler oluşturuyordu. Bu insanların kullandığı yöntemler, çağdaşlarının çoğu tarafından iş dünyasında kullanılan 1860'lardaki yöntemlerdi. Ancak bu yöntemler - bugünün standartlarına göre tamamen etik olmayan ve hatta kınanan yöntemler- olarak ifade edilebilir<sup>22</sup>. Çünkü bu yöntemleri kullanarak söz konusu demiryolunu inşa eden bu adamların gerçekten büyük başarısı, değişen değer yargıları göz önüne alındığında sonraki bir neslin yargısıyla lekelenmiştir. Aslında, 1870'lerin başlarında ülkeyi kasıp kavuran (vahşi batı gibi) bu tür yöntemlere karşı tepkinin ilk kurbanları da bu insanlar olmuştur.<sup>23</sup>

Daha önceden kararlaştırılan ve birleşmeleri sağlanan bu Büyük Dörtlü, Central Pasifik'i yönetme görevini üstlenmişlerdi. Leland Stanford başkan olarak görev yaptı. Özellikle de eyalet üzerinden gelen yerel siyasi etkilere ve manipülasyon gerektiren tüm konulara kaygısız kalamadı. Başkan yardımcısı Collis P. Huntington, genel merkez olarak New York'u kullandı. Ekipman ve malzeme alımı için müzakerelerde bulundu, doğulu ve Avrupalı kapitalistlerden yatırım talep etti ve şirketin merkezi olarak Washington'u karargâh haline getirmişti. Sayman Mark Hopkins - sessiz, titiz ve açık fikirli - gösterişli Stanford ve Huntington'ı dengeleyecek bir kişilikti. Arkadaşları üzerinde büyük bir etkiye sahipti ve genellikle zor sorunların çözümünü sağlayacak kişi olmayı hep başarıştı. Güçlü ve enerjik Charles Crocker, yönetimin sessiz bir ortağıydı ve asıl ününü yolun inşasını denetleyen saha görevlisi olarak kazanmıştır<sup>24</sup>.

Union Pacific yönetiminde baskın olan kişilerden biri Thomas C. Durant, diğeri ise Oakes Ames idi. Durant, demiryolu başkan yardımcısıydı ve 1867'ye kadar, yolu inşa eden inşaat şirketi Credit Mobilier of America'nın da başkanıydı. Yorulmak bilmeyen enerjisi ve tüyler ürpertici öfkesi olan bir adam olarak birlikte çalıştığı hemen herkesi düşman edinmişti<sup>25</sup>. Yine de yönetim düzeyinde, Union Pacific'in tamamlanmasından herkesten çok o sorumluydu. Bostonlu kürek imalatçısı ve Massachusetts'li Kongre üyesi Ames, mali krizin en kötü olduğu durumlarda da şirketin yardımına koştu. Sonunda kişisel iflasla sonuçlansa da, geniş kaynaklarıyla inşaatın devam etmesini sağlayan kişilerin başında gelmekteydi<sup>26</sup>.

Durant ve Ames arasındaki sert bir tartışma, Union Pacific yönetimine büyük yük

---

<sup>22</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.12.

<sup>23</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.12.

<sup>24</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.12.

<sup>25</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.12.

<sup>26</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.13.

getirmiştir. Bir spekülâtör olan Durant, inşaattan bir servet kazanmak ve ardından yolu terk ederek ayrılmak istemiştir. Yatırımcı Ames, uzun vadeli bir yatırım olarak iyi bir yol inşa etmekle ilgileniyordu. Diğer farklılıklar ve kişilik çatışmasıyla şiddetlenen Durant-Ames kan davası, inşaat dönemi boyunca U. P. 'nin yönetimini etkiledi<sup>27</sup>.

Diğer önemli kişiler arasında Durant'ın yerine Credit Mobilier'in başkanı olan ve daha sonra Union Pacific'in başkanı olan Sidney Dillon, yönetmen olarak John Duff ve Oakes Ames'in kardeşi ve General Dix'in başkan olarak halefi Oliver Ames'i de hatırlamak gerekmektedir. Bütün bu isimlere bakıldığında her iki demiryolunun da sahada yetenekli adamları vardı. Bunlardan biri olan Charles Crocker dışında kalanlar özellikle mali ve örgütsel sorunlardan büyük ölçüde uzak durdular ve kendilerini tamamen demiryolunun inşasına adadılar. Sonuç olarak, daha sonra şirket yöneticilerinin üzerine düşen kamu kınamasından da kurtuldular<sup>28</sup>. Central Pasific için Charles Crocker, inşaat şirketinin başkanı olarak adeta bir itici güç olmuştur. Crocker Central Pasific içindeki rolünü şöyle özetledi: "Neden, arabamla o yolda deli bir boğa gibi bir aşağı bir yukarı gider, yanlış bir şey olan yerde durur ve zamana ayak uyduramayan çocuklarla Yaşlı Nick'i büyütürdüm. " Crocker'in sağ kolu, inşaat şefi James H. Strobridge idi. Baş Mühendis Samuel S. Montague (Central Pasifik'in oluşmasında çok etkili olan Judah, 1863'te ölmüştü) araştırmaları Nevada ve Utah üzerinden Green River, Wyo'ya taşıdı ve Sacramento'dan Promontory'ye kadar tüm mühendislik çalışmalarını yönetti. Baş yardımcısı Lewis M. Clement'ti<sup>29</sup>.

Union Pacific'in yetenekli bir saha görevlisi birliği de vardı. Baş Mühendis Grenville M. Dodge, U. P. Kaliforniya sınırına anketler. Samuel B. Reed, inşaat şefi olarak görev yaptı. John S. ve Dan T. Casement'in ortaklığı, iz sürme ve tesviyenin çoğu için sözleşmeyi elinde tuttu. Bunlar, Omaha'dan Promontory'ye rayları 4 yılda 1. 085 mil taşıyan adamlardı. İnşaat Şirketleri Hem Union Pacific hem de Central Pacific aynı temel mali zorlukla karşılaştı. Devlet tahvilleri, gerekli sermayenin yalnızca yarısını sağlıyordu ve potansiyel olarak muazzam bir değere sahip olan arazi hibeleri, hazır nakit sağlamadı. Bu nedenle inşaat büyük ölçüde özel yatırıma bağlıydı. Ancak yatırımcılara teşvik yoktu. Neredeyse ıssız bir ülkeden geçen bir demiryolunun uzun yıllar kâr getirmesi beklenemezdi. Ve Kongre, demiryolu menkul kıymetlerinin nakit karşılığında satılmasını istedi. Bu nedenle her iki şirket de 19. yüzyıl demiryolu inşaatçılarının gözde bir cihazına başvurdu: Hükümet düzenlemesinden

---

<sup>27</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.13.

<sup>28</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.13.

<sup>29</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.14.

muaf, birbirine bağlı müdürlüğe sahip bir inşaat şirketi. Union Pacific'in inşaat şirketi, Amerika'nın Kredi Mobilier'i ydi. 1864'te Durant, Pensilvanya Yasama Meclisi tarafından hemen hemen her türlü işle uğraşmak üzere gevşek bir şekilde yetkilendirilmiş bir şirket olan Pennsylvania Fiscal Agency'yi satın aldı ve adını Credit Mobilier olarak değiştirdi. Bu şirketin yöneticileri ve ana hissedarları, Union Pacific'inkilerle hemen hemen aynı ydı. Büyük lde basitleştirilmiş süreç şu şekilde işledi<sup>30</sup>:

Union Pacific, sahte kişilere inşaat sözleşmeleri verdi ve onlar da onları Credit Mobilier'e atadı. Union Pacific, Credit Mobilier'e, Credit Mobilier'in Union Pacific'ten U. P. daha sonra açık piyasada sattığı hisse senetleri ve tahvillerin ne getireceklerine odaklanmıştı. Bu nedenle de inşaat sözleşmeleri, menkul kıymetler ve cömert karlar elde edebilmek adına Credit Mobilier'in zararını karşılamak için oluşturulmuştu<sup>31</sup>. Bu şekilde, Union Pacific'in yöneticileri ve ana hissedarları, Credit Mobilier'in yöneticileri ve hissedarları olarak karşıt rollerde olmalarına rağmen, raylar ilerledikçe büyük karlar elde ettiler.

Büyük Dörtlü, Central Pasific'i inşa etmek için neredeyse aynı sistemi kullanmıştır. Uygulamada Central Pasific'in yönetimini paylaşmaya devam etmesine rağmen, Crocker müdürlükten istifa etti. Stanford, Hopkins ve Huntington'ın tek hissedar olduğu Charles Crocker and Company inşaat firmasını kurdu. İki şirket arasındaki bağlantı çok açıktı ve 1867'de bu Büyük Dörtlü, Crocker'ın başkanlığında Sözleşme ve Finans şirketini kurmuştur. Central Pasific adına hareket ederek, bu şirkete California hattından Union Pacific ile kavşağa giden yolun inşası ve ayrıca tüm malzeme, ekipman, demiryolu taşıtları ve binaların tedarik edilmesi için sözleşme verdiler. Demiryolu tarihçisi Robert E. Riegel'in işaret ettiği gibi, Sözleşme ve Finans şirketi'nin Credit Mobilier'e göre başlıca avantajı; "hesaplarını hiç kimsenin tam olarak zemediği bir şekle sokması ydı. "<sup>32</sup>

Bu tür teknikler sadece demiryolunu rekor sürede bitirmekle kalmadı, aynı zamanda finansrlerini de son derece zengin yaptı. Union Pacific'in inşası yaklaşık 63,5 milyon dolara mal oldu ve bunun yaklaşık yarısı Hkmetin vermiş olduğu kredilerden oluşmaktaydı. En iyi tahminle kazanılan kr yaklaşık 16,5 milyon dolardı, ancak bu rakamlara rağmen yatırılan sermaye hiçbir zaman 10 milyon doları aşmamıştır. Böylece krlar yüzde 27'i değil, yüzde 200'den fazla oldu. Central Pasific'in rakamlarına ulaşmak daha zordur, çünkü kitaplarının birçoğu Credit Mobilier'in Kongre soruşturması sırasında "kazara" ıkan bir yangında yok

<sup>30</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.14.

<sup>31</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.15.

<sup>32</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.15.

olmuştur<sup>33</sup>. Ancak en iyi otorite, inşaat maliyetinin 36 milyon dolar civarında olduğunu belirtiyor. Bununla beraber şirket 38. 5 milyon dolar değerinde arazi hibeleri ve devlet tahvilleri alırken Stanford, inşaat sözleşmelerinin ödenmesi için Sözleşme ve Finans Şirketine aktarılan Central Pasific hissesindeki 54 milyon doların neredeyse net kârı temsil ettiğini kabul etti. Bununla beraber şirketler arasında kaçınılmaz bir hesaplaşma vardı. Her iki demiryolu da, onlarca yıllık yüksek oranlar ve işletme kayıpları anlamına gelen şişirilmiş sermayelerle işe başladılar. Bu da 1872'deki Credit Mobilier soruşturmasını ortaya çıkardı. Bu soruşturma kapsamında, demiryollarının kamuoyu ve Hükümet ile ilişkilerini yıllarca geren ve düşmanca yasalar üreten kötü bir tanıtıma sebep oldu. Bununla birlikte, hemen hemen tüm demiryolu tarihçileri, Pasifik Demiryolu inşaatçılarının mali korsanlığına üzüldükçe, demiryolunun Hükümet yardımı olmadan ancak çok daha liberal yöntemlerle inşa edilebileceği konusunda hemfikirdirler<sup>34</sup>.

### **İnşaat Yöntemleri**

Pacific Railroad'ın mali tarihi ne kadar sefil olsa da, iki şirketin saha görevlilerinin haklı olarak gurur duyduğu dramatik inşaat hikâyesiyle fazlasıyla dengeleniyor. 1. 775 millik bir vahşi doğada demiryolunu dört yıldan daha kısa bir sürede tamamlayarak, henüz eş benzeri olmayan bir rekor kırdılar. Her iki şirket de muazzam lojistik sorunlarla uğraştı. Central Pasific, Atlantik Kıyısı'ndan Horn Burnu çevresinden veya Panama Kıstağı üzerinden San Francisco'ya tüm ekipmanı, araçları, demiryolu taşıtlarını, rayları, civataları ve levhaları büyük bir masrafla deniz yoluyla nakletmek zorunda kaldı<sup>35</sup>. Union Pacific, Chicago ve Northwestern'in Kasım 1867'de Council Bluffs'ta tamamlanmasına kadar, malzemelerini Missouri Nehri vapurları veya vagonlar ile Omaha'ya gönderdi. Central Pasific ve Union Pasific hattı Wyoming'in Kara Tepeleri'ne ve Wasatch Dağları'na ulaşana kadar bu malzemeleri aynı yollarla göndermek zorunda kaldı<sup>36</sup>.

Tüm malzemeler ve işçi ordusu rayın sonuna kadar trenle iletilmek zorundaydı. Bu durum rayların ilerlediği her mil ile birlikte daha da ağırlaşan bir ulaşım gereksinimi haline geldi. Ve yolun sonunun ötesinde, tesviye ekipleri ve araştırma ekiplerinin vagon treni ile beslenmesi gerekiyordu. İlk yıllarda, işgücü kıtlığı inşaatı geciktirdi. Union Pacific için İç

---

<sup>33</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.16.

<sup>34</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.16.

<sup>35</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.16.

<sup>36</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.17.

Savaşın sonu bu sorunu çözdü. Birlik ordularının gazileri, çoğu İrlandalı göçmenler, Casement'ın derecelendirme ve iz sürme çetelerine katılmak için Omaha'ya akın etti. Bununla birlikte, uzak Kaliforniya'daki Central Pasific, bu zorlu işgücü havuzundan yararlanamadı. Demiryolu ücretleri, madenlerde daha fazla kazanabilecek ve belki de şans eseri bir servet kazanabilecek erkekleri cezbetmedi. Grevler inşaatçıları rahatsız etti. Bir keresinde, bir grevi kırmak için Crocker bazı Çinli işçileri çağırdı. Mükemmel işçiler oldukları ortaya çıktı ve kısa süre sonra Büyük Dörtlü, askerler için Çin'e gemiler göndermeye başladı. 1865'te 7. 000, 1868'de 11. 000 Çinli sisteme dahil edildi. Onlara "Crocker'ın evcil hayvanları" deniyordu ve onlar için "Mistuh Clockee" kelimesi kullanılıyordu. Stanford daha sonra "Onlar olmadan bu büyük Ulusal otoyolun batı kısmını tamamlamak imkansız olurdu" iddiasında bulundu. Yol yapımı ve tesviyenin finansmanındaki farklılıklara rağmen, işi gerçekleştirmek için temel saha organizasyonu her iki yol için de aynıydı<sup>37</sup>. Çok önceden, rotayı belirleyerek, araştırma ekipleri sıralandı -mühendisler, çubukçular, bayrakçılar, zincirciler, baltacılar, nakliyeciler, çobanlar ve yerlilerin ülkesinde bir süvari refakatçisi. Ön araştırmaları yürüttüler, ardından gerçek konum araştırmaları yaptılar. Ardından greyderler geldi. Genellikle bir seferde 100 millik eğimi hazırladılar - ovalarda yaklaşık 30 günde. Dağlarda çok daha uzun sürdü ve burada greyderler pistten 200 ila 300 mil önce çalıştı. Köprü, menfez ve sehpa ekipleri genellikle demiryolu sahasından 5 ila 20 mil uzakta çalıştılar. Greyderler toprak işleri için kazma ve kürek, toprak hareketi için el arabası ve atlı veya katırlı vagonlar kullandılar. Patlatma kesikleri ve kaya tünelleri için sıvı nitrogliserinle deneyler yaptılar, ancak çoğunlukla muazzam miktarlarda kara barut kullandılar<sup>38</sup>.

Sınıflandırıcıların ardından iz sürücü geldi. Bu çalışma aşaması seyirciler arasında büyük ilgi uyandırdı. Doğu'dan gelen bir muhabir, Union Pacific'te bunu şöyle anlatmıştı: Tek bir atın çektiği hafif bir araba, raylarının yüküyle öne doğru dörtlüye geliyor. İki adam rayın ucunu yakalar ve ilerlemeye başlar, çetenin geri kalanı arabadan çıkana kadar ikişer ikişer tutunur. Bir koşuda öne çıkıyorlar. Komut verildiğinde ray dikkatlice sağ tarafı yukarı gelecek şekilde yerine indirilirken aynı işlem vagonun diğer tarafında da devam eder. Her çete için bir raya otuz saniyeden az kaldı ve böylece dakikaya dört ray iniyor<sup>39</sup>. . . . Araba boşaldığı anda, bir sonraki yüklü arabanın geçmesine izin vermek için pistin kenarına devrilir ve sonra tekrar geri yatırılır; ve öfkeyle araba kullanan genç bir Jehu'nun bindiği, 60 veya 80 fitlik ipin

<sup>37</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.17.

<sup>38</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.18.

<sup>39</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.19.

ucunda dörtnala koşan bir at tarafından itilen, uçarak veya başka bir yükü geri döndüğünü görmek bir manzardır. İlk çetenin hemen arkasında ölçerler, smaçörler ve okçular gelir ve bundan canlı bir zaman çıkarırlar. Bu büyük bir "örs korosu". Üçlü zamanda, başak üç vuruşta. Bir raya 10 çivi, bir mile 400 ray, San Francisco'ya 1. 800 mil vardır—bu kızakların 21. 000. 000 katı sallanır. Modern Amerika'nın büyük eseri tamamlanmadan önce keskin noktalama işaretleriyle 21. 000. 000 kez aşağı inmeleri gerekiyor. Yolun sonunda veya yakınında ana kamp vardı. İnşaat karargahı, işçi ordusunu barındırmak için çadırlar ve cephedeki çalışmaları desteklemek için dönümlerce malzeme ve erzaktan oluşuyordu. Raylar 100 ila 200 mil ilerlerken, kamp yeni bir yere yerleşti. Union Pacific hattındaki her kampın bitişiğinde neredeyse her gece bir çadır kent kuruluyordu<sup>40</sup>.

Bazıları kamptan ayrıldıktan sonra da hayatta kaldı, diğerleri ise doğdukları kadar çabuk öldü. Union Pacific ülke genelinde şu kasabalarda bir iz bıraktı: Fremont, Kearney, North Platte, Julesburg, Sidney, Cheyenne, Laramie, Benton, Green River, Evanston ve Promontory. Bu kasabalar kamp taşınana kadar, eğlence ve sık sık cinayetlerin kükreyen merkezleri haline geldiler<sup>41</sup>. Nüfus, esas olarak kumarbazlar, viski satıcıları, fahişeler ve her türden suçludan oluşuyordu. Birlikte İrlandalıları maaşlarının çoğundan kurtardılar. Buna karşılık, Central Pasific, Union Pacific demiryolu hattını karakterize eden "tekerlekli cehennemi" doğurmayı başaramadı. Uysal Çinliler sadece kendi aralarında içki içmez ve kumar oynamazlardı, dolayısıyla kolay para arayan parazitler için zayıf bir malzemeydiler. Ayrıca, Missouri Nehri sınırı, servetini Batı'da aramaya can atan her türden maceracı üretirken, Kaliforniyalıları çoktan batıya gelmişlerdi ve burada kalmaktan memnundular. Üstelik Crocker ve Strobridge, kasabalarına kanun ve düzen getirdiler ve içki ve ahlaksızlığı dikkatlice kontrol altına aldılar<sup>42</sup>.

### **Central Pasific'in İlerlemesi**

Central Pasific, ilk demiryolunu Union Pacific'ten bir yıldan fazla bir süre önce döşemiş olsa da, en zorlu görevini Sierra Nevada'yı geçmekle tamamladı<sup>43</sup>. Raylar, 4 Haziran 1864'te Sacramento'dan kilometrelerce uzaktaki Newcastle'a ulaştı. Sonraki 4 yıl boyunca, mali, siyasi, topografik ve hava sorunlarının neden olduğu çok sayıda gecikme Sierra'yı

<sup>40</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.19.

<sup>41</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.19.

<sup>42</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.19.

<sup>43</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.20.

aşmayı zorlaştırdı. Dağlar, şiddetli hava koşulları karşısında üstesinden gelinmesi gereken muazzam mühendislik engelleri sunuyordu. Derin dolgular, kaya oyukları, yüksek sehpalara, yilankavi eğimler ve masif granitten toplam 6. 213 fitlik 15 tünele ihtiyaç olduğunu ortaya çıkardı<sup>44</sup>.

Pisti kar kaymasından korumak için 37 mil uzunluğunda ahşap kar barınakları ve galeriler inşa edilmesi gerekiyordu. İnşaat Müfettişi Strobridge, bazı zorlukları hatırlatarak şu hususlara temas etti: 1866 ve 1867 kışı ve onu takip eden 1867 ve 1868 kışı boyunca, yukarı Sierra Nevada'da alışılmadık derecede yoğun kar yağışı vardı. Tüneller, üzerlerinde kullanılabilecek kadar büyük bir güçle yola çıkarıldı ve gücün geri kalanı, kar yağışının daha az yoğun olduğu Sierra'nın doğu yamacındaki Truckee Kanyonuna gönderildi. Kış boyunca toplam iş gücü yaklaşık 13. 500 adamdı. Kar o kadar derindi ki, tünel girişlerini açık tutmak imkânsızdı. Bu sebeple tünel girişlerine kadar karın içinden geçitler açmak zorunda kaldık. Kampa girmek için kar tünellerine de ihtiyaç vardı, hatta pek çok durumda kamplar Çığ düşmesi sonucu adamların bir çoğu kar altında kaldı ve bir sonraki yaz karlar eriyene kadar da bulunamadı.

Her yılın baharında, adamlar Truckee'den dağlara geri götürüldü ve tesviye başlamadan önce ortalama üç veya on iki fitlik kar temizlendi. Mevsimin toplam kar yağışı yaklaşık kırk fitti ve kışın ortasındaki sert, yerleşmiş karın derinliği, Summit Valley ve Donner Geçidi'nde on sekiz fitti; ve Cisco'dan Donner Gölü'ne kadar kırk araba, hepsi vagonlara yeniden yüklendi ve çamurlu yollardan Truckee'ye çekildi, muazzam bir maliyetle toplam yirmi sekiz millik bir mesafe<sup>45</sup>.

[Böylece] yol, Sierra Nevadas'ın doğu yamacına zorlandı. Hat, 10 Haziran 1865'te Sacramento'dan 43 mil uzaklıktaki Clipper Gap'e açıldı; 10 Eylül'de Colfax'a 55 mil; Temmuz 1866'da Dutch Flat 68 mil ve 9 Kasım'da Cisco 94 mil. Zirve Tüneli'nde binlerce amele patlatılırken burada yolun sonu kaldı. Tünel 1. 659 fit uzunluğundaydı ve üzerindeki çalışmalar yolun sonunda durduğu yıl boyunca, diğer ekipler doğu yamacında tesviye ve yol döşeme işlerinde çalıştı. Ağustos 1867'de tünelin tamamlanmasından sonra boşluk hızla kapandı ve ilk tren 3 Nisan 1868'de Truckee'ye girdi. Raylar, 10 Haziran 1865'te Sacramento'dan 154 mil uzakta, Nev. , Reno'ya ve 189 mil Wadsworth'a ulaştı. 22 Temmuz'da. Central Pasific, işin en zorlu kısmını geride bırakmıştı. İleride Nevada çölü

<sup>44</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.21.

<sup>45</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.22.

uzanıyordu ve koşullar hızlı ilerleme için elverişliydi. Buna rağmen, Union Pacific çok ilerlemişti. Mayıs 1868'de Omaha'nın 837 mil batısındaki Laramie, Wyo. 'ya ulaştı. C. P. 'den 348 mil daha fazla yol döşemişti, ancak ileride Wyoming Black Hills ve Wyoming Basın'ın karşısında Wasatch Dağları uzanıyordu<sup>46</sup>.

### **Union Pacific'in İlerlemesi**

Omaha'dan Platte Valley'e, Wyoming Black Hills'e kadar, Union Pacific rahattı. Platte Nehri'nin düz vadisi birkaç mühendislik problemi sunuyordu. Central Pasific, Sierra'da mücadele ederken, Union Pacific'in derecesi ve rotası istikrarlı ve sorunsuz bir şekilde ilerledi. Union Pacific'in İlerlemesi Omaha'dan Platte Valley'e, Wyoming Black Hills'e kadar, Union Pacific rahattı. Platte Nehri'nin düz vadisi birkaç mühendislik problemi sunuyordu. Central Pasific, Sierra'da mücadele ederken, Union Pacific'in derecesi ve rotası istikrarlı ve sorunsuz bir şekilde ilerledi<sup>47</sup>.

Union Pacific, Nebraska'nın Platte Vadisi'ne kadar eski Oregon Yolu'nu takip etti. Bununla birlikte, Kıta Bölünmesini ünlü Güney Geçidi'nde geçmedi. 1865'te hâlâ üniformalı olan ve düşman Kızılderililere karşı kampanya yürüten General Dodge, tesadüfen ne olduğunu keşfetmişti<sup>48</sup>.

Wyoming Black Hills boyunca pratik bir geçiş olabileceğini düşündüm. Bu geçişin U. P. eksperler Dodge'un şüphelerini doğruladı. Bu nedenle, Union Pacific, Wyoming aracılığıyla Platte ve Sweetwater'ın güneyinde kaldı ve böylece rotayı önemli ölçüde kısalttı. Ancak Union Pacific, Central Pasific'i asla rahatsız etmeyen bir engelle karşılaştı ve Nebraska'da en çirkin haliyle ortaya çıktı. Sioux ve Cheyenne Kızılderilileri, Nevada Paiutes'in çoktan kaybetmiş olduğu bir direnme gücüne ve iradesine sahipti. U. P. ülkelerini işgal ettiğinde, en aptal yerli kısa sürede rayların Kızılderili yaşam tarzı için ne anlama geldiğini anladı. Savaş ekipleri, haritacılar, greyderler ve iz sürücülerini silip süpürdü, ardından takip organize edilemeden ortadan kayboldu<sup>49</sup>.

Yerli bariyerini yok etme görevleri için demiryolunun önemini takdir eden Generaller Grant ve Sherman, Union Pacific hattına büyük kuvvetler yerleştirmek için sınırdaki birlikleri kaldırdılar. Geçiş hakkı boyunca kaleler yükseldi - McPherson, Sedgewick, Morgan, D. A.

---

<sup>46</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.22.

<sup>47</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.22.

<sup>48</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.23.

<sup>49</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.23.



Russell ve Sanders. Askerler inşaat işçilerini korudu ve sörveyörlerle birlikte sürdü<sup>50</sup>. .

Yolun Sioux ülkesine girdiği Wyoming Havzasında, araştırma ekipleri, küçük süvari refakatçileriyle birlikte, Kızılderili düşmanlığının yükünü taşıyordu. Haziran 1867'de Sioux savaşçıları, Mühendis Yardımcısı Percy T. Browne ve sekiz süvariye saldırdığında bir trajedi meydana geldi<sup>51</sup>. Bir tepeye çıkan Browne ve adamları, Browne midesine bir kurşun sıktığında, alacakaranlığa kadar Kızılderilileri uzakta tuttu. Savaşçılar gece geri çekildiler ve askerler Browne'u bir battaniyenin üzerinde Overland Stage Company'nin LaCleda İstasyonu'na 15 mil taşıdılar. Orada öldü<sup>52</sup>.

6 Ağustos 1867'de, demiryolu hattı Wyoming'in çok dışındayken, Kızılderililer Nebr, Plum Creek yakınlarında saldırdı. (bugünkü Lexington). Şef Türkiye Bacak'ın Cheyennes'i demiryoluna indi ve daha sonra Kızılderililerden birinin hatırladığı gibi, "büyük bir sopamız var ve bir gün gün batımından hemen önce onu raylara bağladık ve ne olacağını izlemek ve görmek için oturduk. " İlk olarak, "büyük çubuğa" çarpan ve yolcularını uçuran bir el arabası geldi. Kafa derisi yüzülen ama ölmeyen Thompson adında bir adam dışında Kızılderililer onları öldürdü. (Bir savaşçı kafa derisini düşürdü ve Thompson onu aldı. Daha sonra, yaraları iyileşirken, onu yerine oturtmak için başarısız oldu<sup>53</sup>. Yıllarca Council Bluffs Halk Kütüphanesi'nde bir kavanoz alkol içinde sergilendi. ) ilk başarı, Cheyennes daha sonra bazı rayları kaldırdı. Bir yük treni geldi, raydan çıktı ve yol yatağının yanındaki bir vadide alevler içinde birikti. İlkini takip eden başka bir tren hızla geri döndü ve tehlike bölgesinden geri çekildi. Kızılderililer yük vagonlarına zorla girdiler ve içindekilerle -viski fiçileri, patiska topları, kurdeleler, boneler, çizmeler ve şapkalar- büyük bir parti verdiler. Ertesi gün, tıpkı bir oyuncakçı dükkanında serbest bırakılan çocuklar gibi bir eğlence sefahatine daldılar. Sonunda, tam akıncılar ayrılırken, Binbaşı Frank North'un Pawnee Kızılderili izci taburuyla yüklü bir tren buharla enkaza yaklaştı ve kalkışı hızlandırdı<sup>54</sup>.

Black Hills'de Union Pacific ilk zorlu ülkesiyle karşılaştı ve sübvansiyon tahvillerinden mil başına 48. 000 dolar çekmeye başladı. Burada ayrıca, U. P. içinde başlayan kişisel düşmanlıklar. hiyerarşi 1868 yazında büyük bir krize sebep oldu. Başkan Yardımcısı Durant'ın cephedeki adamı Danışman Mühendis Silas Seymour, Dodge'un kabul ettiği bir konumu değiştirdi ve uzattı. Durant, Seymour'u desteklemek ve muhtemelen Dodge'u istifaya

<sup>50</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.23.

<sup>51</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.23.

<sup>52</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.24.

<sup>53</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.24.

<sup>54</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.24.

zorlamak için batıya geldi. Fort Sanders, Wyo'daki gergin bir konferansta sallantılı bir ateşkese varıldı<sup>55</sup>.

Seymour'un daha fazla müdahalesi olmadan Dodge'un yol çizgisini bulmasına izin verilecek. Konferansta ayrıca, başkanlık kampanyasının bir parçası olarak Batı'yı gezen Ulysses S. Grant, ülkenin bu bölümünde Grant'e eşlik eden Generaller William T. Sherman ve Philip H. Sheridan ve bir dizi daha az kişi de hazır bulundu. sivil ve askeri ileri gelenler. Union Pacific ilerlemesini sürdürdü. 1865'te 100 mil derecelendirip köprü yaptı ve 40 mil yol döşedi. 1866'da 265 millik yolu tamamladı; 1867'de 245 mil; ve 1868'de 350 mil. 1868-69 kışında raylar, U. P. 'nin zirvede ve Weber ve Echo Kanyonlarında olduğu engebeli Wasatch Dağları'na taşındı. C. P. Sierra'da dayanmıştı<sup>56</sup>.

Her iki demiryolunun araştırma ekipleri Büyük Tuz Gölü Havzasına doğru itildi. Mormon Kilisesi'nin güçlü başkanı Brigham Young, rayların Salt Lake City'den gelmesini bekliyordu. Ancak Büyük Tuz Gölü'nün kuzey ucunu çevreleyen bir rota, şehrin batısındaki tehlikeli tuz düzlüklerinden kaçınmanın yanı sıra kesin avantajlara sahipti. Union Pacific, Ogden'de kuzeye dönmeyi ve Utah başkentini atlayarak gölün kuzey kıyısını takip etmeyi seçti. Young öfkeliydi ve U. P. 'nin üzerinde çalıştığı Mormon yardımını kesmekle tehdit etti. saymıştı. Ancak, C. P. kuzey rotasına da yerleşmişti, kararı kabul etti ve kilisenin desteğini hem Union Pacific'e hem de Central Pasific'e attı, bu arada Salt Lake City'yi Ogden'e bağlamak için kendi Utah Merkez Demiryolunu organize etti<sup>57</sup>.

### **Burun Hareketi**

Görünüşe göre Kongre'nin amacı, iki şirketin buluşana kadar inşa etmesi, ardından nerede olursa olsun raylarını birleştirmesi ve Missouri Nehri'nden Pasifik Kıyısına kadar kesintisiz bir hat oluşturmasıydı. Ancak Pasifik Demiryolları mevzuatının evrimindeki her adımda, Kongre, tüzükleri şirketlerin kendi amaçlarına hizmet edecek şekilde yorumlamalarını önlemek için yeterli kesinlikte çerçevelemeyi imkansız buldu. Her iki şirketin de Pacific Railroad'da mümkün olduğunca büyük bir pay inşa etmek ve işletmek istemek için çok ikna edici nedenleri vardı. Ve bu hedefe ulaşmak için çok yüksek bir bedel ödemeye razıydılar<sup>58</sup>.

### **Büyük Demiryolu Yarışı**

---

<sup>55</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.24.

<sup>56</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.25.

<sup>57</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.25.

<sup>58</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.27.

Ulusal yasa koyucuların gevşek dili büyük demiryolu yarışını mümkün kılmış olsa da, bu, Kongre salonlarından çok uzaktaki pratik kaygılarla motive edildi. Elbette, yolun her mili, sübvansiyon bonoları ve arazi hibelerinde ödülünü getirdi. Ancak hız için başka zorlayıcı nedenler de vardı. Her şeyden önce, her iki şirket de Ogden ve Salt Lake City'yi hedefliyordu, çünkü bu Mormon şehirlerini ele geçiren demiryolu Büyük Havzanın trafiğini kontrol edecekti. Central Pasific kazanırsa, Büyük Havza'nın ticaretini raylarının üzerinden San Francisco'ya taşıyacaktı; Union Pacific kazanırsa, bu ticaret doğuya Mississippi'ye akacaktı. Bu nedenle, her yarışmacı Ogden'e ulaşmak ve diğerini Büyük Havza'nın dışında tutmak için çabaladı<sup>59</sup>.

Üstelik her şirket, Hükümet kredisi ve kendi menkul kıymetleri üzerinde sürekli artan bir faiz taşıyordu. 1864 Yasası onlara yolu bitirmeleri için 1875'e kadar süre tanısa da, sermayeyi inşaata bağlayan her gün, işletme getirileri olmadan faiz yükünü daha da ağırlaştırdı. Central Pasific, Sierra Nevada üzerindeki hattın inşa edilmesinin pahalı olduğu ve bakımının ve işletilmesinin pahalı olacağı gerçeğiyle karşı karşıya kaldı. Düz ülke Nevada ve Utah'ta telafi edici bir kilometre olmadan, demiryolu kârsız olurdu. Son olarak, Pasifik Demiryoluna odaklanan kamu ilgisinin artması, daha az somut ama daha az güçlü olmayan bir teşvik sağladı. Her iki şirket de en uzun demiryolunu inşa edenin Ulusun gözünde en büyük prestije sahip olacağına ikna olmuştu<sup>60</sup>.

Büyük ölçüde Collis P. Huntington'ın lobi faaliyetleriyle üretilen 1866 Demiryolu Yasası, yarışın önünü açtı. Central Pasific'e "Birlik Pasifik Demiryolları ile buluşup bağlantı kurana kadar, sürekli tamamlanmış bir hatta doğuya doğru yollarını bulma, inşa etme ve devam ettirme" yetkisi vererek 1862 Yasasının hükümlerini geri getirdi. Bu yasa, birleşme noktasının nerede olacağını ve başkandan smaçörlere ve ölçerlere kadar U. P. 'nin adamlarının nerede olacağını belirtmiyordu. ve C. P. bu noktayı rakiplerinin topraklarına mümkün olduğunca ilerletmek için yola çıktı. 1864 ve 1866 yasalarındaki iki hüküm yardımcı oldu. Biri, şirketlerin yolun sonundan 300 mil önce tesviye yapmasına izin verdi. Diğer, kabul edilebilir dereceyi tamamladıktan sonra, yol döşenmeden önce Hükümet sübvansiyon tahvillerinin üçte ikisini çekmelerine izin verdi. Kongre 1866 Yasasını kabul eder etmez, Baş Mühendis Montague C. P. , Büyük Tuz Gölü'nün kuzeyinde ve Wasatch Dağları'ndaki Ogden'in doğusunda hatları işletmek için ekisperler gönderdi. <sup>61</sup>.

<sup>59</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.27.

<sup>60</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.28.

<sup>61</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.28.

1868 baharında U. P. 'nin bayraklarının yanında çalışıyorlardı. Fort Bridger, Wyo yakınlarındaki anket Bu arada Union Pacific araştırmacıları, Utah ve Nevada üzerinden Kaliforniya sınırına kadar bir hat belirlediler. Belirleyici rekabet yılları olan 1868 ve 1869'da, her iki şirket de tesviye ekiplerini yolun çok ilerisine yerleştirdi; Union Pacific, Humboldt Wells, Nev'e kadar batıdaki bazı greyderleri bile sıçradı<sup>62</sup>.

Haziran 1868'de Leland Stanford, Salt Lake City'de sahne aldı. Sonraki 29 ay boyunca Brigham Young ve diğer önde gelen Mormonlarla C. P. 'nin çizgisini derecelendirmek için sözleşme yaptı. Humboldt Wells civarından Ogden, Utah'a yaklaşık 200 millik bir mesafe. U. P. Echo Summit ile Promontory Summit arasında çalışması için Young'a 2 milyon dolarlık bir derecelendirme sözleşmesi vermişti<sup>63</sup>.

Böylece Mormon mürettebatı, rekabetten hatırı sayılır bir kâr elde ederek ve belki de Salt Lake City'yi atlatan şirketlerin iflasından bir ölçüde tatmin olarak paralel sınıflarda çalıştılar. Son hesaplamada, Union Pacific ve Central Pacific, hiç kullanılmayan sınıf için yaklaşık 1 milyon dolar harcadı. Ayrıca, U. P. sonunda Mormonlara olan mali yükümlülüğünün yalnızca yarısını karşılayabilen Brigham Young, U. P. 'den 600. 000 \$ aldı. kendi Utah Merkez Demiryolunu donatmak için demiryolu araçları. 1868'in sonunda Union Pacific, Weber Kanyonu'nun ağzına kadar tesviyeyi bitirmişti ve Echo Kanyonu'na raylar düşüyordu. Yolu hâlâ Nevada'nın doğusunda olan Central Pacific, Monument Point ile Ogden arasındaki derecelemede iyi ilerleme kaydetmişti. Her iki şirket de öne geçti. Gider, ikincil bir husustu. Önemli olan önce Ogden'e ulaşmaktı<sup>64</sup>.

Ekim ayında Central Pasific zekice bir oyun oynamıştı ve neredeyse başarıya ulaşmıştı. Anıt Noktasından Echo Sunmmit'e önerilen hattın haritalarını ve profillerini İçişleri Bakanlığı'na sunmuştu. Başından beri Union Pacific'e düşman olan İçişleri Bakanı Orville H. Browning belgeleri kabul etti. Stanford daha sonra Central Pasific hattının Pasifik Demiryolunun gerçek hattı olduğu ve üzerinde sübvansiyon tahvillerinin çıkarılabileceği tek hat olduğu teorisini sürdürdü. Washington'da Huntington, hattın bu kısmı için ödenmesi gereken miktarın üçte ikisi olan 2,4 milyon dolarlık sübvansiyon tahvili avansı için başvuruda bulundu. Union Pacific, elbette, güçlü bir şekilde protesto etti. Dodge ve Ames kardeşler aceleyle Washington'a gittiler ve tüm nüfuzlarını Central Pasific'in hareketini engellemek için kullandılar. Browning geri çekildi ve Ocak 1869'da batıya gitmek ve tartışmalı bölgeden

<sup>62</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.28.

<sup>63</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.29.

<sup>64</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.29.

geçen en iyi rotayı belirlemek için Tümgeneral Gouverneur K. Warren başkanlığındaki özel bir komisyon atadı<sup>65</sup>.

Union Pacific'e dost olan kongre üyeleri, Hazine Bakanı Hugh McCulloch'tan, komisyon soruşturmasının sonuçlarını bildirene kadar tahvilleri ihraç etmeyeceğine dair söz verdi. Ancak, Huntington'ın ikna gücünü hesaba katmada başarısız oldular. Başkan Andrew Johnson'ın yönetimi sona ererken, Hazine Bakanlığı tahvilleri ihraç için hazırladı. 4 Mart 1869'da Ulysses S. Grant Başkan olarak göreve geldiğinde, Huntington'a 1,4 milyon doları devretmişti. Warren Komisyonu Utah'a ulaştığında, Union Pacific'in neredeyse Ogden'a geldiğini ve açıkça yarışı kazandığını gördü. Komiserler bu nedenle araştırmalarını iki demiryolu hattı arasındaki hatla sınırladılar. Ancak sorun, olaylar nedeniyle yeni Başkan ve her iki demiryolunun yetkililerinin bir uzlaşmaya varmanın gerekliliğini takdir ettikleri Washington'da çözülecekti. Dodge ve Union Pacific ile ilgilenen birkaç kişi, 9 Nisan 1869'da Washington'da Huntington ile bir araya geldi. "Central Pasific ile Union Pacific Demiryolu Şirketleri arasındaki mevcut tüm tartışmaları çözmek amacıyla" bir anlaşma hazırladılar. Anlaşma, her iki demiryolunun da Büyük Havza'ya erişimini sağladı ve son nokta Ogden'in batısında, her iki şirket tarafından da üzerinde anlaşmaya varılacak bir noktada olacak. Ancak U. P. , Ogden'den batıya Promontory Summit'e kadar inşa edecek ve orada C. P. ile birleşecekti. Sonra sıra, hattın bu bölümünü Central Pasific'e satmaktı. Ogden yakınlarındaki son noktaya kadar Union Pacific'e ve batı ucundan Central Pasific'e sübvansiyon tahvilleri çıkarılacaktı. Ertesi gün, 10 Nisan, Kongre ortak kararla anlaşmaya onay damgasını vurdu<sup>66</sup>.

### **Promontory'ye Tırmanmak**

Salt Lake City'deki Leland Stanford için, 1868 sona yaklaşırken Union Pacific'in önce Ogden'e ulaşacağı giderek daha açık hale geldi. Şu anda Büyük Dörtlülük, Huntington'ın Washington'daki manevralarının rakiplerini mat edeceğini umuyordu. Ancak Bakan Browning'in Ocak 1869'da Warren Komisyonu'nun atanmasıyla doruğa ulaşan kararsızlığı, bu umudu giderek daha da umutsuz hale getirdi. Stanford kararın resme bakarak, "Size Hopkins'e bu düşüncenin kendimi köpek gibi hissettirdiğini söylüyorum," diye yazdı. "Demiryolu düşüncesinden hiç zevk almıyorum. Utanç verici." <sup>67</sup>

Stanford, yarışmanın kararlaştırılacağı alan olarak dikkatini Wasatch Dağları yerine Ogden'in batısındaki ülkeye çevirmişti. Monument Point'ten Ogden'e giden hattı işgal ederek

---

<sup>65</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.29.

<sup>66</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.30.

<sup>67</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.30.

ve savunarak, Central Pasific yine de Ogden'e girmeye veya en azından Union Pacific'in Ogden'in batısına ilerlemesini engellemeye yetecek kadar pazarlık gücü kazanabilir. Ogden'in ilk 78 mil batısında hiçbir inşaat sorunu yoktu<sup>68</sup>.

Hat, Bear River Körfezi'nin kuzeyindeki düz bir adaçayı düz süpürgelik çamurluklarını geçti. Ancak Blue Creek ve Monument Point arasında, 35 mil güneyde Büyük Tuz Gölü'ne uzanan ve Promontory Point'te sona eren engebeli bir kara kütlesi olan Promontory Dağları duruyordu. Pratik bir geçit, Promontory Dağları'nı Kuzey Promontory Dağları'ndan ayırdı. Bu geçidin zirvesi, göl seviyesinden yaklaşık 700 fit yükseklikte, 4. 900 fit yükseklikte dairesel bir havzada bulunuyordu. Batıda, çıkış nispeten kolay 16 mil içinde yapılabilir; ancak yokuşun daha ani olduğu doğuda, Blue Creek'ten zirveye 5 millik bir havayolu mesafesi, mile 80 fitlik bir tırmanışla 10 dolambaçlı mil eğimi için tırmanış gerekiyordu. Monument Point ile Blue Creek arasında Central Pacific ve Union Pacific zorlu ülkenin son bölümüne saldırdı. Burada, bir ay önce Washington'da berabere kalarak iptal edilmiş olmasına rağmen, büyük demiryolu yarışının bitiş çizgisine kadar, katıksız ivme ve halkın teşviki onları taşıdı<sup>69</sup>.

Stanford, 9 Kasım 1868'de dikkatini Promontory'ye çevirmişti. En sonunda Central Pasific hattını Monument Point'ten Ogden'e kadar derecelendirmek için Mormon emeği sağlamayı kabul eden ve güçleri tahsis etme sözü veren Brigham Young ile uzun bir konuşma yaptı. U. P. 'yi tercih etmemek ne de C. P. Young'ın desteğiyle, Stanford, Mormon piskoposlarının başkanlık ettiği Benson, Farr ve West firmasıyla bu iş için sözleşme yapmakta hiç zorluk çekmedi. Sözleşme, Mormon çetelerinin hattı C. P. 'nin gözetiminde yola hazırlamasını gerektiriyordu. mühendisler. Union Pacific, Ogden'in batısında çalışmak için Humboldt Wells, Nev. 'den mürettebatını çağırıyordu. Stanford, stratejik noktaları ele geçirmeleri için derhal Promontory'ye bir greyder çetesi gönderdi. Sonra Kasım ortasında oraya kendisi gitti. Stanford, Montague'nin Promontory'de görevlendirdiği Lewis M. Clement ve Danışman Mühendis George Gray ile birlikte, 1867'de Butler Ives tarafından yürütülen ön hattı dikkatle inceledi. Bu hattın katı kireçtaşından geçen 250 metrelik bir tünel gerektirdiğini gördü. . Patlatmak ve dahası, kritik bir zamanda izlemeyi geciktirmek 75. 000 dolara mal olacaktı. Stanford, eksperlerine tünel açmayı önlemek için hizalama pahasına yeni bir hat belirlemelerini emretti. Öyle bile olsa, 10. 000 yarda toprakla (daha sonra "Büyük Dolgu"

<sup>68</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.31.

<sup>69</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.31.

olarak anılacaktır) bir dolgu gerekli olacaktır ve kaya kesmeleri 1. 500 fiçı kara barut tüketecektir<sup>70</sup>.

Yıl sonuna kadar Central Pasific, Monument Point'ten Ogden'e giden hattın kontrolünü iyice ele geçirmişti. Tüm hatta adamları vardı. Ardışık her 20 milde eğimin yaklaşık üçte ikisi tamamlanmıştı. Bununla birlikte, Promontory'deki patlatma ve doldurma yavaş ilerledi. Müteahhitler pek çok bahane ileri sürdüler, ancak Stanford "onların peşinden Brigham'ı başlattı" ve daha hızlı çalışmaya başladılar. Yine de Stanford, Strobridge ve Çinlilerin nota son rötuşları yapması gerektiğine inanıyordu. Ocak ortasına kadar, Union Pacific'in Ogden'in batısında hala greyderi yoktu, ancak eksperleri Central Pasific eğimine paralel hatlar işletiyordu. Stanford 15 Ocak'ta şundan yakınıyordu: Ogden'den Bear Nehri'ne kadar olan hatlar genellikle 500 fit ile çeyrek mil uzakta. Bir noktada muhtemelen iki yüz fit içindeler. Bear River'dan Promontory'ye U. P. bize yakınlar ve bizi iki kez geçiyorlar, Promontory'de bize çok yakın olacaklar, ancak o kadar çok çizgileri var ki, bazıları bizi geçiyor ve bazıları birkaç metre yakınımdan geçiyor ve hiçbirinde iş yok, söyleyemem tam olarak iki çizginin nasıl olacağını. Hala bir yer için orayı araştırıyorlar. Şubat ayında Union Pacific nihayet mürettebatı Ogden'in batısına yerleştirdi. Mart ayı başlarında, Promontory'nin doğu üssüne kadar eğimi neredeyse tamamlanmıştı. Mart ortasında, Union Pacific ile sözleşmeli olan Sharp and Young'ın Mormon şirketi, Promontory'de patlatmaya başladı<sup>71</sup>.

Bunu yapmalarına gerek olmadığı için bilerek yaptılar. " Ancak, "Hattımıza karışmamaları ve şimdilik orada dinlenmeleri için onlara haber vereceğiz" dedi. Bir Salt Lake gazetesine yazılan bir mektup, sahneyi canlı bir şekilde anımsatıyor: Brigham City'nin beş mil batısında, Bear Nehri'nin bu yakasında, kanvas ve tahta gecekondulardan inşa edilmiş yeni Corinne kasabası bulunuyor. şiddetle kovuşturuluyor. . . her iki hat da birbirine yakın ilerliyor ve ara sıra kesişiyor. Her iki şirket de hatların nehri geçtiği yerde iş başında kazık çakıyor. Corinne'in batısında otuz mil uzaklıkta, tasnif kampları güçlü bir ordu görünümü veriyor. Göz alabildiğince uzanan çadırlar, vagonlar ve adamlardan oluşan sürekli bir sıra görülüyor<sup>72</sup>.

Corinne'in yirmi bir mil batısındaki Junction Şehri, bu civardaki yeni şehirlerin en büyüğü ve en canlısı. hatların birleştiği yere yakın vadi Promontory'nin çıkışından bu yana, neredeyse derecelendirme kampları, Benson, Farr ve West'in bir veya iki mil güney batısındaki karargahı ile çevrilidir. Promontory'deki en ağır iş, karargahın birkaç kilometre

<sup>70</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.32.

<sup>71</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.33.

<sup>72</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.33-34.

yakınında. Sharp and Young'ın [Union Pacific] püskürtücüleri, her birkaç dakikada bir gliserin ve tozlarıyla dünyayı sarsıyor, tüm kireçtaşı kaya çıkıntılarını uzun dinlenme yerlerinden kaldırıyor, yüzlerce fit havaya fırlatıyor ve yarım mil boyunca etrafa saçıyor. her yöne. . . Birkaç gün önce Carlisle'ın [Carmichael'ın] iş yerinde dört adam bir çıkıntıdaki büyük bir çatlağı tozla doldurarak bir patlama hazırlıyordu<sup>73</sup>.

Demir çubuklarla işlemeyi üstlendikleri barutu içine döktükten sonra, kayalara çarpan çubuklar bir patlamaya neden oldu; adamlardan biri iki veya üç yüz fit havaya uçarak vücudundaki her kemiği kırdı, diğer üç adam korkunç bir şekilde yandı ve uçan taşlarla yaralandı. . . . iki demiryolu şirketi arasında hatırı sayılır bir muhalefet var, her iki hat da birbirine o kadar yakın ilerliyor ki, bir yerde U. P. C. P. 'den dört fitlik bir kesit alıyorlar. C. P. 'yi bırakarak derecelerini bitirmek için doldurun. bu şekilde yapılan kesimi doldurmak için. . . . İki şirketin patlayıcıları birbirine çok yakın çalışıyor ve Sharp & Young'ın adamları ilk çalışmaya başladığında C. P. fitillerini ateşlediklerinde onlara hiçbir uyarı vermezdi. Sharp'ın yetenekli ustabaşı Jim Livingston hiçbir şey söylemedi, ancak işe gitti ve bir kaya parçasını nitrogliserinle doldurdu ve C. P. 'ye hiçbir şey söylemedi. "Bırak onu parçalasın. " Patlama müthişti. . . ve C. P. Patlamaya hazır olduklarında her iki tarafın da diğerini bilgilendirmesi gerektiği konusunda Bay Livingston'la görüşmek için aşağı indi. Konu, her iki tarafı da tatmin edecek şekilde hızlı bir şekilde ayarlandı<sup>74</sup>. CP U. P. iyi bir ilerleme kaydettik. Diğer yerlerde U. P. bitti ve C. P. daha yeni başlıyor, bu yüzden "her şeyi" ele alarak hangi şirketin önde olduğunu söylemek zor. . . . Şirketler, Promontory'nin doğu yamacında en ağır işle karşılaştı. Yamaçta yan yana çıkan her bölüğün dereceleri, bir taş atımlık mesafede aşağı iniyordu. Dağın yamacına kıvrılarak tırmandılar, çıkıntılı kireçtaşı mesnetlerini patlattılar ve toprak dolgular ve sehpalara üzerindeki derin vadileri geçtiler. Zirvede, Promontory Summit havzasına girmek için son bir kaya çıkıntısını kırdılar<sup>75</sup>. Havzanın düz zemini boyunca geçen son mil, kazımdan biraz daha fazlasını gerektiriyordu. Gözlemcilerin sürekli ilgisini çeken, Central Pacific'in "Big Fill" ve Union Pacific'in doğu yamacının yarısına kadar derin bir vadiyi geçen "Big Trestle" idi. Central Pacific, Stanford'un 1869 Şubatının başlarında 10. 000 yarda toprak gerektireceğini tahmin ettiği Big Fill üzerinde çalışmaya başladı ve Nisan ortasında bir muhabir olay yerini ziyaret ettiğinde neredeyse bitti: Bu çalışmanın belirgin bir özelliği. . . Messrs. Farr ve West'in dolgusu. . . sözleşme. 170 fit derinliğindeki açık renkli

<sup>73</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.34.

<sup>74</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.34.

<sup>75</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.35.



kum yüzü içinde, yaklaşık 500 fit uzunluğundaki doğu yamacı, yaklaşık son iki aydır 250 ekip ve 500 erkeğin emeğini kaldırıyor. Bu çalışmada, Cache County'nin sağlam [Mormon] yoemanry'sinin çoğu var. Richmond'dan Sayın William Fisher ve William C. Lewis, mevcut denetçilerdir. Kıymetli dostumuz Piskopos Merrill onlardan önce geldi. Bu uçsuz bucaksız dolgunun her iki tarafında, patlatıcılar en sert siyah kireç kayasında iş başında ve 20 ila 30 fit derinlikte kesikler açıyor. Promontory hattı boyunca bu ve diğer noktalarda hafriyat ve patlatma çalışmalarının birbirine yakınlığı, ilgili herkesin azami özen ve teyakkuzu gerektirmektedir, aksi takdirde ölümcül olmasa da ciddi sonuçlar sık sık meydana gelebilir. Geçenlerde tek bir patlamada üç katır öldü<sup>76</sup>.

Big Trestle, Big Fill'den bile daha fazla ilgi gördü. Union Pacific, Central Pasific'in yaptığı gibi derin geçidi doldurmak için zamana sahip değildi. Union Pacific, bu nedenle, daha sonra yollar birleştikten sonra bir toprak dolgu ile değiştirilebilecek olan geçici bir sehpa ile pislği köprülemeye karar verdi. 28 Mart'ta, Big Fill hala yapım aşamasındayken, Big Trestle'da çalışmaların başlatılmasını emrettiler. Big Fill'in yaklaşık 150 yarda doğusunda ve ona paralel olarak yer alan yolun her iki ucunda da derin kesikler gerekiyordu. Nihayet 5 Mayıs'ta tamamlanan Büyük Trestle, yaklaşık 400 fit uzunluğunda ve 85 fit yüksekliğindeydi. Bir muhabire göre, yazabileceği hiçbir şey "bu yapının dayanıksız karakteri hakkında bir fikir veremez. Çapraz parçalar en beceriksiz bir şekilde birleştirilmiştir. Daha çok inşaat sırasında yapılması gereken" sahte iş "gibi görünmektedir. bu tür işlerin. . . Central Pasific'in yanında, yol olarak kullanılması gereken ince, sağlam bir set var. " Başka bir muhabir, "birkaç fitlik yuvarlak kereste ve yedi inçlik sivri uçların hareket halindeki bir treni desteklemesinin beklendiğini gördüklerinde, demiryolu yolcularının en sağlam kalplerinin sinirlerini sallayacağını" tahmin etti<sup>77</sup>.

Bu sırada raylar istikrarlı ve hızlı bir şekilde öne çıktı. Union Pacific, 8 Mart 1869'da Ogden'e girdi. 15 Mart'ta Kaplıcalar'daydı; 23 Mart'a kadar Willard City'de. 7 Nisan'da ilk tren yeni tamamlanan Bear River köprüsünü geçerek Corinne'e girdi. Aynı zamanda, Central Pasific hala Monument Point'in yaklaşık 15 mil batısındaydı. İki gün sonra, 9 Nisan'da Dodge ve Huntington, Washington'da uzlaşmalarını sağladılar. U. P. derecelendirme ekiplerine 11 Nisan'da Promontory Summit'in batısındaki tüm çalışmaları durdurma emri verildi. Üç gün sonra Stanford, C. P. üzerindeki tüm çalışmaları emretti. Blue Creek'in doğusunda,

---

<sup>76</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.35.

<sup>77</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.35.

Promontory'nin doğu ucunda durdu. Anlaşma, derecelendirme ve izlemede devam eden rekabet için tüm nedenleri ortadan kaldırdı. Ancak rekabet bir alışkanlık haline geldi ve her şirket, kararlaştırılan buluşma yeri olan Promontory Summit'e diğerinden önce ulaşmak için çabaladı. Union Pacific, Ogden yarışını kazanmıştı, ancak Promontory'nin doğu yamacındaki ağır çalışma, Zirve yarışını kazanmasını engelledi. Ve şimdi, ironik bir şekilde, U. P. aslında C. P. için bir yükleniciydi. Çeteleri, Dodge-Huntington anlaşmasına göre Ogden'den Promontory Summit'e giden hattın Central Pasific'e devredileceğini bilerek çalıştı<sup>78</sup>.

### **Geçen ay**

İki tren yolu birbirine yaklaştıkça, Büyük Tuz Gölü'nün kuzeyindeki inşaat kamplarını ve ayrıca gazetelerde ray döşemenin günlük ilerleyişini takip eden ülkenin geri kalanını bir heyecan havası sardı. Central Pasific, müteahhitlerini Nisan ayının ilk haftasında işten çıkardı ve Çinli mürettebatını Promontory'deki tesviyeleri bitirmeye zorladı. Union Pacific, Mormon müteahhitlerinin doğu yamacındaki ağır işi bitirmesine yardım etmek için İrlandalıları cepheye koşturdu. 16 Nisan'a kadar U. P. ve C. P. izler birbirinden sadece 50 mil uzaktaydı. Corinne'den adaçayı ovası boyunca batıya doğru hareket eden Union Pacific, bağlar olmadığı için yavaşladı. Central Pasific, Monument Point'e ulaştı ve göl kıyısından çeyrek mil uzakta, genişleyen bir sınıflandırma kampı kurdu. Çinli işçileri barındıran, toplam 275 çadırdan oluşan üç ayrı kanvas şehirden oluşuyordu. Kıtalararası seyahatte yaklaşan devrimin sürekli hatırlatıcıları vardı. Russell, Majors ve Waddell yük vagonlarının trenleri, inşaat ekiplerini periyodik olarak geçti. Bir zamanlar kıtayı dolaşan Wells Fargo posta arabaları, artık demiryolları arasında hizmet veriyordu. Raylar günde 3 ila 4 mil ileri doğru hareket ettikçe, vagonların koşusu günlük olarak kısalıyordu. Ordu için, Doğu ve Batı arasındaki istasyon değişiklikleri bir zamanlar batı topraklarında birkaç ay süren yorucu yürüyüşler anlamına geliyordu. Nisan 1869'da Presidio of San Francisco'ya giden 12. Piyade, Corinne'de gözaltına alındı ve 2 gün içinde askerlerin kıyıya giden trene bindiği Central Pasific demiryoluna yürüdü<sup>79</sup>.

Nisan ayı sona ererken, iki şirketin yetkilileri rayları birleştiren törenin tarihini 8 Mayıs Cumartesi olarak belirlediler. 27'sinde Union Pacific demiryolu, Zirvenin 10 mil doğusundaki Blue Creek'e yaklaştı. Ancak kaya yarmaları ve üç sehpa, 12 ila 15 günlük bir çalışma daha gerektirdi, ancak Reed 8 Mayıs'a kadar yarıp geçmek için Mormonları ve

<sup>78</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.38.

<sup>79</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.39.

İrlandalıları gece gündüz çalıştırdı. Püskürtücüler, tamamlanmamış Big Trestle'in %1 mil yukarıdaki Carmichael's Cut'ta parçalanırken, işçiler yamacın batı girişine başka bir sehpa inşa ettiler. Üçüncü bir sehpa Blue Creek'i kapsıyordu. Stanford, Union Pacific 40 demiryoluna gitti ve U. P. 'ye izin vermeyi teklif etti. C. P. 'nin Big Fill boyunca izini sürdürdü, ancak hattı değiştirme yetkisine sahip kimseyi bulamadı. Daha önce, Union Pacific 1 günde 8 millik bir yol döşemişti - Central Pasific'in başaramadığı bir başarı, övünüyorlardı. Crocker bu rekoru kırmaya söz verdi, ancak demiryolları arasındaki mesafe o kadar kısa olana kadar kurnazca bekledi ki U. P. misilleme yapamadı. 27 Nisan'da, Central Pasific Zirveden 16 mil uzakta ve Union Pacific, 9 ile Crocker, 1 günde 10 mil demiryolu döşemek için yola çıktı. Ancak bir iş treni 2 mil tamamlandıktan sonra raydan atladı ve ertesi güne kadar beklemeye karar verdi<sup>80</sup>.

28 Nisan günü sabah 7:15'te, adamlar ve erzak, girişim için dikkatlice toplandı ve Casement, Reed ve diğer U. P. yetkilileri tanık olarak, Crocker başlama işaretini verdi. Bir Çinli amele ordusu tarafından desteklenen sekiz İrlandalı iz sürücü, Union Pacific rekorunu kırmak için aynı anda çalışmaya başladı. San Francisco Akşam Bülteni muhabiri, etkinliği canlı bir şekilde anlattı:

Öndeki dört adamın her biri yüz yirmi beş tonla otuz fit koştu. Diğer dört adamın her biri yüz yirmi tonu kaldırıp rayların ucuna yerleştirdi. Fazladan yürümenin yanı sıra katedilen mesafe on milin üzerindedir. . . . Bu sekiz adam değişmeye razı olmaz ve işleriyle gurur duyarlar. Tüm Central Pasific erkekleri gibi onlar da su içicidir<sup>81</sup>.

Sekizin hemen önünde, ön ekiplerin attığı bağları kürekle ve elleriyle konumlandırın üç öncü vardır; bu yapılırken, başka bir taraf rayın her iki ucuna sivri uçlar ve yeni cıvatalar dağıtırken, taraflardan bazıları göstereyi ayarlar. Bu palet katmanları muhteşem bir güçtür ve makine gibi hareket edinceye kadar yerleştirilmiş ve delinmiştir. . . . İzleyicilerin yanında, gereken tüm çivileri yerine yerleştiren çivi başlatıcılar gelir; sonra rayları toplayan ve ipi kullanan ve ellerinin hareketiyle ray düzelticileri yönlendiren saygıdeğer görünüşlü yaşlı bir beyefendi gelir. Çivi çakıcılardan sonraki adamlar, oldukça büyük bir güç olan cıvata vidalayıcılarıdır. Arkalarında kürekleri ve levheleriyle dört yüz güçlü tokmak geliyor. Bağların uçlarını yükselterek veya alçaltarak pisti düzleştirirler ve onları sağlam tutmaya yetecek kadar safrayı kürekle atarlar. Oradan ayrıldıklarında hat, saatte yirmi beş mil hızla giden trenler için

<sup>80</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.39.

<sup>81</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.40.

uygundur. Ray üzerine atılan tüm demir döşendiğinde, el arabaları en uç cepheye koşar ve lokomotif ve demir tren olabildiğince öne yaklaşır; iki mil daha demir atılır ve süreç tekrarlanır<sup>82</sup>.

Hareket eden gücün yanı sıra, aletleri ve su vagonlarını çeken ekipler ve omuzlarına kovalar gerilmiş Çinliler, su ve çay ile adamların arasında hareket ediyor. . . . Sahne en hareketli olanıdır. İlk öncüden son kurcalayıcıya kadar, belki iki mil, saatte bir mil ilerleyen 1.000 kişilik ince bir hat vardır; canlı ve demir yükleriyle bir aşağı bir yukarı koşan demir arabalar; ileri geri dört nala koşan sayılı adamlar. Çok arkada, dört veya beş lokomotifli malzeme trenleri ve bunların su depoları ve arabaları var. . . . Ray döşeyicilere ayak uyduran telgraf yapım ekibiydi, telin çekilmesi, asılması ve yalıtılmasıydı ve ofislerin ve evlerin treni hareketsiz durduğunda, operatörün ofisi ile bağlantı kuruldu ve yolun işi halledildi. . . . 13:30'a kadar parkur 6 saat 15 dakikada 6 mil ilerlemişti. Kalan 4 mil rahatlıkla döşenebilir. CP mürettebat zaferin kazanıldığını biliyordu ve Crocker öğle yemeği için işi durdurdu. Camp Victory adlı site daha sonra Rozel'in istasyonu oldu. Bir saatlik dinlenmenin ardından işçiler göreve döndüler. 19:00'a kadar 10 milden fazla yolu tamamlayarak U. P. 'yi zirveye çıkardılar ve bir lokomotif, U. P gözlemcilerine işin iyi yapıldığını kanıtlamak için tüm mesafeyi 40 dakikada koştu. 28 Nisan, Central Pasific demiryolunu Zirvenin 4 mil yakınına taşıdı. Union Pacific hala Blue Creek'teyken, Eicholtz demir ve bağların Zirveye çekilmesini emretti. 1 Mayıs'ta U. P. Ekipler, çadırların Promontory kasabasının doğuşunu duyurduğu Zirve'de bir yol kenarı koymaya başladı. Aynı gün C. P. raylarını, hattın sonu olan Sacramento'dan 690 mil uzaktaki Summit'e getirdi<sup>83</sup>.

Mayıs ayının ilk birkaç gününde Promontory'deki nüfus maksimum noktasına ulaştı. CP kamplar Promontory'den Monument Point'e kadar uzanırken, U. P. kamplar Zirve vadisini noktalyordu ve doğu yamacının eteğindeki ovayı karıştırıyordu. Deadfall, Murder Gulch, Last Chance ve Painted Post gibi isimleri taşıyorlardı. Jack Casement'ın karargah treni, Blue Creek köprüsünün bir buçuk mil doğusundaki bir kenarda duruyordu. Tepelerdeki bir kaynağa giden borularla beslenen 68.000 galonluk bir tank, kamplara su sağlamak için bu kenarda inşa edilmişti<sup>84</sup>.

Buradaki Union Pacific kampları, ta Omaha'dan gelen seleflerini karakterize eden kargaşalı yaşamla sarsıldı. San Francisco'dan bir muhabir şunları kaydetti: Union Pacific'in

---

<sup>82</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.40.

<sup>83</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.40-41.

<sup>84</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.42.

raylarını takip eden başıboş nüfus çalkantılı ve ahlaksız. Son zamanlarda aralarında birkaç atış sıyrığı meydana geldi. Dün gece [27 Nisan] bir viski satıcısı ve bir kumarbaz, "spor"un viski satıcısını vurduğu ve ikincisinin arkadaşlarının kumarbazı vurduğu bir kavga yaşadı. Yollar birleştiğinde bu ayaktakımına ne olacağını kimse bilmiyor, ama artık yeterince hareketliler ve emekçilerin ganimetlerinden paylarına düşeni alıyorlar<sup>85</sup>.

California gazeteleri Union Pacific'in düşük ahlaki tonunu vurgulamaktan zevk alsada, Central Pasific kamplarında da tam bir barış ve sessizlik yoktu. 6 Mayıs'taki Camp Victory'de, rekabeti eski ülkedeki siyasi farklılıklardan kaynaklanan Çinli See Yup ve Yung Wo klanları, bir grubun diğerinden 15 doların üzerinde bir tartışmaya girdi. Anlaşmazlık kızıştı ve kısa süre sonra birkaç yüz işçiyi dahil etti. Bir muhabir, "Belirli bir işaret üzerine," diye bildirdi, "her iki taraf da akla gelebilecek her türlü silahla donanmış olarak içeri girdi. Yarışmacıların safları arasına maçalar tutuldu ve levye, kazıklar, kazmalar ve cehennem makineleri fırlatıldı. " Çatışma patlak verdiğinde, Strobridge ve ustabaşı çatışmayı durdurmak için müdahale etti. Çok sayıdaki kesikler, morluklar ve ağırlı kafaların yanı sıra skor, ölümcül şekilde yaralanan bir Yung Wo savaşçısıydı<sup>86</sup>.

Union Pacific'in İrlandalı greyderleri, Promontory'nin diğer tarafında, Çinli klanlar arasındaki savaşı duydular. Kendileri biraz eğlenmeye karar verdiler. Ertesi gün, bir Çin kampının kurulduğu Promontory'ye bir çete geldi ve "Çinlileri temizleme" niyetlerini açıkladı. Neyse ki, bu kampın sakinleri bir çakıl trende yoktu ve İrlandalılar amaçlarını gerçekleştirilmeden ayrıldılar. Her iki şirket de Promontory'de kalan iş miktarının işgal edebileceğinden daha fazla adamı olduğunu zaten kabul etmişti. Bu nedenle, 3 Mayıs'tan başlayarak, çok sayıda adamı taburcu etmeye ve diğerlerini yolun aceleyle döşenen kısımlarında çalışmalarını için arkaya göndermeye başladılar. Aha California, "Karşıt iki ordu. . . eriyip gidiyor," diye bildiriyordu, "ve her kahverengi yamacı ve her gölgeli vadiyi noktlayan beyaz kamplar. . . parçalanıp terk ediliyor. " Fotoğrafçı Charles R. Savage, Salt Lake City'den yola çıkarken bu ayrılığın devam ettiğini gördü ve günlüğüne şöyle yazdı: "Blue River'da [Creek] geri dönen sözde 'demokratlar' sarhoşluğun her aşamasında arabaların üzerine yığılıyordu. Her çiftlikte veya çadırda satılık viski vardır. Gerçekten insanlar paralarını atlar gibi kazanır ve eşekler gibi harcarlar. "<sup>87</sup>

5 Mayıs'ta Union Pacific nihayet atılımı gerçekleştirdi. Son çivi Büyük Sehpaya girdi

---

<sup>85</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.42.

<sup>86</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.43.

<sup>87</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.43.

ve raylar korkutucu açıklığa doğru ilerledi. Üzerinden demir yüklü bir tren buharla geçti. O akşam son patlama Carmichael's Cut'ta patladı. 6 Mayıs'ta Carmichael's Cut ile Clark's Cut arasındaki sehpa tamamlandı. Derecelendirme görevlileri her iki kesimden de geçtiler, bir vadinin başının etrafında döndüler ve Zirve havzasında zaten belirlenmiş olan eğimi birleştirmek için son bir kesimden geçtiler. Burada hızlı ray döşeme için raylar ve bağlar düzenlenmişti ve Zirvenin kendisinde 2. 500 fitlik bir yan yol kuruldu<sup>88</sup>.

Central Pacific sabırla bekledi - 8 Mayıs hala rayların birleştirilmesi için tarihi - Union Pacific iz sürücüleri greyderleri yakından takip ederken. 7 Mayıs öğleden sonra geç saatlerde iz sürücü, Zirve'de C. P. 'nin parkur sonuna 2. 500 fit yaklaştı. Burada, daha önce inşa edilen yan yol ile bir anahtarla bağlandılar. Bu yan yolu kullanarak, Union Pacific'in 60 No'lu, Casement gemideyken, Central Pasific demiryolunun karşısında, onun yaklaşık 100 fit güneydoğusunda durdu ve buharı bıraktı. Merkezin "Kasırgası" kendi yolunda durdu. Mühendis, Birliğin lokomotifini keskin bir ıslıkla selamladı. "Atlantik ve Pasifik lokomotiflerinin ilk buluşması gerçekleşti. " Sadece 2. 500 fit kaldı. Ertesi gün, 8 Mayıs, son dramının sahnelenmesi gerekiyordu, ancak Union Pacific programa yetişemedi. Son artış 10 Mayıs'a kadar sürülmedi<sup>89</sup>.

### **Son Çivi Sürmek**

Promontory'de 7 Mayıs günü öğleden sonra boğucuydu ve gökyüzü, inşaatın doruk noktasına ulaşan sahnelerini yakalamaya çalışan fotoğrafçıları rahatsız eden yağmur bulutlarıyla doluydu. Stanford Special, Leland Stanford başkanlığındaki California ve Nevada'dan bir dizi ileri gelenle geldi. Ayrıca rayların birleştirilmesinde kullanılacak törensel süslemeler de gemideydi. San Francisco inşaat patronu David Hewes tarafından sunulan altın bir çivi vardı. Özünde 350 \$ değerinde, üzerine C. P. 'nin isimleri kazınmıştı. Yöneticiler, duruma uygun duygular ve kafada "The Last Spike" yazısı. San Francisco Haber Mektubu tarafından sunulan başka bir altın artışı daha vardı; ABD Komiseri J. W. Haines tarafından Nevada'nın katkısı olarak getirilen bir gümüş çivi; ve Vali APK Safford tarafından Arizona'yı temsil etmek üzere getirilen bir demir, gümüş ve altın çivisi. (Arizonlular bu konuda hiçbir şey bilmiyorlardı. Safford henüz göreve başlamamıştı ve Arizona'ya hiç gitmemişti. ) Son olarak, Pacific Union Express Company tarafından sunulan şerit kaplı bir kızak ve West

---

<sup>88</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.44.

<sup>89</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.45.

Evans tarafından sunulan cilalı bir defne kravat vardı. Pacific'in kravat yüklenicisi. Jack Casement, Union Pacific'in töreni planlandığı gibi 8 Mayıs'ta düzenleyemeyeceği ve 10 Mayıs'a kadar hazır olmayacağı haberini verdiğinde, Stanford Special'ın şenlik havası gözle görülür şekilde azaldı. Stanford partisi, hafta sonunu geçirme olasılığıyla karşı karşıya kaldı. kasvetli Promontory'de. Daha da kötüsü, yağmur yağmaya başladı. 2 gün devam ederek Promontory Summit'i çamur denizine çevirdi. Stanford, istenmeyen haberi San Francisco'ya telgrafla iletti ama çok geçti. Oradaki vatandaşlar şimdiden kutlamaya başladı. Yılmadan 3 gün kutladılar<sup>90</sup>.

Casement'in gecikmeyle ilgili açıklaması, Doğu'dan ileri gelenleri getiren trenlerin Weber Kanyonu'nda bekletilmiş olmasıydı. Şiddetli yağmurlar yol yatağını yumuşatmış ve bir sehpayı yıkamıştı. Ama başka bir sebep daha vardı. Başkan Yardımcısı Durant, Sidney Dillon ve diğer U. P. 'yi taşıyan özel tren. yetkililer 6 Mayıs'ta Piedmont, Wyo'ya ulaştı. 500 kişilik bir çete, Durant'ın özel arabasının etrafını sararak, ödenmemiş maaş taleplerini haykırdı. Kondüktör treni istasyondan çıkarmaya çalıştığında, adamlar Durant'ın arabasını ayırdı, yan tarafa çevirdi ve tekerlekleri raylara zincirledi. Maaşları gelene kadar burada kalacağını söylediler. Emin olmak için telgrafhaneyi de ele geçirdiler. Durant teslim oldu, para için Boston'daki Oliver Ames'e telgraf çekti ve grevcilere ödeme yaptı. Serbest bırakıldı ve 10 Mayıs'ta Promontory'de olmayı başardı, ancak o gün çektiği şiddetli baş ağrısının kökeni pekala Piedmont'taki deneyime borçlu olabilir. Promontory'de ev sahibi rolünde bırakılan Casement, Stanford partisi gezisine çıkmak için "bol miktarda harmanlama ve şampanya okyanusları" ile dolu bir gezi treni oluşturdu. Tren Cumartesi sabahı Promontory'den ayrıldı. Taylor's Mill'de Union Pacific, Weber Nehri kıyısında "muhteşem bir öğle yemeği" düzenledi. Bir muhabir, "En samimi uyum ve iyi duygu, eğlencelerine damgasını vurdu ve tüm kadeh kaldırmalar yüksek sesle alkışlarla içildi" dedi. Parti buradan Ogden'e gitti, kısa bir mesafe Weber Kanyonu'na gitti ve geceyi Ogden'de geçirdi. Ertesi gün, Pazar, Promontory'ye döndüler, Stanford Special'a bindiler ve yağmur yağması yemeğinin tadını çıkarmak için Monument Point'e geri döndüler<sup>91</sup>.

Aynı gün, 9 Mayıs, Casement'ın Promontory'deki çalışanları meşguldü. Yağmur devam ederken, izlerini Central Pasific'inkinden ayıran bir ray uzunluğu bırakarak, son 2. 500 fitlik yolu döşediler. Ayrıca lokomotiflerin dönüşte kullanması için bir Y yerleştirdiler.

---

<sup>90</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.45-46.

<sup>91</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.46.

Yağmur gece sona erdi ve 10 Mayıs parlak, açık ve biraz soğuk doğdu. Sabah Doğu'dan iki ve Batı'dan iki tren, demiryolu görevlilerini, konukları ve seyircileri taşıyan Promontory'ye ulaştı. İnşaat işçileri ve çeşitli Promontory sakinleri ile birlikte, en iyi tahminlere göre, kalabalık 500 ila 600 kişiydi - tahmin edilen 30. 000'in çok altındaydı. Central Pasific'i temsil edenler arasında Stanford, Strobridge, Montague ve Gray; Union Pacific, Durant, Dillon, Duff, Dodge, Reed ve Casement kardeşler için. Nevada, California, Utah ve Wyoming'den önemli konuklar gelmişti. C. P. 'den Huntington, Hopkins ve Crocker. U. P. 'den Oakes ve Oliver Ames de katılmadı. Brigham Young, Piskopos John Sharp'ı Mormon Kilisesi'ni temsil etmesi için gönderdi. Yaklaşık 15 muhabir duruşmaları takip etti. San Francisco Presidio'suna giden Binbaşı Milton Cogswell komutasındaki 21. Piyade taburu, askeri bir hava vermek için hazırды<sup>92</sup>. Müziği Fort Douglas'tan askeri grup ve Salt Lake City'den 10th Ward Band sağladı. Her iki yolun yetkilileri programın ayrıntıları üzerinde anlaşamamışlardı. Stanford, sivri uçlar ve diğer törensel süslemelerle donatılmış olarak gelmişti, ancak Dodge, Union Pacific'in kendi son sivri uç törenini düzenlemesini istedi. Önceden sadece iki hazırlık yapılmıştı. Konuşmalar Pazar günü Ogden'de yazılmış ve habercilere verilmişti ve telgrafçılar, son dikendeki darbeleri telgrafla bekleyen Ulusa iletmek için bir cihaz tasarlamışlardı. Sıradan bir kızak (gümüş kaplı olan değil) tel ile Union Pacific telgraf hattına bağlanmıştı ve sıradan bir sivri uç da benzer şekilde Central Pasific teline bağlanmıştı. Duruşmanın başlayacağı öğlene beş dakika kala, Stanford ve Durant ortak bir program üzerinde anlaştılar. Kalabalık, yüksek sesle ve kontrol edilemez bir şekilde büyümüşü, bu da töreni engelledi ve çoğu insanın neler olduğunu görmesini imkansız hale getirdi. Bir muhabir, "İşi bir tür çizgiyle çevrelemek için hiçbir düzenleme yapılmadığı için üzgünüz, bu durumda herkes çalışmaya zorlanmadan tanık olabilirdi"<sup>93</sup>.

Kalabalık işçilerin üzerine o kadar yaklaştı ki, yirmiden az kişi olayı tam olarak görebilmiş, muhabirlerin hiçbiri söylenenlerin tamamını duyamamıştır. " Bu, olayın tarihini saran kafa karışıklığını açıklıyor. Öğle vakti piyadeler rayların batı tarafında sıraya girdiler ve Casement çok az başarı ile kalabalığı herkesin görebileceği şekilde geri çekmeye çalıştı. Mühendis Sam Bradford ile Union Pacific'in 119 No'lu ve Merkez Pacific'in "Jüpiter'i, Mühendis George Booth'la birlikte, buharlaştı ve raylardaki boşlukta karşı karşıya gelecek şekilde durdu. Seyirciler daha iyi bir görüş elde etmek için her iki lokomotifin üzerine

---

<sup>92</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.46-47.

<sup>93</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.47.



üşüştüler. Saat 12:20'de Strobridge ve Reed cilalı defne kravatını taşıdılar. ve yerine yerleştirdi. Tören kazıklarının oturması için uygun yerlere burgu delikleri dikkatlice açılmıştı. Yetkililer ve önde gelen konuklar, rayların doğu tarafında bir yarım daire oluşturmuşlardı<sup>94</sup>.

Sacramento'lu bir iş adamı olan Edgar Mills, tören ustası olarak görev yaptı ve Boston Congregationalist ve New York Evangelist'in muhabiri Pittsfield, Massachusetts'ten Rahip Dr. John Todd'u tanıttı. Atlantik'ten Pasifik'e telgraf operatörleri Promontory'den gelen önemli tıklamalar için telleri temizlerken, Dr. Todd töreni 2 dakikalık bir dua ile açtı. Saat 12:40'ta, önündeki küçük bir masanın üzerindeki bir telgraf anahtarı olan W. N. Shilling, "Dua etmeyi bitirdik. Başak takdim edilmek üzere. " Ardından, Sacramento'dan Dr. W. H. Harkness, uygun açıklamalarla birlikte Durant'a iki altın çiviye takdim etti. Durant onları defne kravatındaki deliklere kaydırıldı ve Dodge yanıt verdi. ABD Komiseri F. A. Tritle ve Vali Safford, Nevada ve Arizona sivri uçlarını sundu ve bu Stanford, hazırlanan deliklere kaydıldı. Pacific Union Express Company'nin Başkanı L. W. Coe, Stanford'a gümüş kızıağı takdim etti; bu daha sonra sembolik olarak değerli sivri uçları "tahrik etmek" için kullanıldı, ancak darbeler, eğer gerçekten verildiyse, sivri uçlarda iz bırakacak kadar keskin değildi<sup>95</sup>.

Sonunda, son kazığın - sıradan bir kızakla sıradan bir bağa çakılan sıradan bir demir kazık - gerçek çakma işlemi geldi. Kablolü kızakları kullanan Stanford ve Durant, kablolu çiviye doğru savruldu. Her ikisi de kalabalığın zevkine göre ıskaladı. Ancak Şilin, tam olarak 12:47'de tellerin üzerinden üç nokta tıkladı ve ülkedeki her büyük şehirde kutlamaları tetikledi. Strobridge ve Reed, kablosuz bir kızakla, Pasifik Demiryolundaki son kazığı fiilen sürme görevini paylaştılar. Tezahüratlar arasında, iki mühendis lokomotiflerinin pilotlarını kavşağın üzerinden ilerletti. Pilotlardaki adamlar el ele tutuştu ve vaftiz olarak defne bağının üzerine bir şişe şampanya kırıldı. Fotoğrafçılar ıslak levhaları açığa çıkarırken demiryolunun baş mühendisleri el sıkıştı. Subaylar ve eşleri, kılıç kabzalarının sivri uçları ile değerli sivri uçlara törensel vuruşlar yaptılar. Central Pasific'in "Jüpiter" i yedeklendi ve Union Pacific'in 119 numaralı uçağı kavşağı geçti. Sonra 119 numara geri çekildi ve "Jüpiter" in kavşağı geçmesine izin verdi, böylece kıtalar arası tren yolculuğunun açılışını simgeliyordu<sup>96</sup>.

Shilling iki telgraf gönderdi: "General USGrant, ABD Başkanı, Washington, D. C. Efendim: Döşenen son rayı ve sürülen son çiviye bildirmekten onur duyuyoruz. Pasifik Demiryolu bitti. " Associated Press'e: Son ray döşendi, son kazık çakıldı, Pasifik demiryolu

<sup>94</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.50.

<sup>95</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.51.

<sup>96</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.52.

tamamlandı. Missouri nehrinin on yüz seksen mil batısında ve Sacramento'nun altı yüz doksan mil doğusunda, Leland Stanford, Thomas C. Durant. " Tören bitti, değerli iğneler ve kravat çıkarıldı. Öyle bile olsa, hatıra avcıları "son başak" ve "son bağ" için gerekli sayısız değişikliği yaptılar. Central Pasific'in "Jüpiter"i kısa süre sonra Sacramento'ya doğru yola çıktı, ancak Union Pacific'in 119 No'lu aracı akşama kadar kaldı ve bir muhabirin gözlemlediği gibi, "Memurların, Direktörlerin, Pist Müfettişlerinin ve Editörlerin son derece coşkuyla katıldığı bir neşe sahnesi" sundu. Kutlama bittiğinde geç olmuştu<sup>97</sup>.

### **10 Mayıs 1869'dan Sonra Promontory**

Promontory, ihtişamlı saatinin tadını çıkarmıştı ama kasaba hemen ölmedi. İki şirket, Kasım 1869'a kadar Promontory-Ogden bölümü için bir fiyat üzerinde anlaşmadı. Promontory, yaklaşık bir yıl boyunca yolcuların bir demiryolundan diğerine transfer edildiği terminal olarak hizmet etti. Union Pacific trenleri, 9 Mayıs'ta kurulan Y üzerinde dönerken, Central Pasific trenleri, 10 Mayıs'ta raylar birleştirilmeden kısa bir süre önce inşa edilen bir pikap kullandı. ülke genelinde Union Pacific'i takip etmişti. Kenarlıktaki bir dizi yük vagonu, demiryolu çalışanları için ofisler ve yaşam alanları sağlıyordu. Birçoğunun sahte tahta cepheleri olan bir dizi çadır, tek bir toprak caddenin karşısındaki demiryoluna bakıyordu. Oteller, yemek büfeleri, barlar, kumarhaneler, birkaç mağaza ve dükkan ve "kirli güvercinlerin" yuvalarını barındırıyorlardı. Signs, "Red Cloud", "Red Jacket" ve "Blue Run" gibi çok alkollü iksirlerin reklamını yaptı. İçki satışları patladı. Su kıttı. En yakın kaynak 6 mil uzaktaydı ve demiryolları, 30 ila 50 mil uzaktaki kaynaklardan Promontory'ye su dolu uzun tank vagonları çekmek zorunda kaldı. Sacramento Bee muhabirinin bildirdiğine göre, "En az beş cinayet ve numarasız soygunun kahramanı Arkasında Kaya Johnny" de dahil olmak üzere Promontory'ye çok sayıda "zor vaka" indi<sup>98</sup>.

Kumar çadırlarında üç kartlı monte, ten-die, kayış oyunu, şans eseri, faro ve keno gelişti. "Promontory Boys" adlı acımasız kumarbazlardan ve güven adamlarından oluşan bir çete karargah kurdu ve "duştan sonra kurbağaların kamp toplantısında ikiyüzlülerden daha kalındı. " Yöntemleri, yolcuların güvenini kazanmak için Kelton veya Corinne'deki trenlere "kaptan" koymaktı. Promontory'de kaptanlar kurbanlarını kumar çadırlarından birine ve Promontory Boys'un pençelerine götürdü. Promontory'nin "tekerlekli cehennem" boomtown olarak hayatı kısa ama canlıydı. Utah Daily Reporter'ın editörü J. H. Beadle, onun karakterini

---

<sup>97</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.52.

<sup>98</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.52-53.

şöyle yazdığında özetledi: "Teolojik olarak konuşursak, eğer kutsal kitabı harfi harfine yorumlarsak, deniz seviyesinden 4900 fit yükseklikte olması gerekirdi; çünkü kesinlikle öyleydi. , büyüklüğüne göre, yol üzerindeki herhangi bir kasabanın cehennem bölgelerine ahlaki olarak en yakın. " Burnun doğu yamacında yükselen Union Pacific hattındaki sehpa bir endişe kaynağı olmaya devam etti. Mayıs 1869'da bir Hükümet müfettişi olan Isaac N. Morris, hattın bu kısmında Başkan Grant'e rapor verdi ve sehpa dışındaki her şeyi gönülsüzce onayladı<sup>99</sup>. [Promontory'den doğuya doğru] bir buçuk mil boyunca bağlar. . . neredeyse yere serilir, ancak yol daha sonra bazıları nispeten küçük ve bazıları korkunç oranlarda olan ve aralarında neredeyse düz yüzeyli boşluklar bulunan birkaç kum yığımından geçer; oradan kaya kazılarında geçer, biri yaklaşık kırk fit derinliğinde ve çeyrek mil uzunluğunda, Tuz Gölü'ne bakan dağın en ağır gövdesinden geçer; oradan da dağın yamacından tabanına kadar süpürür, rotasında birbirini izleyen kısa virajlar çizer; o kadar keskindir ki, biri diğerinin yakınlığını fark etmeden yükselen ve alçalan tren çarpışır. Kesiklerin genişliğini ölçtüm ve yapı standardına o kadar yakın buldum ki, öyle kabul edilebilirler. Dağın yamacındaki alçalan dönemece ulaşmadan önce, bir sehpa üzerinde iki vadi ya da vadi geçiliyor, tahmin ettiğim kadarıyla biri yakın. . . yaklaşık iki yüz elli fit uzunluğunda ve otuz fit derinliğinde. Yasalarca bilinmeyen, ancak yol çizgisine aşına olan ve çok da uzakta olmayan Blue Creek'in üzerindeki bu sehpa yapıları çok kırılmalı ve tehlikelidir. Bana şirketin amacınının, üzerlerinde sağlam bir yol yatağı olacak şekilde bu vadileri doldurmak olduğu söylendi. Bu ne kadar erken yapılırsa can ve mal güvenliği için o kadar iyidir<sup>100</sup>. . . . Central Pasific, Promontory'den Ogden yakınlarındaki son noktaya kadar olan hattı devraldıktan sonra, yamaçtaki iki sehpayı ortadan kaldırdı. Şirket bunu görünüşe göre 1870'de büyük demiryolu yarışı sırasında kurulan kendi derecesine ray döşeyerek yaptı. Böylece yeni hat C. P. 'yi takip etti. Promontory'nin doğu tabanına yakın bir yerden, Büyük Trestle'a paralel Büyük Dolgu boyunca, Carmichael's ve Clark's Cuts'ı birbirine bağlayan sehpa paralel başka bir dolgu boyunca ve oradan kuzeye, vadi boyunca Zirve'ye doğru bir tarama yapın<sup>101</sup>.

1870'in başlarında terminalin Ogden'e taşınmasıyla Promontory'nin şehvetli günleri sona erdi. Ancak Central Pasific, Promontory'de bir istasyon, su deposu ve yuvarlak ev inşa etti. Ağır trenleri çeken lokomotifler, doğu yamacına tırmanmak için ek güç gerektiriyordu ve

<sup>99</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.53.

<sup>100</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.53-54.

<sup>101</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.54.

şirket, bu amaçla zirvede yardımcı motorlar bulunduruyordu. Kasaba ayrıca bir demiryolu sığır işletmesinin merkezi haline geldi ve şirket, kuzeybatıya yaklaşık 1 mil uzaklıkta "Crocker Malikanesi" ni inşa etti. Sekiz yatak odası ve bir o kadar da banyosuyla kuzey Utah'ın bir vitriniydi. Daha sonra kötüleşti ve yakındaki Howell topluluğuna taşındı. 1902'de Central Pasific'i emen Güney Pasifik Demiryolu, Büyük Tuz Gölü boyunca bir sehpa inşa ederek hattı kısaltmaya karar verdi. 1904'te bittiğinde, Lucin Cutoff, gölün kuzeyinden geçen orijinal hattın yerini aldı, ancak Promontory hattı, kötü hava kesintiyi tehdit ettiğinde ara sıra kullanılmaya devam etti. Sonunda, 1942'de şirket, Lucin ve Corinne arasındaki rayları parçaladı ve hurda demiri savaşa katkıda bulundu. Karşılıklı iki motorla yapılan törenlerin ortasında, işçiler göreve Promontory'deki 'son çivi'yi' çekerek başladılar<sup>102</sup>.

### **Sonuç**

Pacific Railroad, bir istisna dışında, savunucularının beklentilerini doğruladı ve ABD Hükümetinin katılımını haklı çıkardı. Politik olarak, 1862 Demiryolu Yasası Kaliforniya'daki sadık unsuru güçlendirdi ve şüphesiz (eğer sigorta gerekiyorsa) Pasifik Kıyısının İç Savaş sırasında Amerika Birleşik Devletleri'ne olan bağlılığının devam etmesini sağladı. Askeri olarak, demiryolu (daha doğrusu 1869 ile 1884 arasında gelişen demiryolu ağı), Kızılderilileri fethetmenin anahtarı ve Pasifik kıyısındaki kıyı savunmasını önemli ölçüde iyileştirmenin yollarını sağladı. Ayrıca, Devlet malzemeleri ve posta için daha hızlı ve daha ucuz ulaşım sağladı. Ticari olarak, Doğu ile Batı arasında geniş ve karlı bir ticaretin gelişmesine izin verdi. Pasifik Demiryolunu destekleyenler, yalnızca Asya ile büyük bir ticaretin kendinden emin güvencesiyle - temel güdü - hayal kırıklığına uğradılar. Kasım 1869'da, Altın Çivi töreninden 6 ay sonra, ilk gemi yeni tamamlanan Süveyş Kanalı'ndan geçerek bu umudu yok etti<sup>103</sup>.

Bu çağdaş anlamın yanı sıra, Pasifik Demiryolunu projelendirenlerin ancak belli belirsiz algıladıkları daha büyük ve daha derin bir anlam vardı. Union Pacific ve Central Pacific, kıta sınırının sonunu hızlandırdı. Yazarların zaman zaman genelleştirdiği gibi, sınırı yok etmediler. Tarihçi Frederick L. Paxson, "Ovalar boyunca uzanan dar bir şeritten," dedi, "Kızılderililer bir yana diğer yana itilmişti ve tek bir yol dağları aşmıştı, ancak kuzey ve güneydeki büyük alanlara dokunulmamıştı. sınır daha yeni başlamıştı. " Yine de, "Sınır tarihinde Union Pacific Demiryolu, sonun başlangıcını işaret ediyor. " Son, diğer kıtalararası

---

<sup>102</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.54.

<sup>103</sup> Utley-Ketterson, Golden Spike, s.57.

demiryollarının 1882-84'te tamamlanmasından sonra ve ardından hepsinin toplu etkisinin bir sonucu olarak geldi. Ancak Central Pasifik ve Birlik Pasifik, sona ulaşılan süreci oluşturdu<sup>104</sup>. Bu sürecin iki aşaması vardı. İlk olarak, demiryolu Yerli bariyerini aştı ve geçiş hakkının her iki yanında yavaş yavaş onu yedi. Ardından göçü, yerleşimi ve sanayi ve tarımın gelişmesini getirdi. Sınır kaçınılmaz olarak ortadan kayboldu. Ovaların ve dağların yerleşimi, yalnızca "Büyük Amerikan Çölü" arasında köprü kurmak ve Asya ticaretinden yararlanmak isteyen ilk Pasifik Demiryolunu inşa edenler tarafından tamamen öngörülmemişti. Ancak kıtalar arası demiryollarında trafiğin büyük bir kısmını hat boyunca gelen ticaret sağladı ve Asya ticaretini ele geçirememenin yarattığı hayal kırıklığını yumuşattı. Frederick Jackson Turner'ın 1893'te geliştirdiği ünlü sınır tezi, Amerika Birleşik Devletleri'nin Ortabatı ve Uzak Batı sınırları arasındaki temel bir farklılığa ve bu farkta demiryolunun oynadığı belirleyici role dikkat çekti: "Pasifik Demiryolunun ulaştığı sınır, dikdörtgenler halinde incelendi. Birleşik Devletler Ordusu tarafından korunan ve günlük göçmen gemisi tarafından işe alınan, huş kano veya yük atının ulaştığı sınırdan daha hızlı ve farklı bir şekilde ilerledi. Turner'ın önde gelen öğrencisi Paxson, bu düşünceyi bir adım daha ileriye taşıdı: "Kıta sınırını nihayet yok eden çaba, bilinçli, kasıtlı ve ulusal olması bakımından aynı yöndeki önceki tüm hareketlerden farklıydı. " 40 yıllık tartışmalardan sonra, iç gelişmelere Federal yardım ilkesi, 1862 Demiryolu Yasası'nın kabul edilmesiyle nihayet genel kabul gördü. Bu önlem ve daha sonra yasa değişikliği ile Kongre, sınırda gerçekten etkili ilk darbeyi vurdu<sup>105</sup>.

Ve ilk kıtalararası demiryolu yapım aşamasındayken, Kongre Kuzey Pasifik, Atlantik ve Pasifik, Teksas ve Pasifik ve Güney Pasifik demiryollarına yardım yasalaştırarak sınırın tamamen çökmesini sağladı. Bu nedenle, ilk kıtalararası demiryolunun en büyük tarihsel önemi, Uzak Batı sınırındaki etkisinde yatmaktadır. Sınırdaki ilk ciddi ve kalıcı gedik açtı ve tüm sınırın yıkılacağı süreci belirledi<sup>106</sup>.

## **Kaynaklar**

- Robert M. Utley and Andrew Ketterson, *Golden Spike*, National Park Service Historical Handbook Series, Washington, D.C.: G.P.O., 1969.
- Assad, Arjang A., "Modelling of rail networks: Toward a routing/makeup model", *Transportation Res. Part B* 14 (1-2), 1980, pp. 101-114.
- Barnhart, Cynthia, H. Jin, Pamela H. Vance. "Railway blocking: A network design application", *Oper. Res. Cilt.:* 48(2), 2000, pp. 1-12.
- Bodin, Lawrence D., Bruce L. Golden, Allan D. Schuster, William Romig, "A Model For The Blocking Of Trains", *Transportation Res. Part B* 14(1-2) 1980, pp. 115-120.
- Gorman, Michael, *An Application Of Genetic And Tabu Searches To The Freight Railroad Operating Plan. Ann. Oper. Res.* 78 1998, pp. 51-69.

<sup>104</sup> Utley-Ketterson, *Golden Spike*, s.57.

<sup>105</sup> Utley-Ketterson, *Golden Spike*, s.58.

<sup>106</sup> Utley-Ketterson, *Golden Spike*, s.58.