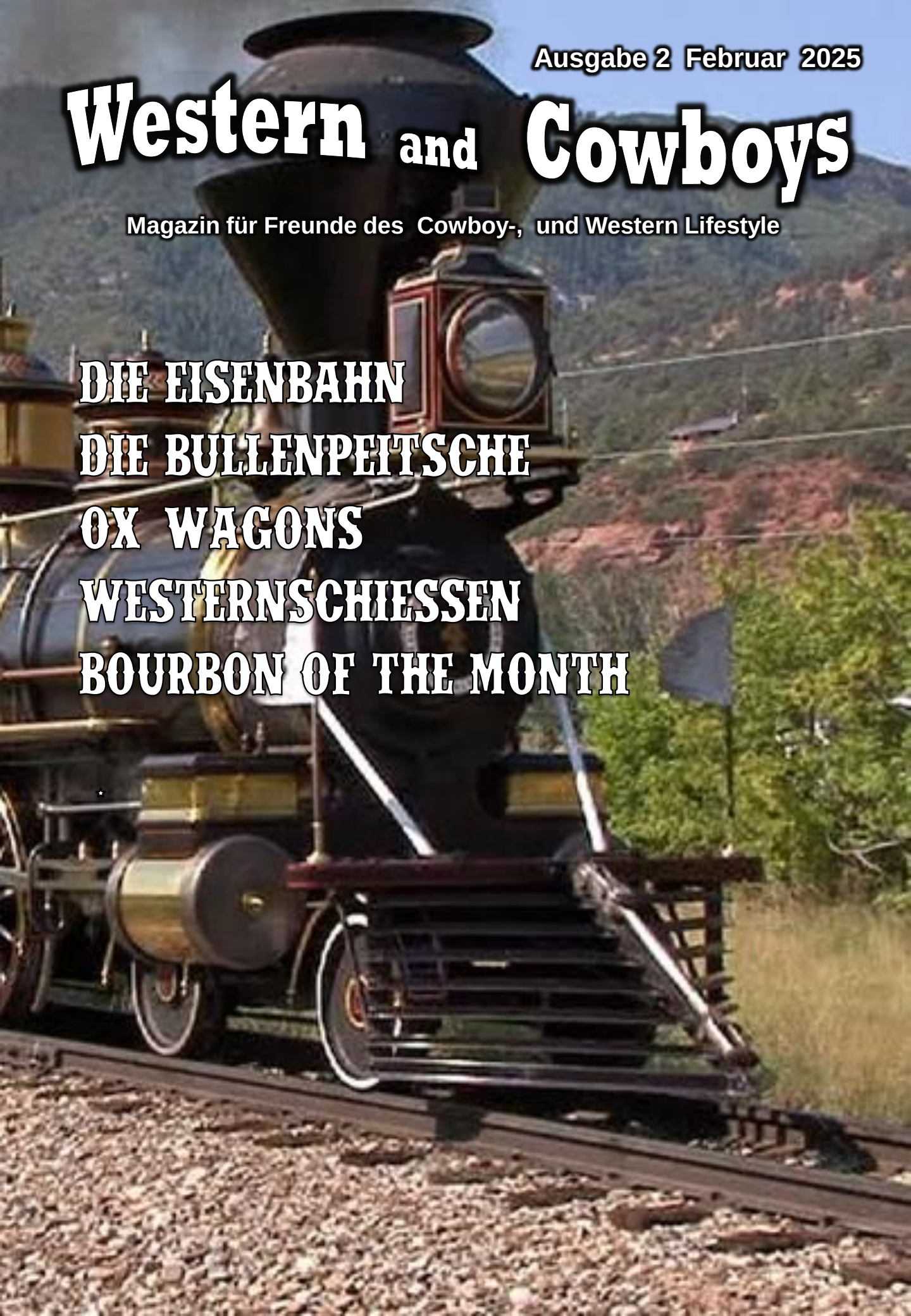


A black and white photograph of a steam locomotive on a railway track. The locomotive is dark-colored with brass accents on the wheels and boiler. It is positioned on a track that curves through a landscape with mountains in the background. The text of the magazine cover is overlaid on the image.

Ausgabe 2 Februar 2025

Western and Cowboys

Magazin für Freunde des Cowboy-, und Western Lifestyle

**DIE EISENBAHN
DIE BULLENPEITSCHER
OX WAGONS
WESTERNSCHIESSEN
BOURBON OF THE MONTH**

Cowboy Action Shooting ist eine Art Mehrwaffen-Wettkampf, bei dem eine Kombination aus Handfeuerwaffen, Gewehren und Schrotflinten in verschiedenen Schießparcours im „Wilden Westen“-Stil verwendet wird und es auf Zeit und Genauigkeit ankommt.



Quelle: Wikipedia

Impressum:

Thorsten „Tex“ Kunkel
Wildnistourer
Erikaweg 5a
29683 Oerbke

E-Mail: wildnistourer@wildnistourer.de

Bilder, Fotos: Lizenziert durch Creative Commons, 123rf, Pixabay, Freepic, T. Kunkel



Titelbild: "[Dieses Foto](#)" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA](#)

Die Entstehung der Eisenbahn im Wilden Westen ist eine faszinierende Geschichte von Innovation, Mut und Entschlossenheit. Sie spielte eine entscheidende Rolle bei der Erschließung und Entwicklung des amerikanischen Westens im 19. Jahrhundert. Hier ist ein ausführlicher Überblick über diese spannende Ära:

Die Anfänge der Eisenbahn im Westen

Die ersten Eisenbahnstrecken in den Vereinigten Staaten wurden in den 1820er Jahren an der Ostküste gebaut. Doch es dauerte einige Jahrzehnte, bis die Eisenbahn den Westen erreichte. Die Idee, den Osten und Westen des Landes durch eine transkontinentale Eisenbahn zu verbinden, wurde erstmals in den 1830er Jahren ernsthaft diskutiert. Die Notwendigkeit einer solchen Verbindung wurde durch die Entdeckung von Gold in Kalifornien im Jahr 1848 und den darauf folgenden Goldrausch noch dringlicher.

Der Bau der Transkontinentalen Eisenbahn

Der Bau der ersten transkontinentalen Eisenbahn begann in den 1860er Jahren. Zwei große Eisenbahngesellschaften, die Union Pacific Railroad und die Central Pacific Railroad, wurden mit dem Bau beauftragt. Die Union Pacific begann den Bau in Omaha, Nebraska, und arbeitete sich nach Westen vor, während die Central Pacific in Sacramento, Kalifornien, startete und nach Osten baute.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY](#)

Der Bau der Eisenbahn war eine enorme Herausforderung. Die Arbeiter mussten sich durch unwegsames Gelände, extreme Wetterbedingungen und Konflikte mit den indigenen Völkern kämpfen. Die Central Pacific hatte zusätzlich mit den schwierigen Bedingungen der Sierra Nevada zu kämpfen, wo sie Tunnel durch massives Gestein sprengen mussten.

Die Bedeutung der Eisenbahn für den Wilden Westen

Die Fertigstellung der transkontinentalen Eisenbahn im Jahr 1869 revolutionierte den Transport und die Kommunikation in den Vereinigten Staaten. Die Reisezeit von der Ost- zur Westküste wurde von mehreren Monaten auf nur wenige Tage verkürzt. Dies ermöglichte eine schnellere und effizientere Bewegung von Menschen, Gütern und Informationen.

Die Eisenbahn spielte auch eine entscheidende Rolle bei der Besiedlung des Westens. Sie ermöglichte es Siedlern, in entlegene Gebiete zu ziehen und dort neue Städte und Gemeinden zu gründen. Die Eisenbahnunternehmen förderten aktiv die Besiedlung, indem sie Land entlang der Strecken verkauften und Werbung für die neuen Siedlungsgebiete machten.

Wirtschaftliche Auswirkungen

Die Eisenbahn hatte tiefgreifende wirtschaftliche Auswirkungen auf den Westen. Sie erleichterte den Transport von Rohstoffen wie Holz, Kohle und Erzen zu den Märkten im Osten und ermöglichte den Export landwirtschaftlicher Produkte aus dem Westen. Dies führte zu einem wirtschaftlichen Aufschwung und trug zur Entwicklung von Städten und Industrien bei.

Soziale und kulturelle Auswirkungen

Die Eisenbahn veränderte auch das soziale und kulturelle Gefüge des Westens. Sie brachte Menschen unterschiedlicher Herkunft und Kulturen zusammen und förderte den Austausch von Ideen und Traditionen. Die Eisenbahn trug zur Entstehung einer neuen, dynamischen Gesellschaft bei, die durch Mobilität und Innovation geprägt war.

Herausforderungen und Konflikte

Der Bau und Betrieb der Eisenbahn war jedoch nicht ohne Herausforderungen und Konflikte. Die Expansion der Eisenbahn führte zu Landkonflikten mit den indigenen Völkern, deren Lebensweise durch die neuen Siedler und die Eisenbahn bedroht wurde. Es kam zu zahlreichen Auseinandersetzungen und Vertreibungen, die tiefe Wunden hinterließen.

Der Bau der Eisenbahn im Wilden Westen war eine monumentale Aufgabe, die mit zahlreichen Herausforderungen verbunden war. Hier sind einige der größten Hindernisse, denen die Arbeiter und Ingenieure gegenüberstanden:

Geografische Herausforderungen

Unwegsames Gelände: Die Eisenbahnstrecken mussten durch Berge, Wüsten und Flüsse gebaut werden. Besonders die Sierra Nevada stellte eine enorme Herausforderung dar, da Tunnel durch massives Gestein gesprengt werden mussten.

Extreme Wetterbedingungen: Die Arbeiter mussten bei extremen Temperaturen arbeiten, von der sengenden Hitze der Wüsten bis zu den eisigen Bedingungen in den Bergen.

Technische Herausforderungen

Mangel an fortschrittlicher Technologie: Die verfügbaren Werkzeuge und Maschinen waren oft nicht ausreichend für die schwierigen Bedingungen. Vieles musste von Hand erledigt werden, was den Bauprozess verlangsamte.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY](#)

Logistische Probleme: Die Versorgung der Baustellen mit Materialien und Lebensmitteln war eine ständige Herausforderung, insbesondere in abgelegenen Gebieten.

Soziale und kulturelle Herausforderungen

Konflikte mit indigenen Völkern: Der Bau der Eisenbahn führte zu Landkonflikten und Auseinandersetzungen mit den indigenen Völkern, deren Lebensweise durch die neuen Siedler und die Eisenbahn bedroht wurde.

Arbeitsbedingungen: Die Arbeitsbedingungen waren oft extrem hart und gefährlich. Viele Arbeiter, darunter auch viele chinesische Einwanderer, litten unter schlechten Arbeitsbedingungen und niedrigen Löhnen.

Wirtschaftliche Herausforderungen

Finanzierung: Die Finanzierung des Eisenbahnbaus war eine ständige Herausforderung. Die Kosten waren astronomisch, und es gab oft Streitigkeiten über die Finanzierung und die Verteilung der Mittel.

Konkurrenz zwischen Eisenbahngesellschaften: Es gab heftige Konkurrenz zwischen den verschiedenen Eisenbahngesellschaften, die oft zu Konflikten und sogar Gewalt führte.

Politische Herausforderungen

Gesetzgebung und Genehmigungen: Der Bau der Eisenbahn erforderte zahlreiche Genehmigungen und die Unterstützung der Regierung. Der Pacific Railroad Act von 1862 war ein entscheidender Schritt, der den Bau der transkontinentalen Eisenbahn ermöglichte.

Diese Herausforderungen machten den Bau der Eisenbahn im Wilden Westen zu einem der größten technischen und menschlichen Unterfangen des 19. Jahrhunderts. Trotz aller Widrigkeiten gelang es, die erste transkontinentale Eisenbahnlinie 1869 zu vollenden, was die Entwicklung und Besiedlung des Westens maßgeblich vorantrieb.

Der Bau der Eisenbahn im Wilden Westen war extrem gefährlich und viele Arbeiter verloren dabei ihr Leben. Die Bedingungen waren oft brutal: extreme Wetterverhältnisse, gefährliches Gelände und harte körperliche Arbeit. Besonders in den Bergen, wie in der Sierra Nevada, war die Arbeit besonders riskant. Arbeiter mussten Tunnel durch massives Gestein sprengen, was oft zu tödlichen Unfällen führte.

Eisenbahnüberfälle

waren ein berüchtigtes Phänomen im Wilden Westen und wurden oft von berüchtigten Outlaws wie Jesse James und seiner Bande durchgeführt. Diese Überfälle waren nicht nur ein beliebtes Thema in Hollywood-Western, sondern auch eine reale Bedrohung für die Eisenbahngesellschaften und Passagiere.

Berühmte Eisenbahnüberfälle

Jesse James und die James-Younger-Bande: Einer der ersten und bekanntesten Eisenbahnüberfälle fand am 21. Juli 1873 statt, als Jesse James und seine Bande einen Zug der Rock Island Railroad in der Nähe von Adair, Iowa, entgleisen und ausraubten². Dieser Überfall markierte den Beginn einer Serie von Eisenbahnüberfällen durch die James-Younger-Bande.

Butch Cassidy und die Wild Bunch: Eine weitere berüchtigte Bande, die für ihre Eisenbahnüberfälle bekannt war, war die Wild Bunch, angeführt von Butch Cassidy. Sie führten mehrere erfolgreiche Überfälle durch, darunter den Überfall auf einen Zug der Union Pacific Railroad im Jahr 1899.

Methoden der Überfälle

Die Outlaws nutzten verschiedene Methoden, um Züge zu überfallen:

Entgleisung: Eine gängige Methode war das Entfernen von Schienen, um den Zug zum Entgleisen zu bringen. Dies zwang den Zug zum Anhalten und ermöglichte den Banditen, die Passagiere und Fracht zu plündern.

Überfall während der Fahrt: Einige Überfälle wurden durchgeführt, indem die Banditen auf den fahrenden Zug sprangen und die Kontrolle über die Lokomotive übernahmen.

Einschüchterung: Die Banditen nutzten oft Gewalt und Einschüchterung, um die Passagiere und das Zugpersonal zur Herausgabe von Wertsachen zu zwingen.

Auswirkungen auf die Eisenbahngesellschaften

Die Eisenbahnüberfälle hatten erhebliche Auswirkungen auf die Eisenbahngesellschaften:

Sicherheitsmaßnahmen: Um sich gegen Überfälle zu schützen, begannen die Eisenbahngesellschaften, Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, wie die Einstellung von bewaffneten Wachen und die Verstärkung der Waggonen.

Versicherungen: Die Eisenbahngesellschaften schlossen Versicherungen ab, um sich gegen die finanziellen Verluste durch Überfälle abzusichern.

Technologische Verbesserungen: Es wurden technologische Verbesserungen eingeführt, um die Sicherheit der Züge zu erhöhen, wie stärkere Schlösser und sicherere Tresore.

Die ersten Personenwagons der Eisenbahn im Wilden Westen waren einfach und funktional ausgestattet, um den Bedürfnissen der Reisenden gerecht zu werden. Diese Wagons waren in der Regel aus Holz gebaut und boten eine rudimentäre, aber praktische Einrichtung. Die Sitze bestanden oft aus harten Holzbänken, die in Reihen angeordnet waren, um möglichst viele Passagiere unterzubringen. Komfort war in diesen frühen Tagen der Eisenbahnreise zweitrangig, und die Passagiere mussten sich mit den grundlegenden Annehmlichkeiten zufriedengeben. Die Fenster der Wagons waren groß genug, um den Reisenden einen Blick auf die vorbeiziehende Landschaft zu ermöglichen, aber sie boten wenig Schutz vor den Elementen. In den kälteren Monaten wurden die Wagons oft durch kleine Holzöfen beheizt, die in der Mitte des Wagens platziert waren. Diese Öfen boten zwar etwas Wärme, stellten aber auch eine Brandgefahr dar. Beleuchtet wurden die Wagons durch Öllampen, die an den Wänden befestigt waren. Diese Lampen spendeten ein schwaches Licht, das gerade ausreichte, um die Dunkelheit zu vertreiben. Die Beleuchtung war jedoch unzuverlässig und konnte bei starkem Wind oder Erschütterungen leicht ausgehen. Die Toiletten waren in den frühen Personenwagons oft nicht vorhanden oder sehr rudimentär. Reisende mussten sich mit einfachen Eimern oder Löchern im Boden des Wagens begnügen, die wenig Privatsphäre boten. Dies machte lange Reisen oft unangenehm und unhygienisch. Die ersten Personenwagons waren auch nicht besonders gut gefedert, was die Fahrt holprig und unbequem machte. Die Schienen waren oft uneben, und die Wagen schaukelten und ruckelten stark, was den Reisenden einiges an Durchhaltevermögen abverlangte. Trotz dieser Unannehmlichkeiten waren die ersten Personenwagons ein wichtiger Schritt in der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs und ermöglichten es den Menschen, schneller und weiter zu reisen als je zuvor. Sie spielten eine entscheidende Rolle bei der Erschließung und Besiedlung des amerikanischen Westens und trugen zur wirtschaftlichen Entwicklung der Region bei. Die Ausstattung der Wagons verbesserte sich im Laufe der Zeit, und spätere Modelle boten mehr Komfort und Sicherheit für die Reisenden. Doch die ersten Personenwagons bleiben ein faszinierendes Zeugnis der Pionierzeit der Eisenbahn im Wilden Westen.

Die Eisenbahnen im Wilden Westen fuhren in der Regel mit Geschwindigkeiten zwischen 25 und 40 Kilometern pro Stunde, was für die damalige Zeit eine beeindruckende Geschwindigkeit war. Diese Geschwindigkeit variierte je nach Streckenabschnitt, Zustand der Gleise und der Last, die der Zug transportierte. Die Dampflokomotiven, die die Züge antrieben, benötigten eine kontinuierliche Versorgung mit Kohle und Wasser, um den Dampfdruck aufrechtzuerhalten und die Züge in Bewegung zu halten. Die Versorgung mit Kohle erfolgte in der Regel an speziellen Kohlebunkern entlang der Strecke. Diese Bunker waren strategisch an Bahnhöfen oder an wichtigen Knotenpunkten platziert, wo die Züge regelmäßig anhielten, um Kohle nachzufüllen. Die Kohle wurde von Hand oder mit Hilfe von Förderbändern in die Tender der Lokomotiven geladen, die direkt hinter der Lokomotive angehängt waren und als Vorratsbehälter für Kohle und Wasser dienten. Die Wasserversorgung war ebenfalls entscheidend für den Betrieb der Dampflokomotiven. Entlang der Eisenbahnstrecken wurden Wassertürme errichtet, die große Mengen Wasser speicherten. Diese Türme wurden oft in der Nähe von Flüssen oder Seen gebaut, um eine kontinuierliche Wasserversorgung sicherzustellen. Die Lokomotiven hielten an diesen Wassertürmen an, und das Wasser wurde über große Schläuche in die Wassertanks der Tender gepumpt. Dieser Prozess musste regelmäßig wiederholt werden, da die Dampflokomotiven große Mengen Wasser verbrauchten, um den Dampf zu erzeugen, der die Maschinen antrieb. Die Kombination aus Kohle und Wasser ermöglichte es den Zügen, lange Strecken zurückzulegen und die entlegenen Gebiete des Wilden Westens zu erschließen. Die regelmäßige Versorgung mit diesen Ressourcen war entscheidend für den reibungslosen Betrieb der Eisenbahnen und trug maßgeblich zur Entwicklung und Besiedlung des amerikanischen Westens bei. Die Eisenbahnen revolutionierten den Transport und ermöglichten es, Menschen und Güter schneller und effizienter als je zuvor zu bewegen.

In den frühen Tagen der Eisenbahn im Wilden Westen waren die Möglichkeiten zur Verpflegung für Reisende oft begrenzt und rudimentär. Die ersten Züge hatten keine speziellen Speisewagen, und die Passagiere mussten sich selbst um ihre Verpflegung kümmern.

Die Eisenbahnen im Wilden Westen konnten je nach Lokomotivtyp und Streckenbedingungen unterschiedlich viele Wagons ziehen. Typischerweise zogen die Dampflokomotiven dieser Ära zwischen 10 und 20 Wagons. Das Gewicht, das dabei bewegt wurde, variierte ebenfalls stark. Ein einzelner Personenwagen konnte etwa 20 bis 30 Tonnen wiegen, während Güterwagen, je nach Ladung, deutlich schwerer sein konnten. Insgesamt konnte ein Zug somit mehrere hundert Tonnen bewegen. Die genaue Anzahl der Wagons und das Gesamtgewicht hingen von verschiedenen Faktoren ab, darunter die Leistung der Lokomotive, die Beschaffenheit der Gleise und die Art der transportierten Fracht. Die Versorgung der Lokomotiven mit Kohle und Wasser war entscheidend, um diese schweren Lasten über lange Strecken zu bewegen. Kohlebunker und Wassertürme entlang der Strecke stellten sicher, dass die Züge regelmäßig nachgefüllt werden konnten, um den Betrieb aufrechtzuerhalten.

Viele Reisende brachten ihre eigenen Lebensmittel mit, die sie während der Fahrt verzehrten. Dies konnte jedoch bei längeren Reisen problematisch sein, da frische Lebensmittel schnell verderben konnten. Mit der Zeit erkannten die Eisenbahngesellschaften die Notwendigkeit, den Reisenden Verpflegungsmöglichkeiten anzubieten. An größeren Bahnhöfen entlang der Strecke wurden Restaurants und Imbissstände eingerichtet, wo die Passagiere während der kurzen Haltezeiten etwas zu essen kaufen konnten. Diese Haltezeiten waren oft sehr kurz, sodass die Reisenden schnell essen mussten, bevor der Zug weiterfuhr. Später wurden spezielle Speisewagen eingeführt, die den Komfort und die Bequemlichkeit der Reisenden erheblich verbesserten. Diese Speisewagen boten eine Auswahl an warmen und kalten Speisen sowie Getränken an. Die Mahlzeiten wurden in kleinen Küchen an Bord zubereitet und von Kellnern serviert. Die Einführung der Speisewagen machte das Reisen angenehmer und ermöglichte es den Passagieren, sich während der Fahrt zu stärken, ohne den Zug verlassen zu müssen. Die Qualität und Vielfalt der angebotenen Speisen variierte je nach Eisenbahngesellschaft und Strecke. In den luxuriöseren Zügen wurden oft aufwendige Menüs angeboten, während in den einfacheren Zügen die Auswahl begrenzter war. Trotz dieser Unterschiede trugen die Verpflegungsmöglichkeiten an Bord der Züge dazu bei, das Reisen im Wilden Westen komfortabler und angenehmer zu gestalten. Die Entwicklung der Verpflegungsmöglichkeiten in den Zügen spiegelte die zunehmende Bedeutung der Eisenbahn als Transportmittel wider und trug zur Verbesserung des Reiseerlebnisses bei.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA](#)

Die Bahnhöfe im Wilden Westen waren oft einfache, aber funktionale Strukturen, die den Bedürfnissen der Reisenden und der Eisenbahngesellschaften gerecht wurden. Diese Bahnhöfe bestanden in der Regel aus Holz und waren so gebaut, dass sie schnell errichtet und bei Bedarf leicht erweitert werden konnten. Die Ausstattung variierte je nach Größe und Bedeutung des Bahnhofs. Kleinere Bahnhöfe hatten oft nur ein einfaches Gebäude mit einem Warteraum für die Passagiere und einem Büro für den Bahnhofsvorsteher. Diese Gebäude waren oft spärlich möbliert, mit Holzbänken für die Reisenden und einem Schreibtisch für den Bahnhofsvorsteher. Größere Bahnhöfe in wichtigen Städten oder Knotenpunkten waren besser ausgestattet und boten zusätzliche Annehmlichkeiten. Sie hatten oft separate Warteräume für Männer und Frauen, Toiletten, Gepäckräume und manchmal sogar Restaurants oder Imbissstände. Diese Bahnhöfe waren oft auch mit Telegrafbüros ausgestattet, die es den Reisenden ermöglichten, Nachrichten zu senden und zu empfangen. Die Bahnsteige waren in der Regel aus Holz und boten den Passagieren einen sicheren Zugang zu den Zügen. In einigen größeren Bahnhöfen gab es überdachte Bahnsteige, die Schutz vor den Elementen boten. Die Bahnhöfe waren oft das Zentrum des gesellschaftlichen Lebens in den Städten und Gemeinden des Wilden Westens. Sie waren nicht nur Orte des Reisens, sondern auch Treffpunkte, an denen sich die Menschen versammelten, um Neuigkeiten auszutauschen und die Ankunft und Abfahrt der Züge zu beobachten. Die Bahnhöfe spielten eine entscheidende Rolle bei der Erschließung und Entwicklung des amerikanischen Westens und trugen zur wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Region bei.

Die Anzahl des Personals in einem Zug im Wilden Westen variierte je nach Größe und Art des Zuges, aber typischerweise bestand das Personal aus mehreren wichtigen Rollen. An der Spitze des Zuges stand der Lokomotivführer, der für das Fahren und die Kontrolle der Dampflokomotive verantwortlich war. Unterstützt wurde er vom Heizer, der dafür sorgte, dass die Lokomotive ständig mit Kohle und Wasser versorgt wurde, um den Dampfdruck aufrechtzuerhalten. In den Passagierwagen gab es Zugbegleiter, die den Reisenden halfen, ihre Plätze zu finden, und für deren Sicherheit und Komfort sorgten. In Zügen mit Speisewagen waren zusätzlich Köche und Kellner an Bord, die die Mahlzeiten zubereiteten und servierten. Bei längeren Fahrten oder in luxuriöseren Zügen konnte es auch weiteres Personal wie Gepäckträger und Reinigungskräfte geben. Insgesamt war das Personal in einem Zug im Wilden Westen darauf ausgerichtet, den Betrieb reibungslos zu gestalten und den Passagieren eine möglichst angenehme Reise zu ermöglichen.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA](#)

Die Ausbeutung der chinesischen Arbeiter beim Bau der Eisenbahn im Wilden Westen war ein düsteres Kapitel in der Geschichte der USA. Tausende chinesische Arbeiter wurden in den 1860er Jahren angeworben, um am Bau der Central Pacific Railroad zu arbeiten, die ein Teil der ersten transkontinentalen Eisenbahnverbindung war. Diese Arbeiter wurden oft unter extrem harten Bedingungen eingesetzt, erhielten niedrige Löhne und mussten gefährliche Arbeiten verrichten, wie das Sprengen von Tunneln durch die Sierra Nevada. Sie lebten in primitiven Unterkünften und hatten nur begrenzten Zugang zu medizinischer Versorgung. Trotz ihrer entscheidenden Rolle beim Bau der Eisenbahn wurden sie häufig diskriminiert und schlecht behandelt. Ihre Beiträge wurden lange Zeit nicht angemessen gewürdigt, obwohl sie maßgeblich zum Erfolg des Projekts beigetragen haben.

Die chinesischen Arbeiter wurden hauptsächlich in den südlichen Provinzen Chinas, insbesondere in Guangdong, rekrutiert. Viele dieser Arbeiter waren Bauern, die aufgrund von Armut und politischen Unruhen nach besseren Möglichkeiten suchten. Sie wurden von Arbeitsvermittlern, oft als "Kuli-Händler" bezeichnet, angeworben, die ihnen Arbeit in Amerika versprachen. Diese Vermittler arbeiteten oft im Auftrag von Eisenbahngesellschaften wie der Central Pacific Railroad.

Die Rekrutierung erfolgte durch Verträge, die den Arbeitern eine bestimmte Anzahl von Jahren Arbeit in den USA zusicherten. Die Bedingungen dieser Verträge waren jedoch oft hart und ausbeuterisch. Die Arbeiter mussten lange Stunden unter gefährlichen Bedingungen arbeiten und erhielten nur geringe Löhne. Trotz dieser Herausforderungen trugen sie maßgeblich zum Bau der transkontinentalen Eisenbahn bei.

Beim Bau der Eisenbahn im Wilden Westen gab es bei den chinesischen Arbeitern sehr viele Unfälle, schwere Verletzungen und Todesfälle. Die Arbeitsbedingungen waren extrem hart und gefährlich, insbesondere beim Bau der Central Pacific Railroad durch die Sierra Nevada. Die Arbeiter mussten oft unter extremen Wetterbedingungen arbeiten und gefährliche Aufgaben wie das Sprengen von Tunneln übernehmen. Die Sicherheitsvorkehrungen waren minimal, und es kam häufig zu Unfällen, bei denen Arbeiter schwer verletzt wurden oder ihr Leben verloren.



[For over a century and a half: Chinese workers abused and superexploited in U.S. – Workers World](#)

Seit über anderthalb Jahrhunderten: Chinesische Arbeiter werden in den USA misshandelt und ausgebeutet.

Von Jim McMahan, veröffentlicht am 25. März 2021 im <https://www.workers.org/2021/03/55287/>

Der US-Imperialismus hat eine Geschichte des Inlandsterrorismus, die auf die Ausbeutung und Zwangsmigration asiatischer Arbeitskräfte seit den 1840er Jahren zurückgeht. Die antiasiatische Gewalt „wurzelt in einer langen Geschichte antiasiatischer Gefühle, die asiatische Arbeitskräfte anwarben, ihnen aber durch exklusive Gesetze und Richtlinien die Bürgerrechte verweigerten“, schrieb Linh Thy Nguyen, Assistenzprofessor am Institut für Asienwissenschaften der University of Washington.

Die erste große Welle chinesischer Einwanderung in die USA fand während des kalifornischen Goldrauschs Ende der 1840er Jahre statt. Nach der gewaltsamen Annexion Mexikos übten die Bosse in Kalifornien und im gesamten Westen oft Pöbelherrschaft aus; sie hetzten weiße Arbeiter gegen asiatische Arbeiter aus und machten sie zu Sündenböcken für die Missstände der Arbeiter. In Los Angeles wurde 1871 die kleine chinesische Gemeinde angegriffen, nachdem ein interner Streit über die Grenzen des Landes hinausgegangen war. Neunzehn Chinesen wurden gelyncht – und niemand wurde zur Rechenschaft gezogen.

Leland Stanford, ein wichtiger Investor der Central Pacific Railroad, verachtete chinesische Arbeitskräfte, stellte aber dennoch Tausende chinesischer Arbeiter ein, als 1863 mit dem Bau der Central Pacific-Linie begonnen wurde. Der Bau dieser Eisenbahnlinie war ein riesiges Projekt, um eine transkontinentale Eisenbahnlinie zu schaffen. Die Central Pacific begann in Sacramento, Kalifornien, und führte nach Osten. Die Union Pacific begann in Omaha und führte nach Westen.

Etwa 13.000 der 15.000 Arbeiter der Central Pacific waren chinesische Arbeiter. Sie leisteten das ganze Jahr über knochenharte Arbeit, unter der heißen Sonne und im bitterkalten Winter. Ohne jegliche Kraftgeräte gruben und gruben sie durch Berge, transportierten Steine von Hand, planierten den Straßenbelag und verlegten Gleise – alles mit hoher Geschwindigkeit und koordinierten Anstrengungen. Sie gruben 11 Tunnel durch die Berge und arbeiteten in heftigen Winterstürmen, die auf den Gipfeln 5,5 Meter Schnee hinterließen.

Die chinesischen Arbeiter wurden schlechter bezahlt als die anderen. Sie mussten draußen in Zelten schlafen, während andere Arbeiter normalerweise in Eisenbahnwaggons schliefen. In einem Wettstreit mit den Arbeitern, die die Ostlinie bauten, waren die Chinesen ihnen überlegen und verlegten zehn Meilen Gleis an einem Tag.

Die beiden Eisenbahnlinien wurden am 10. Mai 1869 bei der „Golden Spike“-Zeremonie in Promontory Summit, Utah, miteinander verbunden. Den asiatischen Arbeitern, die sechs Jahre lang geschuftet und dabei Hunderte von Menschenleben gekostet hatten, wurde jedoch kaum Anerkennung gezollt. Auf den Fotos, die die Hunderte von Menschen bei der Abschlusszeremonie zeigen, sind keine Asiaten zu sehen.

Dr. Gordon Chang von der Stanford University sagt: „Leland Stanford wurde durch den Einsatz chinesischer Arbeitskräfte zu einem der reichsten Männer der Welt.“ Und chinesische Arbeiter bauten im Westen weitere Eisenbahnen.

Chinesen bauten die Eisenbahnen

Etwa zwei Drittel der Arbeiter, die die Western Division der Northern Pacific Railroad bauten, die vom Lake Superior nach Tacoma, Washington, führte, waren Chinesen. Und es gab Chinesen, die als Bergarbeiter und in anderen schwierigen Berufen arbeiteten.

Nach all diesen Arbeitsleistungen wurde 1882 der Chinese Exclusion Act verabschiedet. Er setzte die gesamte chinesische Einwanderung in die USA für zehn Jahre aus. Darüber hinaus war chinesischen Einwanderern und ihren in den USA geborenen Familienmitgliedern die amerikanische Staatsbürgerschaft verwehrt – bis 1942!

Mitte der 1880er Jahre herrschte eine weitverbreitete antichinesische Stimmung. 1885 wütete in Rock Springs, Wyoming, eine Bande weißer Bergarbeiter durch die Stadt und ermordete 28 chinesische Bergarbeiter. Den Chinesen wurde vorgeworfen, Streikbrecher zu sein, aber das war schon viele Jahre zuvor geschehen.

Im Winter 1885/86 wurden 350 Chinesen aus Seattle und etwa die gleiche Zahl aus Tacoma, Washington, ausgewiesen. Diese antichinesischen Unruhen waren bekannt. Die Knights of Labour wurden in den rassistischen Kreuzzug verwickelt – gegen die Interessen der Arbeiterschaft. In 34 Städten Kaliforniens wurden chinesische Gemeinden schikaniert, angegriffen oder vertrieben.

Das schlimmste antichinesische Pogrom von allen wurde fast vollständig vertuscht. Im Mai 1887 wurden 34 chinesische Bergarbeiter im Hells Canyon am Snake River zwischen Oregon und Idaho massakriert. Diese Goldgräber wurden von einer Bande rassistischer Diebe erschossen, ihre Leichen verstümmelt und in den Snake River geworfen. Die Bande stahl das gesamte Gold der Bergleute. Einige Mitglieder der rassistischen Bande wurden zwar gefasst, ihre Strafverfolgung wurde jedoch nicht weiter verfolgt. Die meisten von ihnen flohen nach Kanada.



[Between 1863-69, 20,000 Chinese workers were the main back bone in the building of the transcontinental railroad connecting the east and west. They faced terrible living conditions and low pay, and their sacrifices are thought to be a forgotten part of history. : r/interestingasfuck](#)

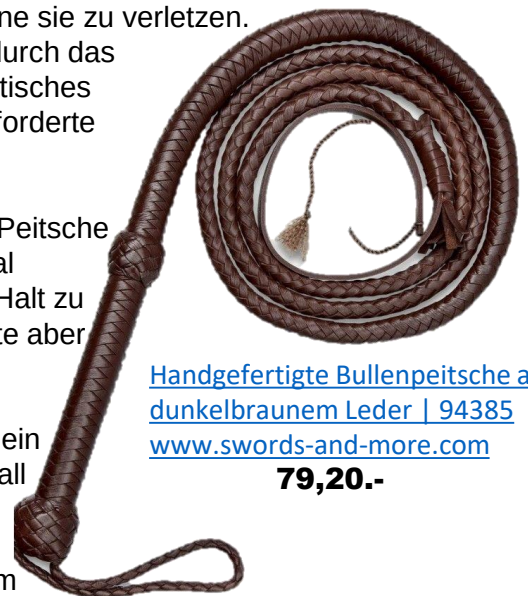
DIE BULLENPEITSCHEN

auch bekannt als Bullwhip, war ein vielseitiges Werkzeug im Wilden Westen und wurde sowohl für praktische als auch für symbolische Zwecke verwendet. Ursprünglich diente sie vor allem Viehtreibern, den sogenannten "Cowboys", als Hilfsmittel, um große Viehherden zu kontrollieren und zu lenken. Die Länge und Flexibilität der Peitsche ermöglichten es, Tiere aus der Ferne zu dirigieren, ohne sie zu verletzen. Die Bullenpeitsche war ein unverzichtbares Werkzeug für Viehtreiber, die oft weite Strecken zurücklegen mussten, um ihre Herden zu den Märkten oder neuen Weideflächen zu bringen. Mit einem gezielten Peitschenknall konnten die Cowboys die Richtung der Herde ändern oder einzelne Tiere aus der Gruppe herauslösen. Die Peitsche erzeugte ein lautes Knallgeräusch, das durch das Durchbrechen der Schallmauer entstand, und diente somit als akustisches Signal. Neben ihrer praktischen Anwendung hatte die Bullenpeitsche auch eine symbolische Bedeutung im Wilden Westen. Sie wurde oft als Zeichen von Autorität und Geschicklichkeit angesehen. Cowboys, die besonders geschickt im Umgang mit der Peitsche waren, genossen hohes Ansehen. In vielen Westernfilmen und -geschichten wurde die Bullenpeitsche zu einem ikonischen Symbol für den mutigen und fähigen Cowboy. Eine der bekanntesten Persönlichkeiten, die für ihre Fähigkeiten mit der Bullenpeitsche berühmt wurden, war Al "Lash" LaRue. Er war ein US-amerikanischer Schauspieler, der in vielen B-Western mitspielte und den Titel "King of the Bullwhip" trug. LaRue nutzte die Peitsche nicht nur als Werkzeug, sondern auch als Waffe und Showelement in seinen Filmen. Auch heute noch wird die Bullenpeitsche in verschiedenen Bereichen verwendet. Sie ist ein beliebtes Requisit in Westernshows und Rodeos und wird oft in Filmen und Fernsehsendungen eingesetzt, um die Atmosphäre des Wilden Westens zu vermitteln. Darüber hinaus gibt es Enthusiasten und Künstler, die die Kunst des Peitschenknallens pflegen und weiterentwickeln. Die Bullenpeitsche bleibt ein faszinierendes Relikt aus einer Zeit, in der Geschicklichkeit und Mut hoch geschätzt wurden. Ihre Geschichte und Symbolik sind eng mit der Kultur und den Legenden des Wilden Westens verbunden.

Ihre Entstehung und Machart sind eng mit den Anforderungen und Herausforderungen des Lebens im Westen verbunden. Ursprünglich wurde die Bullenpeitsche entwickelt, um große Viehherden zu kontrollieren und zu lenken. Die Länge und Flexibilität der Peitsche ermöglichten es, Tiere aus der Ferne zu dirigieren, ohne sie zu verletzen.

Die Peitsche erzeugte ein lautes Knallgeräusch, das durch das Durchbrechen der Schallmauer entstand und als akustisches Signal diente. Die Herstellung einer Bullenpeitsche erforderte Geschick und Erfahrung. Sie wurde in der Regel aus hochwertigem Leder gefertigt, das in langen Streifen geschnitten und dann geflochten wurde. Der Griff der Peitsche war oft aus Holz oder einem anderen robusten Material gefertigt und mit Leder umwickelt, um einen sicheren Halt zu gewährleisten. Die Länge der Peitsche variierte, konnte aber bis zu mehreren Metern betragen, je nach Verwendungszweck.

Die Spitze der Peitsche, auch "Cracker" genannt, war ein austauschbares Stück, das den charakteristischen Knall erzeugte. Die Bullenpeitsche war nicht nur ein Werkzeug, sondern auch ein Symbol für Autorität und Geschicklichkeit. Cowboys, die besonders geschickt im Umgang mit der Peitsche waren, genossen hohes Ansehen. In vielen Westernfilmen und -geschichten wurde die Bullenpeitsche zu einem ikonischen Symbol für den mutigen und fähigen Cowboy. Auch heute noch wird die Bullenpeitsche in verschiedenen Bereichen verwendet.



[Handgefertigte Bullenpeitsche aus dunkelbraunem Leder | 94385 www.swords-and-more.com](https://www.swords-and-more.com)

79,20.-

EINE GENERATION VON OCHSEN

(Auszug aus dem „Wisconsin Magazine of History“, Herbst 2015)

Ochsen ziehen Wagen In den 1840er und 1850er Jahren brachten Ochsen Siedler in die ersten Grenzgebiete des oberen Mittleren Westens. Viele Bauern kamen mit ihrem Vieh in Wagen an. Eine Milchkuh war hinter dem Wagen festgebunden, und Schweine und Hühner hüpfen in Kisten darin herum. Aber vorne zogen die Ochsen alles. Sie führten den Weg nach Wisconsin, wie sie es im Laufe der Geschichte auch in anderen Grenzgebieten getan hatten.

Pioniere entwurzelten sich und ihre Familien und siedelten sich im Laufe der gesamten aufgezeichneten Geschichte in unerschlossene Gebiete um. Seit ihrer Domestizierung vor etwa 9.000 Jahren haben Rinder den Menschen Kraft gegeben und waren immer an allen Grenzgebieten zu finden. Sie lieferten Fleisch und Milch und spielten eine wesentliche Rolle bei der Entwicklung der Landwirtschaft.

Ochsen sind keine Rinderrasse, sondern Ochsen – erwachsene, männliche Rinder, die kastriert wurden. Sie stammen von Bullenkälbern aller Rinderrassen ab, werden kastriert und darauf trainiert, Sprachbefehlen zu folgen und mit Menschen zusammenzuarbeiten. Männliche Rinder werden ausgewählt, weil sie größer werden als die weiblichen, und Kühe sind wegen ihrer Milch und ihrer Fähigkeit, Kälber zu produzieren, wertvoller.

Im Wisconsin des 19. Jahrhunderts, vor dem Aufstieg der Milchwirtschaft, war die vorherrschende Rinderrasse Shorthorn, eine englische Rasse, die für ihr Fleisch und ihre Milch bekannt war. Die meisten Ochsen dieser Zeit waren zumindest teilweise Shorthorn.

Heute ist die Zucht von Rindern zu Ochsen und die Arbeit mit ihnen eher ein Hobby als eine Notwendigkeit, und die Trainer wählen die Rasse aus, die für den beabsichtigten

Einsatzzweck des Tieres am besten geeignet ist. Große Rassen wie Holsteiner werden für Zugwettbewerbe und zum Holzfällen ausgewählt, und kleine Rassen wie Devons und Jerseys sind für die Arbeit auf dem Bauernhof besser geeignet. Alle als Ochsen gezüchteten Rinder müssen ihre Hörner behalten, die als Bremsen dienen, um eine Last beim Bergabfahren zurückzuhalten. Die Hörner verhindern auch, dass das Joch über die Köpfe der Tiere rutscht.

Pflügende Ochsen Diese für die Arbeit ausgebildeten Ochsen waren die ersten domestizierten Tiere, die stärker waren als ihr Herr, und ihre Kraft wurde, nachdem sie einmal ausgebildet und genutzt worden war, für den Menschen nützlich, als er seine Umgebung in etwas Bewohnbareres verwandelte. Die Kraft der Ochsen revolutionierte Transport und Landwirtschaft und ermöglichte es den Menschen, mehr Nahrungsmittel anzubauen, Waren für den Handel zu transportieren und über weite Entfernungen zu reisen. Ochsen waren besonders an die Umgebung einer expandierenden Grenze angepasst, und ihre bloße Anwesenheit trug dazu bei, die Erfahrung der Grenze und die Westexpansion der Vereinigten Staaten zu prägen.

Ochsen waren billiger zu kaufen als Pferde, was sie für die bargeldarmen Volkswirtschaften der Grenze gut geeignet machte. Obwohl die Preise schwanken konnten, konnte ein Pferd zwischen den 1830er und 1870er Jahren bis zu 150 Dollar kosten, während ein Ochsendgespann 50 Dollar kostete. Es war jedoch immer noch eine Investition in einer Zeit, in der ein Arbeiter vielleicht 1,50 Dollar am Tag verdiente und 2 Dollar für ein Paar Schuhe und zehn Cent für ein Pfund Butter bezahlte. Für Leute, die fast alles verkauft hatten, was sie hatten, um sich für ihre Reise auszurüsten, war die Investition es wert und die Einsparungen waren enorm.

Die Farmer an der Grenze waren so sehr damit beschäftigt, das Land zu roden und Unterstände zu bauen, dass es schwierig war, genug Getreide anzubauen, um ein Pferd in guter Verfassung zu halten.



richfieldhistoricalsociety.org/story_a_generation_of_oxen.html

Die Fütterung von Ochsen war billiger, da sie kein Getreide für ihre Arbeit benötigten und ihr Verdauungssystem als Wiederkäuer es ihnen ermöglichte, größeres Futter zu fressen und zu gedeihen, als ein Pferd vertragen würde. Die Fähigkeit der Ochsen, neben Getreide und Heu auch Gras zu fressen, ermöglichte es den Subsistenzfarmern an der Grenze zu Wisconsin, sich auf den Anbau von Feldfrüchten zu konzentrieren, um sich selbst zu ernähren.

Ochsenjoch

Das Anschirren eines Ochsen war auch billiger als das Anschirren eines Pferdes. Ochsenjoch aus Holz mit einigen Eisenbeschlägen konnten leicht mit einfachen Werkzeugen hergestellt werden und lagen im Rahmen der Möglichkeiten der Pionierfarmer. Pferdegeschirre waren im Vergleich dazu relativ zerbrechlich und schwieriger herzustellen und zu reparieren. Obwohl es beiden Tieren gut tut, Hufeisen zu tragen, ist es bei Ochsen weniger wahrscheinlich, dass sie Fußprobleme bekommen, wenn sie lange Strecken unbeschlagen zurücklegen. Da Rinder robuster sind als Pferde, können sie auch mit einem weniger raffinierten Unterstand auskommen. Wenn Ochsen nicht für die Arbeit gebraucht wurden, konnten sie in den Wald getrieben werden, um selbst Futter zu suchen, und wieder zusammengetrieben werden, wenn Arbeit anstand.

Die Tatsache, dass Pferde schneller waren, bedeutete wenig in einer Umgebung, in der knietiefer Schlamm als Straßen durchging und der Markt bis zur nächsten Stadt reichte, eine Tagesreise entfernt. Das langsame Tempo des Ochsen war besser geeignet für die knochenbrechende Arbeit, eine Wildnis zu durchforsten, wo Geschwindigkeit weniger vorteilhaft war als die Fähigkeit, Tag für Tag gleichmäßig zu arbeiten.

Jeder, der sich in den 1840er Jahren den Viehbestand in Wisconsin ansah, hätte die Region als das erkannt, was sie war: eine lebendige und

expandierende Grenzregion, in der es mehr Ochsen als Pferde gab, und zwar aufgrund ihrer Eignung, Notwendigkeit und Anpassungsfähigkeit an ihre Umgebung. Dies wird durch die Volkszählung von 1850 bestätigt. Ochsen machten 59 Prozent aller Zugtiere im Staat aus; 42.801 Arbeitsochsen im Vergleich zu 30.335 Pferden, Eseln und Maultieren. Zugtiere konzentrierten sich in landwirtschaftlichen Gebieten, und 1850 war dies der südöstliche Teil des Staates. Die Landkreise Dane, Dodge, Rock, Washington und Waukesha zählten jeweils mehr als 3.000 Ochsen, und die umliegenden Landkreise lagen nicht weit dahinter.



Landstraße mit Spurrillen

Einige der ersten Siedler, die nach Wisconsin kamen, kamen nicht, um Landwirtschaft zu betreiben, sondern um Blei abzubauen. Die Bauern, die ihnen folgten, fanden nur wenige anständige Straßen, aber viele Pfade durch den Wald. Frühe Siedler berichteten, dass das Reisen langsam und schwierig und in bestimmten Jahreszeiten fast oder ganz unmöglich sei. Der Mangel an guten Straßen bedeutete für die frühen Farmer von Wisconsin nicht nur schwierige Reisen. Er bedeutete auch Schwierigkeiten, Märkte zu erreichen. Ohne Märkte für ihre Tiere, Feldfrüchte und Erzeugnisse gab es keine rentable Landwirtschaft. Stattdessen bauten kleine, ärmere Farmen ein bisschen von allem an und die produzierten Waren waren für den lokalen oder persönlichen Verbrauch bestimmt. Ein Siedler beeilte sich, eine Unterkunft zu bauen und ein Stück Land für eine erste Ernte zu roden, höchstwahrscheinlich Mais, um seine Familie und sein Vieh zu ernähren.

Ochsen waren Meister der langsamen, bedachten Arbeit des Baumstammschleppens und Steineziehens, die die Hauptstütze bei der Umwandlung von Wald in Feld war. Bäume wurden gefällt und ein kleiner Prozentsatz davon zu Baumstämmen oder Bauholz für Gebäude und Zäune verarbeitet. Der Überschuss wurde verbrannt.

Oft waren diese Laubwälder das einzige Land, das sich die frühen europäischen Einwanderer leisten konnten. Im Gegensatz dazu waren die Prärien für den Weizenanbau besser geeignet und erforderten weniger Arbeit. Da die Prärien die Aussicht auf schnellere Erträge boten, wurden sie zuerst besiedelt und oft zu einem höheren Preis pro Acre verkauft als die Wälder.

Selbst als Ochsen die Wälder und Prärien von Wisconsin besiedelten, wurde die Landwirtschaft mechanisiert. Vom Jahrzehnt vor der Staatsgründung Wisconsins bis zum Ende des Bürgerkriegs produzierten erfinderische Köpfe und Unternehmergeist Maschinen für die neu geschaffenen Felder. Die Maschinen waren außerdem besonders geeignet und darauf ausgelegt, im Schrittempo eines Pferdes zu arbeiten. Geschwindigkeit war noch nie die Stärke eines Ochsen gewesen.

Die landwirtschaftlichen Methoden ließen den Einsatz von Ochsen schließlich hinter sich. 1842 kam Jerome Increase Case mit sechs Marmelade-Dreschmaschinen in das Wisconsin-Territorium. Er verkaufte fünf und nutzte die sechste, um die mechanische Dreschtechnik vorzuführen. Ab 1844 baute er in einer kleinen Fabrik in der Stadt Racine verbesserte Dreschmaschinen. Cyrus McCormick ließ 1834 seine erste von Pferden gezogene Mähmaschine patentieren und begann 1848 in Chicago mit deren Herstellung. Diese beiden Maschinen und eine Vielzahl anderer verwandelten die Landwirtschaft in Wisconsin von der Subsistenzlandwirtschaft in die gewinnbringende Landwirtschaft und ersetzten Ochsen durch Pferde.

Es waren nicht nur technologische Fortschritte, die Ochsen aus der Landwirtschaft verdrängten. Die Einstellung der Bauern förderte den Wandel ebenso wie neue Maschinen. Als sich die Grenze von Wisconsin nach Westen zurückzog, galten Ochsen als Relikt der Vergangenheit. Ihre Vorfahren haben vielleicht mit Ochsen gewirtschaftet, aber moderne Bauern nutzten Pferde. Diese technologische Vorliebe für alles Neue und Verbesserte war schon immer ein Teil der Landwirtschaft, und Ochsen blieben bei modernen Fortschritten auf der Strecke.

Die allgemeine Verwendung von Ochsen in Wisconsin dauerte etwas mehr als 50 Jahre, während sich der Staat von einer rauen Grenze zu einer sesshaften Agrarindustrie wandelte. Die einzige Konstante war der Wandel, als Weizen Wald und Prärie ersetzte, nur um dann von der Milchkuh verdrängt zu werden. An Ochsen wird heute durch historische Dokumente und Museumsausstellungen erinnert. Es gibt nur wenige physische Beweise für ihre Hauptrolle bei der Entstehung der Landwirtschaft in Wisconsin. Ihr Erbe ist in den glatten, weiten Feldern der Farmen von Wisconsin und den Traktoren, die die Arbeit der Ochsen fortsetzen, noch immer sichtbar.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/)

COWBOY ACTION SHOOTING

Cowboy Action Shooting ist eine faszinierende Schießsportart, die sowohl mit scharfen Waffen als auch mit CO2-betriebenen Waffen ausgeübt wird. Diese Disziplin kombiniert Elemente des Westerns mit dem Schießsport und erfordert von den Teilnehmern, in authentischen Cowboy-Kostümen zu erscheinen und historische Waffen zu verwenden. Die Schützen treten in verschiedenen Disziplinen an, die auf den Schießtechniken des 19. Jahrhunderts basieren. Dabei kommen Revolver, Gewehre und Schrotflinten zum Einsatz. Die scharfen Waffen, die verwendet werden, sind oft Nachbildungen historischer Modelle, die speziell für den Schießsport angepasst wurden. CO2-betriebene Waffen bieten eine sichere und umweltfreundliche Alternative zu scharfen Waffen. Sie sind besonders bei Anfängern und jüngeren Schützen beliebt, da sie weniger Rückstoß haben und keine scharfe Munition erfordern. Diese Waffen verwenden CO2-Kapseln, um die Geschosse anzutreiben, und sind in der Regel Nachbildungen der historischen Waffen, die im Cowboy Action Shooting verwendet werden. Die Regeln und Vorschriften für Cowboy Action Shooting sind streng, um die Sicherheit der Teilnehmer zu gewährleisten. Es gibt verschiedene Kategorien und Klassen, in denen die Schützen antreten können, je nach Alter, Geschlecht und Erfahrungsniveau. Die Wettbewerbe finden oft auf speziell gestalteten Schießständen statt, die an die Kulissen des Wilden Westens erinnern. Cowboy Action Shooting ist nicht nur ein Sport, sondern auch eine Gemeinschaft von Enthusiasten, die die Geschichte und Kultur des amerikanischen Westens lebendig halten möchten. Die Teilnehmer schätzen die Kameradschaft und den freundschaftlichen Wettbewerb, der diesen Sport auszeichnet. Ob mit scharfen Waffen oder CO2-betriebenen Waffen, Cowboy Action Shooting bietet eine spannende und unterhaltsame Möglichkeit, die Schießkunst zu erlernen und gleichzeitig in die Welt des Wilden Westens einzutauchen.

Woher kommt dieser Sport und wie weit ist er verbreitet?

Cowboy Action Shooting, auch bekannt als Western Action Shooting, hat seine Wurzeln in den USA. Der Sport entstand 1981 auf dem Coto de Caza Shooting Range in Orange County, Kalifornien. Cowboy Action Shooting ist heute weltweit verbreitet und wird in vielen Ländern praktiziert, darunter Deutschland, Australien und Kanada ¹. Es gibt mehrere Organisationen, die diesen Sport fördern und regulieren, wie die Single Action Shooting Society (SASS) und die Western Action Shootists Association (WASA). In Deutschland wird Cowboy Action Shooting vom Bund Deutscher Sportschützen (BDS) unterstützt². Der Sport erfreut sich wachsender Beliebtheit und zieht Schützen aus verschiedenen Altersgruppen und Hintergründen an.

1 en.wikipedia.org

2 www.bdsnet.de

Welches sind dabei die beliebtesten Waffen?

Zu den beliebtesten Waffen im Cowboy Action Shooting gehören der Colt Single Action Army Revolver und das Winchester Gewehr 73. Diese Waffen sind ikonisch und wurden durch zahlreiche Westernfilme berühmt. Neben diesen Klassikern sind auch der Ruger Vaquero und der Ruger New Model Blackhawk bei Schützen sehr beliebt ². Diese Revolver sind für ihre Zuverlässigkeit und Präzision bekannt und werden oft in verschiedenen Kalibern angeboten. Für Gewehre werden häufig Unterhebelrepetierer verwendet, während bei Schrotflinten oft Doppelläufige Modelle zum Einsatz kommen. Diese Waffen bieten eine authentische Erfahrung und sind ideal für die verschiedenen Disziplinen im Cowboy Action Shooting.

1 www.bdsnet.de

2 www.hookandbarrel.com

Der Hauptwettkampf besteht im Allgemeinen aus vier bis acht Stages, je nach Teilnehmerzahl, in denen auf Stahlziele geschossen wird. Ihre Geschwindigkeit und Genauigkeit bestimmen ihr Endergebnis. Die Teilnehmer werden in jedem Szenario zeitlich festgelegt und Fehlschüsse werden ihnen angerechnet. Jeder Fehlschuss entspricht einer Strafe von fünf Sekunden.

Fühlen Sie sich als Anfänger nicht schlecht, wenn Sie viele Fehlschüsse erzielt haben. Selbst Profis können manchmal sogar nahe Ziele verfehlen. Denken Sie einfach daran, dass es in Ordnung ist, wenn Sie ein Ziel verfehlen, solange Sie dabei nicht schlecht aussehen.

Der lustige Teil der Veranstaltung besteht darin, dass die Teilnehmer einen Cowboynamen oder ein Pseudonym annehmen und sich im Stil des Wilden Westens kleiden müssen. Einige Verbände sind in dieser Hinsicht genauer als andere, insbesondere auf nationaler Ebene. Lokale Gruppen ermutigen ihre Mitglieder im Allgemeinen, sich im Westernstil zu kleiden, aber wenn Sie gerade erst mit dem Sport anfangen, reichen Jeans, Stiefel und ein Cowboyhut für eine Weile aus.

Viele Menschen finden, dass Cowboy Action Shooting eine Schießsportart ist, bei der man Spaß haben, mit Leuten zusammenkommen kann, die die gleichen Interessen haben, und sich richtig amüsieren kann. Der Sport ist nicht nur erwachsenen Männern vorbehalten, sondern auch familienfreundlich, d. h. auch Damen und Kinder können mitmachen.



www.outlawdays.com

Was sind Cowboy-Action-Ladungen?

Wenn auf der Schachtel „Cowboy Action Loads“ steht, ist die Ladung gemäß den SASS-Regeln mit Blei geladen, nicht mit ummantelten Geschossen. Außerdem sind sie mild geladen, weil Cowboy Action Shooting ein Schießwettbewerb ist, bei dem man auf eine Reihe von Zielen gegen die Uhr schießt, und milde Ladungen lassen einen einfach schneller schießen.

COWBOY ACTION
SHOOTING™
SHOOTER'S HANDBOOK



Deutsche Übersetzung April 2022

Der Version 26.2
1. Januar 2022
COPYRIGHT 1987 - 2022
SINGLE ACTION SHOOTING SOCIETY, INC.
ALLE RECHTE VORBEHALTEN

[SHB Vers. 26.2 German.pdf](#)



engc.us

Eine weitere Sparte im Westernschiessen ist das **Cowboy Mounted Shooting**

Cowboy Mounted Shooting ist eine aufregende Disziplin, bei der Reiter auf Pferden durch einen Parcours reiten und dabei auf Ballonziele schießen. Die Teilnehmer verwenden zwei Single-Action-Revolver, die mit spezieller Munition geladen sind, um die Ziele zu treffen. Der Wettbewerb besteht aus verschiedenen Stufen, bei denen die Reiter ihre Geschwindigkeit und Genauigkeit unter Beweis stellen müssen. Jede Stufe hat einen festgelegten Kurs, den die Reiter in möglichst kurzer Zeit absolvieren müssen. Die Zeit und die Anzahl der Treffer bestimmen die Endwertung. Es gibt über 50 verschiedene Kurse, die bei den Wettbewerben verwendet werden.

Cowboy Mounted Shooting entwickelte sich in den frühen 1990er Jahren zu einer Sportart. Die ersten organisierten Veranstaltungen fanden 1992 statt, und 1994 wurde die Cowboy Mounted Shooting Association (CMSA) gegründet.

Die Regeln für Cowboy Mounted Shooting sind streng, um die Sicherheit der Teilnehmer und Zuschauer zu gewährleisten. Die Revolver müssen vor 1898 entworfen worden sein oder Reproduktionen dieser Modelle sein. Die Munition besteht aus speziellen Platzpatronen, die sicherstellen, dass keine Verletzungen durch Schüsse entstehen. Die Teilnehmer müssen in traditioneller Westernkleidung antreten, die entweder modern oder im Stil des späten 19. Jahrhunderts gehalten sein kann¹.



www.platinumperformance.com

Die Wettbewerbe werden von der Cowboy Mounted Shooting Association (CMSA) organisiert, die auch die Regeln und Sicherheitsrichtlinien festlegt. Die CMSA bietet Wettbewerbe für alle Erfahrungsstufen an, von Anfängern bis hin zu Profis. Die Teilnehmer müssen ihre Pferde an den Lärm der Schüsse gewöhnen, um sicherzustellen, dass die Tiere während des Wettbewerbs ruhig bleiben¹.

Cowboy Mounted Shooting ist eine schnell wachsende Sportart, die sowohl Reit- als auch Schießfähigkeiten erfordert und den Geist des Wilden Westens lebendig hält. Es ist eine spannende und herausfordernde Disziplin, die sowohl für die Teilnehmer als auch für die Zuschauer ein einzigartiges Erlebnis bietet.

- 1 nrsworld.com
- 2 cmsaevents.com

Gehört das Cowboy Mounted Schießen auch in den Bereich des CAS?

Cowboy Mounted Shooting ist eng mit Cowboy Action Shooting (CAS) verwandt, aber es handelt sich um eine eigenständige Disziplin. Beim Cowboy Mounted Shooting schießen die Teilnehmer von einem Pferd aus auf Ballonziele, während sie durch einen Parcours reiten. Diese Disziplin erfordert sowohl Schieß- als auch Reitfähigkeiten und wird von Organisationen wie



www.platinumperformance.com

der Cowboy Mounted Shooting Association (CMSA) reguliert². Obwohl beide Sportarten historische Waffen und Westernkleidung verwenden, liegt der Hauptunterschied darin, dass beim Cowboy Mounted Shooting das Schießen vom Pferd aus erfolgt, während beim Cowboy Action Shooting die Teilnehmer zu Fuß sind.

1 en.wikipedia.org

2 cmsaevents.com

Gibt es das Cowboy Mounted Shooting auch in Deutschland?

Ja, Cowboy Mounted Shooting gibt es auch in Deutschland. Diese Disziplin, bei der vom Pferd aus auf Ballonziele geschossen wird, hat ihren Weg aus den USA nach Deutschland gefunden. In Norddeutschland, zum Beispiel, gibt es Ranches, auf denen Cowboy Mounted Shooting praktiziert wird. Es ist eine spannende Erweiterung des Westernreitens und kombiniert Reit- und Schießfähigkeiten auf einzigartige Weise.

1 www.wittelsbuerger.de

Das berittene Schießen erfordert Geschicklichkeit sowohl im Reiten als auch im Schießen, das in Form von ettkämpfen gemessen wird, und ist einer der am schnellsten wachsenden Pferdesportarten des Landes. Ziel des Sports ist es, zehn Ballonziele zu treffen, während man durch eine Vielzahl von anspruchsvollen Parcours reitet und dabei speziell geladene Platzpatronen verwendet, die aus Single-Action-Revolvern im Stil des Wilden Westens abgefeuert werden. Es ist ein Hochgeschwindigkeitssport mit Zeitnahme für Zuschauer, bei dem der Teilnehmer gewinnt, der am schnellsten reitet und die wenigsten Ziele verfehlt.[9]



hutchnews.com/

Für die typische Veranstaltung werden zwei Single-Action-Revolver benötigt, die jeweils mit fünf Platzpatronen geladen sind. Zehn Ziele werden in einer Reitarena aufgestellt. Wenn der Teilnehmer ein Startsignal erhält, das anzeigt, dass die Arena frei von Menschen und Gefahren ist, lenkt der Reiter sein Pferd über eine Zeitlinie und greift die zehn Ziele an. Wenn alle zehn Ziele getroffen sind, kehrt der Reiter über die Zeitlinie zurück und seine Punktzahl wird ermittelt und aufgezeichnet. Die Rohzeit des Reiters wird berechnet und es werden Strafpunkte für verfehlt Ziele oder Nichtbefolgen des vorgegebenen Kurses oder Verfahrens oder das Umstoßen von Fässern oder Zielständern hinzugefügt.[9]

Die Schützen betreten die Arena einzeln. Die Gesamtpunktzahl wird ermittelt, indem die Rohzeit für die Etappe (oder den Kurs) plus Strafpunkte und/oder Boni addiert werden. Strafpunkte umfassen verfehlt Ziele, umgestoßene Fässer und falsche Kursrichtung.[10]

Um das Teilnehmerfeld gleich zu gestalten, gibt es verschiedene Wettbewerbsniveaus für Reiter und Schützen mit unterschiedlichen Fähigkeiten. Für CMSA-Mitglieder gibt es beispielsweise Klassifizierungen für Senioren, Herren, Senioren und Damen. Die Klassen sind weiter nach Alter unterteilt, wobei für jede Klasse eigene Sicherheitsregeln gelten.[11]

Teilnehmer kommen weiter, indem sie siegreiche Platzierungen sammeln. Berittene Schützen werden automatisch in höhere Stufen versetzt, um faire und gleichberechtigte Wettkämpfe gegen Personen mit ähnlich nachgewiesenen Fähigkeiten aufrechtzuerhalten.[12] MSA-Mitglieder beginnen als Anfänger und steigen in höhere Divisionen auf, indem sie Siege sammeln. Während die MSA CMSA-Stufen beim Eintritt in die MSA und beim Aufstieg in höhere Stufen der CMSA anerkennt, erkennt die CMSA derzeit keine Divisionen oder Aufstiege von MSA-Mitgliedern an.



BOURBON OF THE MONTH



Texas Legation Bourbon Whiskey

Der Texas Legation Bourbon balanciert süßen Mais, Eichenwürze, Honig und lebhaft frucht. Jetzt zuschlagen!

Optimale Trinkstärke dank den soliden 46,2% Vol.

Höchste Qualität: Darauf ist Verlass bei den USA.

Eine **gute Wahl**, schließlich ist das Whiskey.

Das passende Geschenk: Damit treffen Sie voll ins Schwarze.

Unabhängig abgefüllt: Ironroot Republic von einer **neuen Seite!**

55,99 €

Zu beziehen über www.whic.de