

sich neuere Weltraumfirmen hinzugesellt, meist entweder in Long Beach, wie zum Beispiel *VirginOrbit* und *SpinLaunch*, oder in der Region des internationalen Flughafens, wie eben *SpaceX*. Wer den Freeway 105 vom Flughafen Richtung Downtown LA nimmt, dem wird vielleicht irgendwann auf dem Weg auf der rechten Seite eine zylindrische Struktur hinter einigen Gebäuden auffallen, die auf den ersten Blick fast wie ein Schornstein aussieht. Dabei handelt es sich allerdings um die ungefähr fünfzig Meter hohe erste Stufe einer *Falcon-9*-Rakete, welche *SpaceX* vor seinem Hauptquartier aufgestellt hat.

Von all den oben genannten

Weltraumfirmen in Kalifornien werden wir später in diesem Buch hören. Zuerst aber unternehmen wir eine Reise in die Vergangenheit Kaliforniens, in das Jahr 1850. Kalifornien wurde im September 1850 zum 31. Bundesstaat der Vereinigten Staaten, nachdem es bis zum Mexikanisch-Amerikanischen Krieg zu Mexiko gehört hatte. Laut der ersten Volkszählung im Jahr 1850 hatte Kalifornien damals etwas über 90.000 Einwohner<sup>5</sup>. Wildwest-Siedler, wie sie im Buche standen, waren es oft, gekommen mit Pferden und Planwagen, viele durch den Goldrausch einige Jahre zuvor angezogen. Einfach war das Leben nicht, das sie erwartete. Man konnte nicht viel mitbringen und musste von dem leben,

was der Boden hergab. Aber das große, weite und weitgehend unbesiedelte Land lockte mit neuen Möglichkeiten, die die Siedler in den Städten der Ostküste nicht mehr sahen.

Von St. Louis in Missouri, in der Mitte der USA, verkehrte ab 1858 regelmäßig eine Kutsche zum über 2.000 Meilen entfernten San Francisco an der Westküste. Die Fahrt dauerte 25 Tage und man riskierte unter anderem, auf dem langen Weg gelegentlich überfallen zu werden<sup>6</sup>. Dann kamen die Eisenbahnen. 1869 war die erste Verbindung zwischen Ost und West fertig. Die Teile für die Schienenstrecke kamen aus dem Osten der USA, per Schiff über

Kap Hoorn. Über die nächsten Jahrzehnte folgten unzählige weitere Verbindungen und die Schienenkapazität wuchs stark<sup>7</sup>. Natürlich war die Eisenbahn schneller und bequemer, sie bot mehr Platz und war viel billiger als Kutschen. Nach einigen Schätzungen fielen die Transportkosten in den Westen um fünfundachtzig Prozent<sup>8</sup>.

Die Auswirkungen waren dramatisch, wie schon das Zitat am Anfang dieses Kapitels vermuten lässt. Im Jahr 1900 war die Bevölkerung Kaliforniens auf fast anderthalb Millionen gewachsen. Im gleichen Zeitraum erhöhte sich das amerikanische Bruttoinlandsprodukt um mehr als das Achtfache<sup>9</sup>. Auch an der Börse schlug sich

der Erfolg der Eisenbahnen deutlich nieder: Der Wert der Transportaktien machte zeitweise fast zwei Drittel des Wertes der gesamten Börse aus<sup>10</sup>. Die Eisenbahnbarone wurden sagenhaft reich. Leland Stanford, ein Mitgründer der *Central Pacific Railroad* (die erste Eisenbahngesellschaft, welche eine Verbindung in den Osten baute), gründete gemeinsam mit seiner Frau die heute berühmte Eliteuniversität im Gedenken an ihren einzigen früh verstorbenen Sohn. Auch Nicht-Eisenbahner wurden durch den Boom im Westen reich: James Lick, welcher aus seiner Heimat in Pennsylvania über Buenos Aires nach San Francisco kam, machte zum Beispiel ein Vermögen mit