

Western and Cowboys

Magazin für Freunde des Cowboy-, und Western Lifestyle

JEDEDIAH SMITH

MOUNTAIN MEN RENDEZVOUS

SMART LITTLE LENA

HAWKEN RIFLE

SUGAR BARS

HOTELS IM WILDEN WESTEN

WELLS FARGO

LUCKY LUKE

LASSITER UND CO

FLATBOATS

BURRO PACK TRAINS

Herzlich willkommen zur ersten Ausgabe des Jahres 2025. Ein ganzes Jahr mit hoffentlich vielen tollen Country Events steht uns bevor.

Ich werde auch weiterhin versuchen, euch jeden Monat eine neue Ausgabe präsentieren zu können.

Solltet ihr spezielle Themenwünsche haben oder ihr habt selbst etwas interessantes zu berichten, dann sollten wir uns mal unterhalten. Ich freue mich natürlich über jede Art von Unterstützung und würde mich ein paar Co Autoren sehr freuen.

So long
Euer Tex

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



JEDEDIAH SMITH

war ein amerikanischer Pelzhändler, Entdecker und Kartograph, der Anfang des 19. Jahrhunderts die Rocky Mountains, den amerikanischen Westen und den Südwesten bereiste. Er wurde am 6. Januar 1799 in Bainbridge, New York, geboren und starb am 27. Mai 1831 in der Nähe des Cimarron River. Smith war der erste Amerikaner, der Kalifornien von Osten her betrat und über den Landweg zurückkehrte. Er unternahm seine erste Reise in den Westen wahrscheinlich schon als Teenager und wurde schnell zu einem der bedeutendsten Mountain Men seiner Zeit. Smiths Entdeckungen und Karten waren von unschätzbarem Wert für die nachfolgenden Siedler und Entdecker. Er fand den South Pass durch die Rocky Mountains, der später von vielen Siedlern auf dem Weg nach Westen genutzt wurde. Smith war auch der erste, der die große Wüste des Great Basin und die Mojave-Wüste durchquerte. Seine Reisen führten ihn durch Gebiete, die heute zu Utah, Nevada und Teilen Kaliforniens gehören. Trotz seines frühen Todes im Alter von nur 32 Jahren hinterließ Smith ein bleibendes Erbe als einer der Pioniere der amerikanischen Westexpansion.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY-SA

Jedediah Smith begegnete auf seinen Reisen zahlreichen Herausforderungen, die sowohl die natürlichen Gegebenheiten als auch die Interaktionen mit den Ureinwohnern betrafen. Die rauen und unerforschten Landschaften des amerikanischen Westens stellten eine konstante Gefahr dar, mit schwierigem Terrain, das von dichten Wäldern bis zu trockenen Wüsten reichte. Flussüberquerungen waren oft gefährlich und die Gefahr von Wildtieren, insbesondere Bären, war allgegenwärtig. Darüber hinaus waren die Begegnungen mit verschiedenen indigenen Stämmen nicht immer friedlich. Während einige Stämme Handelsbeziehungen mit den Trappern eingingen, kam es auch zu Konflikten und gewalttamen Auseinandersetzungen, die für beide Seiten verlustreich sein konnten.

Die klimatischen Bedingungen waren ebenfalls eine große Herausforderung; extreme Temperaturen, sowohl Hitze als auch Kälte, sowie unvorhersehbare Wetterwechsel machten die Reisen beschwerlich. Krankheiten und Verletzungen waren aufgrund der fehlenden medizinischen Versorgung schwerwiegend und konnten tödlich enden. Smith selbst erlitt während seiner Expeditionen mehrere Verletzungen, darunter eine ernsthafte Begegnung mit einem Grizzlybären, bei der er schwer verletzt wurde.

Neben den physischen Gefahren gab es auch logistische Schwierigkeiten. Die Beschaffung von ausreichend Proviant und die Sicherstellung der Versorgung während der langen Reisen waren komplex. Die Notwendigkeit, Flüsse zu überqueren und Gebirgspässe zu finden, erforderte sorgfältige Planung und Navigation. Smiths Fähigkeit, Karten zu erstellen und zu navigieren, war entscheidend für das Überleben und den Erfolg seiner Expeditionen.

Trotz dieser Schwierigkeiten trug Smith wesentlich zur Erweiterung des Wissens über den amerikanischen Westen bei. Seine detaillierten Karten und Aufzeichnungen waren von unschätzbarem Wert für die nachfolgenden Generationen von Entdeckern und Siedlern. Seine Entdeckungen, wie der South Pass, ermöglichten es späteren Siedlern, den Westen sicherer und effizienter zu erreichen. Smiths Entschlossenheit und seine Fähigkeit, trotz der Widrigkeiten zu überleben und zu kartographieren, machen ihn zu einer legendären Figur in der Geschichte der amerikanischen Frontier.

MOUNTAIN MEN RENDEZVOUS

Ein typisches Mountain Men Rendezvous war ein jährliches Ereignis, das zwischen 1825 und 1840 stattfand und eine zentrale Rolle im Pelzhandel der Rocky Mountains und des Pazifischen Nordwestens spielte. Diese Zusammenkünfte wurden von Pelzhandelsunternehmen organisiert und boten Trappern sowie Bergmännern die Möglichkeit, ihre Felle und Häute zu verkaufen und ihre Vorräte aufzufüllen. Es war eine Zeit des Austauschs und der Gemeinschaft, in der sich diese rauen Einzelgänger versammelten, um Handel zu treiben, Informationen auszutauschen und nach Monaten der Einsamkeit in der Wildnis Gesellschaft zu genießen. Die Rendezvous waren bekannt für ihre lebhaften Märkte, Wettbewerbe im Fähigkeiten wie dem Schießen und Fallenstellen, und nicht zuletzt für die ausgelassenen Feiern, die oft mehrere Tage andauerten. Diese Veranstaltungen waren nicht nur Handelsmessen, sondern auch soziale Ereignisse, die eine willkommene Abwechslung zum harten Leben der Mountain Men boten. Sie trugen auch dazu bei, die Kultur und das Erbe des amerikanischen Westens zu prägen, indem sie Menschen verschiedener Herkunft zusammenbrachten und den Austausch zwischen den Kulturen förderten. Heute werden Rendezvous in Erinnerung an diese Zeit nachgestellt und dienen als lebendige Geschichtsstunden, die die Traditionen und den Geist der Mountain Men lebendig halten.

Die Ausrüstung der Mountain Men war von entscheidender Bedeutung für ihr Überleben und ihren Erfolg in der Wildnis Nordamerikas. Sie bestand aus robusten, praktischen Gegenständen, die den harten Bedingungen der Rocky Mountains standhalten konnten. Ein typischer Mountain Man trug Kleidung aus Hirschleder, die nicht nur strapazierfähig, sondern auch warm war. Dazu gehörten ein Kriegshemd, ein Ledenschurz, Leggings und Mokassins, oft verziert mit Quill- und Perlarbeiten, die von den indigenen Völkern inspiriert waren. Auf dem Kopf trug er eine Pelzmütze oder im Winter eine Kapuze, um sich vor der Kälte zu schützen.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY-NC-ND

Zu seiner Ausrüstung gehörte auch ein Gürtel, an dem ein Messer und ein Beil befestigt waren, sowie eine Tasche für Pulver und Blei. Die Waffen der Wahl waren häufig die sogenannten Hawken-Rifles, robuste und zuverlässige Gewehre, die für die Jagd und Selbstverteidigung unerlässlich waren. Für den Transport ihrer Ausrüstung und der erjagten Felle nutzten die Mountain Men Packpferde oder Maultiere und bei Bedarf Wasserfahrzeuge wie Kielboote, Pirogen, Kanus oder Bull-boats, um Flüsse und Seen zu überqueren.

Die Mountain Men waren auch für ihre Fähigkeit bekannt, sich mit den notwendigsten Werkzeugen und Vorräten selbst zu versorgen. Sie führten Fallen für den Pelzhandel mit sich und hatten Kenntnisse in der Herstellung von Unterkünften, der Zubereitung von Nahrung und der Ersten Hilfe. Diese Fähigkeiten, kombiniert mit ihrer robusten Ausrüstung, ermöglichten es ihnen, Monate, manchmal sogar Jahre, in der Wildnis zu verbringen, ohne auf die Zivilisation angewiesen zu sein.

Die Mountain Men des 19. Jahrhunderts nutzten eine Vielzahl von speziell angefertigten Rucksäcken und Taschen, die für ihre langen Reisen und den rauen Lebensstil in der Wildnis konzipiert waren. Diese Rucksäcke waren robust und oft aus Leder oder anderen strapazierfähigen Materialien gefertigt, um den Elementen standzuhalten. Sie mussten groß genug sein, um Vorräte, Felle und andere notwendige Ausrüstung zu transportieren, aber auch komfortabel genug, um über lange Strecken getragen zu werden.

Viele Mountain Men bevorzugten sogenannte "Possible Bags" oder "Possibles Pouches", kleine Ledertaschen, die um die Taille oder über die Schulter getragen wurden und in denen sie persönliche Gegenstände, Werkzeuge und kleine Vorräte aufbewahrten. Diese Taschen waren so benannt, weil sie "alles Mögliche" enthielten, was ein Mountain Man im Laufe des Tages benötigen könnte.

Darüber hinaus verwendeten sie oft größere Satteltaschen, die an den Seiten ihrer Pferde oder Maultiere befestigt wurden, um zusätzlichen Stauraum für längere Expeditionen zu bieten. Diese Satteltaschen waren so gestaltet, dass sie das Gewicht gleichmäßig verteilen und das Reiten nicht behindern. Für den Transport von Fellen und größeren Gegenständen konnten sie auch Packtaschen verwenden, die speziell für den Einsatz mit Packtieren entwickelt wurden und eine effiziente Methode zum Transport schwerer Lasten darstellten.



[Smoking Waters Mountain Man, West Yellowstone Rendezvous - AllTrips \(westyellowstonenet.com\)](#)

Es ist wichtig zu beachten, dass die Ausrüstung der Mountain Men stark von den individuellen Bedürfnissen und Vorlieben sowie von den verfügbaren Materialien und der Handwerkskunst der Zeit abhing. Während einige Mountain Men möglicherweise auf maßgeschneiderte Lösungen zurückgriffen, improvisierten andere mit dem, was verfügbar war, und passten ihre Ausrüstung an ihre spezifischen Anforderungen an. Die Kreativität und Anpassungsfähigkeit dieser frühen Entdecker waren entscheidend für ihr Überleben und ihren Erfolg in der unvorhersehbaren Wildnis.

Die Mountain Men waren Meister der Improvisation und Selbstversorgung, insbesondere wenn es um die Reparatur ihrer Ausrüstung ging. In der abgeschiedenen Wildnis, weit entfernt von jeglicher Zivilisation, mussten sie sich auf ihre Fähigkeiten und das verfügbare Material verlassen, um ihre Ausrüstung instand zu halten. Sie verwendeten einfache Werkzeuge, die sie immer bei sich trugen, wie Nadeln, Faden und Messer, um Kleidung und Ausrüstung zu flicken. Leder und Pelze, die sie von ihren Jagderfolgen übrig hatten, dienten als Ersatzmaterial für abgenutzte oder beschädigte Teile ihrer Kleidung und Taschen.



Für größere Reparaturen, wie das Ausbessern von Sattelzeug oder Packtaschen, waren sie oft darauf angewiesen, Rohmaterialien aus der Umgebung zu nutzen. So konnten beispielsweise Tiersehnen als robuster Faden für das Nähen von Leder verwendet werden. Die Mountain Men hatten auch Kenntnisse in der Holzbearbeitung, um Griffe für Messer oder Äxte zu ersetzen und kleine Teile ihrer Ausrüstung zu reparieren oder zu verbessern. Sie beherrschten die Kunst des Schmiedens, um Metallteile zu reparieren oder neue Werkzeuge herzustellen, falls ihre alten versagten oder verloren gingen.

Die Fähigkeit, Waffen instand zu halten, war für die Mountain Men von besonderer Bedeutung. Sie mussten in der Lage sein, ihre Gewehre zu zerlegen, zu reinigen und zu reparieren, um ihre Funktionsfähigkeit zu gewährleisten. Dies erforderte ein tiefes Verständnis der Mechanik ihrer Waffen und die Fähigkeit, Probleme zu diagnostizieren und zu beheben. Oftmals mussten sie improvisierte Ersatzteile anfertigen oder beschädigte Teile so anpassen, dass sie wieder funktionierten.

Die Mountain Men waren auch darauf angewiesen, ihre Schuhe und Mokassins regelmäßig zu reparieren, da diese durch das ständige Wandern über raues Gelände schnell abgenutzt wurden. Sie verwendeten Lederstücke, um Löcher zu stopfen oder die Sohlen zu verstärken. Die Reparatur ihrer Ausrüstung war nicht nur eine Frage der Funktionalität, sondern auch der Sicherheit, da eine gut gewartete Ausrüstung oft den Unterschied zwischen Leben und Tod in der Wildnis ausmachen konnte.

Insgesamt war die Fähigkeit zur Selbstversorgung und Reparatur ein wesentlicher Bestandteil des Lebensstils der Mountain Men.

Sie waren wahre Handwerker, die mit begrenzten Ressourcen und unter schwierigen Bedingungen arbeiten mussten.

Ihre Kreativität und ihr Erfindungsreichtum ermöglichen es ihnen, in einer Zeit zu überleben, in der es keine Geschäfte oder Dienstleistungen gab, auf die sie zurückgreifen konnten.

Die Geschichten und Techniken dieser frühen

Pioniere sind ein faszinierender Teil der amerikanischen Geschichte und ein Beweis für die menschliche Fähigkeit, sich an die Herausforderungen der Natur anzupassen.



Riverine Traders/About Us (riverinefurtraders.com)



Above photo credit: Spring Valley Lodges

Smart Little Lena

2015 in die American Quarter Horse Hall of Fame aufgenommen.

Es kommt nicht auf die Größe des Pferdes im Kampf an, sondern auf die Größe des Kampfes im Pferd, und Smart Little Lena hatte jede Menge Kampfgeist in seinem Herzen und einen dazu passenden Stil auf dem Boden.

Der Züchter des Hengstes, Hanes Chatham, hatte Hengste für Shorty Freeman gezüchtet, dem damals Doc O'Lena gehörte, und er wusste, wie klug diese Hengste waren. Gleichzeitig bewunderte Chatham das Pferd Royal Santana für seine niedrigen, sanften Bewegungen im Schneidstall.

„Ich hatte die Idee, wenn ich eine Vollschwester von Royal Santana finden und sie mit Doc O'Lena verpaaren könnte und wenn diese Gene irgendwo wie beim Vater und bei der Mutter zusammenpassen, könnte ich vielleicht ein Pferd vom Triple-Crown-Kaliber bekommen. Und so hat es sich abgespielt.“

Chatham fand in Kanada Smart Peppy, die Vollschwester von Royal Santana, nach der er gesucht hatte, und kaufte sie per Telefon. Smart Little Lena wurde am 29. Juni 1979 geboren.

Der niedrige, fließende, schlängenförmige Schnittstil von Smart Little Lena gewann 1982 die NCHA Futurity. Nach diesem Sieg belegte er den ersten Platz bei den NCHA Super Stakes und dem Derby. Nachdem sie in nur acht Shows 577.652 US-Dollar verdient hatte, wurde Smart Little Lena in den Zuchttall zurückgezogen.

Als Mutter war Smart Little Lena herausragend und brachte in allen Leistungsdisziplinen erfolgreiche Fohlen hervor. Im AQHA-Wettbewerb sammelten ihre Nachkommen 9.744,5 Punkte und 22 Weltmeistertitel sowie 216.387 US-Dollar. Im Wettbewerb der National Reining Horse Association verdienten ihre Fohlen 686.470 US-Dollar. In der National Reined Cow Horse Association verdienten sie 973.136,95 US-Dollar

Aber die Fohlen von Smart Little Lena waren in erster Linie für den Cutting Pen und NCHA bestimmt, wo sie 34,9 Millionen Dollar verdienten.



HAWKEN RIFLE

Die Hawken Rifle Company wurde 1862 an William Watt verkauft, und das letzte Gewehr, das tatsächlich von einem Hawken hergestellt wurde, wurde 1884 gebaut.

Das Hawken-Gewehr ist ein Vorderladergewehr, das in den frühen Frontier-Tagen in der Prärie und in den Rocky Mountains der Vereinigten Staaten weit verbreitet war. Es wurde in den 1820er Jahren entwickelt und wurde zum Synonym für das "Plains Rifle", das Büffelgewehr und ein Handelsgewehr für Pelzjäger, Händler, Angestellte und Jäger. [1]: 32 Sie wurde nach dem Amerikanischen Bürgerkrieg durch Hinterlader (wie das Sharps-Gewehr) und Unterhebelrepetiergewehre ersetzt.

Das Hawken-Gewehr wurde von Jacob und Samuel Hawken hergestellt und verkauft.

Von ihrem Vater an der Ostküste als Gewehrschmied ausgebildet, zogen die Brüder nach St. Louis, Missouri, zu Beginn des Pelzhandels in den Rocky Mountains. [2]: 1, 4 Als sie 1815 ein Waffengeschäft in St. Louis eröffneten, entwickelten sie ihr Hawken-Gewehr, das als "Rocky Mountain Rifle" bezeichnet wurde, um den Bedürfnissen von Pelzjägern, Händlern und Entdeckern gerecht zu werden, eine hochwertige Waffe, die leicht genug war, um sie die ganze Zeit bei sich zu tragen, und die große Tiere aus großer Entfernung erlegen konnte. [2]: 4–5

Im Jahr 1858 ging das Geschäft an andere Besitzer über, die weiterhin Gewehre mit dem Namen Hawken betrieben und verkauften: William S. Hawken, William L. Watt und J. P. Gemmer. Gemmer schloss das Geschäft und ging 1915 in den Ruhestand. [2]

Die früheste bekannte Aufzeichnung eines Hawken-Gewehrs stammt aus dem Jahr 1823, als eines für William Henry Ashley angefertigt wurde. [1] Das Gewehr wurde "Old Bill" genannt und hatte einen 42-Zoll-Lauf, der eine Unzenkugel (etwa Kaliber .68) trug. Während die Hawken-Brüder mehrere Gewehre herstellten, darunter Steinschlossgewehre und einige der früheren Perkussionskappen, wurden vor 1831 keine weiteren Hawken-Gewehre hergestellt. [1]: 25 Im Jahr 1831 wird überliefert, dass die Pelzhändler Peter A. Sarpy und Etienne Papin das Gewehr benutzten. Im Jahr 1832 werden mehrere Gebirgsjäger als Käufer von Hawken-Gewehren aufgeführt, darunter die Brigadeführer Andrew Drips und Lucien Fontenelle. [1]: 32 Mitglieder des späteren Ashley Rendezvous besaßen ebenfalls Hawken-Gewehre, darunter Auguste Arhcambœuf und der Jäger Joseph Ramsey aus der Fort Union.

Die Hawkens produzierten ihre Gewehre nicht in Massenproduktion, sondern stellten jedes einzelne von Hand her, eines nach dem anderen. Sie beschäftigten eine kleine Mannschaft, die in einem Fachwerkgebäude arbeitete und etwa 100 Gewehre pro Jahr produzierte. [1]: 20 Eine Reihe berühmter Männer sollen Hawken Rifles, darunter Auguste Lacome, Hugh Glass, Jim Bridger, Kit Carson, Orrin Porter Rockwell, Joseph Meek, Jedediah Strong Smith und Theodore Roosevelt. [3]

Hawken-Gewehre waren sowohl für ihre Genauigkeit als auch für ihre große Reichweite bekannt. [4]



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY

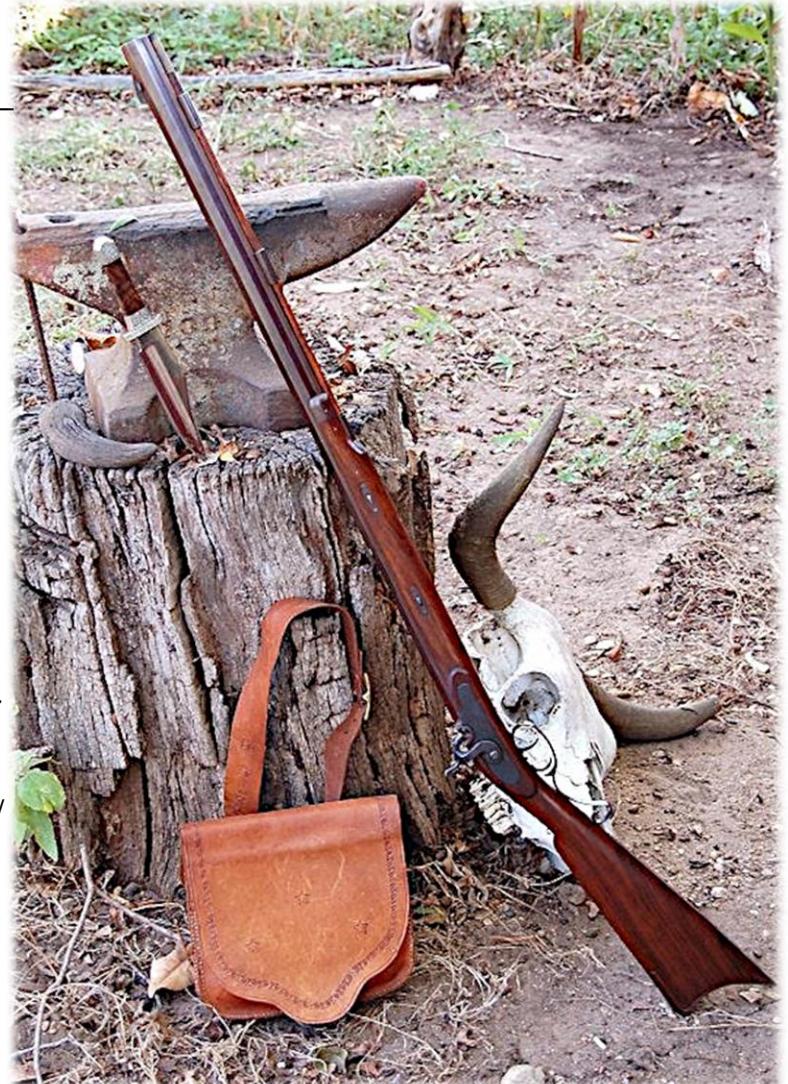
Samuel Hawken überlebte seinen Bruder und blieb bis 1855 im Geschäft, als sein Sohn William das Geschäft weiterführte und im selben Jahr in ein neues Geschäft umzog. Im Jahr 1856 stieg der Partner Tristan Campbell aus dem Geschäft aus, wodurch die Sportartikelabteilung des Geschäfts geschlossen wurde. William führte den Büchsenmacherbetrieb weiter, bis er gezwungen war, das Geschäft im Zentrum der Panik von 1857 zu schließen. [1]: 41-43 Die Hawken Rifle Company wurde 1862 an William Watt verkauft, und das letzte Gewehr, das tatsächlich von einem Hawken hergestellt wurde, wurde 1884 gebaut. [5]

Ihre "Rocky Mountain"-Waffen waren in der Regel Kaliber .50 oder .53, reichten aber bis zum Kaliber .68. Sie wogen durchschnittlich 10+1/2 Pfund (4,8 kg), obwohl es Beispiele für 15 Pfund (6,8 kg) Gewehre gibt. [7] Die Läufe waren von unterschiedlicher Länge (Exemplare von 33 und 36 Zoll werden beschrieben) und sind außen achteckig und aus Schmiedeeisen gefertigt. Die Walnuss- oder Ahornschläfte haben eine gebogene Backe, die oft wie ein Biberschwanz aussieht und so genannt wird. [2]: Sie neigten dazu, doppelte Auslöser zu haben; Der hintere Abzug ist ein "Set"-Abzug. Wenn der hintere Abzug gezogen wird, fällt der Hammer nicht, sondern die Mechanik "setzt" den vorderen Abzug, wobei der vordere Abzug zu einem "Haarabzug" wird, der mit einer leichten Berührung ausgelöst wird. In vielen Beispielen, wenn der vordere Abzug ohne Verwendung des hinteren "eingestellten" Abzugs verwendet wird, erfordert dies einen festen Zug, und andere erfordern, dass der Abzug eingestellt wird, bevor der vordere Abzug den Hammer überhaupt fallen lässt. Allerdings war das Modell zum 25-jährigen Jubiläum von Thompson/Center eine Ausnahme.

Obwohl sie bei Bergleuten und Jägern der Ära des Pelzhandels beliebt waren, wurden Vorderlader bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts in der Regel durch massenproduzierte Hinterladerwaffen wie das Sharps-Gewehr und das Winchester-Gewehr ersetzt.

Jacob Hawken hatte einen frühen Einfluss von einem Büchsenmacher in Virginia und könnte auch die eisernen Südstaaten-Bärengewehre der frühen 1800er Jahre als Inspiration für das Hawken-Gewehr verwendet haben. [1]: 47 Das einfache eiserne Hawken-Gewehr wurde möglicherweise auch teilweise von James Lakenan entworfen, Hawkens Mitarbeiter, der einen militärischen Einfluss auf die Herstellung eines auf Eisen montierten Milizgewehrs mit einem robusten Rollschutz und einer langen eisernen Patchbox hatte, die zivilen Jagdgewehren, einschließlich des Hawken-Gewehrs, ähnelte. Jacob Hawken hatte auch Erfahrung mit Militärgewehren, die ihn zu der ovalen, unten angelenkten Patchbox inspiriert haben könnte, die im Hawken-Gewehr verwendet wurde.

Die Gewehre sind im Allgemeinen kürzer und von größerem Kaliber als frühere "Kentucky-Gewehre", von denen sie abstammen.



Der Stil der Gewehre ist der gleiche wie bei der Harpers Ferry Modell 1803, einem Halbschaftgewehr (obwohl es auch einige mit Vollschaft gab), mit den gleichen Linien wie das Kentucky-Gewehr. Der Stil des "Präriegewehrs" wurde in den 1840er Jahren für einen Großteil der Vereinigten Staaten zum "Sportler".

Vielmehr hatte es einen einzigen Abzug mit einer Spannschraube, mit der die Aufnahme und die Länge des Zuges eingestellt werden konnten. Das Korn war ein Klingenvisier. Im Gegensatz zu vielen modernen Reproduktionen wurden die Schaftkappe und andere Verkleidungen nicht aus Messing, sondern aus Eisen gefertigt.

Der erste dokumentierte Verkauf eines Hawken-Gewehrs fand 1831 statt. Der Festpreis für ein traditionelles Hawken-Gewehr betrug 22,50 \$ - 25,00 \$. Mehrere der fein gravierten Hawken-Gewehre wurden zwischen 1837 und 1842 für 38 Dollar verkauft. Ein Hawken-Gewehr im Kaliber .70, das größte bekannte Kaliber, das einst im Besitz von Theodore Roosevelt war und im Mai 2024 versteigert werden soll, hat einen geschätzten Auktionswert von 55.000 bis 85.000 US-Dollar. [8]

In der Populärkultur

In Karl Mays Winnetou-Büchern besaßen der titelgebende tapfere Indianer und sein Blutsbruder Old Shatterhand beide Hawken-Gewehre. Winnetou schmückte sein Gewehr mit silbernen Reißnägeln, und Old Shatterhand nannte seine eigene Waffe Bear Slayer.

Der Film Jeremiah Johnson aus dem Jahr 1972 mit Robert Redford in der Hauptrolle als Bergmann, der ein solches Gewehr benutzte, trug zum allgemeinen Interesse an Nachbildungen[9] und zu einem Wiederaufleben der Beliebtheit von Vorderladern bei modernen Jägern bei.

In der First Mountain Man-Serie (1991-2019) von William W. Johnstone schwingt die Hauptfigur "Preacher" ein Hawkins-Gewehr,



[Kit Carson 1823 Hawken .54 caliber rifle – Contemporary Longrifle Association](#)

Referenzen

- Charles E. Hanson, Jr. (1979). Das Hawken-Gewehr: Sein Platz in der Geschichte. Die Pelz presse, S. 11–12.
Baird, John D. (1968). Hawken-Gewehre: Die Wahl des Bergmannes. Die Buckskin Press. S. xvi–xvii.
"Die Jagd - die jagdliche Tradition". Nationales Schusswaffenmuseum. Archiviert vom Original am 23. Januar 2009. Abgerufen am 30. April 2009.
van Zwoll, Wayne (2006). Leitfaden für Jäger zum Schießen auf große Entferungen. Stackpole-Bücher. S. 12–15. ISBN 978-0-8117-3314-4.
John Walter (2006). Die Waffen, die den Westen gewannen: Schusswaffen an der amerikanischen Grenze, 1848–1898. MBI Verlag. S. 23. ISBN 1-85367-692-6.
Russell, Carl P. (1959). Kanonen an der frühen Grenze. Bonanza Books. S. 76.
Baird, John D. (1968). Hawken-Gewehre: Die Wahl des Bergmannes. Die Buckskin Press, S. 44, 45.
"Los 1287: Großkaliber S. Hawken Gewehr im Besitz von Theodore Roosevelt". Rock Island Auktionshaus. Abgerufen am 15. Mai 2024.
Hawkins-Replik. Archiviert am 5. Mai 2016 bei der Wayback Machine. Abgerufen am 22.04.2016.
Weiterführende Literatur
Wayne Van Zwoll (2001). The Hunter's Guide to Ballistics: Praktische Ratschläge zur Auswahl von Waffen und Ladungen und deren effektiver Einsatz. Globe Pequot Press. ISBN 978-1-58574-375-9. [permanent toter Link]
Externe Links
Die Art und Weise, wie man ein Hawken-Gewehr lädt und schießt
Das Hawken-Gewehr: Sein Platz in der Geschichte, von Charles E. Hanson Jr. Forschungsdaten über die Hawken-Brüder ("Hauken", "Hawkin") und ihre Schusswaffenangebote.

SUGAR BARS

1994 in die American Quarter Horse Hall of Fame aufgenommen.

Die Größe von Sugar Bars beruhte nicht auf dem Abbrennen von Strecken oder dem Gewinnen Dutzender Auszeichnungen bei Shows. Seine Spuren wurden durch die Pferde hinterlassen, die er gezeugt hatte.

Sugar Bars wurde 1951 geboren und war eine Tochter von Three Bars (TB) und eine Tochter von Frontera Sugar von Rey. Zu dieser Zeit war Three Bars nicht besonders hervorzuheben, und Sugar Bars war einer der besten Nachkommen des Thoroughbred, die jemals auf der Rennstrecke waren.

Der Züchter und Besitzer George Wood aus El Paso, Texas, verpachtete das Sauerampfer-Hengstfohlen für das Renntreining an Ken Fratis aus Kalifornien. Sugar Bars ging als Zweijähriger auf die Strecke und platzierte sich bei allen sechs Starts.

Eine Verletzung im Jahr 1953 und eine schlechte Leistung Anfang 1954 veranlassten Wood, das Hengstfohlen zu verkaufen. Der neue Besitzer, Roy Hittson aus Kalifornien, fuhr im Sommer und Herbst 1954 Rennen mit Sugar Bars. Das Sauerampferfohlen lief als Letzter genauso oft wie als Erster. Bei seinem letzten Rennen lief Sugar Bars ein 350-Yard-Rennen in :18,10, einer AAA-Zeit und so schnell wie das sagenumwobene Moon Deck mit dem gleichen Gewicht.

Hittson brauchte schnelles Geld und bot den Hengst mit 2.500 Dollar der ersten Person an. Diese Person war Bud Warren, der in Oklahoma lebte und Leo besaß. Warren wollte, dass ein Three Bars-Sohn seine Leo-Stuten kreuzt.

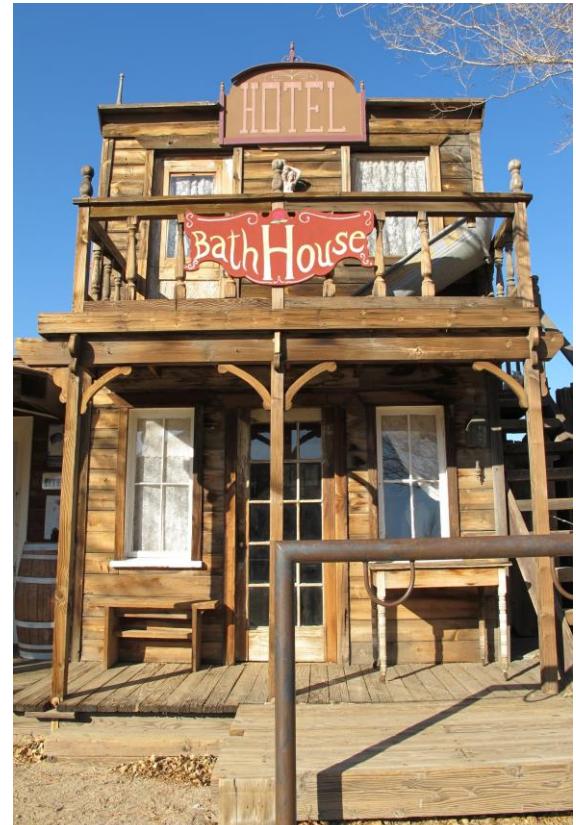
Die Paarung der Blutlinien von Sugar Bars und Leo hat Klick gemacht und die Gewinner der Einsätze hervorgebracht. Einige davon waren Connie Reb, Counterplay, Pacific Bars, Gofar Bar und Vanna Bar.

Der Sorrelhengst war außerdem Vater der Leistungspferde Otoe, Justice Bars und Figure 8 Bars. Nachdem er den Hengst mehrere Jahre lang besessen hatte, verkaufte Warren Sugar Bars 1968 an Dean Parker und Sid Huntley aus Madera, Kalifornien. Sugar Bars verfügte drei Jahre lang über einen vollen Stutenstamm, bevor er nach einer Kolikoperation an Herzversagen erlag. Sugar Bars starb 1972 im Alter von 21 Jahren und wurde 1994 in die American Quarter Horse Hall of Fame aufgenommen.



HOTELS

im Wilden Westen waren oft rustikale und einfache Unterkünfte, die Reisenden und Abenteurern eine Unterkunft boten. Diese Hotels, auch als Saloons oder Boarding Houses bekannt, hatten einige charakteristische Merkmale. Die Zimmer waren oft schlicht eingerichtet, mit einem Bett, einem Nachttisch und manchmal einem Waschbecken. Luxus war selten, und die Möbel waren oft aus Holz und handgefertigt. Viele Hotels hatten einen Gemeinschaftsraum oder Salon, wo Gäste essen, trinken und sich unterhalten konnten. Diese Räume waren oft das Herzstück des Hotels und dienten als Treffpunkt für Reisende und Einheimische. In vielen Hotels gab es einen Saloon, der als Bar und Restaurant diente. Hier konnten Gäste Getränke und einfache Mahlzeiten genießen. Saloons waren auch Orte für Unterhaltung, wie Kartenspiele, Musik und Tanz. Eine Veranda vor dem Hotel war ein typisches Merkmal, wo Gäste sitzen und das Treiben auf der Straße beobachten konnten. Diese Veranden waren oft mit Schaukelstühlen ausgestattet. Da viele Reisende mit Pferden unterwegs waren, hatten Hotels oft Stallungen oder Scheunen, wo die Tiere untergebracht und versorgt werden konnten. Sicherheit war ein wichtiges Anliegen, da der Wilde Westen für seine Gesetzlosigkeit bekannt war. Hotels hatten oft bewaffnete Wachen oder Sicherheitsmaßnahmen, um die Gäste zu schützen. Diese Hotels boten eine einfache, aber notwendige Unterkunft für die vielen Abenteurer, Goldsucher und Reisenden, die den Wilden Westen durchquerten. Sie waren ein wichtiger Bestandteil des Lebens und der Kultur dieser aufregenden Ära.



Die Preise für eine Übernachtung in Hotels im Wilden Westen variierten je nach Ort und Ausstattung. Im Allgemeinen kostete eine Übernachtung zwischen 3 und 5 US-Dollar pro Nacht. In einigen Fällen konnten die Preise in luxuriöseren Hotels höher sein, insbesondere wenn zusätzliche Annehmlichkeiten wie ein eigenes Badezimmer oder eine Badewanne angeboten wurden.

Diese Preise mögen heute niedrig erscheinen, aber sie waren damals für viele Menschen eine beträchtliche Summe. Die Unterkünfte reichten von einfachen, oft mit Flöhen und Bettwanzen befallenen Zimmern bis hin zu aufwendigeren Absteigen.

Es gab auch tatsächlich einige luxuriösere Unterkünfte im Wilden Westen, obwohl sie selten waren. Diese Hotels boten mehr Komfort und Annehmlichkeiten als die typischen einfachen Unterkünfte. Einige dieser luxuriösen Hotels hatten elegante Möbel, feine Bettwäsche und sogar Badezimmer mit fließendem Wasser, was damals ein großer Luxus war. Sie waren oft in größeren Städten oder boomenden Goldgräberstädten zu finden, wo wohlhabendere Reisende und Geschäftsleute übernachteten.

Ein Beispiel für ein solches Hotel war das **Palace Hotel** in San Francisco, das 1875 eröffnet wurde und als eines der luxuriösesten Hotels seiner Zeit galt. Es bot Annehmlichkeiten wie einen Fahrstuhl, elektrische Beleuchtung und ein eigenes Badezimmer in jedem Zimmer. Diese luxuriösen Hotels waren ein Zeichen des Wohlstands und des Fortschritts in einer ansonsten rauen und oft unvorhersehbaren Umgebung. Sie boten Reisenden einen Hauch von Zivilisation und Komfort inmitten des Wilden Westens.

DIE WELLS FARGO COMPANY

wurde 1852 von Henry Wells und William Fargo gegründet, um den steigenden Bedarf an sicheren und zuverlässigen Transport- und Finanzdienstleistungen während des Goldrauschs in Kalifornien zu decken. Ursprünglich als Express- und Fargo den Transport von Gold, Wertgegenständen und wichtigen Dokumenten an und etablierte sich schnell als vertrauenswürdiger Partner für Geschäftsleute und Privatpersonen.

Im Laufe der Jahre expandierte Wells Fargo kontinuierlich und diversifizierte seine Dienstleistungen. Die Einführung von Telegrafendiensten ermöglichte es dem Unternehmen, seine Reichweite zu vergrößern und eine wichtige Rolle im Kommunikationsnetzwerk der Vereinigten Staaten zu spielen. Die Expansion setzte sich fort, als Wells Fargo in den Eisenbahnsektor einstieg und so den Transport von Gütern und Passagieren weiter optimierte.

Im 20. Jahrhundert erlebte Wells Fargo eine bedeutende Transformation, indem es sich verstärkt auf das Bankwesen konzentrierte. Durch eine Reihe von Fusionen und Übernahmen wuchs das Unternehmen zu einer der größten Banken in den USA heran. Die Übernahme der Norwest Corporation im Jahr 1998 und die Fusion mit Wachovia im Jahr 2008 waren entscheidende Schritte, die Wells Fargo zu einem führenden Finanzdienstleister machten.

Heute bietet Wells Fargo eine breite Palette von Finanzdienstleistungen an, darunter Privat- und Geschäftskundenbanking, Hypotheken, Investitionen und Versicherungen. Trotz einiger Herausforderungen und Kontroversen in den letzten Jahren bleibt das Unternehmen ein bedeutender Akteur im globalen Finanzsektor und setzt weiterhin auf Innovation und Kundenzufriedenheit.

In den Anfängen von Wells Fargo arbeiteten neben den Gründern Henry Wells und William Fargo auch viele weitere Personen, die maßgeblich zum Erfolg des Unternehmens beitrugen. Henry Wells und William Fargo selbst waren erfahrene Unternehmer im Expressgeschäft und brachten ihr Wissen und ihre Erfahrung in das neue Unternehmen ein.²

Zu den frühen Mitarbeitern gehörten auch zahlreiche Kutscher, die die berühmten Wells Fargo Postkutschen durch das Land steuerten, sowie Büroangestellte, die in den verschiedenen Niederlassungen arbeiteten. Diese Mitarbeiter spielten eine entscheidende Rolle dabei, das Vertrauen der Kunden zu gewinnen und die Dienstleistungen von Wells Fargo in den gesamten Vereinigten Staaten bekannt zu machen.

WELLS, FARGO & CO.,

General Express Forwarders, and Carriers of the Overland Mail..



Daily Stages to and from the Terminus of the Union Pacific Railroad, of Omaha, and the Central Pacific Railroad, of California. Passenger ticketed from Omaha to Denver, Salt Lake City, Austin, Virginia, Nevada, Sacramento, California, and intermediate points.

Stages leave SALT LAKE CITY daily to the above points, and on alternate days for Virginia City and Helena, Montana, Boise City, Idaho, and other points in those Territories.

THE COMPANY RUN AN OVERLAND EXPRESS

In connection with their Stage line, and are prepared to carry PARCELS, BANK NOTES, BULLION, GOLD and SILVER COIN, and EXPRESS FREIGHT to all parts of the world at greatly reduced rates. Collections and Commissions promptly attended to. Particular attention paid to the delivery of EXPRESS LETTERS at all points on our routes.

For particulars apply at the office, on East Temple Street, Salt Lake City.

THEO. F. TRACY Agent,
Oct. 1, 1868.

76-lyr

"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY-SA

Die frühen Jahre von Wells Fargo waren geprägt von harter Arbeit und dem Engagement vieler Menschen, die gemeinsam daran arbeiteten, das Unternehmen zu einem der führenden Finanzdienstleister des Landes zu machen.

Die Kutscher von Wells Fargo waren im 19. Jahrhundert zahlreichen Gefahren ausgesetzt. Eine der größten Bedrohungen waren Überfälle durch Banditen, die es auf die wertvollen Frachtgüter und das Geld abgesehen hatten, das die Kutschen transportierten. Diese Überfälle konnten sowohl für die Kutscher als auch für die Passagiere lebensgefährlich sein.

Darüber hinaus waren die Straßenverhältnisse oft schlecht, was das Fahren besonders schwierig und gefährlich machte. Schlaglöcher, unbefestigte Wege und steile Abhänge erhöhten das Risiko von Unfällen und Kutschenstürzen. Auch das Wetter spielte eine große Rolle: Starke Regenfälle, Schnee und Eis konnten die Straßen unpassierbar machen und die Reise erheblich verzögern oder sogar unmöglich machen.

Ein weiteres Risiko war die Gesundheit und das Wohlbefinden der Zugtiere. Pferde konnten sich verletzen oder krank werden, was die Weiterfahrt erschwerte oder verhinderte. Zudem war die Arbeit der Kutscher körperlich sehr anstrengend und verlangte ihnen viel ab, was zu Erschöpfung und gesundheitlichen Problemen führen konnte.

Trotz all dieser Gefahren leisteten die Kutscher einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung des Transportwesens und trugen maßgeblich dazu bei, dass Waren und Nachrichten sicher und zuverlässig an ihr Ziel gelangten.

Für die Wells Fargo Kutschen gab es spezielle Raststationen, die als "Stagecoach Stations" bekannt waren. Diese Stationen waren strategisch entlang der Routen platziert, um den Kutschen und ihren Passagieren regelmäßige Pausen zu ermöglichen. An diesen Stationen konnten die Pferde gewechselt, die Kutschen gewartet und die Passagiere verpflegt werden. Die Stationen boten oft auch Übernachtungsmöglichkeiten und Verpflegung für die Reisenden.

Diese Raststationen waren entscheidend für den reibungslosen Betrieb der Postkutschenlinien und trugen dazu bei,



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



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

dass die Reisen sicherer und effizienter verliefen. Sie waren ein wichtiger Bestandteil des Transportnetzes im Wilden Westen und halfen dabei, die langen und oft gefährlichen Reisen durch unwegsames Gelände zu bewältigen.

Wells Fargo spielte eine bedeutende Rolle bei der Verbindung der Ost- und Westküste der USA. Das Unternehmen nutzte ein Netzwerk von Postkutschen, Eisenbahnen und später auch Telegrafen, um den Transport von Gütern, Geld und Nachrichten zwischen den beiden Küsten zu ermöglichen. Diese Verbindungen waren entscheidend für die wirtschaftliche Entwicklung und den Informationsaustausch im 19. Jahrhundert.

Die transkontinentalen Eisenbahnlinien, die in den 1860er Jahren gebaut wurden, erleichterten den Transport erheblich und ermöglichten es Wells Fargo, seine Dienstleistungen noch effizienter anzubieten. Die Kombination aus Postkutschen und Eisenbahnen ermöglichte es dem Unternehmen, eine zuverlässige und schnelle Verbindung zwischen der Ost- und Westküste zu etablieren.

Wells Fargo hatte im Wilden Westen durchaus politischen Einfluss. Das Unternehmen spielte eine bedeutende Rolle in der wirtschaftlichen Entwicklung der Region und war eng mit der Infrastruktur und dem Transportwesen verbunden.

Durch seine umfangreichen Dienstleistungen und sein Netzwerk von Büros und Stationen konnte

Wells Fargo auch politische Entscheidungen beeinflussen, insbesondere in Bezug auf den Transport von Gütern und die Sicherheit der Routen. Die enge Zusammenarbeit mit lokalen und staatlichen Behörden sowie die Bereitstellung von Finanzdienstleistungen für Unternehmen und Einzelpersonen trugen dazu bei, dass Wells Fargo eine wichtige Rolle in der politischen und wirtschaftlichen Landschaft des Wilden Westens spielte

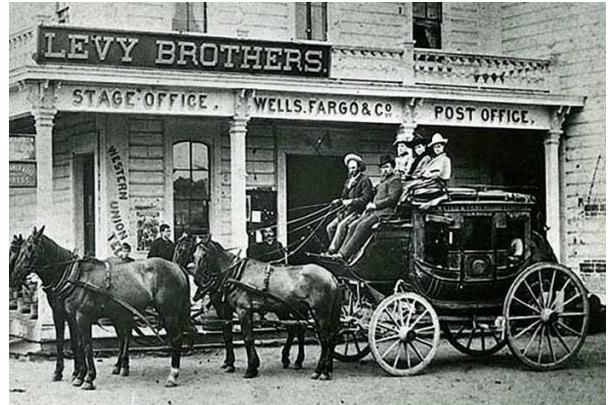
Wells Fargo ist heute eines der größten Finanzdienstleistungsunternehmen der Welt. Das Unternehmen hat etwa 1,9 Billionen US-Dollar an Vermögenswerten und bedient etwa ein Drittel der US-Haushalte sowie mehr als 10 % der kleinen Unternehmen in den USA. Wells Fargo bietet eine breite Palette von Finanzdienstleistungen an, darunter Privat- und Geschäftskundenbanking, Hypotheken, Investitionen und Versicherungen.

Das Unternehmen hat sich im Laufe der Jahre kontinuierlich weiterentwickelt und bleibt ein bedeutender Akteur im globalen Finanzsektor.

Wells Fargo Rail betreibt eine der größten und vielfältigsten Flotten von Eisenbahnwaggons und Lokomotiven in Nordamerika. Aktuell verfügt das Unternehmen über mehr als 135.000 Waggons und 850 Lokomotiven². Diese Flotte wird von einem erfahrenen Team von Fachleuten verwaltet, die sicherstellen, dass die Ausrüstung den Bedürfnissen der Kunden entspricht und effizient betrieben wird.



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



[Wells Fargo – Staging & Banking in the Old West – Legends of America](#)

Quellen:

- www.wellsfargo.com
- newsroom.wf.com
- www.oldwest.org
- pagewizz.com
- zeitspurensuche.de
- www.jstor.org

LUCKY LUKE

der berühmte Cowboy, wurde 1946 von dem belgischen Comiczeichner Morris (Maurice de Bevere) erschaffen. Die Figur debütierte in der Zeitschrift "Spirou" und wurde schnell zu einem Symbol des Wilden Westens in der Comicwelt.

Lucky Luke ist bekannt für seine Fähigkeit, schneller als sein Schatten zu schießen, und für seine Abenteuer, in denen er gegen Banditen und Gesetzlose kämpft, um Recht und Ordnung zu wahren.

Die Geschichten von Lucky Luke sind humorvoll und oft satirisch, wobei sie historische Ereignisse und Figuren des Wilden Westens aufgreifen.

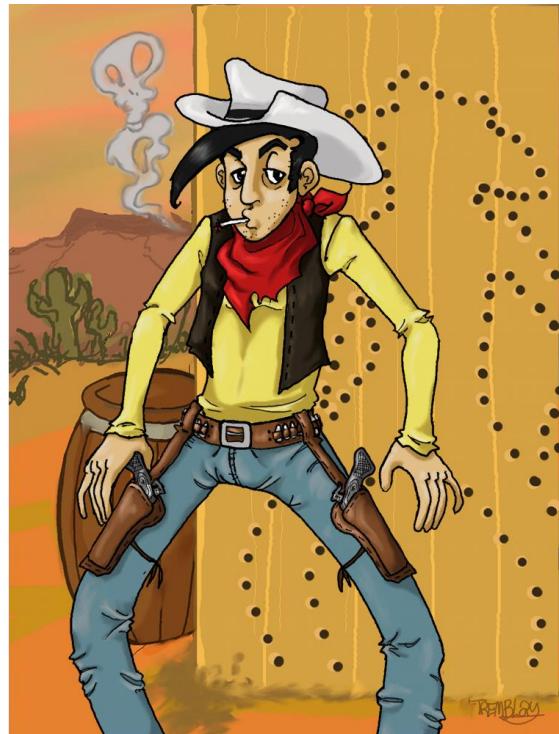
Neben Lucky Luke selbst sind auch sein treues Pferd Jolly Jumper und der trottelige Hund Rantanplan zentrale Figuren der Serie.

Ein wiederkehrendes Element sind die Dalton-Brüder, eine Gruppe von vier tollpatschigen Banditen, die immer wieder versuchen, Lucky Luke zu überlisten, aber stets scheitern. Im Laufe der Jahre entwickelte sich Lucky Luke weiter und wurde von verschiedenen Autoren und Zeichnern übernommen, darunter René Goscinny, der auch für die Asterix-Comics bekannt ist.

Goscinny brachte eine neue Dimension in die Geschichten, indem er den Humor und die Charakterentwicklung vertiefte.

Nach Goscinnys Tod arbeiteten weitere Autoren und Zeichner an der Serie, darunter Achdé, der seit den 2000er Jahren die Abenteuer von Lucky Luke fortführt.

Lucky Luke hat sich zu einer der bekanntesten und beliebtesten Comicfiguren Europas entwickelt. Die Serie wurde in zahlreiche Sprachen übersetzt und hat weltweit Millionen von Lesern begeistert. Neben den Comics wurden auch Zeichentrickserien, Filme und Videospiele produziert, die die Abenteuer des einsamen Cowboys einem noch breiteren Publikum zugänglich machten.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY-NC-ND



Jolly Jumper ist das treue Pferd von Lucky Luke und gilt als eines der intelligentesten Pferde in der Comicwelt. Er ist nicht nur ein schneller und zuverlässiger Begleiter, sondern auch äußerst klug und oft sarkastisch. Jolly Jumper kann in den Comics sogar lesen, Schach spielen und sich selbst aus schwierigen Situationen befreien. Seine enge Bindung zu Lucky Luke und seine humorvollen Kommentare machen ihn zu einem unverzichtbaren Teil der Abenteuer des einsamen Cowboys.

"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY-NC-ND



Lucky Lukes Hund heißt Rantanplan. Er ist ein trotteliger und oft unfähiger Hund, der für viele humorvolle Momente in den Comics sorgt. Rantanplan ist bekannt für seine Dummheit und seine Unfähigkeit, einfache Aufgaben zu erfüllen, was ihn zu einem liebenswerten, wenn auch etwas frustrierenden Begleiter macht. Trotz seiner Mängel ist er ein treuer Freund von Lucky Luke und trägt auf seine eigene Art und Weise zur Dynamik der Geschichten bei.

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

Die Dalton-Brüder sind wiederkehrende Antagonisten in den Lucky Luke-Comics und spielen eine zentrale Rolle als komische und tollpatschige Gegenspieler des Helden. Die vier Brüder – Joe, William, Jack und Averell Dalton – sind berüchtigte Banditen, die ständig versuchen, Lucky Luke zu überlisten und ihre kriminellen Pläne umzusetzen. Joe, der kleinste und zugleich der Anführer, ist der schlauste und ehrgeizigste der Brüder, während Averell, der größte und dümmste, oft für humorvolle Momente sorgt. Die Daltons sind bekannt für ihre Unfähigkeit, ihre Pläne erfolgreich umzusetzen, was regelmäßig zu komischen Situationen führt. Trotz ihrer wiederholten Misserfolge geben sie nie auf und kehren immer wieder zurück, um es erneut zu versuchen. Ihre dynamische und oft chaotische Beziehung zu Lucky Luke trägt wesentlich zum Humor und zur Spannung der Geschichten bei.



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

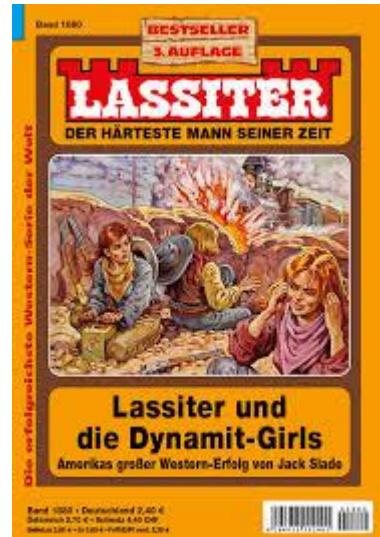
Die Entwicklung von Lucky Luke spiegelt die Veränderungen in der Comicwelt wider, von den einfachen, humorvollen Geschichten der frühen Jahre bis hin zu den komplexeren und oft gesellschaftskritischen Erzählungen der späteren Jahre. Trotz dieser Veränderungen bleibt Lucky Luke ein Symbol für den Kampf gegen das Unrecht und die Abenteuerlust des Wilden Westens.

Bis zum Jahr 2022 sind insgesamt 81 Alben der Lucky Luke-Serie erschienen, sowie 3 Sonderausgaben/Hommagen. Die Serie hat sich im Laufe der Jahre weiterentwickelt und bleibt eine der bekanntesten und beliebtesten Comicserien in Europa.

LASSITER UND CO

Die ersten Westerngroschenromane in Deutschland erschienen Anfang des 20. Jahrhunderts. Zwischen 1905 und 1914 wurden zahlreiche Romanhefte veröffentlicht, die sich großer Beliebtheit erfreuten. Diese Hefte, die oft nur einen oder ein paar Groschen kosteten, boten spannende Geschichten aus dem Wilden Westen und waren leicht verständlich und unterhaltsam.

Westerngroschenromane, auch bekannt als Westernheftromane, sind eine besondere Form der Unterhaltungsliteratur, die vor allem in Deutschland große Beliebtheit erlangt hat. Diese Romane zeichnen sich durch ihre kurzen, oft wöchentlich erscheinenden Geschichten aus, die in der Regel im Wilden Westen spielen und von Abenteuern, Heldenataten und dramatischen Konflikten handeln. Einer der bekanntesten Autoren in diesem Genre ist G.F. Unger, der mit seinen zahlreichen Romanen und Serien eine große Leserschaft begeistert hat. Seine Geschichten sind geprägt von detaillierten Beschreibungen der Landschaften, packenden Handlungssträngen und tiefgründigen Charakteren, die den Leser in die raue Welt des Wilden Westens entführen.



Ein weiterer prominenter Name in der Welt der Westerngroschenromane ist Lassiter, eine Figur, die von verschiedenen Autoren geschrieben wird und ebenfalls eine große Fangemeinde hat. Die Lassiter-Romane sind bekannt für ihre actiongeladenen Geschichten, in denen der Held, Lassiter, gegen Banditen, korrupte Gesetzesgüter und andere Schurken kämpft. Die Serie hat sich durch ihre spannenden Plots und die charismatische Hauptfigur einen festen Platz in der Welt der Westernliteratur gesichert.

Westerngroschenromane bieten ihren Lesern eine Flucht aus dem Alltag in eine Welt voller Abenteuer und Heldenmut. Sie sind ein fester Bestandteil der deutschen Populärkultur und haben über die Jahre hinweg eine treue Leserschaft aufgebaut. Trotz der oft einfachen und vorhersehbaren Handlungsstränge haben diese Romane einen besonderen Charme, der sie zu einem zeitlosen Vergnügen macht. Einige der bekanntesten Autoren von Westerngroschenheften sind:

G.F. Unger: Einer der produktivsten und beliebtesten Autoren in diesem Genre. Seine Geschichten sind bekannt für ihre detaillierten Beschreibungen und spannenden Handlungsstränge.

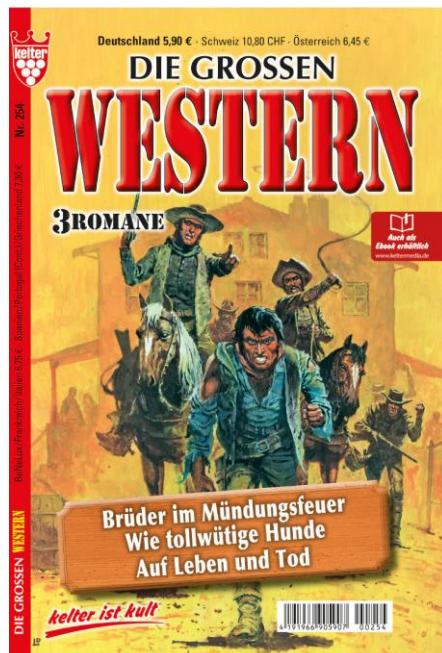
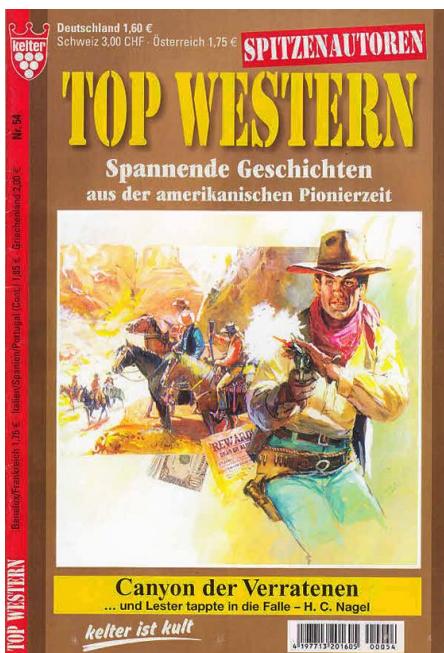


Lassiter: Eine Serie, die von verschiedenen Autoren geschrieben wird und sich durch actiongeladene Geschichten auszeichnet.

Die Auflage von Westerngroschenromanen variiert je nach Serie und Verlag. Im Allgemeinen liegt die durchschnittliche Auflage eines Westerngroschenromans bei etwa 4.000 bis 5.000 Exemplaren pro Ausgabe. Einige besonders beliebte Serien, wie zum Beispiel "Lassiter", können jedoch höhere Auflagen erreichen.

Der Bastei Verlag hat eine lange Tradition in der Veröffentlichung von Westerngroschenromanen. Zu den bekanntesten Serien gehören "Lassiter" und die Werke von G.F. Unger. Die Serie "Lassiter" ist besonders bemerkenswert, da sie über **2500 Bände** umfasst und seit über 50 Jahren kontinuierlich erscheint. Der Bastei Verlag veröffentlicht regelmäßig neue Ausgaben dieser und anderer Westernserien, was ihn zu einem der führenden Verlage in diesem Genre macht.

Der Kelter Verlag ist bekannt für seine umfangreiche Sammlung an Westernromanen. Zu den bekanntesten Serien gehören "Die großen Western", "Wyatt Earp" und "Missouri Western". Diese Serien bieten spannende Geschichten aus dem Wilden Westen und sind bei den Lesern sehr beliebt. Der Kelter Verlag veröffentlicht regelmäßig neue Ausgaben dieser und anderer Westernserien, was ihn zu einem wichtigen Akteur in diesem Genre macht.



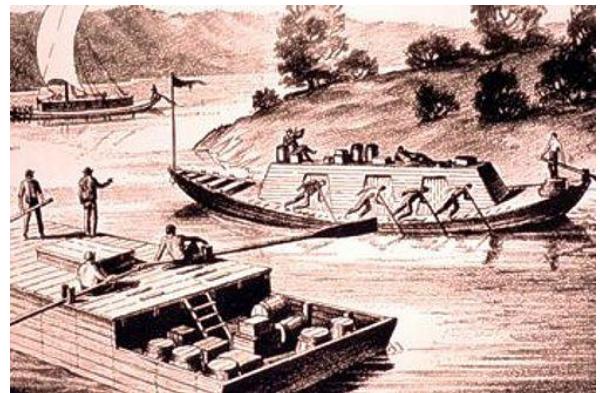
[Western Heftröme – Pulverrauch](#)

Flöße und Flatboats im Wilden Westen

Flöße spielten im Wilden Westen eine wichtige Rolle beim Transport von Waren und Menschen entlang der Flüsse. Sie wurden oft aus Baumstämmen gebaut und waren eine kostengünstige und effektive Methode, um schwere Lasten über lange Strecken zu befördern. Flöße wurden von Siedlern, Trappern und Händlern genutzt, um Pelze, Lebensmittel und andere Güter zu transportieren. Die Flüsse des Westens, wie der Missouri und der Mississippi, waren wichtige Handelsrouten, und Flöße ermöglichten es den Menschen, diese Wasserwege zu nutzen. Trotz der Gefahren, die mit dem Floßfahren verbunden waren, wie Stromschnellen und unvorhersehbare Wetterbedingungen, waren Flöße ein unverzichtbares Transportmittel im Wilden Westen.

Flatboats

Diese Boote waren einfach konstruiert, mit einem flachen Boden und hohen Seitenwänden und wurden oft aus Holz gebaut. Sie waren ideal für den Transport schwerer Lasten wie landwirtschaftlichen Produkten, Baumaterialien und Handelswaren. Flatboats wurden von Siedlern, Händlern und Abenteuerern genutzt, um ihre Güter flussabwärts zu transportieren. Die Reise auf einem Flatboat war jedoch nicht ohne Gefahren, da die Flüsse oft unberechenbar waren und es zu Kollisionen mit Hindernissen oder anderen Booten kommen konnte.



"Dieses Foto" von Unbekannter Autor ist lizenziert gemäß CC BY-SA

Trotz dieser Risiken waren Flatboats ein unverzichtbares Transportmittel im Wilden Westen und trugen wesentlich zur Erschließung und Besiedlung der westlichen Gebiete bei.

Flatboats wurden im frühen Wilden Westen von Siedlern, Händlern und Abenteuerern gebaut. Diese Boote waren einfach konstruiert und wurden oft aus lokal verfügbaren Materialien wie Holz gefertigt. Die Bauweise war relativ unkompliziert, sodass auch Menschen ohne spezielle handwerkliche Fähigkeiten in der Lage waren, Flatboats zu bauen. Die Boote wurden hauptsächlich für den Transport von Waren und Menschen entlang der großen Flüsse wie dem Mississippi und dem Ohio River genutzt.

Flatboats konnten beeindruckende Lasten transportieren. Diese Boote waren robust gebaut und konnten je nach Größe und Bauweise zwischen **20 und 100 Tonnen** an Fracht aufnehmen.

Ein Flatboat wurde typischerweise von einer kleinen Crew gesteuert und bewegt. In der Regel benötigte man etwa **3 bis 5 Personen**, um ein Flatboat sicher zu navigieren und zu manövrieren. Diese Crew bestand oft aus einem Steuermann, der das Boot lenkte, und mehreren Ruderern, die für den Antrieb sorgten. Die genaue Anzahl der benötigten Personen konnte je nach Größe des Flatboats und den spezifischen Bedingungen auf dem Fluss variieren.

Flachboote: Transport während der Cherokee-Umsiedlung 1837–1839 Trail Of Tears National Historic Trail

Eine Abbildung eines Flachbootes auf dem Fluss mit Männern an Deck.
Flachboot, ca. 1898.
Bild/Mit freundlicher Genehmigung der Library of Congress

Zwischen 1837 und 1839 wurden auf dem Hiwassee und dem Tennessee River 29 Flachboote eingesetzt, um den Transport von vier Cherokee-Abteilungen in den Westen zu unterstützen. Flachboote wurden bereits in den späten 1780er Jahren kommerziell gebaut und waren im frühen 19. Jahrhundert eines der am häufigsten verwendeten Holzboote zum Transport von Personen und Fracht auf den großen Flüssen im Südosten. Sie waren unter verschiedenen Namen bekannt, darunter Arks, Kentucky Boats, Flats, New Orleans Boats, Broadhorns, Family Boats und Hooppole Boats.

Flachboote waren rechteckige Boote mit flachem Boden, die für die Fahrt flussabwärts verwendet wurden und typischerweise zwischen 12 und 20 Fuß breit und zwischen 20 und über 100 Fuß lang waren. Das Heck und die Seiten bestanden aus vertikalen Bretterwänden und der Bug war geneigt oder abgewinkelt. Je nach Größe des Bootes gab es auf jeder Seite ein oder zwei lange Ruder, Riemen genannt, ein Steuerruder am Heck und einen „Hobel“ an der Vorderseite des Flachbootes. Darüber hinaus hatten einige Flachboote einen Mast und ein Segel, um die langsam fahrenden Boote flussabwärts zu beschleunigen. Um Passagiere und Waren zu schützen, wurden auf den Flachbooten oft Kabinen gebaut. Dies konnten einfache Schuppen mit offenen Seiten oder vollständig umschlossene Kabinen sein, die sich fast über die gesamte Länge des Bootes erstreckten. In die Kabinen waren häufig auch Kamine eingebaut, sodass an Bord Essen zubereitet werden konnte. Einige, aber nicht alle der zur Bergung der Cherokee-Inseln verwendeten Flachboote wurden nebeneinander an ein Dampfschiff gebunden und durch einige der gefährlicheren Stromschnellen des Tennessee River geschleppt.



Flatboat, c. 1898.

Image/Courtesy of Library of Congress

„Soviel wir wissen, war da ein Flachbodenboot, 100 Fuß lang, 20 Fuß breit und zwei Stockwerke hoch, das an einem alten Dampfschiff befestigt war. Es war so voll, dass die Balken anfingen zu brechen und nachzugeben, und das Boot selbst war kurz davor zu sinken. Einige der armen Insassen wurden natürlich herausgeholt, während dieses Boot an das Dampfschiff gebunden wurde, und einige andere kleine Boote wurden herbeigebracht, um diejenigen aufzunehmen, die zurückgerufen worden waren. Zwölfhundert, so heißt es, wurden auf diese Weise auf einmal weggebracht.“

- Rev. Daniel S. Butrick, 10. Juni 1838, Ross's Landing (Chattanooga, Tennessee)

Die Erfindung des Dampfschiffs und der Eisenbahn sowie enorme Verbesserungen bei der Konstruktion, Gestaltung und Instandhaltung von Straßen und Mautstraßen markierten den Beginn einer Transportrevolution in den Vereinigten Staaten im frühen 19. Jahrhundert. Die Vertreibung der Cherokee fand statt, als diese Revolution begann. Während die Cherokee diese transformativen Transportmittel während ihrer Zwangsvertreibung nutzten, ist es wichtig, sich daran zu erinnern, dass die Mehrheit zu Fuß auf Straßen über unwegsames Gelände reiste.

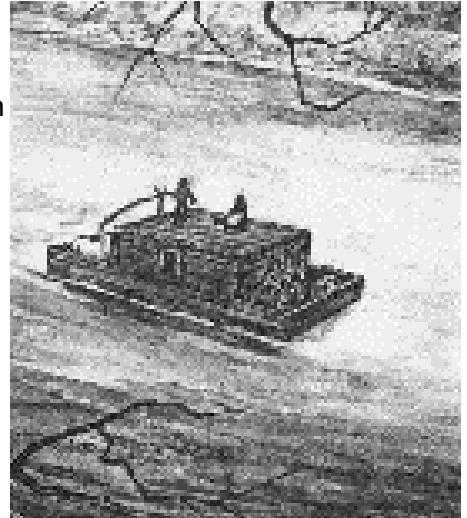
Diese Veröffentlichung wurde durch die Arbeitsvereinbarung P18AC01316 der Cooperative Ecosystem Studies Unit (CESU) mit National Trails—National Park Service und dem Center for Historic Preservation der Middle Tennessee State University ermöglicht.

FLACHBOOTE. Im Mai 1782 war Jacob Yoder, ein Bauer aus Pennsylvania, der erste Mensch, der erfolgreich ein Flachboot von Brownsville nach New Orleans steuerte, um Mehl auszuliefern. Seine Reise demonstrierte, wie Wasserwege genutzt werden konnten, um weit entfernte Märkte zu erreichen und den Westen zu besiedeln. (1)

Flachboote wurden in verschiedenen Größen und Ausführungen gebaut, je nach der Ladung, die sie transportierten, und der zurückzulegenden Entfernung. Kleine Flachboote wurden für kurze Fahrten eingesetzt und waren manchmal nur 16 Fuß mal 4 Fuß groß. Sie hatten keine Abdeckung, boten aber einen einfachen Unterschlupf mit Kochbereich. Sie waren lang und schmal und konnten auf dem Weg zum Markt kleine Flüsse befahren. (3)

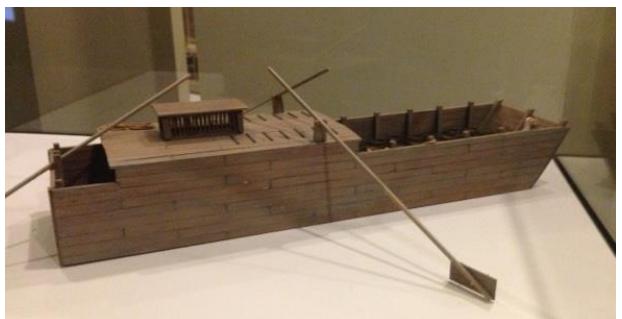
Flachboote mittlerer Größe waren etwa 55 Fuß mal 16 Fuß groß und wurden „Broadhorns“, „Kentucky-Boote“ oder „Natchez-Boote“ genannt. Sie wurden für lange Flussfahrten gebaut und von Bauern und Händlern für den Transport von Erzeugnissen und Waren sowie von Familien verwendet, die nach Westen zogen. Sie hatten hinten einen Schuppen oder Pferch für Pferde und Vieh und vorne eine Kabine für die Besitzer.

Die größten, weiträumigen Flachboote hießen „Mississippi Broadhorns“, „New Orleans Boats“, „Barges“, „Scows“ oder „Arches“ (ein Hinweis auf die vielen Tiere, die oft von Bauernfamilien mitgeführt wurden). Diese konnten 100 mal 20 Fuß oder mehr groß sein und waren im Allgemeinen über ihre gesamte Länge bedeckt. Sie wurden für die Navigation auf großen Flüssen, insbesondere dem Ohio und dem Mississippi, gebaut und von Frachtern, Händlern und manchmal von zwei oder mehr Familien verwendet, die mit ihren Nutztieren nach Westen reisten. Ein großes Flachboot erforderte vier Besatzungsmitglieder und einen Lotsen, die für einen Zeitraum von vier bis sechs Wochen unter Vertrag genommen wurden; einige professionelle Flachbootbetreiber machten drei oder vier Fahrten im Jahr.



Typischerweise wurden Flachboote aus grünen Eichenbrettern ohne Nägel oder Eisen gebaut. Eine bei Ohio- und Mississippi-Flachbooten übliche Methode war die Chine-Girder-Konstruktion, bei der ein Baumstamm in zwei Hälften gespalten wurde, um zwei gleiche „Schanzenbretter“ zu erhalten. Auf beiden Seiten positioniert, bildeten sie eine Leiste, die die Enden der Bodenbretter hielt. In die

Schanzenbretter wurden hölzerne Pfosten eingelassen. Die schweren Eichenplanken wurden mit Holzstiften am noch schwereren Holzrahmen befestigt. Das Heck und die Seiten bestanden aus vertikalen Planken von 4 bis 6 Fuß. Der Bug war wie bei einem modernen Lastkahn abgewinkelt. Die Nähte wurden mit Pech oder Teer kalfatert, aber da dies teuer war, wurden später andere Materialien verwendet. Selbst voll beladen hatten sie nur einen Tiefgang von etwa drei Fuß. Flachboote dienten fast jedem Zweck, darunter als Lagerboote für Ladenbesitzer, als Showboote für Entertainer, als Kapellenboote für Pfarrer, als Galerien für Fotografen, als Druckereien für Drucker, als schwimmende Bordelle, als Wanigans (Kochhütte, Schlafbaracke, Versorgungsboot) und als Barackenboote, auf denen Familien dauerhaft lebten.



An den Flachbooten befestigte kleine Kanonen boten einen gewissen Schutz. Foto mit freundlicher Genehmigung: National Mississippi River Museum and Aquarium

Da sie Angriffen der Indianer ausgesetzt waren, wurden die Boote mit nur einer Tür gebaut, die mit schweren Gittern vergittert war. Die Fenster, wenn überhaupt vorhanden, waren klein und hatten Schiebeläden, durch die man mit Kanonen schießen konnte.

Im Laufe der Jahre wurden Flachboote komfortabler und die Kabinen waren in Kammern unterteilt. Nach dem BÜRGERRKRIEG wurde es üblich, dass Lastkähne von Dampfschiffen flussaufwärts und flussabwärts „geschleppt“ wurden.

Zur Navigation wurden Flachboote mit 30 bis 55 Fuß langen Seitenrudern, einem Ruder oder Steuerruder und einem kurzen vorderen Ruder ausgestattet, das als „Gouger“ bezeichnet wurde. Die großen Seitenbögen, die aus der Ferne wie Hörner aussahen, führten zum Namen „Broadhorn“. Die Seitenbögen wurden verwendet, um das Flachboot in die Strömung zu lenken oder es beim Anlegen in stehendes Wasser zu ziehen. Einige Flachboote hatten auch an Rollen montierte Tauen. Das Tau (Seil) wurde an einem Baum oder Baumstumpf befestigt und aufgewickelt, um das Boot von einer Sandbank zu „ziehen“ oder beim Anlegen zu helfen.

Obwohl das Flachboot dem Dampfboot vorausging, wurde es noch viele Jahre lang regelmäßig verwendet, nachdem Dampfboote üblich geworden waren. Die Zahl der Flachboote nahm bis etwa Mitte der 1850er Jahre zu und transportierte immer mehr Waren und Siedler nach Westen, während die Dampfboote denjenigen, die flussabwärts Handel trieben, eine schnelle und einfache Überfahrt flussaufwärts ermöglichten.

In manchen Fällen wurden Boote zusammengebunden und machten sich auf die Reise nach New Orleans, wobei sie manchmal monatelang gemeinsam navigierten. Es wurde gesungen und getanzt; die Geräusche trieben nachts über das Wasser, und manchmal kamen Siedler in ihren Booten an, um die unbekannten Reisenden zu treffen, nach Neuigkeiten aus dem Osten zu fragen und an ihrer Unterhaltung teilzuhaben. (4)

1816, bevor die Dampfschiffe populär wurden, kamen 1.287 Flachboote in New Orleans an. Die Zahl hatte sich in der Schifffahrtssaison von November bis Juni 1846-1847 mehr als verdoppelt, auf 2.792. Da sehr viele Flachboote kurz vor New Orleans Halt machten, gibt es Schätzungen, dass in den 1840er Jahren mindestens 4.000 Flachboote jährlich im Einsatz waren, die vielleicht 160.000 Tonnen Produkte transportierten und von mehr als 20.000 Bootsmännern bemannt waren. In der Zeit von 1823 bis 1847 war der Flachbootverkehr profitabel, wettbewerbsfähig und bot eine Alternative zum Transport per Dampfschiff flussabwärts. (5) In den 1850er Jahren reichten Flachboote immer noch aus, um den Handel auf dem oberen Mississippi abzuwickeln, wenn auch nicht mehr viele Jahre lang. (6)

Mit der Besiedlung des Mississippi-Tals und der Aufnahme neuer Staaten in die Union nahm der Flachbootverkehr auf dem unteren Missouri River, dem Arkansas und Yazoo, den Illinois Rivers und dem oberen Mississippi zu. Flachboote waren für das Wachstum des oberen Mittleren Westens nicht so entscheidend, doch ein Großteil des Bleis aus den Bergbauregionen wurde zunächst mit Flachbooten und Kielen transportiert.

Aufgrund der tückischen Stromschnellen und des niedrigen Wasserstandes auf dem oberen Mississippi zogen die Farmer Flachboote den Dampfschiffen vor, als sie Ende der 1850er Jahre begannen, ihre ersten landwirtschaftlichen Überschüsse zu exportieren. (14) Die Bergung von Bergungsgut aus Dampfschiffen, die durch einen Baumstumpf gesunken waren, war während der gesamten Dampfära ein lukrativer Teil der Rolle der Flachboote. (7)

Aufgrund der zwischen 1823 und 1861 begonnenen Flussverbesserungen war das Flachbootfahren nicht mehr gefährlich. Flachbootfahrer beendeten ihre Fahrten nicht nur viel schneller als zuvor, sondern man konnte Flachboote auch oft „Tag und Nacht fahren“ sehen. (8)



Small guns attached to flatboats offered some protection. Photo courtesy: National Mississippi River Museum and Aquarium

Das Flachbootfahren starb langsam aus. Schon vor dem Ende des Bürgerkriegs nahmen Flachbootfahrer ihre Transporte Richtung Süden wieder auf und hofften, das Geschäft wiederaufzunehmen, das sie in den 1840er und frühen 1850er Jahren genossen hatten. In den Nachkriegsjahren wurde das Schleppen zum wichtigsten Transportmittel auf den westlichen Flüssen. (9)

Einige Flachbootfahrer setzten ihr Gewerbe bis zur Jahrhundertwende fort. An seichten, isolierten Nebenflüssen, wo Dampfschiffe nicht immer navigieren konnten, erwiesen sich Flachboote, Kiele und Flöße aus Holz und Baumstämmen weiterhin als nützlich. Tausende Flachbootfahrer gaben den Beruf in den 1870er, 1880er und 1890er Jahren auf. (10) Einer der traurigsten Einsatzzwecke von Flachbooten ereignete sich 1877, als sie dazu verwendet wurden, den Häuptling Joseph und die Nez Perce von ihrer Heimat im Wallowa Valley in Oregon zu ihrer endgültigen Siedlung in Oklahoma zu bringen. (11)

Quellen:

1. Clark, Thomas D. "Steamboat Times," Online: <http://steamboattimes.com/flatboats.html>
2. "River to Rail," Online: <http://www.mjcpl.org/rivertorail/beforesteam/flatboat>
3. Clark
4. Ibid.
5. "The Upper Mississippi Navigation," Dubuque Herald, May 3, 1866, p. 1
6. River to Rail..."
7. "The Past Whispers," Online: <http://www.thepastwhispers.com/flatboats.html>
8. Clark
9. Ibid.
10. Ibid.
11. Petty, Terrence. "Wilderness a Great Backpacking Intro," Telegraph Herald, September 24, 2000, p. 71

[FLATBOATS - Encyclopedia Dubuque](#)



LEITFÄDEN ZUM LESEN VON BRANDZEICHEN IN DEN USA

15. März 2023 • Kate Mazade

Es ist keine Überraschung, dass der Viehhandel die Kultur von Cowtown beeinflusst hat, insbesondere durch die überall auftauchenden Viehmarken – und das nicht nur auf der Geschäftsseite einer Kuh. Aber diese lustigen Symbole können oft eine eigene Sprache sein, also knacken wir den Code mit diesem Kurzleitfaden zu Brandzeichen.

Ein bisschen Geschichte

Brandzeichen gehen auf die alten Ägypter zurück, haben aber in Texas eine lange Geschichte. Ranches entwickelten individuelle Marken, um ihre Herden von anderen zu unterscheiden, wobei oft die Initialen des Besitzers oder ein Teil der Geschichte des Landes im Symbol verwendet wurden. Variationen der Buchstaben halfen dabei, Brandzeichen hervorzuheben.

Guthries 6666 Ranch erhielt angeblich ihren Namen, als Besitzer Samuel „Burk“ Burnett die Ranch bei einem Pokerspiel mit vier Sechsen in der Gewinnhand gewann – obwohl Immobilienunterlagen behaupten, er habe das Land nach dem ersten Vieh benannt, das er gekauft hatte. Falls Sie es verpasst haben: Die 6666 Ranch wurde kürzlich an den „Yellowstone“-Produzenten Taylor Sheridan aus Fort Worth verkauft.

Eine der bekanntesten Brandzeichen, das „Running W“, ist das Kennzeichen der King Ranch in Kingsville, die ihren Namen angeblich erhielt, als Captain Richard King das Land

1862 von William Mann kaufte und Mans Marke auf den Kopf stellte. Selbst wenn Sie neu in Texas sind, haben Sie diese Brandzeichen wahrscheinlich schon auf Ford F-Serie-Trucks gesehen.

Lassen Sie es uns aufschlüsseln

Brandzeichen werden von links nach rechts, von oben nach unten oder von außen nach innen gelesen, und die Ausrichtung und Form des Buchstabens oder der Zahl sind Teil ihres Namens. Brandzeichen sind oft Kombinationen aus Zeichen und Symbolen und können auch an Formen wie Rauten, Kreisen, Balken, Schienen usw. erkannt werden.

Rückwärts gerichtete Zeichen sind „reversed“.

Schiefe oder kippende Zeichen sind „tumbling“.

Umgedrehte Zeichen sind „crazy“.

Auf der Seite liegende Zeichen sind „lazy“.

Gebogene Zeichen mit abgerundeten Winkeln sind „running“.

Geschwungene Striche auf beiden Seiten sind „flying“.

Nach rechts abgewinkelte untere Serifen sind „walking“.

Nach links abgewinkelte untere Serifen sind „dragged“.

Zeichen, die auf einem Viertelkreis angeordnet sind, sind „rocking“.

Zeichen, die oben an Viertelkreisen angebracht sind, sind „hanging“ oder „swinging“.

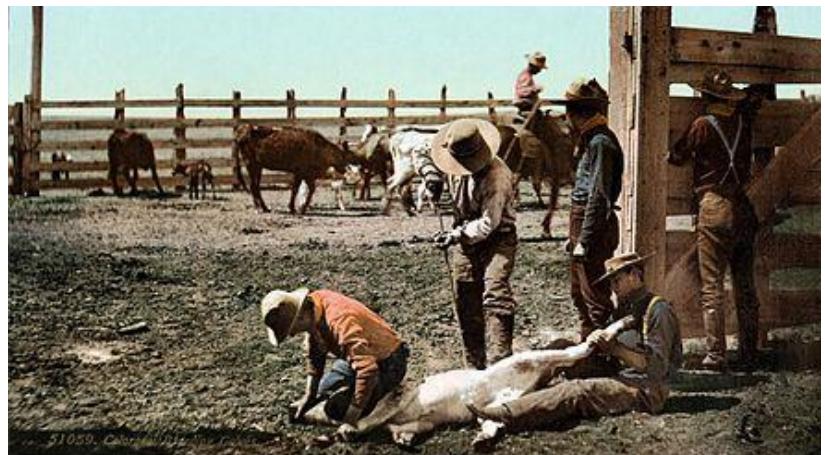
Sie interessieren sich für ein individuelles Logo? Die Texas and Southwestern Cattle Raisers Association hat einen Leitfaden erstellt, der Menschen bei der Gestaltung ihrer eigenen Brandzeichen helfen soll.

Brandzeichen in freier Wildbahn



[Guide to reading cattle brands - FTWtoday](#)

Brandzeichen werden in der Viehwirtschaft immer noch verwendet, wurden aber auch für andere Unternehmen übernommen – insbesondere solche mit Western-Thema – wie Restaurants, Geschäfte für Western-Kleidung und Honky-Tonks.



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



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



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



BURRO PACK TRAINS

Burro Pack Trains spielten eine wichtige Rolle in den frühen USA, insbesondere in den Bergbaugebieten des Westens. Diese Packzüge bestanden aus Burros, kleinen, robusten Eseln, die für den Transport von Waren und Materialien in schwer zugängliche Gebiete eingesetzt wurden.

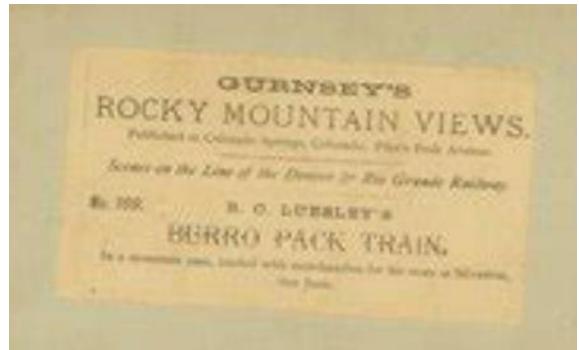
In den hohen Bergregionen Colorados, wo Minen oft oberhalb der Baumgrenze lagen, waren Burros das einzige Mittel, um Gold- und Silbererz sowie Versorgungsgüter und Brennstoff zu den Minen und zurück zu den Schmelzhütten zu transportieren.

Die Burros waren für ihre Ausdauer und Fähigkeit bekannt, schwere Lasten über lange Strecken zu tragen. Sie wurden oft mit Lebensmitteln, Baumaterialien und anderen wichtigen Gütern beladen. Die Arbeit mit den Burros war jedoch nicht immer einfach, da sie manchmal unkooperativ sein konnten und die Lasten abwarfene. Trotz dieser Herausforderungen waren Burro Pack Trains ein unverzichtbarer Bestandteil des Bergbaus und der Erschließung des Westens.

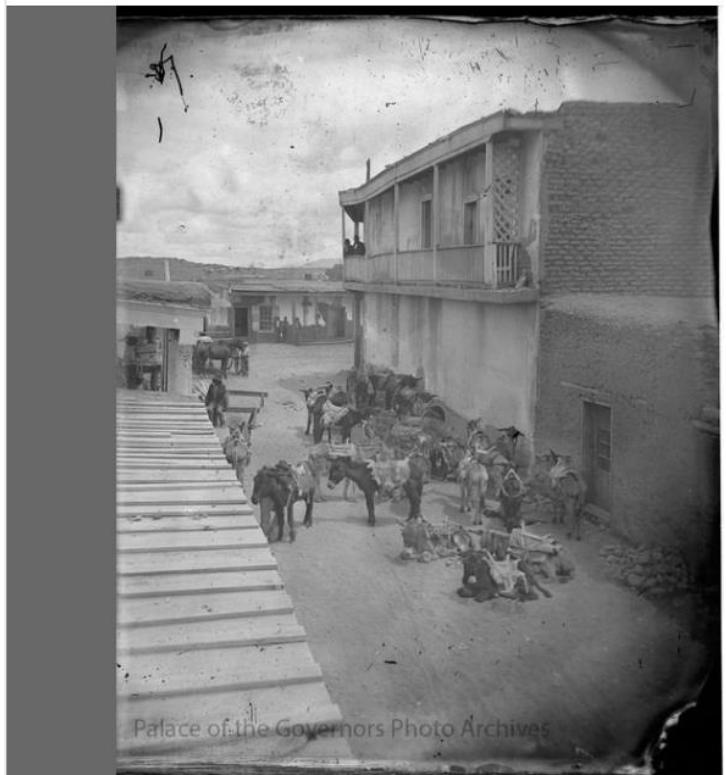
Burro Pack Trains spielten eine wichtige Rolle im Transportwesen des frühen Wilden Westens, insbesondere in Santa Fe, New Mexico. Diese Packzüge, bestehend aus robusten Eseln, transportierten verschiedene Güter, darunter auch Salz. Salz war ein wertvolles Gut, das aus den Salinen östlich von Manzano gewonnen und nach Santa Fe gebracht wurde. Die Burros waren für ihre Ausdauer und Fähigkeit bekannt, schwere Lasten über lange Strecken zu tragen, was sie zu einem unverzichtbaren Bestandteil des Handels und Transports in dieser Region machte.

Ein typischer Burro Pack Train bestand aus etwa 10 bis 20 Burros, die jeweils Lasten von bis zu 70 Kilogramm tragen konnten². Diese Packzüge wurden in der Regel von einer kleinen Gruppe von Menschen begleitet, oft bestehend aus 2 bis 4 Personen. Diese Begleiter waren verantwortlich für das Beladen und entladen der Burros, das Führen der Tiere und das Sicherstellen, dass die Packzüge sicher und effizient durch das oft schwierige Gelände navigierten.

Die Dauer einer Reise mit einem Burro Pack Train konnte stark variieren, abhängig von der zurückzulegenden Strecke, dem Gelände und den Wetterbedingungen. Im Durchschnitt waren diese Packzüge jedoch oft mehrere Tage bis Wochen unterwegs, um ihre Ziele zu erreichen. Die Burros mussten schwere Lasten über lange Strecken tragen, was die Reisezeit verlängerte. Die Begleiter der Packzüge mussten regelmäßig Pausen einlegen, um die Tiere zu versorgen und sicherzustellen, dass sie nicht überlastet wurden.



"Burro Pack Train. Salt train unloaded. Sandoval Street, Santa Fe, New Mexico June 1880
Photographer: Ben Wittick



Palace of the Governors Photo Archives

BOURBON OF THE MONTH

Blade & Bow Straight Bourbon

Aroma: Frische Äpfel und Birnen, süße Trockenfrüchte und Eichenwürze.

Geschmack: Lebendig mit frischen Früchten, getrockneter Aprikose und reifen Pfirsichen. Süßes, geröstetes Getreide dazu.

Nachklang: Mittellang mit verkohlter Eiche und weihnachtli

Produktbeschreibung

Genießen Sie mit dem Blade and Bow Kentucky Straight | jetzt leckeren Straight Bourbon Whiskey aus Kentucky. No ist Bourbon das Aushängeschild des Bundesstaates Kent

So erhält der Whiskey seinen guten Geschmack

Die Geschichte dieses Whiskeys fängt mit gemälzter Ger und Roggen an. Anständige 45,5 % Vol. sorgen für den v Charakter dieser Abfüllung.

Es wurde kein Zuckercouleur hinzugefügt. Der tolle Farbt natürlich zustande.

Schmecken Sie es selbst

Es lohnt sich allemal, diesen feinen Tropfen pur zu genie erst sein ganzer Wert.



Alkoholgehalt: 45.5% | Ohne Farbstoff

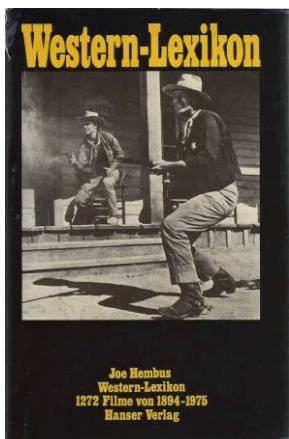
98,99 €

inkl. MwSt. zzgl. Versandkosten

Inhalt: 0.7 Liter (141,41 € / 1 Liter)

Blade and Bow Kentucky
Straight Bourbon Whiskey hier
kaufen | whic.de

BUCHTIPPS

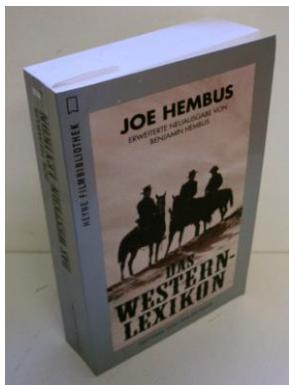


Western-Lexikon: 1272 Filme von 1894 bis 1975 Gebundene Ausgabe – 1. Januar 1976

Mit „Gebraucht – Gut“ sparen

116,99€

[Western-Lexikon: 1272 Filme von 1894 bis 1975 : Hembus, Joe: Amazon.de: Bücher](#)



Das Western-Lexikon. 1567 Filme von 1894 bis heute.

Gebraucht kaufen

38,99 €

[Das Western-Lexikon. 1567 Filme von 1894 bis heute. : Amazon.de: Bücher](#)

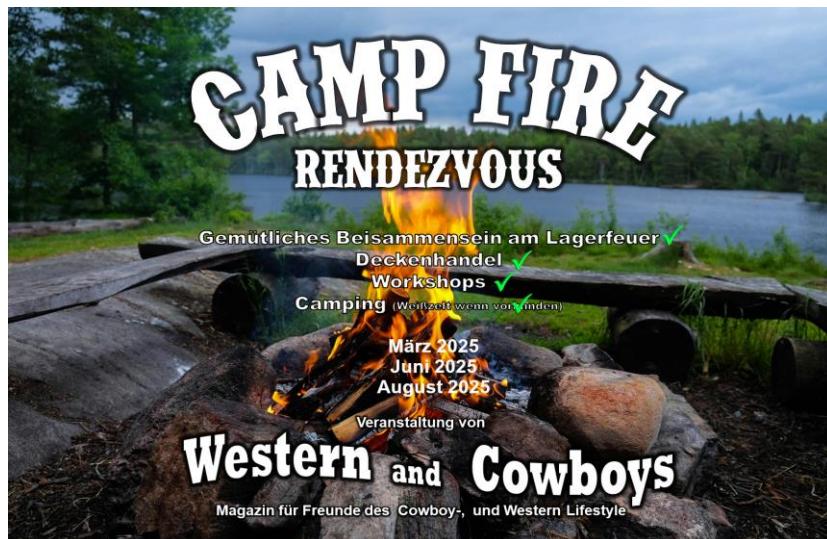


[„Das Western-Lexikon - 1567 Filme von 1894 bis heute“ – Bücher gebraucht, antiquarisch & neu kaufen](#)

WERBUNG



INDIAN SUMMER EDITION & GHOSTWRITER-PLUS –
Buchverlag für nordamerikanische und indigene
Historie



www.wildnistourer.jimdofree.com