

Brick Pomeroy's Atlantik-Pazifik-Tunnel

von Hans-Georg Glasemann



The Atlantic-Pacific Tunnel Company, Aktie über 10\$, Denver, 1883

(Quellenhinweis: Schweizer Finanzmuseum in Zürich)

Ein Atlantik-Pazifik-Tunnel im Bundesstaat Colorado war der Traum des legendären Zeitungsverlegers, Politikers, Minenspekulanten und Eisenbahnpioniers Marcus Mills Pomeroy (1833-1896), genannt „Brick“ Pomeroy.

Er schlug im Jahr 1880 vor, in den Rocky Mountains 60 Meilen von Denver entfernt unter der Continental Divide (Gebirgskamm der kontinentalen Wasserscheide) einen fünf Meilen langen Eisenbahntunnel zu schlagen.

Der Tunnel würde eine Eisenbahnstrecke von Denver nach Salt Lake City um 230 Meilen verkürzen und zehn Stunden Fahrtzeit einsparen.

Das Besondere an Pomeroy's Idee war: Die Kosten des Tunnels würden sich durch die abbaubaren Gold- und Silberadern beim Tunnelbau mehr als decken lassen.

Der heute in Vergessenheit geratene östliche Tunneleingang lag auf der Atlantikseite bei Graymont im Clear Creek County.

Der geplante Tunnel sollte unter dem Kelso Mountain, dem Gray's Peak und dem Mount Edwards durchgestoßen werden.



Tunnelpromotor Brick Pomeroy

(Quellenhinweis: Wisconsin Historical Society)

Der westliche Tunneleingang auf der Pazifikseite befand sich oberhalb von Decatur im Summit County.

Zur Verwirklichung seiner Idee gründete Pomeroy 1880 eine Aktiengesellschaft: The Atlantic-Pacific Tunnel Company. Die unter den Gesetzen des Staates Colorado in

Denver ansässige Gesellschaft begab 700.000 Anteilscheine über je 10\$.

Der 48-seitige Emissionsprospekt, mit den Statuten der Gesellschaft, versprach, dass mit dem durch den Rücken der Rocky Mountains geschlagenen Atlantik-Pazifik-Tunnel sich für die Anleger beim Durchstechen des Tunnels riesige Schätze von Gold und Silber erschließen lassen. Das Projekt wurde eher als Schatzgräberei, denn als Eisenbahnvorhaben den Investoren angepriesen, was nicht unbedingt vorteilhaft war. Mit den ersten zufließenden Geldmitteln erwarb die Gesellschaft drei Betriebsgelände und vier Schürfrechte zum Gold- und Silberabbau. Rund eine Million Dollar der Aktien der Gesellschaft konnten bei privaten Anlegern platziert werden.

Von der östlichen Seite der geplanten Tunnelstrecke begann Pomeroy 1880 den Tunnel zu graben, 1882 wurden die Arbeiten bereits auf beiden Seiten durchgeführt. Im gleichen Jahr wurde, um den Eisenbahncharakter des Projektes verkaufsfördernd herauszustellen, der Name der Gesellschaft in „Atlantic-Pacific Tunnel & Grays Peak Railway Company“ geändert.

Im Jahr 1883 ergaben sich erste Probleme. Pomeroy wurde von Aktionären beschuldigt 100.000\$ aus der Gesellschaftskasse veruntreut zu haben. Weiterhin berichtete eine Zeitung, dass die Bohrungen auf der westlichen Seite des Tunnels begonnen hatten, bevor die Vermessung des Streckenverlaufs abgeschlossen war. Das Ergebnis wäre, dass sich der westliche Tunnel gegenüber dem östlichen Tunnel 200 Meter zu hoch und 40 Meter zu weit seitlich befand, so dass sich die beiden Tunnelvortriebe nie treffen könnten.

Im August 1883 verklagten zwei Tunnelbauunternehmer die Gesellschaft erfolgreich zur Zahlung der ihnen geschuldeten offenen Rechnungen. Dies führte die Atlantic-Pacific Tunnel Company in die Insolvenz.

Allerdings gelang es 1884 die Gesellschaft als Auffanggesellschaft unter dem neuen Namen Atlantic-Pacific Railway Company erfolgreich zu reorganisieren. Im folgenden

Jahr wurde Pomeroy als Präsident der Gesellschaft wegen des Verdachts auf Meineid und Betrug angeklagt und verließ vorübergehend das Unternehmen und Denver. Erst ein Viertel des geplanten 5-Meilen-Tunnels war bis zu diesem Zeitpunkt fertiggestellt.



The Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company, 8% First Mortgage Bond Serie A über 1.000\$ von 1887, Originalsignatur M. M. Pomeroy als Präsident

(Quellenhinweis: George H. LaBarre Galleries)

In den Jahren von 1886 bis 1888 war Pomeroy mehrfach nach London gereist und hatte Investoren für sein Tunnelprojekt bzw. eine Anleiheemission gewinnen können. Mit dem Kapital von Anlegern um das Londoner Bankhaus Cocks, Biddulph & Co. in Höhe von zwei Millionen Dollar sollte der Eisenbahntunnel endgültig fertiggestellt werden.

Die mit 8% verzinsliche, über einen Treuhänder hypothekarisch abgesicherte Anleiheemission der Gesellschaft wurde 1887 für eine Laufzeit von 20 Jahren ausgegeben. Das Anleihekapital von zwei Millionen Dollar war in die drei Serien A, B und C sowie in Bonds mit den Nennwerten von 250\$ und 1.000\$ gestückelt (The Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company, 8% First Mortgage Coupon Bonds Series A-C, ausgegeben in Denver, Colorado im Februar 1887, Laufzeit 1.3.1887 bis 1907).

Mit dieser Kapitalbeschaffung verschaffte sich Pomeroy ab 1889 wieder seine alte

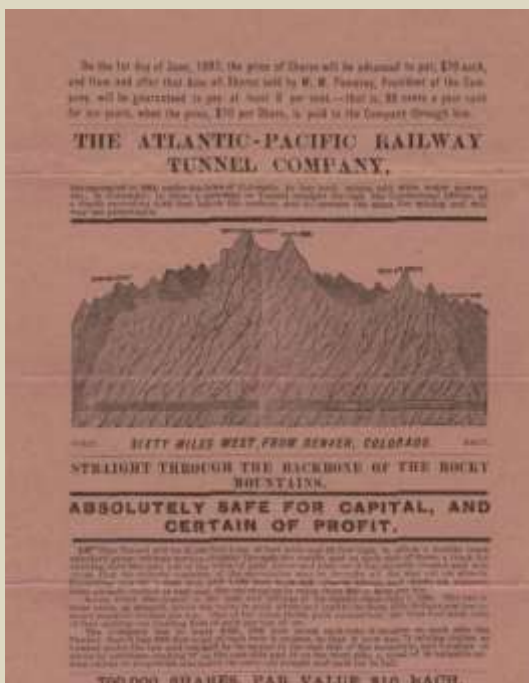
Stellung in der Eisenbahngesellschaft als Präsident.



The Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company, 8% First Mortgage Bond Serie C über 250\$ von 1887

(Quellenhinweis: Archives International Auctions)

Nachdem zwischen 1883 und 1889 die Arbeiten am Tunnel auf Sparflamme durchgeführt wurden, änderte sich dies 1890. Die Arbeiten am Tunnel wurden nun beschleunigt.



Emissionsprospekt von 1893

(Quellenhinweis: David M. Beach)

Die Aktien und 500.000\$ der bis 1907 laufenden Anleihen der Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company wurden von 1891

bis Mai 1893 nochmals aggressiv angeboten.

Sogar ein Wandelrecht für die Anleihen wurde eingeräumt (je 1.000\$-Bond Umtausch in 200 Aktien). Die Presse berichtete laufend über das im Tunnel geschürfte Gold und Silber.



Goldschürfer vor dem stillgelegten Pomeroy-Tunnel. Inschrift: The dream still lives though the dreamer dies.

(Quellenhinweis: Heritage West)

Nachdem im Herbst 1893 der Silber-Markt zusammenbrach und sich in den Vereinigten Staaten eine Wirtschaftsdepression ausbreitete, wurde die Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company illiquide.

Die Aktiengesellschaft musste 1895 in die Liquidation gehen. Auf der Aktionärsversammlung im September 1896, kurz nach dem Tod Pomeroy's, wurde mit allen Mitteln versucht, die Gesellschaft zu retten. Verschiedene Gerichtsprozesse, die gegen die Gesellschaft und ihre Manager liefen, sollten dies jedoch vereiteln. Die Gründung einer geplanten Auffanggesellschaft, der „Atlantic-Pacific Railroad Tunnel and

Mining Company“, mit einem Kapital von 5.000.000\$ wurde diskutiert, um das Vermögen der Gesellschaft zu retten.

Aber alle Verhandlungen scheiterten. Alle Versuche, den Tunnel in den Folgejahren zu vollenden, blieben ebenso erfolglos. Der Tunnel wurde nie vollendet.

Der Traum des Brick Pomeroy sollte für immer unerfüllt bleiben, so wie es die Inschrift über dem verlassenen Pomeroy-Tunnel verheißt: Der Traum lebt weiter, auch wenn der Träumer stirbt.

Quellenhinweise

Atlantic-Pacific Tunnel Company (Hrsg.), when the world was young: Looking down upon the Rocky Mountains: Cutting the backbone of the American continent by the Atlantic-Pacific Tunnel, opening the vaults of gold and silver. A prospectus including the charter and by-laws of the company, Denver, Colorado, 1881

Atlantic-Pacific Tunnel Company (Hrsg.), Make Money; a Great and Safe Enterprise; Cutting the Backbone of the American Continent, by the Atlantic-Pacific Tunnel,

to Take Out Millions of Dollars, Its Rich Gold and Silver Veins Contain, Denver, Colorado, 1882

Pomeroy, Marcus M., Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company – wholesale mining in Colorado, New York, 1890

Pomeroy, Marcus M. & Carpenter, A. S., To all who are financially interested in the Atlantic-Pacific Railway Tunnel, New York, 1893

Pomeroy, Marcus M., Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company – Attention of investors! On work in the Atlantic-Pacific Railway Tunnel, New York, 1895

Tucker, Ruth A., M. M. “Brick” Pomeroy: Forgotten Man of the Nineteenth Century, Dekalb (Illinois), 1979

Hans-Georg Glasemann
Bahnhofstrasse 35d
D-86911 Diessen am Ammersee
nonvaleurs.de@gmail.com
19.3.2018



The Atlantic-Pacific Railway Tunnel Company, Aktie über 10\$, Denver, 1893

(Quellenhinweis: Blog – Vintage Railroad Stocks and Bonds)