

Die Geschichte der Benton Valley Railroad Line



**Ein Jahrhundert bei einer kleinen Eisenbahngesellschaft im
Mittleren Westen der Vereinigten Staaten.**

Von

Hans Dotterich

2024

Erinnern Sie sich an die Serien „Dallas“ und „Denver-Clan“ im Fernsehen, mit ihren fiesen Bösewichten und Intrigen? Das ist fast 50 Jahre her und war echter Soap-Kult. Dotterich hat die Sache jetzt als amerikanische Eisenbahn-Saga aus der gar nicht so guten, alten Zeit aufgelegt und mit Bildern von seiner eigenen Modelleisenbahn illustriert.

Die Geschichte der Benton Valley Railroad

von Hans Dotterich

Prolog

Auch Hans Dotterich war einmal ein Knabe. Er hatte eine elektrische Spielzeugeisenbahn, die sogar recht groß war. Das war bei allen Jungs aus seiner Schulklasse üblich. Mädchen hatten dafür Puppenküchen. Und als Junge konnte der kleine Hans den Reiz von Puppenküchen ebensowenig nachvollziehen wie die Mädchen den seiner "langweiligen" Spielzeugeisenbahn, die immer nur im Kreis fuhr.

Eines Tages, wenige Tage vor Weihnachten, kam ein unfrankiertes Paket an, das er erst an Heiligabend öffnen durfte. Der Absender war eine Adresse in Illinois, USA. Offenbar hatten die Dotterichs dort Verwandte. "Merkwürdig," dachte er, "Onkel und Tante aus Amerika? Gibt's doch nicht!"

Am Heiligen Abend war es dann soweit. Das Paket wurde unter den Augen seiner ebenso erwartungsvollen Eltern geöffnet. Und darin war ein Wunder, das ihn bis heute gefangen hält. Ein lieber Brief war drin, auf deutsch, der jede weitere Erklärung überflüssig machte:

Lieber Hans,

Wir sind ganz stolz auf dich, dass du ein so lieber Junge bist und möchten dir eine Freude bereiten. Dein Vater hat uns geschrieben. Er hat auch von deiner Eisenbahn erzählt und ein Foto geschickt. Er weiß, dass dich das Thema sehr interessiert. Auch bei uns hier in Amerika gibt es Züge, sehr große und lange, die von vielen Diesellokomotiven gezogen werden, wie man sie bei euch in Europa gar nicht kennt. Amerika ist ein riesiges Land, wo tagelange Zugreisen für uns ganz normal sind. Es ist uns eine Freude, dir für deine Eisenbahn eine amerikanische Lokomotive schenken zu können, wie wir sie hier jeden Tag an unserer Farm vorbeifahren sehen. Wir hoffen, dass dir unser Geschenk viel Freude bereitet, und dass

es dich auf die Eisenbahn in den USA neugierig macht. Vielleicht hast Du ja eines Tages die Gelegenheit, uns in Amerika zu besuchen. Das wäre schön, und wir möchten Dich hierhin herzlich einladen. Dann besuchen wir die Bahnhöfe in Chicago, wo wir dir die richtigen großen Züge und Lokomotiven zeigen können.

Und tatsächlich, in einem Karton waren sorgfältig zwei Modelle einer gelben amerikanischen Diesellokomotive verpackt. Hans traute seinen Augen nicht, und in der Nacht tat er kein Auge zu. Direkt am nächsten Morgen stellte er die beiden Loks erwartungsvoll auf das Gleis seiner Eisenbahnanlage. Und, oh Wunder, sie setzten sich surrend in Bewegung und fuhren mühelos über alle Gleise durch die Landschaft. Eine Landschaft, die keineswegs den unendlich fernen Horizont der riesigen Ebenen von Illinois zeigte, sondern viel mehr an ein kurvenreiches, enges, bunt-idyllisches Tal im oberen Allgäu erinnerte, der bevorzugten Urlaubsregion der Wirtschaftswunder-Generation.



Wie Hans später herausfand, handelte es sich um zwei Lokomotiven vom Typ F7. Sie waren kallgelb lackiert und in roten Lettern mit "UNION PACIFIC" bedruckt. Es ist Hans keineswegs entgangen, dass seine Klassenkameraden angesichts des gelben Monsters zwischen den kleineren schwarzen, dunkelgrünen und weinroten anderen Fahrzeugen eher verwirrt waren als beeindruckt. Hans hat sich den Spaß nicht vermiesen lassen und die beiden F7 auch mal vor den Intercity gespannt. "Dann spiele ich eben allein, Basta!" Und tatsächlich kam es so, wie man es ihm in dem Brief prophezeit hat. Ein paar Jahre später baute er sich eine neue Eisenbahn auf. Voll amerikanisch. Jetzt lachte keiner mehr!

Erstes Kapitel: Die Gründung

Eröffnungsfeier. 4. Juli 1858. Herman Potter stieg gut gelaunt zu flotter Marschmusik und unter dem Applaus der Menge auf die improvisierte Bühne. Da, wo heute das Bahnhofsgebäude steht. Die Schärpe in Rot, Weiß und Blau. Obwohl man knapp zwei Meter feinsten Seidentuchs dafür verwendet hat, spannten sich die amerikanischen Farben stramm wie ein Rettungsring um seinen Bauch. Als der Applaus erwartungsvoll abbrach und die Musik mit einem Fanfarentusch endete, holt Dickie, so nannten ihn die Mädels aus den oberen Etagen des örtlichen Hotels, tief Luft:

"Eisenbahn ist Zivilisation! Ein Triumph der Technik und des Fortschritts zieht in unser Tal ein. Zugang schaffen wir uns zu den den großen Metropolen: Denver, Dallas, Houston, New Orleans sind dann nur noch einen Tag entfernt. Herren sind wir über Raum und Zeit. Wir stehen am Beginn niemals dagewesenen Wohlstandes! Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit! Einst waren das vage Versprechungen armer Revolutionäre und Bauernsöhne. Doch jetzt, hier und heute, ist es an uns, Fakten zu schaffen. Gemeinsam mit unseren vermögenden und tatkräftigen Wohltätern schreiten wir zur Tat. An uns, meine Damen und Herren, an Ihnen und mir steht es, das Richtige zu tun, die Chance zu nutzen. Es lebe Amerika, es lebe die Eisenbahn! Freiheit den Freien! Gleichheit den Gleichen! Brüderlichkeit den Brüdern!"

Wort für Wort stand das damals auf den Titelseiten, die Verkündung einer neuen Zeit. Wer wollte nicht in den Jubel einstimmen? General Sherman? Ja, der berühmte General, der Held von Chattanooga, Atlanta, Appomattox, gewiss doch! Meinen Sie nicht? Sicher hätte er dem ganz und gar zugestimmt. Ohne freilich große Worte zu machen. Zumindest hätte er genickt. Er war ja nicht so der kommunikative Typ.

Buttcher? Bobby Buttcher hätte begeistert applaudiert, und seine schräge Visage zu einem

Grinsen verzogen. Soviel ist sicher. Jedenfalls, solange er das noch gekonnt hätte.

Und Harold Murphy? Keine Frage. Murphy ist bis heute die treibende Kraft des Fortschritts, durch und durch. Er ist der Mann, der hinter den Kulissen die Strippen zieht. Hat er nicht die Bahnlinie als den Panama-Kanal des Mittleren Westens gelobt? Sogar dann noch, als er die Schleusen wieder dicht machen wollte.

"Das wahre, dynamische Amerika beweist sich im Mittleren Westen", rief Potter. Klingt es nicht wie im Märchen? Fast hundert Jahre ist das her. Was daraus geworden ist, fragen Sie? Wir dürfen auf Amerika stolz sein. Kommen Sie doch hierher, überzeugen Sie sich. Es gibt hier schließlich einen Bahnhof. Kaufen Sie sich ein Ticket! Es sind nicht einmal 24 Stunden von der Ostküste. Und lassen Sie es sich eine Lehre sein.

Doch wie kam die Kohle in dieses Tal? Oder kam das Tal zur Kohle? Genau diese Frage stellte ich im Herbst des Jahres 1958 Mister Samuel Finch, dem General Manager der BMC, der Benton Mining Corporation.

Ich tat das per Telefon von meinem New Yorker Büro aus. Mr. Finch doziert gern von hinter seinem Vier-Meter-Schreibtisch. Dabei pafft er teergefüllte Zigarren, wie eine Lokomotive.

Auch live ist der Mann eine Dampflokomotive, sage ich Ihnen. Aber er hat Anhnung und kennt das Geschäft wie kein anderer. "Die Eisenbahn, paff, paff, also dass jemand seinen Grips zusammennehmen, so etwas zu erfinden und damit in den Shaddow Canyon von Benton hinauf zu fahren, das stand schon vor 300 Millionen Jahren fest." Ich höre, wie Finch einen tiefen Zug nimmt und ihn wie ein kleiner Vesuv ausbläst, dass ich es durch meinen New Yorker Hörer riechen kann.

"Damals hatte hier noch nicht der gute Herman Potter das Sagen, sondern die Plattentektonik. Obwohl, Mister... Mister... ähm, es läuft auf das gleiche hinaus. Stellen Sie es sich vor: ein

riesiger Kontinent, Pangäa, doppelt so groß wie Asien, reich an Schätzen, teilte sich damals in zwei Stücke. Amerika im Westen und die Kommis im Osten. Damals war alles hier mit dichten Urwäldern bedeckt, von Texas bis hoch nach Wyoming und Virginia. Glauben Sie nicht? Ha, war aber so! Aber dann war damit Schluss. Die Plattentektonik hat die Appalachen und die Rockies aus dem Boden gestampft und den Schlangengruben hier das Wasser abgedreht. Dann haben ein paar hundert Eiszeiten Eis und Sand darüberschaufelt. Und das Tauwetter hat dazu das Ganze plattgehobelt. Das ganze schöne Gebirge ging wieder den Bach runter! Aber dadurch kommen wir an die Kohle, die darunter liegt, paff!"

"Das Holz der Urwälder", fährt er fort, "ist versteinert bis in unsere Tage. Als hätten sie auf uns gewartet, dass wir von der BMC das Zeug fördern und transportieren können. Schön versteckt unter dem Geröll war's. Auch hier im Tal, gerade hier, unter unseren Füßen. Das Geröll wurde von den Eisgletschern abgespült, den Canyon hinunter in den Red River, und dann Richtung Mexiko und in den Golf."

Mr. Finch saugt schmatzend noch eine Ladung Teerdampf aus dem glimmenden Docht in seiner Hand, "Hier in den Vereinigten Staaten liegt die Kohle anders als zum Beispiel in Europa oder in Sibieren. Sie liegt ein paar Meter unter der Erde. Man braucht sich nur zu bücken. Und wenn nicht, dann holen wir den



Bild 1: Der Overland Express von New York nach Huston am Bahnhof Potter Avenue

großen Bagger. Rannklotzen muss'te. Die Regierung schenkt niemandem was. Subventionen, nee! Ganz genau kappiert haben das die ersten Siedler schon vor 100 Jahren. Mit bloßen Händen ging es damals los. Ohne uns, die BMC, wäre es hier in der Gegend, in ganz Texas noch genau so öde wie in Pangäa. Und so sieht es bald wieder aus, wenn die in Washington mit ihren Steuern so weiter machen. Sagen Sie Mister..., hä, hallo ... ?" Räuchermännchen-Sam hatte seine Zigarre aufgesogen und begann den säuerlichen Teer wieder abzulassen.

Was die Indianer schon immer wußten

Eine Station vor Benton Central stieg ich zwei Wochen später aus dem Overland Express, am Bahnhof in der Potter Avenue. Die nun fehlende Klimatisierung ließ mich über den siedenden Asphalt des Bahnsteigs reflexartig in den düsteren Klinkerbau von Empfangsgebäude springen, aus dem mir der Hauch von kaltem Leichensaft entgegenströmte. Bevor ich darin ohnmächtig zusammensank, kniff ich rechtzeitig meine sonnengemarterten Augen zusammen und drückte mit letzter Kraft eine siedend heiße Stahltür auf, durch die ich die rettende Straße zu erreichen hoffte. Ich tat Daumen und Zeigefinger in den Mund, holte den letzten Rest gesunder Manhattener U-Bahnluft aus meiner Lunge und pfiß nach einem Yellow Cab... Und nochmals, lauter... Denkste! Die Leute auf der Straße drehten sich um und glotzten mich an wie einen vom Mars. Junge, sagte ich mir, Junge, du bist hier nicht daheim in New York, da wo du jetzt sein möchtest.

Etwas hinter mir begann zu rattern. Ein dürrer alter Schwarzer mit langen grauen Koteletten, glänzender Platte und drei etwas weniger schwarzen Zähnen hielt quietschend mit seinem rußenden Pickup in fünf Meter Abstand vor mir, den ich schweißgebadet wie fünf Meilen Exerzieren bei der Strafkompagnie empfand. Er glotzte zu mir wie einer den Mond

anglotzt, wenn er voll ist. Er stieß die Beifahrertür auf. "Bitte, Sir!" höhnte er.

Wir fuhrten schweigend den Columbia Drive hinauf, durch eine graue, niedrige Vorstadt. Vergilbte Bungalows, schiefe Holzhäuser, halb Schuppen, halb Rattennester, mit toten Fenstern. Leere Viehställe an buckligen, dornigen Seitengassen. Dazwischen endlose Reihen von windschiefen Güterwagons auf ausgemergelten, in ein borstiges Dickicht gewobenen Schienen. Dann vorbei an Telegrafmasten. Behangen mit einem Gewirr von Drähten, wie Notenlinien, die sich am Himmel ständig kreuzten und im Wind ein monotones Lied surrten. Es schien, als meldeten sie den Eindringling an ein argwöhnisch lauernes Monstrum von Riesenspinne. Bilder und Töne wie aus einem fernen, grauen Traum, der beim Erwachen aus der Erinnerung verschwindet.



Bild 2: Die Columbia Drive kreuzt die Potteravenue und führt am Verschiebahnhof entlang.

Ich trat in eine Wolke von Formalin in der Besuchszone des Altenheims. Eine verdorrtes, grauhaariges Schwesterngerippe mit Reibeisenstimme, das in einer Art von Vogelkäfig mit Sprechloch saß, wies mich auf einem garstig harten Stuhl. So wartete ich auf Mister Lincoln B. Edison, den sie, misslaunig ob meines Anliegens, herbeizuholen versprach. So saß ich eine halbe Stunde in einer Art Verhörkammer, oder vielleicht wurde ich durch heimliche Gucklöcher beobachtet und taxiert, an diesem trüben und farblosen Ort. An der Wand gegenüber verbreitete eine einzige Funzel von Glühbirne ihr käsefarbenes Licht, doch unerbittlich

zog sie meinen Blick auf sich und stach mir in die Augen. Unverständliches Gemurmel sickerte aus einem Zimmer hinter einer Tür, als ob zwei Goldfische einen Katechismus herunterbeteten. Aus der Tiefe eines schwarzen Flurs knirschte und rumpelte etwas. Ich erkannte nur Schemen. Ein Puppenspiel? Eine staubige, zerknautschte Voodoo-Puppe mit schmalem, zerfurchtem Kopf wie aus gesplitteter Holz, in eine zerschlissene graue Decke gepackt, näherte sich mir. Das Gesicht war unbeweglich hinter einer großen schwarzen Brille verborgen, wie zwei Insektenaugen. Eine unsichtbare Hand schien den olivgrünen Army-Rollstuhl zu schieben. Edison? Ein Gesicht erwachte aus dumpfer Totenstarre zu bohrendem Lächeln. Er musste es sein, das Gemurmel im Nebenzimmer war mit einem Schlag verstummt! Unter seinen Stammesbrüdern wurde er einst als "Rolling Stone" verehrt. Er stammte aus einer Dynastie von Mescalero-Schamanen, von jenem Volk, das lange vor den Europäern in dieser gottverdammten Hölle siedelte. Vielleicht sogar schon vor der Kohle.

Greenhorn, wenn du in den Westen ziehst, frage zuerst einen weisen alten Indianer!

Wo waren wir stehengeblieben? Ach ja, Edison, dieser Medizinmann. In Altersheimen ist Rauchen verboten, wegen der Brandgefahr. Trotzdem ist unverkennbar, dass Mr. Edison alias Rolling Stone jeden Tag mindestens so viele Friedenspfeifen raucht wie Mr. Finch Zigarren. Doch von Finch's kontinentaler Verschiebung hält er nicht das Geringste, im Gegenteil: "Mister Bleichgesicht, das ist nur ein Vorwand, um den roten Mann in die Reservation zu verschieben".

Ich fragte ihn nach der Geschichte seines Volkes hier im Canyon. Das Gespräch war schwierig, seine Antworten waren kryptisch und verschlüsselt. Einen Essay wollte ich für die Sonntagsbeilage schreiben, erklärte ich ihm. Da Alfred Wegener am Nordpol längst verhungert oder erfroren war, ließ ich mir die Theorie der Kontinentalverschiebung von Mister Edison neu erklären, und vor allem den

Ursprung der Kohle im Tal. Mr. Edison musterte mich mit hypnotischem Blick. Er hatte eine lapidare wie einleuchtende Erklärung, ganz ohne globale unterirdische Magmaströme. Und sie würde auch mir eingeleuchtet haben, wenn mir Edison dazu einen Zug an der Kokspfeife angeboten hätte. Die Mescalero-Apachen bezeichneten die heiligen schwarzen Brocken als den "Schatten von Manitu's Fuß".

Der blinde Mann sieht Ungläubigkeit in meinem Gesicht. Der Name "Shaddow Canyon" leite sich daraus ab. Der Große Manitu höchst selbst habe einst in dem heiligen Tal den weißen Büffel verfolgt. Den weißen Büffel würde ein Bleichgesicht wie ich nie zu Gesicht bekommen. Der Mescalero schon. Mit großer Geste fährt Mr. Edisons ausgestreckte Hand über einen imaginären Horizont. Urvater Manitu selbst weise ihm die Fährte. Im Eifer des Kampfes habe der große Jäger einst einen Schuh verloren. In einem Schlammloch, das Schlangen und Skorpione gegraben hätten. Edison kniff missbilligend die Augenbrauen zusammen.

"Erbost über das Mißgeschick und über die spitzen Kakteennadeln, die die barfüßige Verfolgung des edlen Wildes unmöglich machten, stieß Manitu einen wilden Fluch aus" (den ich hier nicht wiederholen möchte). Seinen Schuh, der nur ihm allein paßte, habe er nicht wiedergefunden. Edison schaute mich vorwurfsvoll an. "Jeder, der im Tal den heiligen Boden umgräbt, soll die Rache des Jägers fürchten," sagte er. "Der heilige Schuh ist nicht gefunden und Manitu hat die Bleichgesichter, die im Schatten seines Fußes herumwühlen, mit bösem Zauber belegt."

Die bösen Geister solle man ruhen lassen. "Schreiben Sie lieber über etwas Harmloses", empfahl er, "über etwas Erfreuliches, über, ja zum Beispiel, wie wäre es mit einem Fotoartikel über Auto und Camping in Kanada? Gerade jetzt, im Spätsommer, ist die farbenprächtige Natur da oben ein Erlebnis für die ganze Familie! Oder, ja natürlich, warum schreiben Sie nicht über Modelleisenbahn? Das ist ein völlig unterschätztes, außerordentlich

interessantes und bildendes Thema", schwärmte der alte Mr. Edison. Es würde viel eher meinem Niveau entsprechen. Schon Jack London habe über die amerikanische Eisenbahn geschrieben. Recht spannend sogar. Gut, der Mann hatte Talent. Aber auch ich könne mein Bestes versuchen. Edison schien die jüngste Pisa-Studie über das Bleichgesicht zu kennen und ersparte mir bis auf ein mitleidiges Schulterzucken jeden weiteren Kommentar.

Als wir uns verabschiedeten, war mir kalt. Ich war müde und wollte den alten Mann den Gang hinunter zu seiner Zimmertür schieben. Mir fiel rechtzeitig ein, dass ich das Verschieben besser sein lassen sollte. Rolling Stone höchstselbst lenkte seinen Stuhl in sein knarrendes, von der Heilsarmee organisiertes Wigwam.

Die Eisenbahn im Canyon heute

"So so, es geht um einen Schuh des guten alten Manitus höchst selbst?" lacht Bill. Bill Markovian ist der weithin bekannte Besitzer des Imbisslokals, das direkt neben der Bahnstation Potter Avenue liegt (siehe Bild 3), "Eine originelle Erklärung, immerhin! Sagte ich es nicht? Der Alte hat's faustdick hinter den Ohren. Noch einen Whiskey? Bitte sehr. Zum Wohl!"



Bild 3: Bill's kleines Lokal liegt direkt am Bahnsteig, nicht zu verfehlen Ein echter Geheimtip!

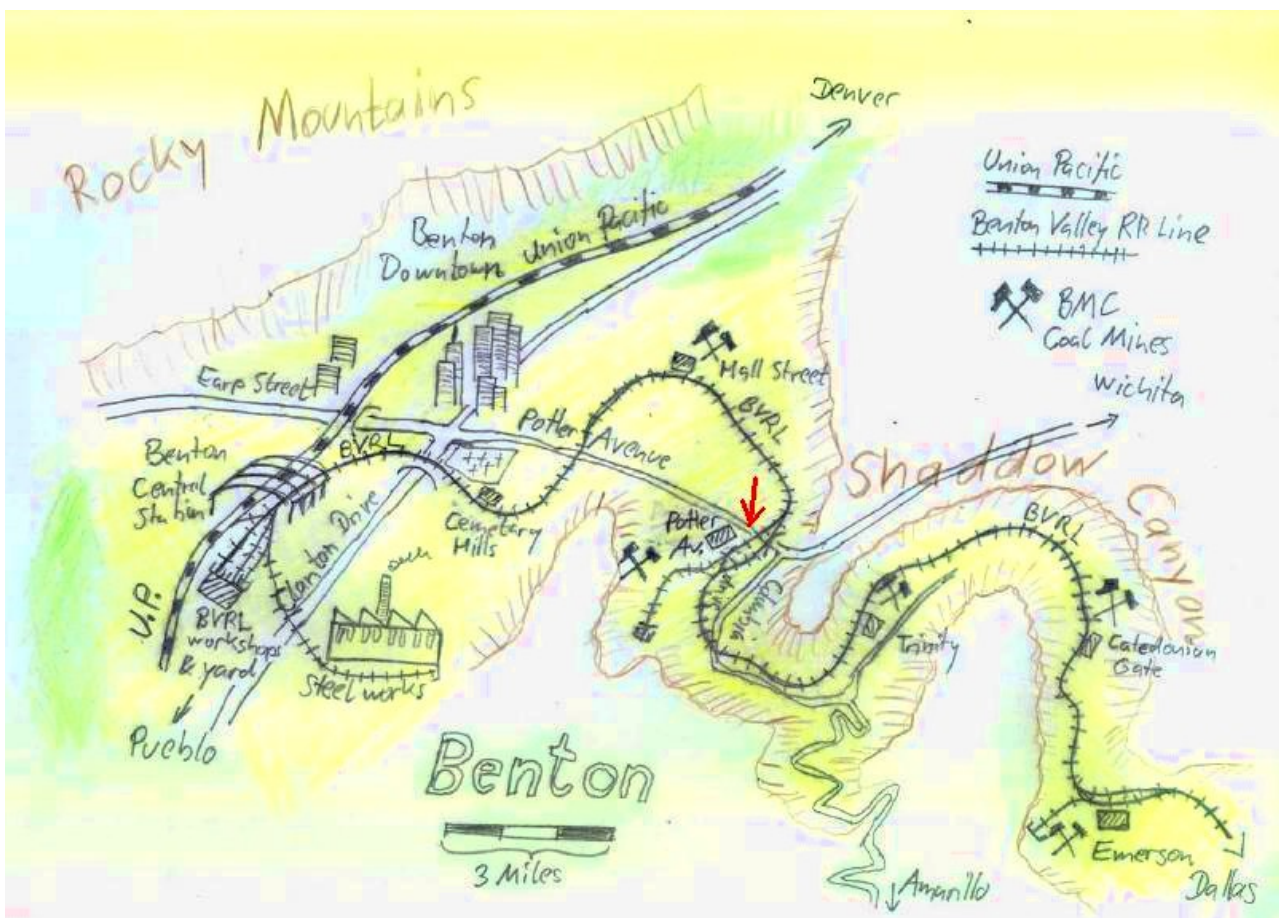


Bild 4: Ein typischer Kohlezug aus der Zeit nach dem ersten Weltkrieg sammelt die beladenen Kohlewagen aus dem Canyon ein.

Bill's Lokal lag an einem der Ausweichbahnhöfe entlang der 122 Meilen langen Strecke durch den Shaddow Canyon. Die Züge aus Benton Central, das etwa 11 Meilen westlich lag, mussten hier anhalten und den Gegenverkehr auf der eingleisigen Strecke abwarten. Sie nehmen Wasser auf, bevor sie weiter hinauf nach Emerson fahren können. Dort erst befindet sich die nächste Ausweichstation. Deshalb steigen viele Reisende an der Potter Avenue aus

oder um. Sie spülen sich bis zu ihrem Anschlusszug oder -bus an Bill's Theke den Staub aus der Kehle und verbreiten den neuesten Tratsch aus 300 Millionen Jahren Kohle.

Neben dem Personenverkehr fährt die Benton Valley Railroad Line das schwarze Gold den Canyon hinunter. Es kommt aus den wenigen noch arbeitenden Bergwerken. Einst säumten Bergwerke wie an einer Perlenkette das Tal. Das gehört jetzt der Benton Mining Corporation, soweit man sehen kann. Doch sind das nur noch schwarze Zähne in einem Lückengebiss. Die BVRL übergibt die Kohlezüge am Bentoner Güterbahnhof an die Union Pacific. Die hält den ganzen Laden hier missmutig am Leben. In die andere Richtung, hinter Emerson, 34 Meilen südöstlich oben am Berg, geht es durch karge Steppe geradeaus hinab ins Tal des Red Rivers. Dieser Teil der Strecke wird heute nur noch wenig befahren. Die BVRL endet 80 Meilen weiter südlich auf einer riesigen Schrotthalde der Union Pacific, kurz vor den Toren von Dallas.



Machen auch Sie Karriere bei der BVRL!

Bill kam im Alter von fünf Jahren mit seinen Eltern und vier Geschwistern aus Armenien und hat die typische amerikanische Aufsteigerkarriere absolviert. Vor 25 Jahren hat er dann sein Lokal eröffnet. Als junger Mann wollte Bill zur See fahren und Kapitän werden. Er machte eine Klempner-Lehre, reparierte fortan aber undichte Kessel und Wassertürme bei der BVRL. "Hat auch viel mit Wasser zu tun, aber man wird nicht seekrank", berichtet er.

Nach einer unerfreulichen Bekanntschaft mit einem falsch montierten Überdruckventil wurde er in den vorzeitigen einbeinigen Ruhestand versetzt. Er hat sich die Langeweile zunächst in einem Bentoner Hotel und Nachtclub als Nachtwächter und "Bouncer" vertrieben, "Das war der diskreteste Ort in der ganzen Stadt, um geschäftliche Kontakte zu knüpfen", wie er betont. Als die Prohibition kam, managte er im Hinterhof Boxkampf-Wetten und dirigierte Schnapslaster.

Geradezu ansteckend ist Bills Talent, auch in brenzligen Lagen ungebrochenen Optimismus zu bewahren. Als die Prohibition dann abgeschafft wurde, hat er schließlich als Prediger einer abstrusen Sekte beträchtliches Aufsehen erregt. Er propagierte seinen Anhängern ihre Wiederauferstehung schon zu Lebzeiten. Vorausgesetzt, die Manieren beziehungsweise Gewinnquoten sprächen nicht dagegen.

Irgendwann hat er den Kirchensaal, einen Bahnschuppen draußen an der Potter Avenue, in ein Lokal umgebaut. "Trinken bringt noch mehr Kundschaft als beten, ganz einfach", sagt er und klopft auf sein Holzbein, "Amerikanischer Pioniergeist entsteht auf Bohlen, Schwellen und an Theken", "Die Geschichte des Tals und der Benton Valley Railroad ist das Werk der großen Pioniere Amerikas, viel mehr noch als bei jeder anderen Eisenbahngesellschaft." Bill muss es wissen. Er hat so manche

Berühmtheit bewirtet und, wenn nötig, wieder aufgepäppelt. "Manche sind hier reich geworden, aber die meisten gingen bankrott." Und weil ich bei Bill immer Kredit habe, wann ich auch in seinem Lokal vorbeikomme, schreibe ich die Geschichte so auf, wie er sie mir erzählt hat.

Zweites Kapitel: Erste Besiedlung und Bürgerkrieg

Es ist eine merkwürdige Beschäftigung, in einem fremden, unerschlossenen Land irgendwo in der heißen, staubigen Einöde nach schwarzen Kohlebrocken zu graben, wenn man doch eigentlich Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit haben möchte. Man sollte dabei allerdings bedenken, dass die Ideale der französischen Revolution von Philosophen in vornehmen Pariser Salons gemacht wurden, wo Steinkohle ebensowenig vorkam wie Hungersnot, Sklavenhandel oder Bücherverbrennungen. Dagegen taugen schon ein paar handfeste Kohlebrocken, um etwas warm zu machen oder um sie gegen etwas Essbares einzutauschen. Die angemessene Handlungsempfehlung dürfte, wie später Karl Marx in seinem "Kapital" dargelegt hat, auf die Schaffung der Bedingungen für die Konvergenz aller noch so kontroversen Interessen hinauslaufen, die manche als den dialektischen Materialismus preisen. So mag es in der Perspektive der Bergmannsfamilien aus Irland, Schottland und Wales eben jene schwache Aussicht auf persönliches Wohlergehen gewesen sein, das man sich im Konkreten unter diesen heeren Idealen vorstellte, als man Mitte des 19. Jahrhunderts in den Canyon einzog.

Wir wissen nicht, wie es der Große Manitu mit Marx und Engels hielt. Vielleicht hat er erkannt, dass es unter Göttern keinen Ruhm einbringt, die Schwächsten der Schwachen in der Angelegenheit eines verlorenen Schuhs mit einem Fluch zu belegen. "Inter Pares Justus pugnat", sagt der Lateiner, "Der Gerechte ficht unter Gleichen". Jenes Spiel des selbstgefälligen Machtgehabes, dessen Spuren Manitu in den Gesichtern der geknechteten und vertriebenen Europäer wohl erkannt haben mag, hatten andere längst zum Überdruß getrieben und mit dem ankommenden Wagentross der Verlierer peinlich zur Schau gestellt. Jedenfalls war es dann so, dass es die Siedler nach ihrer ungewissen Odyssee im Shaddow Canyon mit

Fleiß, Ausdauer und Gemeinsinn zu bescheidenem, doch würdevollem Wohlstand brachten.

Der Materialismus Marxscher und Leninscher Prägung legt aber die Fundamente zu noch bedeutenderen Annehmlichkeiten, zu überragendem Reichtum und unfassbarer Macht. Dazu braucht es allerdings ganz andere Qualifikationen: Gier, Gemeinheit und Größenwahn.

Herman Julius Potter hielt sich weder mit der Lehre von Marx auf, noch mit der Kapitaltheorie von Adam Smith. Potter war der Sohn einer Schneiderwitwe aus Benton, die für Cents die zerschlissenen Hosen und Jacken der Bergleute stopfte. Der kleine Herman durchlief in seiner Kindheit eine harte Schule. Im Vergleich zu seinen Alterskameraden in der Dorfschule war er ziemlich schwächling. Dem charmanten jungen Gentleman, zu dem er sich entwickelte, sah man dies freilich nicht mehr an. Seine bescheidene Herkunft korrigierte er mit feinen Anzügen aus Seide, durch makellose Haltung, wann immer sich in der Öffentlichkeit zeigte. Er genoss die Blicke, die ihn in den Mittelpunkt rückten. Auch, dass man hinter seinem Rücken tuschelte, mit "...Oooh!" und "...Ahh!" Ohne dass er nur ein Wort verlor, erfüllte man beflissen seine Wünsche. Und unter Industriellen, Plantagenbesitzern, konföderierten Kongressabgeordneten und den aller-nettesten Damen, die ihn auf Dinnerparties und Empfängen umringten, da war er wirklich er selbst.

"Stellen Sie sich vor, französischen Champagner vom Hoflieferanten des Louvre in Paris, frische Austern aus dem Mississippi-Delta, Zigarren aus Havanna, Schokoladepralinen vom Demel in Wien, Amontillado aus den Kellern des mexikanischen Hofes bot man auf, nur um den jungen Potter einzuladen und ihm zu lauschen, dem würdigen Genießer und glänzenden Beispiel des Aufstiegs eines Gentlemans aus dem vermeintlich rückständigen Süden der USA. Potter wusste über alles und jeden Bescheid, und vermochte mit allen Parteien und Interessenvertretern gepflegt, geistreich, in stets freundlichem Ton über Politik zu sprechen", berichtete Bill, der 100 Jahre Klatschpresse auswendig gelernt zu haben schien.



Bild 5: Der ehemalige Wasserturm an der Ostseite des Bahnhofs Potter Avenue. Die Wasserversorgung ist das zentrale Problem jeder Dampfeisenbahn im trockenen Süden der USA. Potter hatte die Lösung mit dem Shaddow Canyon zur Hand, noch ehe sich die großen Eisenbahngesellschaften dafür interessierten.

"Über eine Niederlage allerdings schwieg er, die man ihm in den einfachen Siedlerhütten im Bentoner Kohletal einst bereitet hatte. Als Junge hatte ihm ein fahrender Händler ein kleines Holzmodell der englischen Stevenson-Lokomotive von 1829 geschenkt. Was war der arme Junge darauf stolz! Doch seine Spielkameraden missgönnten ihm das Geschenk und verlachten ihn, weil er damals eine Handbreit kleiner war als sie. Nie durfte er im Spiel als Lokomotivführer den Ton angeben. Das "ewige Schlußlicht" war er vor allen anderen, die bloß mitleidig grinsten. Gegen diese Zurücksetzung, die traumatische Erfahrung, dass ihm niemand beistand, hat er zeitlebens gekämpft. Zu seiner Genugtuung hat er sich Fähigkeiten erworben, die ihn zum rechten Zeitpunkt bis an die Spitze einer aufstrebenden Gesellschaft katapultierten. Der richtige Mann am richtigen Ort zur rechten Zeit!"

Beizeiten hatte Potter in eine Dynastie von reichen Baumwollbaronen aus dem fernen Alabama eingeheiratet, wo man Pinot Grigio von Pinot Meunier wie selbstverständlich schon mit der Nase zu unterscheiden wusste. Dort erlernte er das Bedürfnis, seinen Gönnern etwas zurückzugeben, etwas Außerordent-

liches, Einzigartiges. Nicht aus Dankbarkeit, nein, sondern aus der Gewissheit persönlicher Größe.

Anfangs stellte Potter die unfruchtbare, zerklüftete Gegend um den Shaddow Canyon, aus der auch er stammte, als ein unnützes Anhängsel des weit gestreuten Plantagenbesitzes seiner reichen Ehefrau dar, dessen Bewirtschaftung er sich aufgebürdet hatte, wie er immer bescheiden bemerkte. Besiedelt mit - wie Potter betonte - schmutzstarrenden, undankbaren, dickköpfigen Zwergen, die betrunken in Erdlöchern hausten und zu nichts weiter nutze seien als unter seinen schwarzen Landarbeitern gotteslästerliche Sprüche zu verbreiten und zu politisieren. Aufwiegler seien es, die keine Lehre annähmen. In der Tat hatten die Siedler jeden der zahlreichen Marshalls, die Potter im Lauf der Jahre in das Tal gesandt hatte, verhöhnt und mit eingeschlagenem Gebiss zu Potter zurück geschickt. Allein bei dem Gedanken an den Shaddow Canyon stieg Potter damals die Zornesröte ins Gesicht.



Bild 6: Bis heute gibt es direkt am Verladegleis der BVRL eine kleine aber feine Baumwollbörse. Im Red River Cotton House wird die Tradition der Baumwollbarone aus der Blütezeit des Südens noch immer gepflegt. Nur exquisite Ware für die berühmten Modehäuser in Paris und Mailand wird hier gehandelt. Kein Ballen geht ohne ein Glas Champagner über die Rampe.

Baumwolle macht's möglich: das Monopoly beginnt

Eines Tages, es war der Abend des 1. Juni 1854, überkam Potter nach einem üppigen Dinner in seinem Stadthaus in Houston eine Vision, ein Geistesblitz aus heiterem Himmel. Beinahe wäre ihm seine Havanna aus der Hand gefallen. Doch er besann sich sofort und heckte einen raffinierten Plan aus. Diesen wollen wir an Hand der unten gezeigten Karte kurz erläutern, denn er führte letztlich zur Gründung der BVRL.

Der Gedanke an eine eigene Eisenbahn hatte ihn in Beschlag genommen. Wenn Potter die Baumwolle von seinen fernen, in New Mexico gelegenen Plantagen nun nicht mehr wie bisher den langen Weg von Benton über Denver, Kansas City, Baton Rouge zur Baumwollbörse von Houston transportieren lassen würde? Warum nicht mit einer eigenen Eisenbahnstrecke über Benton durch den Shaddow

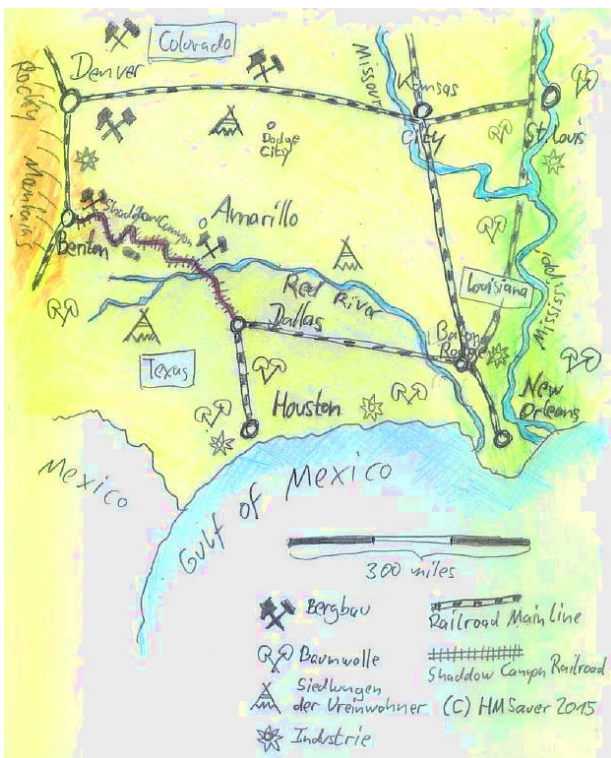


Bild 7: Eine Übersichtskarte zum Stand des Eisenbahnbaus und der wirtschaftlichen Nutzung im Gebiet zwischen den Bundesstaaten Colorado (oben links), Texas (unten) und der Golfregion mit Louisiana, um 1870.

Canyon direkt in südöstliche Richtung durch das Indianergebiet über Amarillo und Dallas? Das wäre eine Demonstration nach seinem Geschmack. Die Strecke müsste zwar 400 Höhenmeter mehr überwinden als über den langen Weg. Steigungen seien für die neue Generation von kohlegefeuerten Lokomotiven neuester Bauart überhaupt kein Problem mehr, wie er in der Sonntagsbeilage des Houston Chronicles gelesen hatte. Der Transportweg wäre dafür fast 70 Meilen kürzer als bisher. Und, ganz entscheidend, es gab im Canyon reichlich Kohle und ausreichend Wasser, die unerlässlichen Betriebsstoffe der Eisenbahn.

Wenn die Siedler dort unbedingt mit schmutzigen Fingern nach Kohle buddeln wollten, bitte sehr! Er gönnte es ihnen. Sie würden das Zeug am Ende ihm, Potter, für einen Apfel und ein Ei verkaufen müssen. Ohne das Eisenbahn-Monopol, das er sich zuvor sichern würde, war die geförderte Kohle dort oben wertlos. Den zänkischen Iren und Schotten würde er zeigen, wer der Boss ist. Sobald das Wort "Kohle" fällt, wusste der Zigarrenliebhaber, schaltet die Gier den Verstand aus. Von dem Vielfachen an Reibach, den ihm die Sache in Houston an der Börse bringen würde, hätten die Tölpel sowieso keinen blassen Schimmer. Und wenn doch, könnten sie sich an seinem Monopol die Zähne ausbeißen. "It's a feature not a bug", war nun sein lakonischer Kommentar zur Lage im Shaddow Canyon.

Und so war es. Potter baute die Strecke durch den Canyon in Rekordzeit und hatte bald auch die erwünschte Post aus dem Landzuweisungsamt in Dallas in Händen. Das Kapital für die "Benton, Red River & Dallas Railroad", wie sie damals hieß, trugen ihm seine Kameraden aus dem noblen Gutsherrenclub mit Koffern ins Haus. Sie alle erkannten das Gewinnpotential, das die Erschließung neuer Kohlevorkommen für das aufstrebende Geschäft mit Eisen und Stahl bot. Warum nicht in Texas, Mississippi und Alabama wiederholen, was gerade in Colorado, Wyoming und anderen nördlichen Bundesstaaten zu boomen begann? Potter ließ Fachleute aus dem Osten

kommen, die für ihn ein weitgehend auf autonome Monopolwirtschaft abzielendes Netz von Kohlebergwerken, Kokereien, Eisen gießereien und Eisenbahnlinien entwarfen.

Potter war von dem neuen Geschäft wie hypnotisiert, und er trieb es autokratisch voran. Ein Ölportrait aus jener Zeit soll ihn in der Pose von Kaiser Augustus gezeigt haben, in die Ferne blickend, in Uniform, mit Lorbeerkranz und purpurrotem Umhang. Zunächst stellte er in seinen Eisenwerken Eisenbahnschienen und Baustahl her, belieferte die Werften am Golf von Mexiko mit Langstahl. Später, im 1861 sich abzeichnenden amerikanischen Bürgerkrieg, sah der nunmehr schwer übergewichtige Reservekorporal der konföderierten Armee in der Produktion von Mörsern und Kanonen seine patriotische wie einträgliche Pflicht.

Der Sezessionskrieg und seine Folgen für die BVRL

Unionsgeneral William T. Sherman hatte andere Visionen als Herman J. Potter. Er war am Boden zerstört, als er mit der Diagnose konfrontiert wurde, geisteskrank zu sein. So verdämmerte er die ersten Monate des Jahres 1862 taten- und antriebslos in einem Militärlazarett im fernen Ohio. Der Krieg gegen die Sezessionisten dauerte noch immer an. Darin wollte er seine Fähigkeiten als Anführer einer Armee beweisen, doch war er bei der Auswahl von Kommandeuren immer wieder übergangen worden. Das schon verunsicherte ihn. Und dann noch diese Diagnose! An einfachsten täglichen Verrichtungen scheiterte der General. Er argwöhnte, das Feldherrenglück habe ihn verlassen, jenes Merkmal, das immanente Glück-Haben-entgegen-aller-Wahrscheinlichkeit, das Napoleon Bonaparte einst als das Maß einer Führungspersönlichkeit bezeichnet hat, das, so glaubte er, habe die Vorsehung ihm, ausgerechnet ihm persönlich, zu Gunsten miserabler Konkurrenten missgönnt.

Sherman, der sein Ideal in den gebrochenen Helden eines Lord Byron oder eines Edgar Allen Poe wählte, sah sich von Gott gede-

mütigt, litt tiefe Depressionen. Er zog sich in eine archaische Traumwelt zurück und malte sich die Gesichter seiner vermeintlichen Erzfeinde in grellen Farben aus, egal ob diese ihm persönlich bekannt oder gänzlich fremd waren, oder weil sie statt seiner bloß das Titelblatt einer Zeitung zierten. Bald raste er vor Verlangen, diese unamerikanischen Verräter mit seinem Säbel in Stücke zu hauen. Dann wieder wünschte er sich nichts sehnlicher als ihrem entschlossenen Drang zur Tat auf Gedeih und Verderb nachzueifern.

Eines Tages, es war im Juni 1862, las er beim Frühstück in seinem Quartier in der Zeitung von den Revolutionen in Frankreich und in Deutschland. Von einem gewissen Richard Wagner wurde als Brandstifter berichtet, einem Opernkomponisten und steckbrieflich gesuchten Revolutionär, der in Wien bei Hofe in Gegenwart von Kaiserin Elisabeth Auszüge aus seinem Machwerk "Die Walküre" zu spielen gewagt hatte. "Heidnisches Götzengeblöke!", "Nervtötende Furien-Tanzmusik!", titelten damals die Feuilletons. "Mehr noch als das von Wagner entfachte musikalische Inferno stellt die Audienz dieses Kriminellen bei der Kaiserin jeden bisher gekannten Skandal in den Schatten.", empörte sich die politische Presse im fernen Österreich.

Es gibt sensible Menschen - dazu zählte auch der General - die die emotionale Ausstrahlung solcher Ereignisse, fanden sie auch an weit entfernten Orten oder zu lange vergangenen Zeiten statt, wie ein Radioteleskop in sich bündeln konnten. Ein tosendes Orchester erweckte den General aus der Lethargie und verkündete ihm seine außergewöhnliche Mission.

Sherman sah sich wie einst Wotan auf seinem Pferd im Gewittersturm über wehenden Wolken ins ferne Wien galoppieren, direkt in den Kaiserpalast, in den großen Spiegelsaal, geradewegs auf den Klavier spielenden Richard Wagner zu, seinem Neuschöpfer, der seinen hölzern hinuntergekimperten Walkürenritt abrupt absetzte. Um den Hals fallen mochte Sherman dem Komponisten und ihm

persönlich für jenen heißen Lebensfunken zu danken, der ihn nicht mehr verlassen sollte. Knapp und kurz verabschiedete sich der General dann von Wagner und der daneben sitzenden, durchaus amüsierten Dame mit militärischem Gruß. "Net so stürmisch, Euer Exzellenz!", hörte er die Sissi ihm begeistert hinterherrufen und -winken. Noch am Abend vor dem Aufbruch zu seinem neuen Truppenkommando in Tennessee euphorisch am Klavier des Offizierskasinos aus Wagners Werk zitierend, entwarf er seinen Plan, die Sinfonie seiner Wiederauferstehung.

Am Abend des 2. September 1864 sah man den General in Atlanta unter rotem Himmel, Kanonendonner und Maschinengewehrgeratter stolz und aufrecht durch lodernen Ruinen reiten. Nichts konnte ihn aufhalten, ihn, das stille Auge des Orkans. Selbst Kanonenkugeln wären von ihm abgeprallt. War das hier einst Potters stolzer Besitz, war es das gefallene Troja, war es Karthago? Alles war eins. Seine Männer hatten in einem gewaltigen Feuersturm Städte, Eisenbahnlinien, Industrien und Ländereien im Süden der USA gebrandschatzt, die wenigen verbliebenen Siedler zusammengepfercht, die zahllosen schwarzen Landarbeiter und ihre Familien in alle Winde zerstreut, jeden Nagel und jeden Stein herausgerissen und verbrannt. Obwohl auch die Eisenbahnenlinien entlang des Mississippi bei

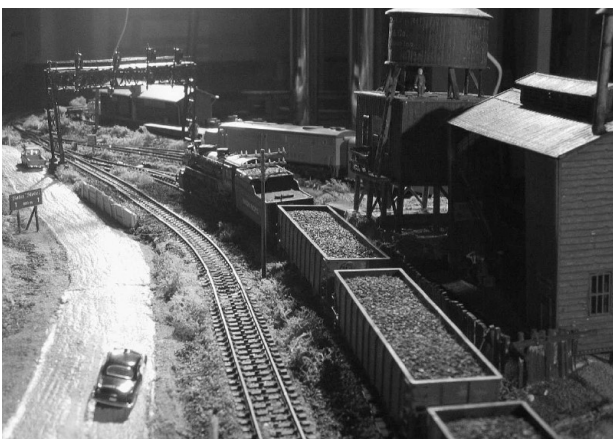


Bild 8: Ein Blick von Westen über den Güterbahnhof Potter Avenue um 1926 zeigt bereits den neu angelegten Columbia Drive, der der Bahnstrecke bis hinauf nach Emerson folgt.

weiteren Scharmützeln zwischen Unions-truppen und Konföderierten stark in Mitleidenschaft gezogen wurden, blieb die Bahn im Shaddow Canyon bis auf die Beschlagnahmung des Rollmaterials unange-tastet. Shermans Gemüt kannte lichte, nüchtern kalkulierende Momente, die den zu Hause mit höchsten Ehren empfangenen General in ein unsterbliches Walhalla einziehen ließen, und in nicht minder aussichtsreiche Geschäftsgründe.

Baumwolle ist out, Fleisch ist in!

Arthur M. Quint, Viehspekulant und mäßig erfolgreicher Fleischfabrikant aus Chikago, erwarb die Bahnlinie im Shaddow Canyon auf bereits abgezehrter Bonitätsskala, nämlich nach einer Reihe von Verkäufen zwischen unterschiedlichen Besitzern, die in den Südenstaaten auf Spekulationsgewinne aus waren. Quint erstellte zunächst einen Businessplan, in dem die kleine Bahnlinie als der tragende Teil eines Netzes dargestellt wurde, das Rinder von den Ranchen des mittleren Westens an die Ostküste transportierte, und zwar exklusiv für seinen imaginären Bulettenkonzern. Auf der Rückfahrt werde man das Hackfleisch auf den Kesselrosten der Dampflok braten und im essbaren Kartonsandwich vom Zug aus an kommende Generationen von neuen Siedlern verkaufen.

So macht man das wohl, wenn man bankrott ist bis auf die letzte Gnadenpatrone im Revolver. "Jetzt oder nie, der letzte Zipfel von der Wurst", sagte sich Quint. Im Januar 1868 blätterte der Zauberünstler dann lächelnd die astronomische Summe von 150.000 Golddollar für die Bahnlinie hin. Finanziert hat Quint dies aus Verkäufen von explodierenden und anschließend wertlos gewordenen Aktien, die er selbst ausgegeben hatte. Unter den Jubelrufen der Siedler im Bentoner Kohlerevier gründete er ein Bergbausyndikat und gab dafür neue Aktien an die Siedler im Shaddow Canyon aus.

"Monopolkapitalisten, Kriegstreiber und Blut-sauger a la Herman Potter wollen wir in unserem Tal nie wieder sehen! Die Kohle gehört denen, die dafür arbeiten! Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit sind und bleiben die

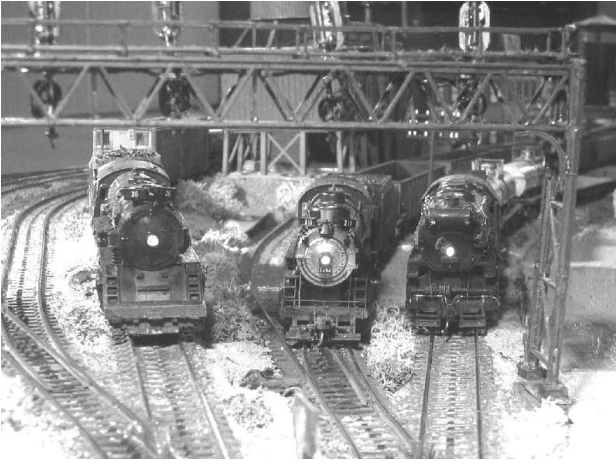


Bild 9: Nach dem ersten Weltkrieg ist die Strecke durch den Shaddow Canyon unter den ersten, auf der man moderne Lokomotiven mit Dampfüberhitzer sieht.

ewigen Ideale des arbeitenden Volkes. Die Spekulanten und Ausbeuter aus dem Norden werden von hier verschwinden, dafür verbürge ich mich," verkündete er vor den versammelten Arbeitern mit erhobener Faust.

Sogleich am ersten Handelstag hat er dann nach Öffnung der Börse seine eigenen Anteile am Syndikat abgestoßen und wurde nie wieder im Tal gesehen. Nicht ein Dollar blieb dabei in der Kasse. Keinen Sheriff und keinen Richter kümmerte das.

Quint's Schachzug mag ethisch und moralisch nicht ganz korrekt gewesen sein. Eine kategorische Kritik daran erscheint hier aber deplaziert. Wir wollen schließlich nicht vom Thema abschweifen. Zudem hätte der Autor ebensogut wie über amerikanische Modelleisenbahn über die Praxis der Bankenaufsicht in der jüngeren Vergangenheit der Bundesrepublik Deutschland eine mindestens ebenso spannende Gangsterballade erfinden können. Zudem überschlugen sich in Benton alsbald die Ereignisse, als nämlich Quints Neffe Robert "Bobby" Buttcher 1893 im Alter von 18 Jahren



Bild 10: Moderne Dieselloks befördern schwere Güterzüge nicht nur mühelos durch den Shaddow Canyon, sondern auf über die Rocky Mountains, wie deser Zug der Union Pacific, der gerade die Gleisspirale bei Green Falls hinauf steigt.

seinem Onkel an die Spitze der Wurstfabrik folgte. Er erst realisierte das tatsächliche wirtschaftliche Potential des Coups.

Drittes Kapitel: Die wilden Zwanziger und die Wirtschaftskrise

"Schlachthäuser?", "Schlachthäuser, verehrter kaiserlicher Herr Minister!" Pang verbeugt sich bei diesen Worten höflich mit gefalteten Händen vor seinem strengen, aber ungläubig dreinschauenden Herrn. "Schlachthäuser, pah! Davon habe ich in China schon mehr als genug gesehen. Wir reisen nach Chikago, Pang, freuen Sie sich! Das ist die prickelndste Stadt in den ganzen verruchten Vereinigten Staaten! Gibt es denn in Chikago nichts besseres zu sehen als ausgerechnet Schlachthäuser?", "Viele solche Orte haben Exzellenz wohl gesehen, doch nicht solche wie in Chikago, wie jene des ehrenwerten, vermögenden und großzügigen Herrn Buttchers." Der kaiserliche Herr Minister sank müde und verzweifelt in seinen seidenen Sessel zurück, der mit feuerspeienden Drachenköpfen bestickt war.

Sein Gefolge packte indessen eifrig für den hochoffiziellen Staatsbesuch im Land der unbegrenzt erscheinenden Fördermöglichkeiten, die nach Gesichtspunkten vergeben wurden, die normalerweise in Washington, in diesem Fall aber vor allem in Chikago definiert wurden. Darauf hatte der Sohn des Himmels beste Aussichten, denn je wütender die Maoisten in den Straßen von Peking rebellierten, desto mehr Zugeständnisse würde der Kaiser an Uncle Sam machen müssen, damit dieser ihn finanziell auf dem Thron hielt.

Schlachthäuser hat die Welt in der Tat schon viele gesehen. Aber nicht das, was Bobby Buttcher darunter verstand. Vieh war seine Bestimmung, Vieh war sein Wesen. Schon aus dem Mutterleib heraus soll er dieses Wort gebrüllt haben. Nicht, dass Buttcher jemals eine Kuh von Nahem oder eine Schlachtereier von Innen gesehen hätte. Wie der Kaiser von China, wie die Königin eines Ameisenstaates bediente sein Wille sich eines Heeres von Agenten und Anwälten, die das ganze Land durchstreiften. Über jede Einzelheit, jede Veränderung wurde ihm genauestens Bericht

erstattet. Alles fand im Schädel des Zeckengesichts, wie seine Handlanger ihn heimlich nannten, einen präzisen Platz.

So auch die Bahnlinie im fernen Shaddow Canyon. Buttcher formte und knetete sie wie ein kleines Klümpchen Lehm, damit es ein Platz haben würde in seinem kolossalem Saugapparat. Einen stetigen Zufluss von Vieh aus dem gesamten Westen installierte er auf stählerenen Adern, wie ein wucherndes Krebsgeschwür, dass alle Nährstoffe des Körpers in seinen Kern zu saugen trachtet, ein Kern, der an der Küste des Michigansees für das maßlose Ego seines Herrn unsagbare Werte verschlang. Die Ernährung des ganzen Landes in seine Hand zu bringen, das und nicht weniger war sein Ziel. Unbeirrbar und zäh erwarb er über Jahrzehnte in fast jeder Stadt in den USA und in jedem Bezirk eigene Dependancen, Lagerräume, Bahnlinien und Konzessionen für einen nur von ihm allein kontrollierten Markt. Die Bahnlinie im Shaddow Canyon ließ er ausbauen. Neue, dem steigenden Transportaufkommen gewachsene Bahnhöfe und Fahrzeuge wurden angeschafft, Spezialisten wurden mit viel Geld von anderen Eisenbahngesellschaften abgeworben. Umsatz und Gewinn der Chikago & Benton Railroad, wie die damals frisch geschmiedete Eisenbahngesellschaft hieß, verdoppelten sich alle fünf Jahre.

Nach damaligen Maßstäben unerhörte Dimensionen erreichte die Kette von Buttchers Unternehmen, die neben dem zentralen Geschäft der Fleischfabrikation längst auch Lebensmittel- und Getränkeproduktion, Transport, Industrieanlagenbau, Bank- und Versicherungswesen, Presse und Zeitungen zu ihren Kernkompetenzen zählte. Nichts schien seine Macht erschüttern zu können.

Schwarze Freitage und Geschäfte

Buttchers hämisches Lachen über das Gejammer der Wirtschaftspresse, die Zeiten seien schwer, wurde am 29. Oktober 1929 abgestellt. Nicht einen Wimpernschlag konnte der bisher scheinbar niemals alternde Buttcher

dagegenstellen. Es war, wie wenn im Fernsehen eine brillante Seifenoper übertragen wird und jemand mittendrin den Stecker aus der Wand zieht. Gelähmt musste "Bobby" dem Spektakel beiwohnen. Als ob ihn ein Pfeil getroffen hätte, dessen Spitze ein jagender, anpirschender Indianer in Curare getaucht hat. Innerhalb von Tagen zerstieß Buttchers Imperium wie am Himmel eine Supernova in ihrem Todeskampf. Seine Tausenden von Handlangern hatten beim Meister das Ausaugen gründlich gelernt, Konten wie geifernde Schakale geplündert, Aktionäre dem Ruin preisgegeben. Der Wert eines Tonkrugs ist größer als jener der Scherben, in die er zerbricht, sagt ein altes Indianersprichwort. Das wusste auch Buttcher. Er floh still und heimlich aus Chikago. Dahin, wo ihn niemand suchen würde.

Bei der Durchfahrt eines Güterzuges durch den Bahnhof an der Potter Avenue, einige Meilen vor seiner Endstation Benton Central Station, stießen aufgebrachte Obdachlose mit verächtlichen Tritten einen wimmernden alten Mann aus einem fahrenden Viehwagon. Buttcher hatte sich in Chikago in dem Viehwagon unter Strohballen vor einer Meute von brutalen Gangstertypen versteckt, um die Stadt zu verlassen. Hart schlug er auf dem Bahnsteig auf, den er Jahre zuvor selbst hatte betonieren lassen. Es war unglaubliches Glück, dass er nicht mausetot war, als es krachte.

Buttcher hatte in einem zweiten Punkt unwahrscheinliches Glück. Fast auf den Meter genau fiel er einem kleinen dicken Mann vor die Füße, einem ebenfalls exzellenten Kenner der Fleischbranche. Bill Markovian stand zufällig vor seinem neu eröffneten Imbisslokal am Bahnsteig und paffte auf seiner Pfeife, mit sich selbst über einem geeigneten Bewerber als Tellerwäscher beratend. Von da an briet Buttcher, geschönt mit einem Papierhütchen und in einen Blümchenkittel gewickelt, Rindsbuletten im Hinterzimmer der Bahnhofskneipe eines hinkenden armenischen Ex-Auferstehungspredigers an der Potter Avenue. Das Guckloch in der Küchentür war Vertrags-

bedingung, und für 10 Cent die halbe Minute standen die Leute bei Bill Schlange.

Stahl + Chemie statt Wurst + Kohle

Nicht nur das Rückgrat von Bobby Buttcher, auch die Chikago & Benton Railroad Company ging bei der Sache zu Bruch. Versetzen wir uns einmal in die Lage der Beteiligten.

Die Eigentümer, als da wären die BMC, der Steuereintreiber in Gestalt des Gouverneurs, die regionalen Unternehmen und Banken, und natürlich die Union Pacific als einflussreichster Auftraggeber der Chikago & Benton, und sogar die Regierung im fernen Washington, die sich in der Krise nach Meinung von Million nunmehr arbeitsloser Ex-Wähler ohnehin eine peinliche Panne nach der anderen geleistet haben sollte. Sie alle malten sich betroffen die möglichen, tatsächlichen und gewünschten Konsequenzen der Lage aus. Diese Analyse bezeichnet der Lateiner treffend als den "Casus Ultimus". Damit meint er den grundsätzlichen, ethisch-moralisch, sozialpolitischen und rechtlich untermauerten Diskurs zum Für und Wider einer bevorstehenden diffizilen, unaufschiebbaren Entscheidung.



Bild 11: In diesem Haus im Shaddow Canyon kurz hinter Benton soll nach Berichten des F.B.I. Anfang 1929 auch das Gangsterpaar Bonnie & Clyde Unterschlupf gefunden haben, dem in der Gegend zahlreiche Raubzüge zur Last gelegt werden. War das auch Butchers Ziel?

Der Lateiner weiß von diesem "Casus Ultimus" den "Casus Minimalis" präzise zu unterscheiden. Dieser benennt die aus Ersterem praktisch abzuleitenden Aktionen, den daraus folgenden Imperativ, den gemeinsamen Nenner aller Notwendigkeiten, mag dieser auch nicht alle Wünsche erfüllen (darum heißt er ja auch "Minimalis").

Es ist eine Eigenart alter Sprachen wie Latein, die über Jahrtausende durch die Führung weltumspannender Imperien gereift sind,



Bild 12: Der Bahnhof Potter Avenue nach der Restrukturierung, Ecke Columbia Drive und Potter Avenue. Das Empfangsgebäude links hat die BVRL an eine Hotelkette verkauft. Zugtickets gibts beim Portier.

über solcherlei Fragen mit der angemessenen rhetorischen Präzision kommunizieren zu können. Hatte sich nicht einst auch das bedrohte Rom im Jahr 217 vor Christus vor dem nahenden, übermächtigen kathargischen Eroberer Hannibal retten können, indem der römische Konsul und Heerführer Quintus Fabius Maximus einfach jede Aktion hinauszögerte? "Wie soll ich jemanden besiegen", soll Hannibal damals auf dem leeren Schlachtfeld entnervt ausgerufen haben, "der nicht zugibt, besiegt worden zu sein?"

Leider wird dem gemeinen Volk oft nicht vermittelt, welcher Mut und welche Entschlossenheit zu solchem Beschluss nötig ist. Selbst aus dem Politikteil überregionaler, angesehener Zeitungen erfährt der Leser daüber nicht mehr als einen seichten Buchstabenaufguss, der das Hören-Sagen als Wahrheit ausgibt. Noch unerträglicher ist das Anhören von Politiker-Interviews in Radio und Fernsehen, in denen die losbrechende Krise mit beschwichtigendem Schönwetterblabla als Chance zum Wandel gepriesen wird: "Aus der Krise werden wir gestärkt hervorgehen!", "Wir sind wieder wer, Schwamm drüber!", "Nach dem Spiel ist vor dem Spiel!"

In Concreto, bezogen auf die Lage im Shaddow Canyon, ging es damals aber unter



Bild 13: Das Geschäft der BVRL sind heute vielfältige Frachtdienste, sogenannte Manifest Trains, die als Subunternehmer der Union Pacific die individuelle Bedienung lokaler Unternehmen sicherstellt.

Berücksichtigung einer nur halbwegs katastrophal absolvierten Weltwirtschaftskrise, unsäglich roter Zahlen bei Betriebskosten und Einkünften einer im Prinzip sinnlos gewordenen Eisenbahnlinie um etwas mehr als um die 5-Dollar-Quizfrage.

Jenes harte und unbarmherzige Wort der Verantwortung übersetzen diplomatisch weniger erfahrene Nicht-Lateiner gern als den "Schwarzen Peter". Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger dasselbe wie eine Glatt-eiswarnung. Bei der Union Pacific, dem umsatzstärksten Kunden der Chicago & Benton, war man offiziell optimistisch und inoffiziell besorgt. Man dementierte eifrig die nicht verstummen wollenden Gerüchte, die Union Pacific gedenke sich an der Neuaufstellung der Bahnlinie im Shaddow Canyon zu beteiligen. Die Regierung in Washington musste mit Engelszungen und saftigen Bürgschaften mühselig die technischen, rechtlichen, finanziellen, ökologischen, gewerkschaftlichen und kartellpolitischen Hinderungsgründe ausräumen, die die UP gegen jede weitere Initiative ins Feld führte, die in Sachen Shaddow Canyon über den Casus Minimalis hinausging.

Schließlich konnte im Jahr 1939 feierlich die Sektion zwischen Benton Central durch den Shaddow Canyon bis nach Dallas als heutige BVRL ausgegliedert und für einen symbolischen Dollar an ein Konsortium verkauft werden. Dieses bestand aus der Benton Mining Corporation (BMC), die selbst in American Coal & Steel aufgegangen war, der Union Pacific als Vertragspartner der BVRL, und einem gewissen Harold W. Murphy. Man klopfte sich bei der Pressekonferenz im Benton Theater breit grinsend gegenseitig auf die Schulter und tauschte untereinander Zigarren aus. Murphy galt zwar als verschroben und undurchsichtig, gab aber die markigsten Witze zum Besten und hatte in der Fragerunde die meisten Lacher, weil er zum Beispiel offen zugab, dass er am Ende doch alles nahezu umsonst bekommen werde, egal was man hier verhandelt habe. Dabei hielt er eine verrostete Radkappe von der alten Präsidentenlimousine Theodore Roosevelts aus dem Jahr 1904 in die Höhe.



Bild 14: Murphy Chemicals. Dieses Werk zur Uran-Anreicherungswerke grenzte 1941 direkt an den Bahnsteig des Bahnhofs Potter Avenue.

Murphy hatte sein Vermögen vor allem in der Metallverschrottung und -verhüttung verdient und zeigte euphorisches Interesse an den günstigen Überbleibseln der ehemals stolzen Eisenbahnlinie.

Tatsächlich wurden große Teile der BVRL nach und nach modernisiert, und zwar in dem Maße, wie die Bedeutung von Murphys Aktivitäten in einer ganz neuen Branche wuchsen, die wie ein Pilz aus dem Boden geschossen war: die Nukleartechnologie hatte über Nacht die USA wirtschaftlich und politisch an die Spitze gestellt. Doch es ist auch hier wie mit allen spitzen Gegenständen. Es kommt immer darauf an, von welcher Seite man sie betrachtet.



Bild 15: Der Bahnhof Potter Avenue um 1950. Links ist das Red River Cotton House zu sehen, dahinter liegt Bill's Eat, dann das alte Empfangsgebäude, und, ganz hinten, ein neu eingerichteter Betriebshof. Die Uran-Anlage wurde nach 1945 auf ein ungenutztes Militärgelände außerhalb der Stadt verlegt.



Bild 17: Ein Blick ins Cotton House. Nach langer Krise verspricht Baumwolle wieder gute Geschäfte. Wenn man weiß, worauf es ankommt!



Bild 16: Ein typischer amerikanischer Stockyard. An Orten wie diesem begann einst die lange Bahnfahrt in die Schlachtbetriebe im Großraum Chicago. Nun waren sie dem Verfall preisgegeben. Hiervon fand man im Bentoner Tal Dutzende.



Bild 18: Die Natur hat sich der Strecke von Emerson nach Dallas wieder neu bemächtigt. Das Tal gilt unter USA-Touristen als Geheimtip: wer das romantische Amerika sehen und das Gefühl des legendären Lonley Riders selbst auskosten möchte, der kommt hier voll auf seine Kosten. Buchen Sie direkt bei www.sauer-media.net. Wir vermitteln auch Mietwagen, Hotels und Gruppenreisen.

Viertes Kapitel: Murphy rettet die freie Welt

Der besondere Reiz an dem neuen Konzern ergab sich aus einer Besonderheit, die den Kohlevorkommen im Tal zueigen ist. Zwar hatte schon Herman Potter 70 Jahre zuvor bewiesen, dass ein Unternehmen, das Kohleförderung und Eisenbahn und einem Dach vereint, äußerst wirtschaftlich arbeiten konnte. Doch Potters Kalkulation stimmte Mitte der 1930er Jahre nicht mehr. Zunehmend setzten die Eisenbahngesellschaften moderne, höchst ökonomische Diesellokomotiven ein. Die Transporttarife auf der Hauptstrecke über Denver, Kansas City nach New Orleans würden weiter drastisch sinken. Der Vorteil der eingleisigen Bahnverbindung durch den kurvenreichen Shaddow Canyon zum Red River nach Dallas würde trotz der kürzeren Entfernung dahinschmelzen. Das Frachtvolumen war für wirtschaftlichen Fernverkehr zu niedrig. Bereits die ersten Verhandlungen mit der Union Pacific hatten diese kritischen Punkte offenbart.

Zudem war die stark teer- und schwefelhaltige Kohle aus dem Shaddow Canyon für die Feuerung von modernen Heißdampf-Lokomotiven ungeeignet. Beißender Rauch entwich ihren Schloten. Die Lokomotivkessel nutzen sich ab wie die Schuhsohlen des alten Manitu. Dampfbetrieb würde nur dann vertretbar sein, wenn statt mit Rohkohle mit Koks ge feuert würde. Koks war aber viel teurer als frisch geschlagene Kohle. Die Beschaffung würde nur in Zusammenarbeit mit den stahlverhüttenden Partnern wirtschaftlich sein. Das Konsortium eröffnete, wie man heute sagt, eine große Synergie. Für die zahlreichen Kokereien der American Coal & Steel war es eine Kleinigkeit, die Bahnlinie mit ein paar nach Indianermeinung zwar immer noch heiligen, aber weniger Teerdampf ausatmenden Brocken zu versorgen.

Als Heiligen sah man sich auch bei der Union Pacific, und zwar als einen solchen, dem der Weg zur Kreuzigung erspart geblieben ist. In der aufziehenden Wirtschaftskrise hatte die

Regierung einen Teil ihrer finanziellen Rücklagen in die vermeintlich sichere Eisenbahnbranche investiert, wovon sich auch die UP eine gute Scheibe abgeschnitten hatte. Doch hat man dieses Geld in neue Dampflokomotiven gesteckt, die jetzt völlig unnützlich herumstanden. Diese teure Panne konnte man jetzt in ein positives Licht rücken, denn man vermietete die Loks einfach an die BVRL weiter. Für den eigenen Bedarf blätterte man bei der UP, erwartungsvoll wie ein kleiner Junge mit Spielzeugeisenbahn vor Weihnachten in den bunten Hochglanzkatalogen der Anbieter. In diesem Fall waren das General Motors und die American Locomotive Corporation: stahlglänzende, raketenförmige Wunderwerke, voll mit sauber-amerikanischer Ingenieurskunst.

Die neu gegründete BVRL konnte dank der im Steppenwind langsam einsandenden Dampf flotte der UP und durch die teilweise Bezahlung ihrer Dienste mit Naturalien konkurrenzlos günstige Transporttarife anbieten und die Fracht in der hart umkämpften Transportbranche geradewegs dem Streckennetz der UP zuführen.

Der Personenverkehr wurde auf den Nahverkehr zwischen Benton und Emerson zusammengestrichen. Viele Bahnimmobilien wurden verkauft. Längst hatte dorniges Gestrüpp die meisten Abzweiggleise zu den den zugeketteten Toren dichtgemachter Unternehmen überwuchert. Die Strecke wirkte wie die antike Ausgrabungsstätte von Troja oder Karthago. Am Streckenabschnitt hinter Emerson nagten schon Abrissbagger und Schneidbrenner.

Es ist der höchsten Sorge des Gouverneurs um seine Wiederwahl und um die Interessen der örtlichen Unternehmen seines Wahlbezirks zu danken, dass es nicht so weit kam. In schwarzen Lettern ließ er die Forderungen nach Weiterbetrieb der Strecke auf eine riesige Südstaatenflagge drucken. Damit fuhren er und ein paar handwerklich begabte Getreue nach Washington DC. Mit dem Knauf des sechschüssigen 45er-Kavallierrevolvers seines Großvaters nagelte der Gouverneur die Fahne

höchstpersönlich in Martin-Luther-Manier im Blitzlichtgewitter der Pressekameras an das Portal des Kapitols in Washington. In der gedachten Verlängerungslinie spiralförmig ausgezogenen Hohlstahls übt sich auch der gewiefteste Lateiner in Schweigen.

Murphy schließlich kam wegen der vermeintlichen Abfallprodukte ins Spiel. Neben jede Menge Schrott ging es ihm um Teer, Schwefel und einige seltene Metallerze, die aus dem Abraum der Kohleförderung zu gewinnen waren. Murphy vereinte in sich drei überragende Eigenschaften: einen sechsten Sinn für Geschäftsanbahnungen, einen siebten für sich anbahnende politische Notwendigkeiten, und einen achten für allzu sehr von sich selbst überzeugte Geschäftspartner. Es amüsierte ihn, dass sich die Partner im Konsortium einschließlich der Regierung damit zufrieden gaben, sich auf besonders komplizierte Weise Geld von der einen in die andere Tasche zu stecken, und dass man der aufkommenden Krise in Fernost und Europa völlig arglos entgegensah. Die Drecksbeseitigung, dachte man, habe man ihm mit Bahn und Bergbau im Shaddow Canjon angedreht. Sein Netz von Chemieunternehmen vermochte buchstäblich alles, was die menschliche Zivilisation hinterließ, selbst wenn es radioaktiv war, gewissermaßen in Gold zu verwandeln. Angesichts der ab 1938 schwierig werdenden Lage in Europa, und erst Recht nach dem Kriegseintritt



Bild 19: Der Personenverkehr wird seit 1952 allein über das neu errichtete Reisezentrum abgewickelt. Es steht genau dort, wo vorher die Uran-Anlage stand.

der USA Ende 1941, wollte er in der Position sein, nicht nur das Konsortium, sondern die gesamten USA von kriegswichtigen Rohstoffimporten aus Übersee unabhängig zu machen.

Zahlen zahlen sich aus

Über die Hintergründe von Harold W. Murphy war in den Pressearchiven überraschend wenig zu erfahren. Die wenigen Fotos zeigten einen nicht sehr großen Mann mit grauem Anzug und Strohhut. Auf Promi-Partys sah man ihn meistens allein im Hintergrund oder ganz unbetitelt neben seiner Gattin stehen. Er schien die Wände oder den Fußboden zu fixieren und war ein Mann, den jeder zu kennen behauptete, den aber niemand zu beschreiben vermochte. Man hätte ihn für einen Versicherungsinspektor halten können, auf dem Weg zum nächsten Schadensfall.

Affären hatte Murphy keine, soweit bekannt. Man weiß, dass er stets glücklich verheiratet war, und zwar mit außerordentlichen Frauen. Stets gaben sie ein Paar, das man für die elegante und telegene Grace Kelly neben ihren etwas einsilbig und ausgestopft wirkenden Fürsten Reinier von Monaco hätte halten können. Vier Jahre lang war Murphy mit einer sehr bekannten Schauspielerin aus San Diego verheiratet, die für ihr Engagement gegen die Blauwal-Jagd einen Grammy erhalten hatte. Später dann war er für drei oder vier Jahre ein Paar mit Laura Pendelton-Cummingworth, der Kapitänin der australischen Damenpolo-Nationalmannschaft, eine sommersprossige, stets gut gelaunte Blondine, die ihn um fast zwei Köpfe überragte. Zur Zeit wohl ist er mit einer bekannten New Yorker Rechtsanwältin liiert, Spezialistin für Scheidungsfälle, die auch für den Kongress kandidiert.

Murphy litt - leiden ist hier allerdings das genau unzutreffende Wort - seit frühester Jugend an einem Syndrom, das die Neurologen als Numeromanie bezeichnen. Murphy stand unter dem unablässigen Drang, Gegenstände in seiner Umgebung zu zählen und mit Nummern zu versehen, so etwa die Platten auf dem

Gehweg oder die Tauben auf den Fenstersimsen entlang der Wall Street. Saß er in einem Zimmer, das mit einem Rosenmuster tapeziert war, dann zählte er die Rosen an der Wand. Fuhr er im Taxi durch New York, San Francisco oder Chikago, dann zählte er die Fahrzeuge, die auf der anderen Straßenseite entgegenkamen. Mehr noch, er las die Zahlen von ihren Nummernschildern ab und addierte oder multiplizierte sie im Kopf. Wenn man mit ihm sprach und ihm gegenüber saß, konnte er am Ende des Gesprächs die Anzahl der Nadelstreifen auf dem Revers des Anzugs seines Gegenübers nennen.

Ja sogar dann, wenn Murphy die Augen schloß und schlief, zählte er. Die Anzahl der Tage zwischen dem Todestag von Karl dem Großen und dem Untergang der Titanic ist 401.113. Er zählte die chemischen Elemente im Periodensystem, das damals nur bis 92 ging, bis zu dem Element Uran, dem schwersten aller natürlichen Elemente. Es behagte ihm nicht, dass die Natur ausgerechnet in dieser wichtigen Sache seiner Zählmission abrupt eine Grenze setzen wollte. Er setzte alle Mittel ein, um dahinter zu kommen.



Bild 20: Harold Murphys Privatzug am Bahnhof Potter Avenue. Murphy war berüchtigt für seine unangekündigten Blitzbesuche, seien sie in seinen Industrieanlagen im Mittleren Westen, in Florida oder in Oregon. In kaum mehr als 60 Stunden war jeder Ort der USA für ihn erreichbar.

So war Murphy ständig auf der Suche nach dem, was noch niemand zuvor gezählt hatte. An die Potter Avenue stellte er eine Fraktionieranlage, um den Abraum der Kohleförderung chemisch aufzubereiten und zu destillieren. Dass es in den Kohlevorkommen am Shaddow Canyon auffällige Uran- und Radiumvorkommen gab, war lange bekannt. Aufmerksam hatte er registriert, dass solche Radionuklide seit Eintritt der USA in den Krieg gegen Japan und Deutschland in Washington DC mit einem Schlag brennend interessant wurden. Das galt auch für manchen berüchtigten Diktator im fernen Europa. Nach dem verheerenden Krieg, den man dann geführt hatte, beflügelten die schweren Elemente dann ein aberwitziges, maßloses Wettrüsten. "Noch so ein Milliardengrab!", spottete er, "Es ist besser, wir hier kassieren das Geld ab, bevor sie aus den schwarzen Brocken noch mehr Bomben bauen und uns alles um die Ohren fliegt. Wir bauen besser eine richtig große Rechenmaschine und fassen die Welt in Zahlen, Bits und Bytes." So geschah es. Irgendwann erschien im Benton Chronicle eine kleine Notiz, dass es Mr. Harold W. Murphy gelungen sei, für sein Unternehmen ein höchst kompetentes Mitglied für den Vorstand zu gewinnen. Ein früherer indianischer Mediziner, der als Rolling Stone bekannt sei, habe mit Murphy einen Exklusivvertrag unterschrieben.

Ja, liebe Freude und Besucher von www.sauer-media.net, nun sitzen Sie und ich auch vor so einer Kiste mit Bildschirm, lesen Eisenbahngeschichten, googeln, twittern, und regen uns ab und zu über Windows und Facebook auf. Ohne zu wissen, wohin das führt. Den Fortgang der Geschichte können Sie auch selbst schreiben. Denn sie geht weiter wie sie begonnen hat. Seien wir also nachsichtig mit den Protagonisten der BVRL, die immer irgendjemandens Karren gezogen haben. Genau darum geht es ja bei der Eisenbahn.

An einem Sonntag Nachmittag ließ Murphy, einem spontanen Impuls folgend, seinen Privatzug von New York nach Los Angeles, Kalifornien, an der Potter Avenue in Benton

anhalten. Er stieg aus und aß in Bills Lokal ein Stück Apfelkuchen zu einer Tasse Kaffee. Er erkundigte sich, ob Bill in letzter Zeit nicht irgendwelche Fremden mit offiziellem Outfit aufgefallen wären, die hier ausgestiegen seien, große Tiere der Union Pacific, der American Steel, oder der Regierung vielleicht, um ihr neues Zuhause einmal zu inspizieren. "Nicht in den letzten 25 Jahren", war Bills kopfschüttelnde Antwort, "außer Mister Cooper und Mister Redford".

Mit seinem Spazierstöckchen schritt Murphy dann unter der schon tief stehenden Sonne den Bahnsteig ab. Am Ende angekommen, klopfte er auf die losen Bodenplatten, die von der Bahnsteigkante herunterzufallen drohten. Er setzte seine Lesebrille auf und notierte, dass sein Sekretär alsbald den Geschäftsführern der BVRL mitteilen möge, dass 41 Betonplatten des Bahnsteiges an Gleis 1 an der Potter Avenue wacklig und brüchig seien. Ein Wunder sei es, schrieb er, dass sich hier noch niemand die Knochen gebrochen habe.

Auf dem Weg zurück zu seinem Salonwagen zählte er die Schwellennägel am Gleis und bemerkte ein merkwürdiges schwarzes Ding, das zwischen den Schwellen hervorlugte. Er stieg auf die Schienen hinunter, fischte den Gegenstand mit seinem Stöckchen auf und ging nochmals zurück in Bills Lokal.

"Hallo, Mister, gehört dieser Schuh Ihnen?", Bill beugte sich über die Theke und bäugte kritisch den Lederfetzen an der Spitze von Mr. Murphys Spazierstock, den dieser in die Höhe hielt. Dann zog er seine Nase ein.



Bild 21: Auch das gab es schon, echte Filmstars an der Potter Avenue: Gary Cooper und Robert Redford bei Dreharbeiten zu einem Eisenbahnwestern in der Ostkurve vor dem Bahnhof.

"Nein, Sir, so etwas trage ich nicht. Mein Gott, wer hat denn so große Füße? Puh! Und die sollte er mal gründlich mit Wasser und Seife schrubben."

"Das war bestimmt mal eine schicke Wildledersandale", grinste Murphy, "An der Westküste drüben ist Indian Style zur Zeit wieder in Mode. Steht aber nicht jedem. Ich wüsste jemanden, der die Sandale wieder in Ordnung bringt. Da wird doch kein Yuppie vom Sunset Strip hier draußen unter den Zug gefallen sein?"

"Hier kommen die sonderbarsten Typen vorbei, Sir", sagte Bill, "Wenn Sie so lange hinter der Theke stünden wie ich, dann wunderten Sie sich über gar nichts mehr."

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Das Kopieren und die Weitergabe der unveränderten Kopie an Dritte ist zu nicht-kommerziellen Zwecken und unter Nennung des Autors im Rahmen der Creative-Commons-Lizenz CC BY-NC-ND gestattet.

Kurzgeschichten von Hans Dotterich bei
www.sauer-media.net:

Die Tür, 2018

Eine echte Dotterich-Kurzgeschichte mal wieder. Ein wenig skuril wohl schon, aber nicht utopisch. Sie sollten sie vielleicht lesen, bevor sie das nächste Mal in der Stadt ein Theater besuchen oder ein öffentliches Gebäude betreten. Man weiß nie, wer dort das Sagen hat.

Master Tom hegt Zweifel, 2018

„Die Aussagen der Evangelisten zum angeblich ungläubigen Apostel Thomas scheinen mir von allen, das sie im Neuen Testament behauptet haben, die am wenigsten glaubhaften zu sein. Warum sollte Thomas einen solchen Verrat begangen haben, zu diesem Zeitpunkt, vor allen anderen und sogar vor dem Heiland? Klar, dass sie ihre Aussagen abgesprochen haben“, sagte Dotterich. Dann nahm er seine Pfeife in den Mund, zündete sie an, bedächtig wie Maigret, und blies den Tabakrauch behutsam wieder aus. „Ich werde der Sache auf den Grund gehen.“

Loreleipassage, 2019

Warum die schöne Lorelei nicht nur für Rheinschiffer, sondern für womöglich alle Männer mittleren Alters nach wie vor gefährlich ist, wenn die Blutdruckwerte von den Werten des Egos abzuweichen beginnen, erfahren Sie hier.

Fahrprüfung, 2020

Fräulein Römer hat die Prüfung fast geschafft. Auch manche kritische Situation und Vision meistert sie mit der ihr eigenen Überlegenheit.

Was, 2021

Alptraum oder Realität? Eine Vision über Unsagbares, wo Sprache versagt und eine

Spirale des Misstrauens gegenüber sich selbst erschafft. Licht ins Dunkel zu bringen vergößert die Dunkelheit. Dotterich in der surrealistischen Hölle.

Pont du Diable, 2022

Die Sage von der Brücke des Teufels ist historisch belegt, die Fakten sind unbestreitbar, die Pforte der Hölle stehen noch immer offen warten auf Sie. Glauben Sie nicht? Dann lesen Sie dies!

Papa, 2022

Nicht jede Familie muss glücklich sein, aber für die Verhältnisse von Hans Dotterich ist diese Familie schon ziemlich glücklich, oder jedenfalls auf dem besten Weg. Als Dialog-Hörspiel gedacht. Um den Text authentisch erscheinen zu lassen, müsste man ihn eigentlich im Stockfinsteren lesen.

Die große Transformation, 2022

Ist man erst einmal unter der Erde, dann lebt es sich vielleicht ganz ungeniert. Grund genug, um über Funktion, Sinn und Zweck eines Friedhofsbaggers und andere Mechanismen der Erdbewegung nachzudenken.

Eine Leiche zu wenig, 2023

Hans Dotterich schreibt im Stil von Raymond Chandler eine Gangsterballade der amerikanischen 1940er Jahre. Die findet Chandler ziemlich schlecht. Darum schickt er ihm seinen brutalsten Killer auf die Fersen.

Bis dass der Tod Dich scheidet, 2023

Die Wiedervereinigung ist nun bald 35 Jahre her. Doch wenn Ost und West in der Ehe aufeinandertreffen, dann ist auf die alten Tugenden noch immer Verlass, ja, es ist wie im Krimi!