

Wirklich wahre Legenden des Wilden Westens

Hollywoods Heldensagen von der Erschließung des Westens in Sachen Infrastruktur und Kommunikation

Dieser Beitrag ist die überarbeitete und ergänzte Fassung eines Vortrags, der coronabedingt erst lange nach dem eigentlichen Anlaß am Karl-May-Stammtisch im Raum Hildesheim-Hannover gehalten wurde.

Vorbemerkung: In den folgenden Ausführungen wird häufiger von Indianern die Rede sein (Karl-May-Leser sind da aus guten Gründen „unbelehrbar“!). Indianer – das nur zur Erklärung für jene Leser(innen), die nur die woke Verstümmelung des Wortes zum I-Wort kennen –, das sind die Ureinwohner Nordamerikas, die diesen Namen einem Irrtum des Herrn Columbus verdanken, der sich lange halten konnte, und die schon seit vielen Jahren – ebenfalls aus guten Gründen – politisch korrekt Native Americans heißen.

Besagter Anlaß war die diffamierende Kritik des zu der Zeit Noch- (und – welch schreckliche Aussicht – bald möglicherweise wieder) US-Präsidenten Donald Trump an der US-Post. Daß das nur ein politischer Schachzug, eine Kampagne war, um sein Infragestellen der Ergebnisse der kommenden Briefwahl vorzubereiten, war seinerzeit wohl allen klar. Zweifel an ei-

ner der ältesten Institutionen der Vereinigten Staaten – der United States Postal Service (USPS) wurde bereits 1775, also in jenem Jahr, als die Rebellion gegen das englische Mutterland begann, gegründet –, das konnte nicht hingenommen werden (möglicherweise nicht einmal von all jenen des Schreibens, Lesens und Denkens unkundigen Rednecks, die die Basis (um nicht zu sagen: den Bodensatz) der Trump-Wähler ausmachen) und wurde entsprechend aufgenommen. Auch deutsche Zeitungen berichteten ausführlich darüber (u. a. die Süddeutsche Zeitung am 20.8.2020: „Donald Trump... versündigt sich an einem Mythos“), und die Frankfurter Allgemeine Zeitung kündigte ihren Artikel dazu bereits auf der Titelseite an: mit einem Foto aus John Fords Klassiker „Stagecoach“ – eine piffige Idee!

Es kann hier aber nicht der Ort sein, die US-Politik in von Trump dominierten Zeiten zu diskutieren, und Kritik an einer ausländischen Post zu kommentieren, gar zu üben, verbietet sich für uns in Deutschland ohnehin.



Titelseite der Frankfurter Allgemeinen Zeitung vom 20.8.2020 (Ausschnitt)

Um den Stellenwert der Post für das amerikanische Selbstverständnis zu verstehen, sei nur auf den Film „**The Postman**“ (USA 1997) verwiesen: 2013 sind die USA nach einem Bürgerkrieg durch den Einsatz von Nuklearwaffen zerstört. Ein Einzelgänger (wer seinerzeit sonst als Kevin Costner?!) findet eine Postuniform, wird zum Postboten der Wiederhergestellten Vereinigten Staaten, führt den Widerstand gegen paramilitärische Banditen an und wird (nach knapp drei Stunden Film) 2043 durch ein Denkmal geehrt.

Damit haben wir schon zwei Filmtitel genannt – jetzt aber zum Thema...

Die ehemals englischen Kolonien in Nordamerika haben in einem Krieg von 1776 bis 1783 ihre Unabhängigkeit erkämpft und sich zu den United States of America, den Vereinigten Staaten von Amerika erklärt. Zwar werden sie sich in einem zweiten Unabhängigkeitskrieg (1812–1815) noch einmal gegen englische Ansprüche verteidigen müssen, aber bereits 1803 beginnen sie mit der Ausdehnung ihres Territoriums. Den Anfang macht 1803 der Louisiana Purchase, mit dem (1818/19 vertraglich abgerundet und bestätigt) Präsident Jefferson für 15 Millionen Dollar das sogenannte Louisiana Territory von Napoleon, der auf diese amerikanischen Besitzungen keinen Wert mehr legt, kauft – die schon sehr umfangreiche Grundlage für den „Wilden Westen“ ist gelegt und wird auch gleich als Ausgangspunkt für weitere Aktivitäten genutzt. In den Jahren 1804 bis 1806 unternehmen Soldaten, Wissenschaftler und Trapper die nach den Anführern Meriwether Lewis und William Clark benannte Lewis–und–Clark–Expedition, die bis zum Pazifik führt. Sie dient offiziell der Erforschung des Landes, inoffiziell der Landnahme. „Manifest Destiny“ wird das der Journalist John L. Sullivan 1845 nennen und damit der religiös überhöhten Ideologie, mit der die Amerikaner die Eroberung des gesamten Kontinents rechtfertigen, einen Namen geben. Die Vertreibung und schließlich weitgehende Ausrottung der eigentlichen Ureinwohner, ihre Unterbringung in Reservaten (und bis heute anhaltende Diskriminierung – da hat auch die ihnen vor gar nicht so langer Zeit zugestandene Bezeichnung „Native Americans“ (die sich selbst lieber „First Nations“ nennen) nicht wirklich etwas verändert) war auf diese Weise auch als Teil ihrer göttlichen Sendung gerechtfertigt – ein Völkermord sondergleichen, der in den USA bisher allenfalls auf sehr fragwürdige Weise „aufgearbeitet“ wurde: Indianer als Böse in Hollywood-Filmen, eine Schuld, die die USA jedoch nicht daran hindert, über andere zu richten! Als Horace Greely, Herausgeber der New York Herald Tribune, 1850 schließlich die Losung ausgibt „Go west, young man, and grow up with your country“, hat Texas bereits seine Unabhängigkeit von Mexiko erklärt (1836 – „Remember the Alamo“, ein weiterer US-amerikanischer Mythos, nicht zuletzt in Filmen immer wieder glorifiziert), hat der siegreiche Amerikanisch-mexikanische Krieg 1846–1848 zur Annexion des Südwestens geführt, hat – ebenfalls 1846/47 der Zug der Mormonen (Latter Day Saints/die Heiligen der Letz-

ten Tage) unter Brigham Young nach Utah stattgefunden und haben 1848/49 Goldfunde in Kalifornien und der Goldrausch in großer Zahl Abenteurer ins Land gebracht und Kalifornien zum Teil des US-Territoriums gemacht. In der Folge von Greelys Aufruf machen sich von St. Louis (am westlichen Ufer des Mississippi in Missouri) und von Omaha (am Missouri in Nebraska), beides „Gateways to the West“, Heerscharen von Siedlern in Trecks auf den Weg in den goldenen Westen. Die Landkarte weist nun Territorien aus, aus denen in den folgenden gut fünfzig Jahren nach und nach (und nach Erfüllen bestimmter Voraussetzungen) die Bundesstaaten entstehen werden. Der Bürgerkrieg von 1861 bis 1865 bedeutet noch einmal einen Rückschlag in mancherlei Hinsicht, nicht aber hinsichtlich der Besiedlung des Westens. Und für die damit notwendig werdende Erschließung in Sachen Infrastruktur und Kommunikation wirken sich die politische Konstellation und darauf basierende Notwendigkeiten sogar beschleunigend aus – bis hin zur transkontinentalen Eisenbahnverbindung, mit deren Bau bereits während des Krieges begonnen wird. Dieser Prozeß bestimmt die weitere Entwicklung des Westens in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Postkutschen im Wilden Westen



Eine Concord Coach auf einem Originalfoto aus dem Jahre 1894, gedruckt als Postkarte für Touristen, die Old Cow Towns besuchen (© Arizona Historical Society/Old West Collectors Series, Kustom Quality, El Paso)

Im alten Europa und auch in den Staaten und Städten des Ostens längst selbstverständlich, kamen sowohl Postkutschen wie Kurierdienste, Telegraf und Eisenbahn erst in den Westen, als die Besiedlung zur Gründung erster Ortschaften, Handelsposten, dann auch zum Aufblühen städtischer Kultur geführt hatte. Postkutschen waren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in jenen halbzivilisierten Gegenden des nordamerikanischen Westens zunächst einmal das einzige Beförderungsmittel für Menschen, die nicht im Sattel zu Hause waren, um von einem Ort zum anderen zu gelangen. Bald gab es von örtlichen Gesellschaften (Overland Stagecoach Companies) betriebene Überlandlinien – in Europa gab es bereits seit et-

wa 1750 Linienverkehr für Passagiere – , die Kutschen beförderten Menschen, aber auch Post. Und die Gefahren, die auf die Kutscher und Passagiere (sowie auf die Fracht) lauerten – die schlechten Wege, Posträuber und andere Banditen (die in Europa nur noch selten auftraten), vor allem aber Überfälle feindlicher Indianer (die es in Europa nun gar nicht gab) – machten diese Fahrten zu einem Abenteuer, letztlich aber nur zu einer weiteren Herausforderung für den Frontier oder Pioneer Spirit, an dem der amerikanische Charakter nur wachsen konnte (so jedenfalls das Selbstbild vieler US-Bürger bis heute).

Es gibt – einmal abgesehen von reinen Indianerwestern – wohl kaum einen Western, in dem keine Postkutsche (engl: Stagecoach) zu sehen ist. Sie rollen durchs Bild, um einen Eindruck von Authentizität zu vervollständigen, kommen an, um Fremde in das Städtchen zu bringen, die sich dann als Helden oder Schurken erweisen oder anderweitig die Handlung in Gang setzen, oder müssen dafür herhalten, Gruppen attraktiver junger Damen aus dem Ort zu schaffen, wenn der örtliche Frauenverein den Herren der Schöpfung gegenüber mal wieder Stärke demonstriert hat. Oder sie sind auf freier Strecke das Ziel von Banditenüberfällen (mit einer Vielzahl von Handlungsmustern, die sich daraus ergeben können).

Es gibt aber auch Filme, in denen eine Reise in einer solchen Kutsche einen nicht unerheblichen Teil der Filmhandlung ausmacht. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, eine Liste all dieser Filme zu erstellen, doch ein Klassiker muß unbedingt erwähnt werden, ein Film, der in der Geschichte des Westerns, in der Geschichte Hollywoods insgesamt zu Recht einen markanten Platz einnimmt:

1939 Stagecoach (Regie: John Ford)

(deutsche Fassung in den Kinos der Bundesrepublik 1950 gekürzt unter dem Titel „Höllenfahrt nach Santa Fé“, 1963 Kinoeinsatz einer neuen und vollständigen Synchronfassung unter dem Titel „Ringo“, TV-Premiere: 1970 (ZDF))

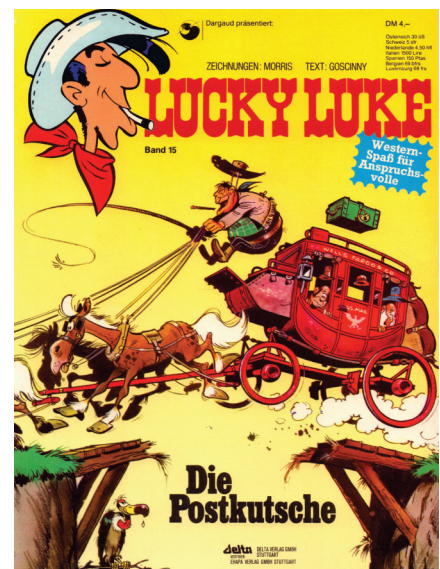
Über diesen Film, einen der berühmtesten Western der Filmgeschichte, noch viel zu sagen, erübrigt sich eigentlich: eine einfache Geschichte über eine bunt zusammengewürfelte Gruppe von Passagieren auf einer von Apachen unter Geronimo bedrohten Reise nach Lordsburg (nicht Santa Fé, aber der Ort war wohl in Deutschland zu jener Zeit bekannter und typischer), nach einer Erzählung von Ernest Haycox (einer US-Adaption der Erzählung „Boule de suif“ von Guy de Maupassant) meisterhaft inszeniert von John Ford, der bereits viele erfolgreiche Western geschaffen hatte und für diesen Film zum ersten Mal im Monument Valley (später als John Ford Country berühmt) drehte. Der Film stellt in doppelter Hinsicht einen Wendepunkt dar. Zum einen bedeutete er für John Wayne, dessen Karriere 1930 mit seiner ersten Hauptrolle in „The Big Trail“ so hoffnungsfroh begonnen hatte, der dann aber die 30er Jahre hindurch nur in (allerdings sehr vielen) B-Western (zum Teil in Serien) zu sehen war, einen Neustart, der ihn zu einem der populärsten Western-Darsteller der 40er bis 70er Jahre machen sollte. Zum anderen läutete der Publikumserfolg dieses Films (zusammen mit „Dodge City“, „Jesse James“ und „Destry Rides Again“) eine Art Renaissance für das Westerngenre ein, der Startschuß für eine erneut vermehrte Produktion größerer Western mit großen Stars bis hin zu den sogenannten Edelwestern der 50er Jahre.



US-Filmplakat von 1939 (s. Lit.verz.)



Plakat zur deutschen Erstaufführung 1950, gestaltet von G. Schubert (© Constantin-Filmverleih/United Artists, s. Lit.verz.)



Lucky Luke Band 15 (© Delta/Ehapa)

Das Vorbild für so viele weitere Western, kann dieser Film zwei offizielle Remakes vorweisen:

1966 Stagecoach (Regie: Gordon Douglas)

(deutsche Fassung im gleichen Jahr unter dem Titel „San Fernando“), eine – trotz bekannter Darsteller – uninspirierte Neuverfilmung, die sich kaum abhebt von so vielen Western der 60er Jahre, als sich deren Qualität immer mehr dem TV-Niveau anglich, und

1987 Stagecoach (Regie: Ted Post)

(deutsche Fassung unter dem Originaltitel 1991 als Videopremiere, als Video und später DVD mehrfach erneut veröffentlicht auch mit den Titeln „Höllenfahrt nach Lordsburg“, „Höllenfahrt nach Arizona“ und „Doc Holliday und der Häuptling Geronimo“), der zwar von einem Routinier in Sachen Western inszeniert wurde, aber nun endgültig im Fernsehformat angekommen war, dazu mit

Wells Fargo

Die mit Abstand erfolgreichste Gesellschaft im Postkutschen- und Frachtgeschäft wurde die Wells Fargo Mail & Freight Company. 1852 gründeten Henry Wells und William Fargo nach Zusammenschluß mehrerer Transport- und Bankunternehmen die Gesellschaft, die zunächst noch Postkutschen anderer Gesellschaften anmietete, dann aber auch noch die Pioneer Stage Line und die Overland Mail Company erwarb. Die Erfolgsgeschichte begann in Kalifornien, aber schon zehn Jahre später war Wells Fargo ein Begriff und verfügte über rund 180 Niederlassungen – im Fracht- und Posttransport, aber auch im Bankgeschäft (und Geldtransport) – im ganzen Westen.

Kris Kristofferson (in der Rolle John Waynes), Johnny Cash (und June Carter Cash), Willie Nelson und Waylon Jennings an der Spitze der Besetzungsliste, vier bekannten Countrysängern und Teilzeitschauspielern, die zu der Zeit auch mit ihrer gemeinsamen Truppe „The Highwaymen“ musikalisch unterwegs waren.

Und zumindest eine der seinerzeit im US-Fernsehen so populären Westernserien soll hier – auch als Tribut an TV-Nostalgiker in meinem Alter – erwähnt werden. In „Laramie“ (deutscher Titel: „Am Fuß der blauen Berge“), einem Ort in Wyoming betreiben Slim Sherman und Jess Harper eine Station für die Great Central Overland Mail und müssen dabei viele Abenteuer bestehen, Abenteuer, die für 124 knapp einstündige Episoden (in vier Staffeln von 1959 bis 1963 produziert) ausreichen. 51 davon waren zwischen 1959 und 1970 auch im Programm der ARD zu sehen.

Die Gesellschaft beschäftigte eigene Spezialagenten, die die Postkutschen schützten und bei Überfällen die Täter effektiv verfolgten. Im Verlauf der Firmengeschichte wurde Wells Fargo ein bis heute erfolgreiches Finanzdienstleistungsunternehmen (Die Firmengründer gründeten auch American Express.) und gehört heute zu den wichtigsten Bankgesellschaften in den USA – mit einem allerdings nicht erst seit der weltweiten Finanzkrise nicht ganz einwandfreien Ruf.

Als bekanntester Name und Begriff, als Ziel so vieler räuberischer Überfälle und wegen ihrer Spezialagenten taucht Wells Fargo, wenn auch nicht im Titel, so doch verhältnismäßig häufig in Western auf:

- 1922 Back Fire (Regie: Alan James, d.i. Alvin J. Neitz)
- 1924 The Covered Trail (Regie: Jack Nelson)
- 1926 Man Rustlin' (Regie: Del Andrews)
- 1926 The Outlaw Express (Regie: Leo Maloney)
- 1929 The Pride of Pawnee (Regie: Robert DeLacy)
- 1937 Wells Fargo (Regie: Frank Lloyd)
(kam schon 1938 (!) unter dem Titel „Frisco-Express – Um Liebe, Gold und Heimat“ in gekürzter Fassung in deutsche Kinos)
- 1948 Black Bart (Regie: George Sherman)
(deutsche Fassung 1952: „Die schwarze Maske“)
- 1951 Wells Fargo Gunmaster (Regie: Philip Ford)
- 1967 The Ride to Hangman's Tree (Regie: Alan Rafkin)
(deutsche Fassung: „Ritt zum Galgenbaum“)

Nur „The Pride of Pawnee“ und „Wells Fargo Gunmaster“ widmen sich – wie auch später die TV-Serie – den Aktivitäten von Spezialagenten im Auftrag von Wells Fargo, Filme wie „Back Fire“, „The Outlaw Express“ oder „Black Bart“ (Bei „The Ride to Hangman's Tree“ handelt es sich um ein schwächeres Remake dieses Films.) haben Überfälle von Banditen auf Einrichtungen von Wells Fargo (Banken, Postkutschen) zum Inhalt. Der Film „Wells Fargo“ von 1937 ist die einzige Produktion, die, eingebettet in historische Ereignisse,

tatsächlich etwas über Wells Fargo erzählt.

Im Zentrum dieses Films, der sich wegen seiner positiven, ja geradezu werbenden Darstellung der Geschäftspraktiken von Wells Fargo zuweilen auch dem Vorwurf ausgesetzt sah (durchaus ungerechtfertigt), ein Werbefilm der Firma zu sein, steht eine Liebesgeschichte. Sie erstreckt sich über einen Zeitraum von etwa vierzig Jahren, länger als all die temporeich inszenierten Ereignisse der Hauptfilmhandlung. Der Held des Films, Ramsay MacKay, ein junger Mitarbeiter,

lernt Anfang der 1840er Jahre die junge Justine Pryor kennen, die später, obwohl ihre Mutter gesellschaftliche Vorbehalte hat, seine Frau wird. Aus der Beziehung gehen zwei Kinder hervor, sie leidet aber unter der häufigen Abwesenheit des Mannes, der inzwischen erfolgreich in der Firma aufgestiegen ist und, nach Kalifornien entsandt, dort ganz wesentlich für den Aufbau des Transportunternehmens verantwortlich ist und mehr als ein gefährliches Abenteuer – zusammen mit seinem indianischen Freund Pawnee – zu bestehen hat. Dann bricht der Bürgerkrieg aus, nicht nur eine weitere Belastung für die Ehe, da Justine und ihre Familie den Süden unterstützen, sondern auch ein

Streßtest für Wells Fargo, da Goldtransporte für den Norden überfallen werden. Wegen eines gebrochenen Versprechens aufgebracht, ist Justine drauf und dran, einen solchen Transport an die Südstaaten zu verraten, wirft den Brief dann aber doch weg. Ohne ihr Wissen schickt ihre Mutter ihn ab, und als Ramsay ihn später findet, hat Justine ihn bereits mit den Kindern verlassen. Erst viele Jahre später trifft er anlässlich eines Dinners, das zu seinen Ehren von der Firma veranstaltet wird, Justine wieder, erfährt, daß sie nicht verantwortlich für den Verrat war, und versöhnt sich mit Justine und den Kindern.



dt. DVD-Cover mit altem US-Filmplakat, Western-Legenden 33 (© Koch Media/Universal 2015)



dt. DVD-Cover (Vol. 2, © Pidax-Film 2020)



dt. DVD-Cover (Vol. 3, © Pidax-Film/Universal 2013)

Von 1957 bis 1962, zur Hochzeit der Präsenz von Westernserien im US-Fernsehen, gab es die „Tales of Wells Fargo“, eine Serie, die es auf sechs Staffeln mit insgesamt 201 Episoden (zunächst 167 von jeweils 25 Minuten Länge in schwarzweiß, später dann noch 34

mit 50 Minuten und in Farbe) brachte. Die Handlung ist in den 70er und 80er Jahren des 19. Jahrhunderts angesiedelt. Zwischen 1964 und 1972 sendete die ARD immerhin 55 Episoden (39 schwarzweiße plus 16 farbige) unter dem Titel „Wells Fargo“.

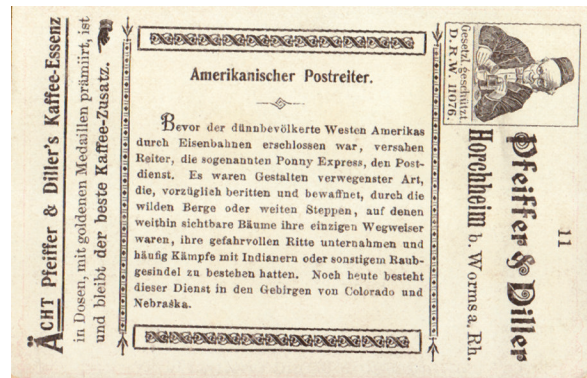
Der Pony Express

Mit dem Pony Express kommen wir nun zu einer der ganz großen Legenden des Westens, aber auch zu einer tatsächlich nicht zu unterschätzenden Leistung. Bewegungsfreiheit, Reisen und Frachttransporte (Letzteres eben auch mittels von Pferden oder Ochsen gezogenen Wagen) waren das eine, Postbeförderung als wesentliches Element der Kommunikation zwischen Menschen – soweit noch keine anderen technischen Möglichkeiten zur Verfügung standen – war eine weitere Aufgabe. 1860 war Post zwischen Missouri, der westlichen Grenze der Zivilisation, und der Westküste etwa einen Monat unterwegs. Initiiert von William Hepburn Russell richtete die Frachtfirma Russell, Majors & Waddell im April 1860 den Pony Express ein, einen Kurierreiter-Stafetten-Dienst, der die Beförderungszeit auf nur elf Tage verkürzte (So lang braucht die

US-Post übrigens auch heute zuweilen.), und das für eine Strecke von immerhin 2000 Meilen (ca. 3200 km). Möglich machten das 190 Relaisstationen, 500 Pferde und vor allem rund 100 Reiter, die den Weg von St. Joseph in Missouri nach Sacramento in Kalifornien zurücklegten über die weite Prärie und durch die Rocky Mountains entlang zum Teil bereits bekannter Trails. Zwischenstationen gab es alle 15 bis 20 km, nach durchschnittlich 80, spätestens aber nach 300 km erfolgte ein Reiterwechsel. Jeder Reiter trug einen mit vier Fächern für unterschiedliche Zustellungsziele versehene und Mochila genannte Packtasche mit 10 Kilo Eilpost. Von Sacramento wurde die Post auf dem Dampfschiff nach San Francisco weitergeschickt, doch wenn kein Schiff verfügbar war, kam ein weiterer Reiter zum Zuge. Und weil die Strecke – nicht

zuletzt wegen feindlicher Indianer – alles andere als ungefährlich war, wurden als Reiter junge, ungebun-

dene Männer, vorzugsweise Waisen, eingestellt, nicht älter als achtzehn Jahre und nicht schwerer als 60 kg.



Reiter des Pony Express auf einem Sammelbild der Firma Pfeiffer & Diller (Vorder- u. Rückseite)

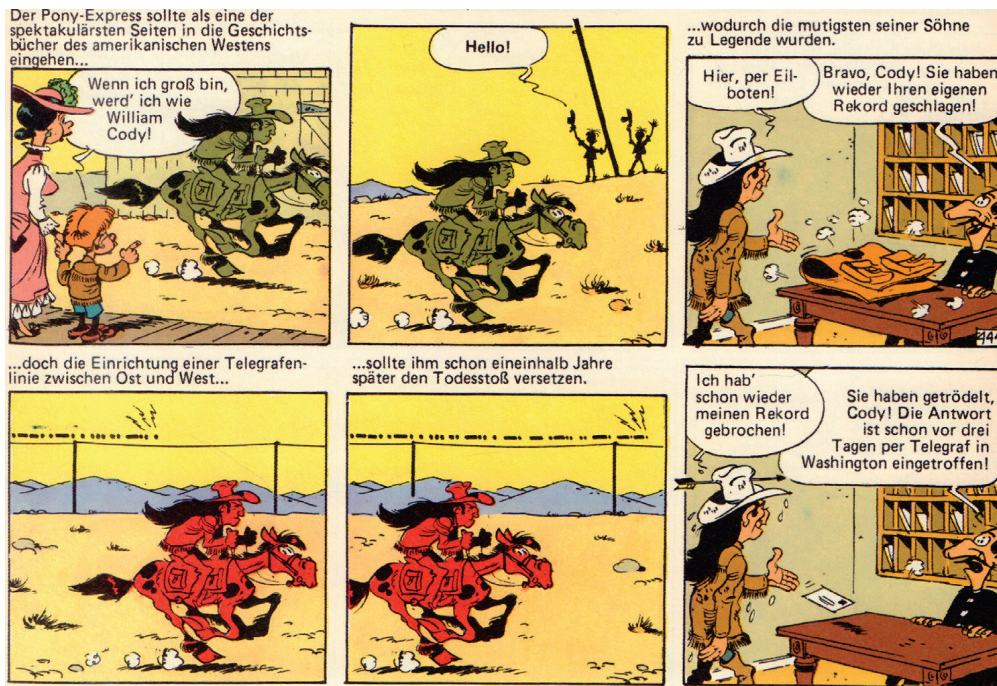
Eine wirkliche Heldensaga also – und deshalb gibt's gleich noch ein paar eindrucksvolle Zahlen:

- Die jüngsten Reiter waren David Lay und William Frederick Cody (ja, genau der – der spätere Buffalo Bill), beide 14 Jahre alt.
- Cody war es auch, der – so jedenfalls erzählt man sich – den längsten Einzelritt zurücklegte: 384 Meilen (dicht gefolgt von „Pony Bob“ Haslam mit 380 Meilen).
- Der schnellste Transfer brauchte nur 7 Tage und 17 Stunden und brachte Lincolns Antrittsrede in den Westen.
- Insgesamt legten 120 Reiter 650.000 Meilen zurück.
- Ein Reiter wurde von Indianern getötet, eine

Sendung soll nicht vollständig angekommen, nur eine verlorengegangen sein.

Der erste Kurierritt erfolgte vom 3. bis 14. April. Aber schon nach anderthalb Jahren, im Oktober 1861, wurde der Dienst, der von Anfang an seine Kosten nicht durch die Beförderungsgebühren decken konnte, wieder eingestellt – der Grund? Am 26. Oktober 1861 übernahm die nun fertiggestellte transkontinentale Telegrafenfähne die Aufgabe, die Menschen in Ost und West miteinander zu verbinden.

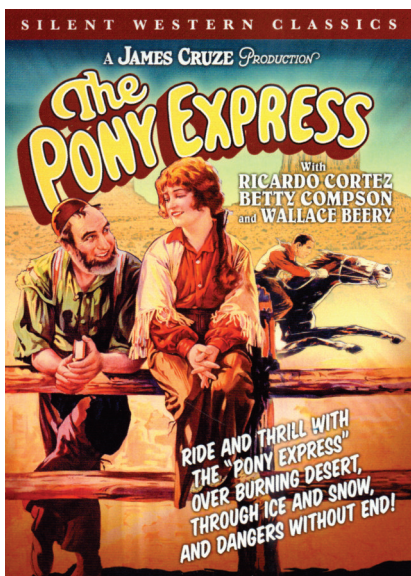
Obwohl es nur ein kurzes Intermezzo war, gilt der Pony Express als einer der großen Mythen des Wilden Westens. Die Kurierstrecke wurde 1992 als Pony Express National Historic Trail ausgewiesen und wird entlang des Weges bis heute mit Festen und Paraden gefeiert.



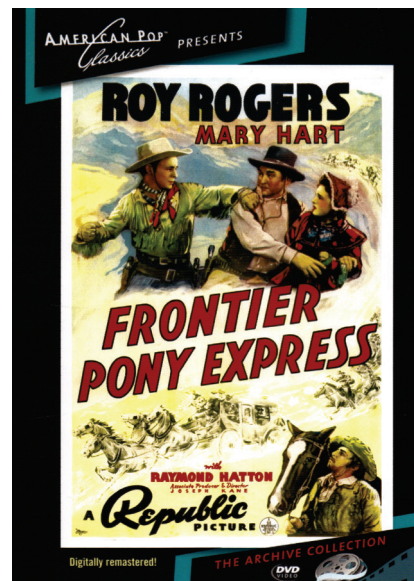
Das Ende des Pony Express, wie Morris es sah (aus: Lucky Luke Band 56 – Der Pony-Express, Seite 46, Panels 4–9, © Delta/Ehapa)

Und auch Hollywood hat mit an der Legende von den heldenhaften Reitern gestrickt:

- 1909 Pony Express (Regie: Edwin S. Porter)
- 1910 The Pony Express Rider (Regie: G. M. Anderson)
- 1911 The Pony Express (Regie: Milton J. Fahrney)
- 1911 Saved by the Pony Express (Regie: Frank Boggs)
- 1912 The Pony Express Girl (Regie: Pat Hartigan)
- 1916 The Pony Express Rider (Regie: Tom Mix)
- 1925 The Pony Express (Regie: James Cruze)
- 1925 The Bad Lands (Regie: Dell Henderson)
- 1926 Pony Express Rider (Regie: Robert J. Horner)
- 1928 Son of the Golden West (Regie: Eugene Forde)
- 1929 The Desert Rider (Regie: Nick Grinde)
- 1933 Via Pony Express (Regie: Lew Landers)
- 1939 Frontier Pony Express (Regie: Joe Kane)
(deutsche Fassung: „Pony Express“, 1980 im Rahmen der Reihe „Western von gestern“ im ZDF gesendet)
- 1940 Pony Express Days (Regie: B. Reeves Eason)
- 1940 Pony Post (Regie: Ray Taylor)
- 1946 Plainsman and the Lady (Regie: Joe Kane)
(deutsche Fassung 1951: „Karten, Kugeln und Banditen“)
- 1949 Riders of the Pony Express (Regie: Michael Salle)
- 1950 Cody of the Pony Express (Regie: Spencer G. Bennet), Serial
- 1953 Pony Express (Regie: Jerry Hopper)
(deutsche Fassung: „Pony–Express“ (aka „Die Outrider“))
- 1976 Pony Express Rider (Regie: Robert Totten)
(deutsche Fassung unter dem Titel „Rache tötet die Liebe“ 1989 auf Sat1 erstausgestrahlt)



US-DVD-Cover (© Alpha Video Classics 2021) – Bei der hier veröffentlichten Version handelt es sich um eine später gekürzte Fassung von Kodascope. Der vollständige Originalfilm gilt als verloren.



US-DVD-Cover (© American Pop Classics 2016)



dt. DVD-Cover (© Spirit Media / WVG / Paramount 2018) – kurios der Fehler im abgedruckten Zitat (aus TV Guide), das als Regisseur James Cruze benennt, der jedoch den Film von 1925 inszenierte, während 1953 Jerry Hopper auf dem Regiestuhl saß

1917, kurz vor seinem Tod, spielte William F. Cody sich selbst in dem Film „The Adventures of Buffalo Bill“ (aka „The Life of Buffalo Bill“), in dem mit Szenen aus seiner Wildwest-Show Episoden aus seinem Leben dargestellt wurden, darunter auch seine Zeit als

Vierzehnjähriger (!) beim Pony Express.

Der Film von 1925, inszeniert von James Cruze, der bereits zwei Jahre zuvor einen sehr erfolgreichen Großwestern geschaffen hatte („The Covered Wagon“, der erfolgreichste Film des Jahres), war schon der

siebte Film mit dem Thema Pony Express, schon der dritte mit diesem Titel. Neu in diesem Film, in dessen Mittelpunkt ein Reiter steht, der die Nachricht von Lincolns Wahl zum Präsidenten nach Kalifornien bringt, war die Verknüpfung mit Ereignissen im Umfeld der mit dieser Wahl unmittelbar bevorstehenden Sezession der Südstaaten und damit des Bürgerkrieges, mit den Aktivitäten der kalifornischen Separatisten. Die Gefahr einer Abspaltung Kaliforniens und eines Wechsels des Staates auf die Seite des Südens sollte ja auch bei der Entscheidung für den Bau der transkontinentalen Eisenbahn noch eine entscheidende Rolle spielen. Auch Cowboy-Star Roy Rogers gerät im Film „Frontier Pony Express“ (1939) während des Bürgerkrieges zwischen die Fronten im Wettstreit um die Zugehörigkeit Kaliforniens.

Der Film von 1953, nunmehr der vierte mit dem Titel, nahm dieses zusätzliche Handlungselement wieder auf, wertete es im Kontext der Handlung sogar erheblich auf. Die historischen Umstände der Gründung des Pony Express werden dagegen zurechtgebogen und zugeschnitten auf die beiden aus der Geschichte des Wilden Westens hinlänglich bekannten Helden William Frederick Cody und James Butler Hickok. Die beiden Freunde (!) sind es, die den Auftrag erhalten, diese Verbindung mit Kalifornien aufzubauen, um die Bestrebungen der Separatisten zu unterbinden. Weit entfernt von historischer Authentizität ist auch die Darstellung der Protagonisten. Cody, zu dem Zeitpunkt vierzehn Jahre alt, wird von dem 30jährigen Charlton Heston, noch am Beginn seiner Karriere, verkörpert, Hickok (tatsächlich 23 Jahre alt) von dem eher bulligen Forrest Tucker, 34 Jahre alt. Auch in dieser Version der Geschichte spielt die Liebe eine entscheidende Rolle, eine Liebesgeschichte allerdings, die (durchaus einer Formel folgend) tragisch endet. Cody verliebt sich in die sehr attraktive Evelyn, die in den Diensten der Separatisten steht und den geplanten Kurierdienst sabotieren soll. Daß die hübsche Denny ihn wirklich liebt, übersieht er dabei. Es folgen Kämpfe mit Indianern, die von den Separatisten mit Waffen beliefert werden, und schließlich eine letzte Konfrontation, eine Falle für die beiden Helden. Da hat Evelyn zwar schon erkannt, auf der falschen Seite gestanden zu haben, unrecht gehandelt zu haben, doch es ist Denny, die sich für ihren Cody opfert und den Tod findet. Cody wird ihre Liebe schmerzlich bewußt, er wendet sich ab von Evelyn und setzt seinen Ritt für den Pony Express fort.

Den Helden des Pony Express wurde seinerzeit natürlich auch eine TV-Serie gewidmet: „**Pony Express**“,

die es von 1959 bis 1960 jedoch nur auf eine Staffel mit 35 knapp halbstündigen Episoden in schwarzweiß brachte. In Deutschland wurde diese Serie gar nicht ausgestrahlt.

Schon Jahre zuvor war die Serie „**The Adventures of Wild Bill Hickok**“ (1951–1958) sehr viel erfolgreicher gewesen (8 Staffeln). In zwei Episoden (1/7. Indian Pony Express und 2/2. Pony Express vs. Telegraph) geht es um den jungen Hickok beim Pony Express.

Für die Reiter des Pony Express gab es im Zuge einer Renaissance von Westernserien noch einmal eine Wiederauferstehung – diesmal wieder mit den beiden berühmtesten unter all den Namenlosen, James Butler „Wild Bill“ Hickok und William F. Cody, ansonsten aber mit einem verkleideten Mädchen (!), einem Ex-Sklaven und weiteren Charakteren, die es möglich machten, auch Themen wie Rassismus zu thematisieren. Die Serie „**The Young Riders**“ (deutscher Titel: „Young Riders – 7 für die Gerechtigkeit“) umfaßte 68 Episoden in drei Staffeln und lief von 1989 bis 1992 im US-Fernsehen. Die ARD strahlte 1991 nur die 21 Episoden der ersten Staffel aus.

Und zwischendrin war der Pony Express auch Thema in der Serie „**Bonanza**“ (1959–1973): in einer Doppelfolge, den Episoden 17 und 18 (219 und 220 von insgesamt 431) der 7. Staffel (von 14) mit dem Titel „Ride the Wind“ (Regie: William Witney). Unter dem Titel „Pony-Express“ waren die beiden Episoden 1974 im ZDF zu sehen. Aber schon 1970 lief die Doppelfolge, die außerhalb der USA als Kinofilm vermarktet wurde, unter dem Titel „Die Männer von Bonanza – Sie ritten wie der Wind“ auch in deutschen Kinos. Charles Ludlow und Curtis Wade – so heißen die Initiatoren des Pony Express hier – stellen ihr Projekt in Virginia City (Nevada) vor, Ben Cartwright unterstützt es mit einer größeren Geldsumme, und sein jüngster Sohn Little Joe verdingt sich als Reiter. Dann greifen Indianer an...

Die beiden prominentesten – in erster Linie natürlich durch das, was sie in ihrem späteren Leben taten – Mitarbeiter des Pony Express waren James Butler „Wild Bill“ Hickok, damals 23 Jahre alt und als Frachtkutscher für Russell, Majors & Waddell tätig, und William Frederick „Buffalo Bill“ Cody, seinerzeit erst vierzehn Jahre alt. Als, wenn auch recht fragwürdige, Helden des Wilden Westens traten sie in einer ganzen Reihe, eben auch ihrem späteren Leben gewidmeten, Western auf. Hier einmal eine Liste ihrer Darsteller:

Wild Bill Hickok

William S. Hart	Wild Bill Hickok	USA 1923
John Padjan	The Iron Horse	USA 1924
J. Farrell MacDonald	The Last Frontier	USA 1926
Gary Cooper	The Plainsman	USA 1936
George Houston	Frontier Scout	USA 1938

Roy Rogers	Young Bill Hickock	USA 1940
Richard Dix	Badlands of Dakota	USA 1941
Bruce Cabot	Wild Bill Hickok Rides	USA 1942
Reed Hadley	Dallas	USA 1950
Guy Madison	The Adventures of Wild Bill Hickok	USA 1951–1958
Robert „Bob“ Anderson	The Lawless Breed	USA 1953
Ewing Brown	Son of the Renegade	USA 1953
Douglas Kennedy	Jack McCall, Desperado	USA 1953
Forrest Tucker	Pony Express	USA 1953
Howard Keel	Calamity Jane	USA 1953
Tom Brown	I Killed Wild Bill Hickok	USA 1956
Robert Culp	The Raiders	USA 1964
Adrian Hoven	Aventuras en el oeste/7 ore di fuoco/ Die letzte Kugel traf den Besten	E/I/BRD 1964
Paul Shannon	The Outlaws Is Coming	USA 1965
Robert Dix	Deadwood '76	USA 1965
Don Murray	The Plainsman	USA 1966
Jeff Corey	Little Big Man	USA 1970
Charles Bronson	The White Buffalo	USA 1977
Josh Brolin	The Young Riders	USA 1989–1992
Jeff Bridges	Wild Bill	USA 1995
Sam Elliott	Buffalo Girls	USA 1995
Keith Carradine	Deadwood	USA 2004–2006
Luke Hemsworth	Hickok	USA 2017

Buffalo Bill

George Waggner	The Iron Horse	USA 1924
John Fox jr.	The Pony Express	USA 1925
Jack Hoxie	The Last Frontier	USA 1926
William Fairbanks	Wyoming	USA 1927
Douglas Dumbrille	The World Changes	USA 1933
Moroni Olsen	Annie Oakley	USA 1935
James Ellison	The Plainsman	USA 1936
Carlyle Moore	Outlaw Express	USA 1938
Roy Rogers	Young Buffalo Bill	USA 1940
Joel McCrea	Buffalo Bill	USA 1944
Richard Arlen	Buffalo Bill Rides Again	USA 1947
Monte Hale	Law of the Golden West	USA 1949
Dickie Moore	Cody of the Pony Express	USA 1950
Louis Calhern	Annie Get Your Gun	USA 1950
Tex Cooper	King of the Bullwhip	USA 1950
Clayton Moore	Buffalo Bill in Tomahawk Territory	USA 1952
Charlton Heston	Pony Express	USA 1953
Malcolm Atterbury	Badman's Country	USA 1958
James McMullan	The Raiders	USA 1964
Rick van Nutter	Aventuras en el Oeste/7 ore di fuoco/ Die letzte Kugel traf den Besten	E/I/BRD 1964
Gordon Scott	Buffalo Bill, l'eroe del Far West/Das war Buffalo Bill	I/BRD/F 1965
Guy Stockwell	The Plainsman	USA 1966
Michel Piccoli	Touché pas la femme blanche	F 1974
Paul Newman	Buffalo Bill and the Indians, Or Sitting Bull's History Lesson	USA 1976
Robert Donner	Voyagers! (1/11. Buffalo Bill and Annie Play the Palace)	USA 1982/83
Stephen Baldwin	The Young Riders	USA 1989–1992
Keith Carradine	Wild Bill	USA 1995
Peter Coyote	Buffalo Girls	USA 1995

Der Bau der transkontinentalen Telegrafelinie

1856 änderte die fünf Jahre zuvor von Hiram Sibley in Rochester bei New York gegründete New York and Mississippi Valley Printing Telegraph Company nach Übernahme von Mitbewerbern ihren Namen in Western Union Telegraph Company und begann mit Planung und Bau der transkontinentalen Telegrafenerbindung. Am 26. Oktober 1861, also schon während des Bürgerkrieges, wurde der letzte Abschnitt von Omaha nach Salt Lake City fertiggestellt, und die Western Union – so ist die Gesellschaft bis heute bekannt – nahm den Telegrafendienst von Küste zu Küste auf. Daß damit der Pony Express obsolet wurde, wurde bereits erwähnt. Die Firma blieb auch weiterhin technisch innovativ auf dem Gebiet der Telekommunikation

und des Geldverkehrs (Western Union brachte schon 1914 die erste Kreditkarte auf den Markt.). Heute ist Western Union ein (nicht unumstrittenes) Finanzdienstleistungsunternehmen und der führende Anbieter für weltweiten Geldtransfer und ist damit ein von Migranten gern für Überweisungen in die Heimat genutzter Service, wird aber in Zeiten der Globalisierung auch bevorzugt für kriminelle Aktivitäten genutzt.

Aus den hier genannten Western, in denen der Telegraph eine Rolle spielt, eine Liste, die sicherlich mit Blick auf kleinere Szenen noch erheblich erweitert werden könnte, ragt nur der Film „Western Union“ von 1941 heraus.

- 1925 The Fighting Sheriff (Regie: J. P. McGowan)
- 1926 Strings of Steel (Regie: Henry McRae), Serial
- 1928 The Glorious Trail (Regie: Albert Rogell)
- 1928 Son of the Golden West (Regie: Eugene Ford)
- 1929 The Overland Telegraph (Regie: John Waters)
- 1933 The Telegraph Trail (Regie: Tenny Wright)
- 1941 Western Union (Regie: Fritz Lang)
(deutsche Fassung 1949: „Überfall der Ogalalla“, Neustart in den 60ern: „Western Union“, TV-Premiere: 1970 (ARD))
- 1951 Overland Telegraph (Regie: Lesley Selander)



Plakat zur deutschen Erstaufführung 1949, gestaltet von H. Schulz (© 20th Century Fox, s. Lit.verz.)



Filmprogramm der Kino-Szene Nr. 254 (© Peter Kranzpiller, Vogt)



Titelbild der deutschen Taschenbuchausgabe des Romans von Zane Grey (Originaltitel: Western Union, © Heyne-Verlag, München 1973)

„Western Union“ zeigt tatsächlich den Bau der Telegrafelinie von Omaha nach Salt Lake City – als abenteuerliche Angelegenheit, vom deutschen Regisseur Fritz Lang, dessen schon zweiter Western im amerikanischen Exil es war, ebenso aufwendig wie kurzweilig inszeniert. Historisch allerdings nimmt sich der Film nach dem gleichnamigen Roman von Zane Grey

(einem der wohl produktivsten Westernautoren des frühen 20. Jahrhunderts) einige Freiheiten. Lang versteht es, gekonnt mit den Motiven (und Klischees) des Westerns – ein Heimatfilm, der Historie und Fiktion, Legende(n) und Geschichtsklitterung mischt – zu spielen. Um den verantwortlichen Ingenieur Creighton, eine historische Person, der hier jedoch stark verändert

wird, werden einige ganz typische Figuren angeordnet, um die Schwierigkeiten und Hindernisse des Baus (die ebenfalls längst nicht alle korrekt sind) und den Erfolg des Unternehmens spannend in Szene zu setzen: der geläuterte Räuber, der von seiner Vergangenheit eingeholt wird (Randolph Scott), der frisch von der Universität in den Westen gekommene Ingenieur, ein sympathisches Greenhorn, beide als Verehrer der resoluten Schwester Creightons, dazu als Indianer verkleidete Saboteure der Konföderierten, die das Vieh stehlen und die Baustelle in Brand setzen, und richtige feindliche Indianer (die Ogalalla des ursprünglichen deutschen Titels). Dazu kommt ein Konflikt unter Brüdern (im US-Western keine Seltenheit: „Winchester '73“, „Night Passage“ oder auch „Duel in the Sun“), denn Slade, der Anführer der Saboteure, ist der Bruder von Shaw, der früher zu dessen Bande gehörte und jetzt im Dienste der Western Union ein ehrliches Leben führen will und das auch mehr als einmal unter Beweis stellt. Es geht um Loyalität und Verrat, um Liebe und Opferbereitschaft. Shaw bezahlt am Ende seinen Gewissenskonflikt doch mit dem Leben, aber sein Mitbewerber Blake, der Slade dann tötet, trägt auch (vorerst) nicht den Sieg in Liebesdingen davon – vor allem aber gelingt das große nationale Werk.

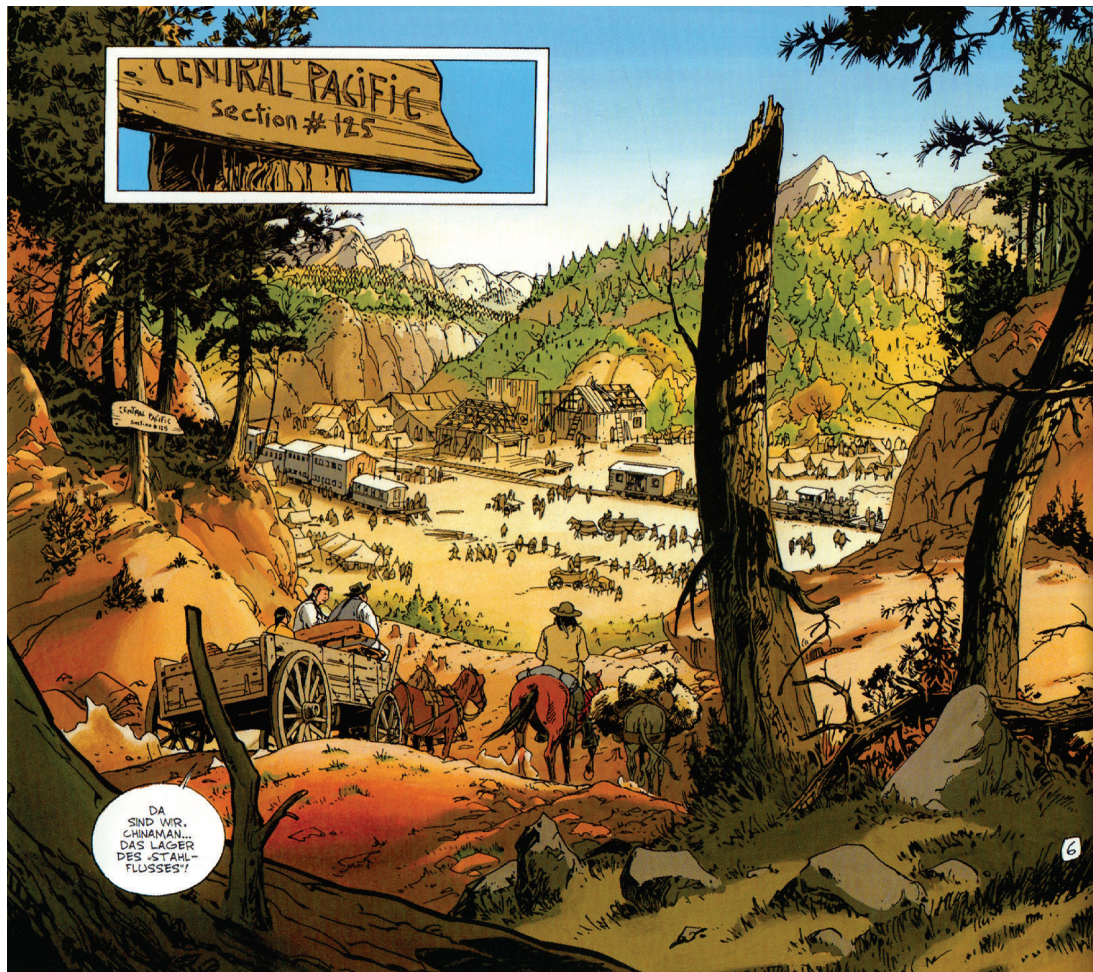
Regisseur Lang zitierte gern einen Brief, den ihm der Old Timers' Club in Flagstaff, Arizona, schrieb. Darin versicherten die alten Herren ihm, sie hätten den alten Westen noch nie so authentisch abgebildet gesehen wie in diesem Film. Wie sei das einem Regisseur möglich gewesen, der doch nicht in Amerika geboren wurde? Lang verwunderte dieses Kompliment, hatte er den Bau der Telegrafienlinie doch fiktionalsiert und die Indianerüberfälle komplett erfunden. „In Wirklichkeit war der für den Bau hauptverantwortliche Mann verheiratet und hatte sieben Kinder – ich machte aus ihm einen Junggesellen mit einer Liebesgeschichte (Hier trägt auch Lang seine Erinnerung!). In Wirklichkeit gab es beim Bau der Linie kaum Schwierigkeiten – wenn man davon absieht, daß sich die Büffel das Fell mit Vorliebe an den Telegrafienmasten rieben, so daß viele Masten bald wieder umfielen.“ Der Brief sagt eben sehr viel mehr über kollektive Erinnerung und die Streiche aus, die das Wunschdenken dem Gedächtnis spielt, als über diesen Film. Und wer hätte wohl besser mit solchen Legenden umgehen können als Fritz Lang, der in seiner Jugend Karl May gelesen, Buffalo Bills Wildwest-Show besucht und „Die Nibelungen“ inszeniert hatte?

Der Bau der transkontinentalen Eisenbahn

Zwei schöne Panorama-Darstellungen im Comic:



Baustelle der Union Pacific (aus: Blueberry 7 – Das eiserne Pferd, Bildseite 1, © Jean Giraud)



Baustelle der Central Pacific (aus: Chinaman 4 – Die Rostfresser, Bildseite 6 unten, © Olivier TaDuc)

Zwar gingen die ersten Planungen für das Projekt einer Eisenbahnlinie von der Ost- zur Westküste bereits auf die 1840er Jahre zurück, doch erst als Präsident Lincoln 1862 den Pacific Railroad Act unterzeichnete, nahm das Projekt Formen an. Neben den ohnehin vorhandenen wirtschaftlichen Interessen kam nun ein weiteres, ein kriegswichtiges Interesse hinzu: Kalifornien an die Union zu binden und zu verhindern, daß Kalifornien die Südstaaten unterstützen würde. Die ersten Arbeiten begannen 1863, doch erst 1865, nach Ende des Bürgerkrieges, nahmen sie Fahrt auf.

Die Union Pacific begann mit dem Streckenbau Richtung Westen in Omaha, Nebraska, die konkurrierende Central Pacific in Sacramento, Kalifornien, mit Richtung Osten. Das Vorhaben stellte aufgrund der Gegebenheiten – über Prärien (wo vor allem den Indianerstämmen rücksichtslos und unter Verletzung bestehender Verträge ihr Land geraubt wurde), durch Wüsten und vor allem die Rocky Mountains – eine enorme Herausforderung dar. Für die Union Pacific arbeiteten bis zu 20.000 Arbeiter (nicht wenige von ihnen irische Einwanderer), die die Strecke rund fünf Meilen pro Tag vorantrieben. Die Central Pacific, deren Streckenführung weit schwierigeres Gelände beinhaltete, erkannte bald, daß chinesische Einwanderer die Arbeit in den Gebirgsregionen sehr viel besser bewältigten als die Amerikaner. Ihre Rekrutierung resultierte in einer massenhaften und jetzt geförderten

Einwanderung. Die etwa 18.000 chinesischen Arbeiter zahlten den höchsten Blutzoll.

Das große politische Interesse der Administration am Bau dieser Eisenbahn führte zu erheblichen Versprechungen und Vorteilen, die ihrerseits den – auch in Filmen und Comics immer wieder thematisierten – Wettlauf erst verursachten. Den beiden Gesellschaften war nicht nur der wirtschaftliche Gewinn aus ihrer Strecke garantiert, es gab hohe finanzielle Subventionen, und dazu ging ein breiter Streifen auf beiden Seiten entlang der Streckenführung in den Besitz der jeweiligen Gesellschaft über. Das führte – auch wenn in den Darstellungen stets nur die Central Pacific entsprechend negativ dargestellt wird, die Union Pacific aber besser dasteht – zu skrupellosen kriminellen Machenschaften, die der zusätzlichen Bereicherung dienten.

Dazu kamen noch die Einnahmen aus dem Geschäft mit den den Bauarbeiten folgenden Vergnügungsetablissemments. Das Geschäft mit Alkohol, Glücksspiel und Prostitution in diesen End-of-Track-Towns genannten Kleinstädten auf Rädern („Hell on Wheels“) gönnte man auch keinen Außenstehenden. Berüchtigt ist ein Massaker, das General Casement, bei der Union Pacific neben dem leitenden Ingenieur General Dodge für einen reibungslosen Ablauf der Arbeiten zuständig, in Julesburg unter örtlich ansässigen Betreibern von Spielhallen und Bordellen veranstaltete. In nur zehn Minuten starben 76 Menschen, weitere zwanzig

„Unternehmer“ ließ Casement kurz darauf öffentlich hängen. Begründet (besser wohl: verkauft) wurde das mit der Aufrechterhaltung von Sittlichkeit und Arbeitsmoral bei einem großen vaterländischen Werk – diese Doppelmoral, damals wie heute, ist wohl (nicht nur) uramerikanisch.

Die Auswüchse dieses Konkurrenzkampfes konnten erst eingedämmt werden, als der Präsident den Ort für die Begegnung der beiden Linien festlegte. Dort, am Promontory Point in Utah, trafen nach sechs Jahren Bauzeit Gleise, Arbeiter und Züge am 10. Mai 1869 aufeinander. Die „Hochzeit der Schienen“ (Union Pacific: 1086 Meilen, Central Pacific: 690 Meilen) wurde im ganzen Land begeistert gefeiert. Die letzte

Schwelle wurde mit einem goldenen Nagel verankert, der allerdings gleich nach der Zeremonie wieder entfernt wurde, was wohl besser war. Er kam ins Museum und befindet sich heute im Universitätsmuseum von Palo Alto.

Die Strecke verläuft längst anderswo. Für die Union Pacific war das der Beginn einer bis heute andauernden Erfolgsgeschichte, in deren Verlauf sie sich viele weitere Eisenbahngesellschaften einverleibte – all das mit amerikanischem Unternehmerteil und Geschäftssinn (sowie auch mit unlauteren Methoden).

Im Film kann aus einer derartigen Leistung, zumal in einem so technikgläubigen Land, ja nur ein Heldenlied werden.

- 1902 Drill, Ye Tarriers, Drill
- 1924 The Iron Horse (Regie: John Ford)
(deutscher Titel 1925: „Das Feuerroß“, heutiger TV–Titel: „Das eiserne Pferd“)
- 1926 Buffalo Bill on the U. P. Trail (Regie: Frank S. Mattison)
- 1932 Heroes of the West (Regie: Ray Taylor), Serial
(Von diesem Serial in 12 Teilen gibt es keine deutsche Fassung, doch wurde es als einziges Serial in seiner originalen Form an zwölf aufeinanderfolgenden Wochenenden im ARD–Programm ausgestrahlt, nicht synchronisiert, sondern von einem erzählenden Kommentar in deutscher Sprache begleitet.)
(Die Handlung eines angeblichen Remakes, das Serial „Flaming Frontiers“ von 1938, ebenfalls nach dem Roman „The Tie That Binds“ von Peter B. Kyne, hat mit dem Eisenbahnbau nichts zu tun.)
- 1939 Union Pacific (Regie: Cecil B. DeMille)
(erste – gekürzte – deutsche Fassung schon 1939 (!) in deutschen Kinos unter dem Titel „Die Frau gehört mir“, Wiederaufführung 1948, vollständige deutsche Fassung unter dem Originaltitel 1965 in den bundesdeutschen Kinos, TV–Premiere: 1969 (ARD))
- 1951 Santa Fé (Regie: Irving Pichel)
(bundesdeutscher Titel: „Unsichtbare Gegner“)
- 1952 Carson City (Regie: Andre De Toth)
(bundesdeutscher Titel: „Sabotage“)
- 1953 Kansas Pacific (Regie: Ray Nazarro)
(bundesdeutscher Titel: „Kansas Pazifik“)
- 1954 Overland Pacific (Regie: Fred F. Sears)
(bundesdeutscher Titel: „Overland Pacific“)
- 1954 Rails Into Laramie (Regie: Jesse Hibbs)
(bundesdeutscher Titel: „Aufruhr in Laramie“)
- 1957 Night Passage (Regie: James Neilson)
(bundesdeutscher Titel: „Die Uhr ist abgelaufen“)
- 1962 How the West Was Won (Regie (Episode „The Railway“): George Marshall)
(bundesdeutscher Titel: Das war der Wilde Westen)

Die Filme aus den 50er Jahren stehen beispielhaft für jene Western, von denen es eine ganze Reihe weiterer gibt, deren Handlung sich vor dem Hintergrund des Eisenbahnbaus in verschiedenen Gegenden des Westens entfaltet – nicht selten recht stereotyp. Das gilt auch für das Serial von 1932, in dem es um den Bau „einer transkontinentalen Eisenbahnlinie“ geht. Die gesamte Sammlung möglicher Schwierigkeiten dient dem jeweiligen Cliffhanger am Ende der Episode, mit dem die Zuschauer dazu gebracht werden, sich alle zwölf Episoden anzuschauen. „Kansas Pacific“ immerhin behandelt ein Eisenbahnprojekt, das in die Vorgeschichte der transkontinentalen Linie gehört. Die übrigen Titel beschäftigen sich tatsächlich mit dem Bau der transkontinentalen Eisenbahn.

Bevor wir uns diesen Produktionen zuwenden, sei noch ein ebenso berühmter wie unbekannter Film erwähnt. Nicht nur Postkutschen, auch Züge waren immer wieder Ziele von räuberischen Überfällen*. Davon zeugen entsprechende Sequenzen in einer Vielzahl von Western. Den Anfang machte „The Great Train Robbery“, 1903 von Edwin S. Porter (Regisseur auch des ersten Pony–Express–Films 1909) noch an der Ostküste inszeniert. Der nur etwa zwölf Minuten lange Film gilt als der erste Western der Filmgeschichte. Aber das ist dann schon wieder eine andere Geschichte...

* Den ersten Eisenbahnüberfall der US–Geschichte verübte am 6. Oktober 1866 die Reno–Gang. Davon und von anderen Straftaten im Wilden Westen berichtet die TV–Serie „Stories of the Century“ (deutscher

Titel: „Eisenbahndetektiv Matt Clark“), die 1954/55 mit 39 Episoden in zwei Staffeln (von denen 13 1968 auch im ZDF zu sehen waren) produziert wurde.

„Drill, Ye Tarriers, Drill“ ist ein 1888 zuerst veröffentlichter Folksong über irische Arbeiter beim Eisenbahnbau. Der gleichnamige Kurzfilm, 1900 von der American Mutoscope & Biograph Company produ-



dt. DVD-Cover mit altem US-Filmplakat (© KSM / Twentieth Century Fox Home 2012)

Regisseur von „The Iron Horse“ war John Ford, der wohl größte Westernregisseur und sicherlich ganz maßgeblich dafür verantwortlich, daß der Western zum uramerikanischen Heimatfilm wurde. Der Film, eine wahrhaftige Großproduktion, war der bislang teuerste Western und wurde zum Teil unter fast unvorstellbar schwierigen Bedingungen hergestellt: eine an sich einfache Geschichte, garniert mit einer Reihe von Höhepunkten, und all das vorangetrieben durch eine semidokumentarische Darstellung jenes großen nationalen Werkes. Das Lied „Drill, Ye Tarriers, Drill“ zieht sich übrigens Strophe für Strophe durch den gesamten Film, unter anderem auch mit dem Text „Drill, Ye Chinymen, Drill, Drill, Ye Haythens, Drill“. Die Central Pacific und die Chinesen werden 1939 ganz ausgespart.

1939 war die Herangehensweise ganz ähnlich. Regisseur Cecil B. DeMille, schon seit den 20er Jahren der Großmeister des (nicht nur biblischen) Monumentalfilms (aber mit „The Squaw Man“ 1913 auch Regisseur eines der ersten Western vor Ort in Hollywood), folgt in wesentlichen Elementen der Darstellung in „The Iron Horse“, baut die inzwischen typisch gewordenen Handlungselemente – (die bekannten) Sabotageakte, Glücksspiel in den End-of-Track-Towns, Raub der Lohngehälter, eine Saloonschlacht, Indianerüberfälle, Unfälle – aber aus und macht daraus eine Perlenkette spektakulärer Höhepunkte. Zusammengehalten wird das Ganze – wie könnte es anders sein – von einer Liebesgeschichte, wie schon in „The Iron Hor-

se“ präsentiert in komödiantischer Darstellung irische Arbeiter – aber nicht beim Eisenbahnbau.

Im Verlauf der 20er Jahre produzierte Hollywood – neben einer großen Zahl von sehr unterschiedlichen Western, zum Teil in Serie – einige historische Großfilme, darunter „The Covered Wagon“ (1923), „The Big Trail“ (1930) und eben „The Iron Horse“ von 1924.



DIN A0-Plakat zur deutschen Wiederaufführung 1965, gestaltet von Rütters (© Paramount, s. Lit.verz.) – Bei dem ersten deutschen Plakat 1939 (Titel: „Die Frau gehört mir“) hatte „die Frau“ noch bildfüllend im Mittelpunkt gestanden.

se“ einer Dreiecksbeziehung gar: Jeff Butler (Joel McCrea, der „good man“) arbeitet als Trouble-Shooter für die Union Pacific, Dick Allen (Robert Preston, der „good bad man“), sein alter Kriegskamerad, steht auf der anderen Seite. Und zwischen den beiden Männern steht Mollie Monahan (Barbara Stanwyck, das „good bad girl“), Tochter eines Lokomotivführers., die den leichtlebigen Allen liebt, ihn sogar mehr aus Trotz heiratet, aber sich schon längst in den schneidigen Butler verliebt hat. Von Jeff Butler wird Dick Allen aus alter Verbundenheit noch verschont, doch fällt er dem „bad bad man“ zum Opfer – einem Happy-End steht also nichts mehr im Wege, als die beiden Bautrupps am Promontory Point aufeinandertreffen – eine Sequenz, die in beiden Filmen lang und breit ausgewalzt wird. Und doch schafft es Jeff Butler nicht mehr rechtzeitig auf das berühmte Foto, da noch ein Showdown auf ihn wartet (der dann aber doch anders als erwartet verläuft). Der Film schließt mit einem Blick in die Zukunft, auf einen modernen Union-Pacific-Zug der damaligen Gegenwart, um noch einmal die Bedeutung des Unternehmens für den Fortschritt und den Zusammenhalt der Nation zu unterstreichen. Historisch akkurat zu sein, nehmen beide Filme für sich in Anspruch. Und auch das christliche Amerika meldet sich zu Wort: Mollies Vater, der auf seiner Lokomotive einem Unfall zum Opfer fällt, wird, so Mollie, im Himmel alle Engel fahren, und als sie am Ende fragt, wo Dick denn bleibe, tröstet Jeff sie mit der Auskunft, er werde auf sie da warten, wo alle Strecken enden.

Ganz bezeichnend für beide Filme ist der Aufwand, der bei den Dreharbeiten betrieben wurde – ganz so, als wollte man das grandiose Unternehmen noch einmal auf die Beine stellen – und mit dem dann auch zum Filmstart geworben wurde. Die Fakten und Zahlen sind wirklich beeindruckend. Für „The Iron Horse“ beschäftigte die Produktion (wenn’s denn stimmt) 3000 Eisenbahnarbeiter, 1000 Chinesen, 800 Pawnee-, Sioux- und Cheyenne-Indianer, 2000 Pferde, 1300 Büffel (Hatte Buffalo Bill überhaupt so viele übriggelassen?!) sowie ein ganzes Kavallerie-Regiment und war während der Dreharbeiten in einem Zug mit 56 Waggonen unterwegs. Da nehmen sich die einhundert Navajo-Krieger, die 1939 für den Zugüberfall rekrutiert wurden, doch geradezu bescheiden aus. Dafür wurde in Utah eine Gleisanlage gebaut, die so lang war, daß DeMille eigens eine Eisenbahnlizenz für den Betrieb erwerben mußte. Die Behauptung in einem Zwischentitel des Films von 1925, bei den Dreharbeiten zur Hochzeit der Schienen seien die Original-Lokomotiven verwendet worden, ist falsch, da diese zu diesem Zeitpunkt bereits seit langem verschrottet waren. Für die entsprechende Szene in „Union Pacific“ wurde allerdings der Original-Goldnagel von der Stanford University ausgeliehen. Die Werbung und die Premiere selbst vor Ort in Ogden für „Union Pacific“ wurden 1939 zu einem Ereignis von nationaler Bedeutung und entsprechender Aufmerksamkeit.

Möglichen nichtamerikanischen Einwänden gegen dieses Geschichtsbild zum Trotz sind beide Filme wirklich ganz großes Kino, packende Unterhaltung, wie sie sein soll. Man kann „Union Pacific“ natürlich auch – heute würde man sagen: politisch korrekt – überkritisch auseinandernehmen, wie es seinerzeit anlässlich der Wiederaufführung 1965 Klaus Hellwig in seiner Rezension in der „Filmkritik“ 7/1965 (S. 398/399) tat: eine linksintellektuelle Spaßbremse!

„How the West Was Won“ schließlich, der dritte Großfilm, war eine der wenigen seinerzeit im Cinerama-Format gedrehten Filme und bot entsprechende Schauwerte. Basierend auf einer Artikelreihe im LIFE Magazine schildert der Film in epischer Länge, aufgeteilt in Episoden (für die mehrere namhafte Regisseure verantwortlich zeichneten), die Geschichte der Erschließung des Westens von den 1840er bis in die 1880er Jahre. Die Episode „The Railroad“ behandelt den Bau der transkontinentalen Eisenbahn (und läßt auch Pony Express und die Telegrafienlinie nicht unerwähnt). Ein verantwortlicher Ingenieur läßt unter Verletzung bestehender Verträge durch das Territorium der Sioux bauen und muß einen hohen Preis dafür zahlen. Klotzen, nicht kleckern, so das Motto bei Cinerama: Höhepunkt dieser Episode ist eine eindrucksvolle Büffelstampede.

Basierend auf dem Film von 1939, aber mit anderen Protagonisten wurde 1958/59 die Serie „**Union Pacific**“ produziert, die jedoch nur mäßig erfolgreich war und bereits nach einer Staffel mit 38 knapp halbstündigen Episoden in schwarzweiß wieder eingestellt wurde. Die Gegner und Hindernisse, die sich dem Baufort-

schrift der Union Pacific entgegenstellten, waren der Episodenform geschuldet naturgemäß breiter gestreut als im Spielfilm. Zwischen 1959 und 1963 waren 19 der Episoden unter dem Originaltitel im Programm der ARD zu sehen.

Der Hype um Serien als das Programmformat der Zukunft (und die angeblich einzig angemessene Form, Geschichten zu erzählen) brachte dem Eisenbahnbau noch einmal eine Rückkehr auf den Bildschirm. Von 2011 bis 2016 wurde die Serie „**Hell on Wheels**“ produziert, in der sich der in fünf Staffeln mit 57 45-Minuten-„Episoden“ (in Anführungszeichen gesetzt, weil diese einzelnen Folgen natürlich nicht mehr den Episodencharakter früherer Westernserien haben, sondern eine fortlaufende Geschichte erzählt wird) ein um Realismus bemühtes Panorama mit einer Vielzahl von unterschiedlichen Charakteren, Handlungselementen und Hintergründen entfaltet, das sowohl im Lager der Union Pacific wie (später) der Central Pacific kurz nach dem Ende des Bürgerkrieges angesiedelt ist. Berücksichtigt wird nicht nur die Konkurrenz der beiden Gesellschaften, sondern auch das Leben entlang des voranschreitenden Schienenweges – Hell on Wheels ist der Name der den Schienenbau begleitenden Zeltstadt (im Film von 1939 noch der des jeweils neu aufgebauten Saloons) –, die Indianer, die Mormonen, die Iren, die Chinesen, von den persönlichen Beweggründen (Rache als Triebfeder der Handlung) der Protagonisten ganz zu schweigen. Diese Serie war ab 2013 (zunächst nicht im „Free-TV“) natürlich auch im deutschen Fernsehen zu sehen.

Nicht die große transkontinentale Eisenbahn, sondern kürzere Strecken im Westen und Südwesten waren, wie schon erwähnt, häufiger Thema oder Hintergrund von Western, und das nicht nur in Hollywood.

In einem – in mehr als einer Hinsicht – herausragenden Klassiker des Italowesterns, in Sergio Leone’s „**C’era una volta il West**“ (Italien/USA 1968, US-Titel: „Once Upon a Time in the West“, deutscher Titel: „Spiel mir das Lied vom Tod“) ist der Dreh- und Angelpunkt der komplex erzählten Geschichte der Traum eines Mannes von seiner eigenen Eisenbahnlinie zum Pazifik.

Auch Karl May ist hier zu nennen. Nicht nur in seinen Romanen spielt die Eisenbahn eine Rolle, nein wir denken in diesem Zusammenhang natürlich an die Verfilmungen. Wenn der junge Karl/Charly in „Winnetou I“, noch bevor er sich seinen Kriegsnamen Old Shatterhand verdient und seinen späteren Blutsbruder Winnetou unter dramatischen Umständen kennenlernt, als Landvermesser beim Eisenbahnbau unterwegs ist, sehen wir ihn dabei auch im Film:

Winnetou 1. Teil (Bundesrepublik Deutschland/Jugoslawien/Frankreich 1963, Regie: Harald Reinl)

Winnetou – Der Mythos lebt: Teil 1 – Winnetou – Eine neue Welt (Deutschland 2016, Regie: Philipp Stölzl)

War es im Film von 1963 noch die Great Western Railroad (GWR), für die Charlie als Landvermesser

tätig war, handelt es sich in der Neuverfilmung gar um die Central Pacific Railroad.

... und eine Sequenz (von natürlich vielen erinnerungswürdigen Szenen) im 1. Teil von „Winnetou“ gelang besonders eindrucksvoll – so eindrucksvoll, daß sogar der englische Filmkritiker Allan Eyles sie in seiner Lobeshymne auf den Film eigens erwähnt, einschließlich eines Verweises auf Cecil B. DeMille, den Regisseur von „Union Pacific“ von 1939 (im Magazin „Films and Filming“, nachzulesen im Western-Lexikon von Joe Hembus): Nach nächtens verlegten Schienen steuert Old Shatterhand eine Lokomotive hinein in den von Banditen besetzten Saloon, und diese können nur noch aus den Fenstern flüchten.

... und die Chinesen

Wer weiß, wie die Bilanz der Central Pacific auf ihrem Teil der Streckenführung ausgesehen hätte, hätten sie nicht chinesische Einwanderer als billige Arbeitskräfte entdeckt und deren Fleiß und Leidenschaft rücksichtslos ausgebeutet? Und wenn der Mohr seine Schuldigkeit getan hat... Nun, die Chinesen, massenhaft ins Land geholt, blieben im Land, holten gar noch weitere Landsleute nach – und sahen sich Ras-

senhaft und Diskriminierung gegenüber. 1870 lebten rund 50.000 Chinesen in den USA und wurden in den folgenden Jahren Opfer nicht selten organisierter Pogrome in den sogenannten Chinatowns. Schon 1882 untersagten die US-Behörden die Einwanderung von Menschen aus China für zunächst zehn Jahre – eine von vielen Maßnahmen, die Anspruch und Selbstbild der US-Amerikaner widerspricht (und heute aktueller denn je ist).

Schau'n wir mal, wie es im Bereich des Westernfilms aussieht:

Ein Großteil der frühen Western der folgenden Liste beschäftigt sich mit dem Kampf gegen den Schmuggel chinesischer Einwanderer über die mexikanische Grenze in die USA (bzw. in „Old San Francisco“ mit dem Kampf gegen Chinesen in San Francisco), also gar nicht mit dem Schicksal chinesischer Arbeiter beim Eisenbahnbau. „Pals of the West“ und „Trailin' Trouble“ erzählen landläufige Abenteuer sympathischer Cowboys, in denen chinesische Charaktere – im ersten Fall ein brutaler Chinese, im zweiten Fall eine ebenso betrügerische wie undankbare Chinesin – in besonders negativer Weise porträtiert werden.

- 1922 Pals of the West (Regie: Lee Hill u. M. McWade)
- 1922 Sky High (Regie: Lynn Reynolds)
- 1922 When East Comes West (Regie: B. Reeves Eason)
- 1926 Twin Triggers (Regie: Richard Thorpe)
- 1926 Old San Francisco (Regie: Alan Crosland)
- 1927 The Desert of the Lost (Regie: Richard Thorpe)
- 1927 Roarin' Broncs (Regie: Richard Thorpe)
- 1930 Trailin' Trouble (Regie: Arthur Rosson)
- 1930 On the Border (Regie: William McGann)
- 1930 The Dude Wrangler (Regie: Richard Thorpe)

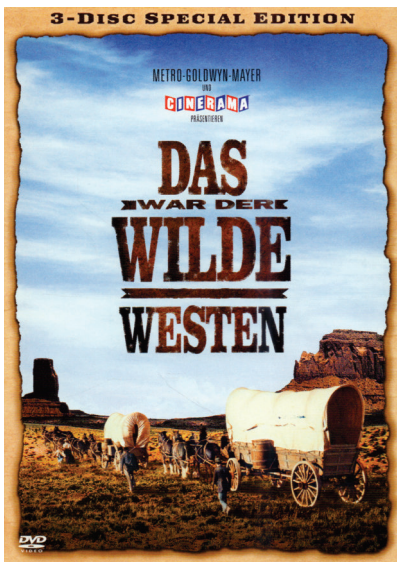
In vielen Western kommen Chinesen vor, kleine Auftritte, die kaum über die von Komparsen hinausgehen, nicht selten eher lächerlich oder herablassend angelegt. Die hier für die Jahre 1962 bis 1970 genannten Titel gewähren ihnen immerhin etwas größere Rollen

als Opfer, Geheimagenten (!) oder Killer. Eine Ausnahme dagegen bildet der Western „Rider on a Dead Horse“ von 1962, in dem die von Lisa Lu gespielte Chinesin gleichberechtigt neben ihren amerikanischen Partnern dem Goldfieber verfällt.

- 1962 Rider on a Dead Horse (Regie: Herbert L. Strock)
- 1962 Stagecoach to Dancer's Rock (Regie: Earl Bellamy)
- 1969 The Great Bank Robbery (Regie: Hy Averback)
- 1970 There Was a Crooked Man (Regie: Joseph L. Mankiewicz)

Diese stiefmütterliche Art der Repräsentation änderte sich erst mit der Westernserie „**Kung Fu**“ (Regie: Jerry Thorpe u.a.), die ihre Existenz sicherlich dem Anfang der 70er Jahre auch in den USA aufkommenden Interesse an Martial Arts (in Form von aus Hongkong importierten Filmen, dann eigenen Produktionen und der Entdeckung jener Kampfsportarten als sportliche Freizeitbeschäftigung) verdankte. Die Serie wurde von 1972 bis 1975 mit 62 Episoden in drei Staffeln produziert. 39 davon strahlte 1975/76 das ZDF aus, die restlichen Episoden liefen erst knapp zwanzig Jahre später im Programm von Pro Sieben und Kabel

1. Diverse spätere Fortsetzungen und Spin-offs sowie das Merchandising, so sehr sie den Erfolg der Serie auch belegen, können hier nicht Thema sein. Protagonist ist der halbchinesische Shaolin-Mönch Kwai Chang Caine, der, nachdem er ohne Vorsatz ein Mitglied der kaiserlichen Familie tötete, in die USA geflohen ist und jetzt auf der Flucht vor seinen Häschern den Wilden Westen durchwandert und dabei versucht, die unausweichlichen Konflikte mittels buddhistischer Werte gewaltlos zu lösen. Immer wieder begegnet er dabei der rassistisch motivierten Feindseligkeit der Amerikaner gegenüber seinen Landsleuten.



dt. DVD-Cover (© Turner Entertainment/Warner Home Video 2008)



Zack-Box 20 (© Koralle-Verlag, Berlin-Hamburg/Warner Bros. 1975)



dt. DVD-Cover (© VCL Communications / Constantin Video / Warner Bros. 2004)

Was über die Spielfilme gesagt wurde, gilt auch für Westernserien im Fernsehen. Immer wieder gibt es vereinzelte Episoden, in denen Chinesen, sei es als Betreiber von Wäschereien, sei es als von chinesischen Triaden erpreßte Familien, eine mehr oder weniger große Rolle spielen. Die Familie Cartwright beschäftigt auf ihrer Ranch, der Ponderosa, nicht nur einen chinesischen Koch, sondern muß in einer Episode (Episode 11 der 3. Staffel: „Day of the Dragon“ (deutscher Titel: „Die erlauchten Herren Cartwright“, Regie: Don McDougall, 1961 in den USA, 1990 im deutschen Fernsehen ausgestrahlt) auch einer entführten jungen Chinesin beistehen, was für sie als typisch tolerante amerikanische Familie natürlich eine Selbstverständlichkeit ist.

1998 zog nach mehreren Fortsetzungen im Kino (und einem späteren Remake) der Western „**The Magnificent Seven**“ (deutsch: „Die glorreichen Sieben), der ja bekanntlich eine westliche Adaption eines japanischen Filmklassikers ist, schließlich eine TV-Serie gleichen Titels nach sich. Bis 2000 schlugen sich in 22 Episoden (2 Staffeln) jene gebrochenen sieben Helden – hier ein Revolverheld, ein Kopfgeldjäger, ein Falschspieler, ein Ex-Prediger, ein Frauenheld, ein

Ex-Sklave und ein Greenhorn – erfolgreich gegen jedes Unrecht, stets bereit zu helfen. Diese Hilfe – und damit schließt sich der Kreis – ließen sie auch chinesischen Bahnarbeitern angedeihen, die sich nach rassistischen Übergriffen und dem Mord an Kameraden um Hilfe an sie wandten. Als Hintermänner werden Vertreter der Eisenbahngesellschaft entlarvt (Episode 18: „Chinatown“ sowohl in der Original- wie der deutschen Fassung).

Und schließlich ist es die bereits erwähnte Serie „Hell on Wheels“, die die schlechte Behandlung der chinesischen Arbeitskräfte im Zusammenhang mit dem Bau der transkontinentalen Eisenbahn thematisiert.

Eine kleine Zahl von Filmen sei der Vollständigkeit halber noch am Rande erwähnt. Als Anfang der 70er Jahre der Niedergang des Italowesterns begann, versuchten die Produzenten – auch vor dem Hintergrund des Erfolges der Martial-Arts-Filme und der Serie „Kung Fu“ zu verstehen – noch einmal eine neue Masche, die Verbindung von Western und Martial Arts (zum Teil in Koproduktion mit den Shaw Brothers in Hongkong): karatekundige chinesische Westernhelden, Bastardproduktionen, mal mit breit ausgespielten Grausamkeiten, mal als Komödie, unter anderem:

- 1973 Il mio nome è Shanghai Joe (Regie: Mario Caiano)
(bundesdeutscher Titel: „Der Mann mit der Kugelpeitsche“, auch (Video, TV, DVD) vermarktet unter den Titeln „Mein Name ist Karate-Jack“, „Karate-Jack – Ich bin der Richter“, „Karate-Jack – Ich bin euer Henker“ oder „Knochenbrecher im Wilden Westen“)
- 1974 La dove non batte il sole (Regie: Anthony M. Dawson, d.i. Antonio Margheriti)
(bundesdeutscher Titel: „In meiner Wut wieg' ich vier Zentner“)

Auf die internationalen und chinesischen Titel verzichten wir – insgesamt dümmliche Titel für Filme aus der Abteilung „Kino, wie es (fast) keiner mag“!

Wie man es viel besser machen kann, beweist die ebenfalls mit fernöstlichen Kampfkünsten angereicherte Westernkomödie „**Shanghai Noon**“ (USA 2000, Regie: Tom Dey, deutscher Titel: „Shan-High

Noon“). Niemand geringerer als Jackie Chan kommt als kaiserlicher Gardist Chon Wang im Auftrag seines Kaisers in die USA, um die Prinzessin Pei Pei (gespielt von Lucy Liu) zu retten. Die ist auf einen Amerikaner hereingefallen und, von diesem verschachert, beim Eisenbahnbau – wir schreiben inzwischen das Jahr 1881 – gelandet. Mit Hilfe eines amerikanischen

Kumpels und und der schlagkräftigen Unterstützung der Häuptlingstochter Falling Leaves (gespielt von Brandon Merrill, einer gefeierten Rodeoreiterin mit tatsächlich indigenen Wurzeln – konsequent also alle Klippen kultureller Aneignung umschiff) kann er seine Mission erfolgreich abschließen und Pei Pei in die Arme schließen.

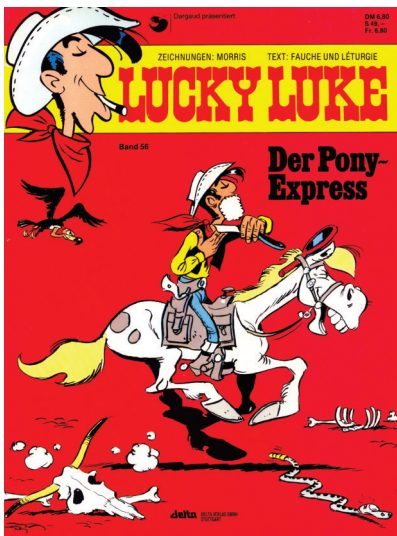
Einen in diesem Zusammenhang vielleicht etwas obskuren Film gilt es noch zu verzeichnen, in dem die chinesischen Arbeiter der Central Pacific aber immerhin thematisiert werden. „Der Chineser“, ein in deutsch-österreichisch-schwedischer Koproduktion 2011 entstandener zweiteiliger TV-Krimi nach einer Vorlage von Henning Mankell, ein typischer Skandinavien-Krimi mit einer Länge von drei Stunden, einer weithergeholtten Handlungsidee und breit ausgespielten Grausamkeiten. In Rückblenden wird gezeigt, wie die chinesischen Arbeiter gnadenlos ausgebeutet werden. Ein Chinese stirbt durch die Hand eines schwedischen Einwanderers, der dafür nicht belangt wird. 140 Jahre später nimmt ein Nachkomme des getöteten Chinesen Rache und ermordet mehr als zwanzig Nachfahren des Täters in den USA und in Schweden.

Daß die Chinesen und ihr wichtiger Beitrag zum Ei-

senbahnbau erst seit den letzten Jahren durch chinesischstämmige amerikanische Historiker angemessen gewürdigt wird, daß sie in den alten US-Filmen in dieser Funktion gar nicht stattfinden, ist ein Beleg für die Beständigkeit des von Nabelschau, von Arroganz bestimmter Glorifizierung, geradezu religiös überhöhter Geschichtsbetrachtung – eher Geschichtsklitterung – und Propaganda geprägten Geschichtsbildes und darauf beruhenden Selbstverständnisses der US-Amerikaner. Da zumindest wirkt das heutige Bemühen um political correctness auch mal ganz heilsam.

Abschließend ist festzuhalten, daß in den USA insgesamt und im Prinzip als Leitmotiv das Bestand hat, was der Zeitungsmann am Ende von „The Man Who Shot Liberty Valance“ (USA 1962, Regie: John Ford, bundesdeutscher Titel: „Der Mann, der Liberty Valance erschöß“) zu dem von James Stewart dargestellten Senator sagt, als der seine wahre Geschichte beendet hat: **„When the legend becomes fact, print the legend!“**

Last, but not least – wenden wir uns zum guten Schluß noch einer anderen bildlichen Darstellung dieses Themas zu: den Comics – mit einer Übersicht zumindest der dazu in Deutschland erschienenen Titel.



Lucky Luke Bände 56, 18 und 79 (© Delta/Ehapa/Egmont)

Lucky Luke – das haben wir ja bereits gesehen – hat alles miterlebt, war stets an den Brennpunkten der Geschichte, und wer weiß, wie es ohne ihn gelaufen wäre...?!

Über Lucky Luke, den „lonesome cowboy“, und seine Serie, die in nahezu genialer Art und Weise eine Westernparodie (mit all den bekannten Figuren, Situationen und Klischees) mit der Vermittlung tatsächlicher Fakten zu verbinden weiß, braucht man wohl kaum noch Worte zu verlieren. Der belgische Zeichner Morris (d.i. Maurice de Bevere) zeichnete „Lucky Luke“ von 1946 bis zu seinem Tod (und textete die Stories zunächst auch selbst, bevor er mit René Goscinny als Szenarist zusammenarbeitete, nach dessen Tod mit anderen Autoren). Seither setzt der Zeichner Ach-

dé (d.i. Hervé Darmenton) die Serie als Zeichner zusammen mit verschiedenen Autoren fort. In Deutschland erscheint „Lucky Luke“ seit 1958. Die Verlage (Abdruck in Magazinen und Alben) aber wechselten mehrfach. Abgesehen von Einzelveröffentlichungen an anderer Stelle waren das Semrau, Kauka und Koralle und ist das seit vielen Jahren Ehapa/Delta/Egmont. Kommen wir jetzt zu den relevanten Alben:

Des rails sur la prairie (deutscher Titel: Die Eisenbahn durch die Prarie)

Szenario: René Goscinny (seine erste Lucky-Luke-Story).– Zeichnungen: Morris (1955)

La diligence (deutscher Titel: Die Postkutsche (bei Kauka: Der Goldtransport))

Szenario: René Goscinny.– Zeichnungen: Morris (1967)

Le fil qui chante (deutscher Titel: Der singende Draht)

Szenario: René Goscinny.– Zeichnungen: Morris (1977)

Le Pony Express (deutscher Titel: Der Pony-Express)

Szenario: Xavier Fauche u. Jean Léturgie.– Zeichnungen: Morris (1988)

Die historische Chronologie mag hier nicht ganz stimmen, aber ansonsten erfahren wir historisch grundsätzlich korrekt (auch wenn nicht jedes kleine Detail wirklich stimmt) und voller unterschiedlichster Anspielungen, die auch bei mehrfacher Lektüre immer wieder Neues entdecken lassen und gut zu unterhalten wissen, wie Lucky Luke

- als Oberaufseher dafür sorgt, daß trotz vieler Hindernisse – darunter Sabotageakte des Betreibers einer Postkutschenlinie und Indianerangriffe – der letzte Streckenabschnitt erfolgreich gebaut werden kann und der gesamte Kontinent durch eine Eisenbahnlinie verbunden wird,
- im Auftrag von Wells Fargo eine Kutsche begleitet und den Banditen, die es auf die Goldladung abgesehen haben, und einem Informanten erfolgreich eine Falle stellt (eine Kutschfahrt, die in vielem an jene im Film „Stagecoach“ erinnert, die auch durch das Monument Valley führt und bei der der historische Räuber Black Bart auftaucht, dem schon 1948 ein eigener Film gewidmet wurde (s.o.)),
- als Mitglied eines der mit dem Bau der transkontinentalen Telegrafienlinie der Western Union betrauten Teams gegen einen Saboteur kämpft und zum Gelingen des Projekts beiträgt (ein Unterfangen, bei dem auch Wells Fargo und der Pony Express ihre Erwähnung finden) und
- die ersten Reiter des gerade gegründeten Pony Express – unter anderem Bill Hickok und William Cody – ausbildet und selbst als erster Postreiter antritt, um ein konkurrierendes Eisenbahnunternehmen daran zu hindern, den neuen Dienst zu sabotieren.

Auf die Auflistung der verschiedenen Original- und deutschen Veröffentlichungen wird verzichtet. In der aktuell laufenden Albenreihe des Delta/Ehapa/Egmont-Verlags tragen die vier Geschichten in der Reihenfolge die Bandnummern 79, 15, 18 und 56 (!).

Alle vier Bände kamen in den Lucky-Luke-Zeichentrickserien der 80er und 90er Jahre auch zu filmischen Ehren.

In der Abteilung „dokumentarische Darstellung“ finden wir:

Classics Illustrated # 106 – Buffalo Bill

Zeichnungen: Maurice del Bourgo.– Adaption der Autobiographie von William F. Cody.– Titelbild:

Mort Künstler

Verlag: Gilberton, erschienen im April 1953

deutscher Titel: Illustrierte Klassiker 15 – Buffalo Bill

deutscher Verlag: Bildschriftenverlag (auch als Nachdruck im Hethke-Verlag mit der Nummer 18)

Classics Illustrated # 121 – Wild Bill Hickok

Adaption: Ira Zweifach.– Zeichnungen: Salvatore A. Trapani u. Medio Ioro

Verlag: Gilberton, erschienen im Juli 1954

deutscher Titel: Illustrierte Klassiker 27 – Bill Hickok

deutscher Verlag: Bildschriftenverlag (auch als Nachdruck im Hethke-Verlag mit der Nummer 80)

„Buffalo Bill“ ist eine veritable Biografie, die mit der Geburt beginnt, sich auch ausführlich der Eltern annimmt und entlang des Weges immerhin sieben Einzelbilder seiner Zeit beim Pony Express widmet.

Bill Hickock erzählt, ausgehend vom Tag seines Todes – der Band endet dann mit Hickoks Tod –, an dem ein Reporter mehr über sein Leben wissen möchte, dessen Leben in Episoden, in denen Hickok stets als Held dasteht. Die Zeit als Frachtwagenfahrer wird nur kurz als Übergang zwischen zwei Episoden gestreift.

Seit einigen Jahren gibt es wieder eine verstärkte Produktion von Westernserien im frankobelgischen Comic, darunter auch ein zunehmendes Interesse an – manchmal auch nur vorgeblich – authentischer Darstellung. So finden sich in den Reihen „Western-Legenden“ und „Die wahre Geschichte des Wilden Westens“ (beide in deutscher Ausgabe im Splitter-Verlag) Bände über Wild Bill Hickok und Buffalo Bill, deren Comic-Biografien sich jedoch auf die späteren Jahre konzentrieren, also für unsere Themen nichts zu bieten haben.

Abenteuer der Weltgeschichte 9. Der stählerne Strang – Vom Bau der Pacific-Eisenbahn

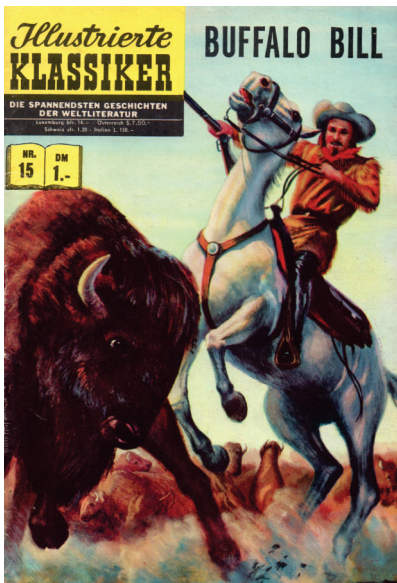
Zeichnungen: Linkert Verlag: Lehning-Verlag, Hannover

Die Reihe mit ganz unterschiedlichen Geschichten aus der europäischen und Weltgeschichte von der Antike bis in die 1950er Jahre – gerade zur deutschen Geschichte mit einigen Themen, die heute weitgehend vergessen oder verdrängt sind – erschien von 1953 bis 1958 zunächst mit sechs Ausgaben im Frankfurter Regentenverlag, dann mit den Ausgaben 7 bis 84 im Lehning-Verlag. Es handelt sich um Bildergeschichten mit schwarzweißen Zeichnungen (zum Teil mit einer weiteren Farbe) ohne Sprechblasentexte mit einem durchgehenden Text in den einzelnen Bildern. Die Beiträge stammen von ganz unterschiedlichen deutschen Zeichnern, sind oft recht einfach gehalten oder sogar, wie auch in diesem Fall, sehr grob, zum Teil geradezu krude. Die Beiträge wurde vom Lehning-Verlag mehrfach nachgedruckt, zum einen als Zweitserie in den Heften „Ivanhoe“, „Lancelot“ und „Rocky“ (zum Teil nur gekürzt), zum anderen als neue Serienveröffentlichung unter dem Titel „Bunte Welt“ (und jetzt in Farbe), eine Reihe, die es jedoch 1967 nur auf zwölf Ausgaben brachte. Die vorliegende Geschichte

wurde nur einmal nachgedruckt: gekürzt und wiederum schwarzweiß in „Rocky“ Heft 22.

Auch diese Darstellung des Baus der transkontinentalen Eisenbahn konzentriert sich – nach einer detailliert-korrekten Einleitung – auf die Union Pacific und auf den leitenden Ingenieur General Casement (eine – im Gegensatz zu dieser Darstellung – durchaus ambivalente Figur). Die Central Pacific ist der negativ gezeichnete Widersacher, der fiktive Ingenieur Smith steht insgeheim auf deren Soldliste. Die geschil-

derten Hindernisse sind diese Sabotageakte, zu denen auch aufgehetzte Indianer unter ihrem Häuptling Henscharte (!) und betrogene Goldsucher gehören, die das Unternehmen in Gefahr bringen. Die Darstellung endet mit dem Einschlagen des goldenen Nagels bei Promontory Point. Immerhin werden im vorvorletzten Panel die chinesischen Arbeiter der Central Pacific gezeigt, und der Text im letzten Bild spricht von jubelnden „Arbeiter(n) aller Rassen“.



Illustrierte Klassiker 15 (© Bildschriftenverlag (BSV))



Illustrierte Klassiker 80 (ursprünglich Band 27, © BSV/Hethke-Verlag)



Abenteuer der Weltgeschichte Heft 9 (© Lehning-Verlag/Hethke-Verlag)

Und dann kommen wir zur Abteilung „Abenteuer“ und finden naturgemäß mehr als ein Beispiel:

In der flämischen Serie „Bessy“ (Text: Willy Vandersteen, Zeichnungen: Willy Vandersteen u. Karel Verschuer, abgedruckt in Stripform ab 1952 in „La Libre Belgique“, ab 1954 auch in Albenform) aus dem Studio von Willy Vandersteen erlebt der Protagonist Andy Cayoon, anfangs noch ein Jugendlicher, später dann erwachsen (der eigentlich mit seinen Eltern und seiner Colliehündin Bessy in Kanada lebt, aber das geriet bald zugunsten von Abenteuern im amerikanischen Wilden Westen in den Hintergrund, sowohl im belgischen Original als auch noch viel früher in der deutschen Ausgabe), sogar mehrere Abenteuer im Zusammenhang des hier vorgestellten Themenkreises. Stets können Andy und seine treue Hündin helfend eingreifen, ob nun Andy vertretungsweise Post befördert oder hilft, die Baustelle der Eisenbahn gegen vom Ingenieur selbst aufgehetzte Indianer zu verteidigen.

Band 3: La dernière diligence

deutsche Ausgaben: als Strip ab 1957 in der Kundenzeitschrift „Der Hausfreund“, „Die letzte Postkutsche“ in Fortsetzungen in „Pony“, Ausgaben 18–32, „Die letzte Postkutsche“ im Bessy Classic Album 2 (1989) u. als Bessy Classic Großband 3 (1999)

Band 5: Le Cheval de Fer

deutsche Ausgaben: „Das Stahlroß“ in Fortsetzungen in „Felix“, Ausgaben 135–137, als Bessy-Heft 18 – Kampf um den Pazifik-Express (erschienen am 20.12.1965), erneut veröffentlicht im Bessy-Doppelband 9 (1969) u. im Bessy Classic Album 3 (1991) sowie als Bessy Classic Großband 5 (1999, jeweils wieder als „Das Stahlroß“)

Band 41: Rex, chien sauvage

deutsche Ausgaben: „Rex, der wilde Hund“ in Fortsetzungen in „Felix“, Ausgaben 241–245, als Bessy-Heft 23 – Das Geheimnis des Postreiters (erschienen am 28.2.1966) erneut veröffentlicht im Bessy-Doppelband 12 (1969) u. als Bessy Classic Großband 41 („Rex, der wilde Hund“, 1996)

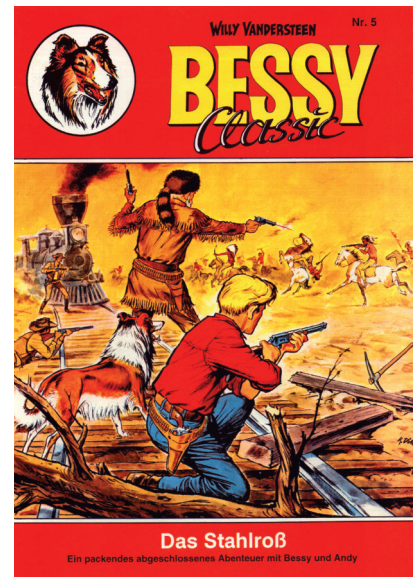
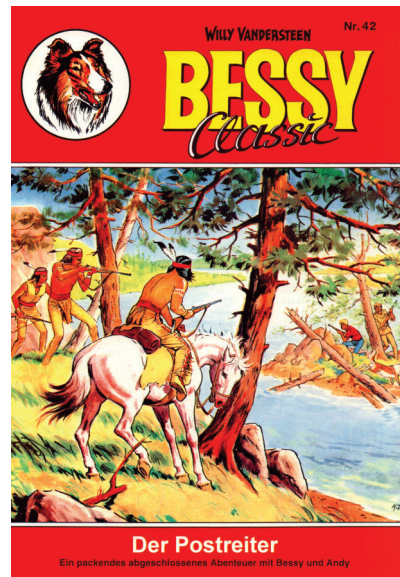
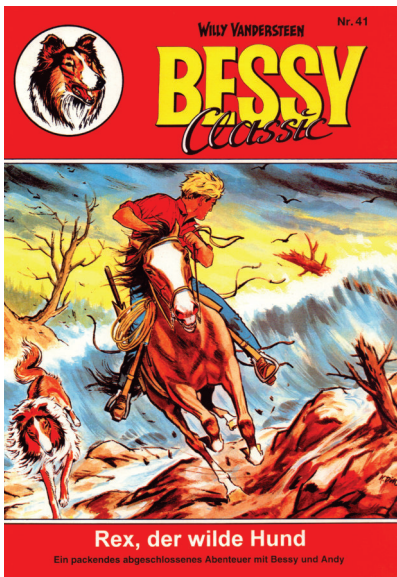
Band 42: Le Pony-Express

deutsche Ausgaben: „Der Postreiter“ in Fortsetzungen in „Felix“, Ausgaben 246–250, als Bessy-Heft 27 – Von Indianern gehetzt (erschienen am 25.4.1966), erneut veröffentlicht im Bessy Doppelband 14 (1969)

u. als Bessy Classic Großband 42 („Der Postreiter“, 1996)

„Pony“, „Felix“ und die „Bessy“-Hefte (1965–1985) erschienen im Bastei-Verlag, Bergisch Gladbach, die Classic-Alben zunächst im Verlag Hutterer + Förster, Wien, dann (ab Band 2), wie auch die Classic-Großbände, im Norbert-Hethke-Verlag, Schönau. Die einzelnen Ausgaben unterscheiden sich in mehreren Punkten, vor allem die Bessy-Hefte sind gekürzt. Berücksichtigt wurden hier nur die frühen Ausgaben, die „mit den guten Zeichnungen“ (Fans werden wissen, was gemeint ist). Sehr viel später wird es beispiels-

weise noch eine weitere Geschichte geben, in der der Pony Express eine Rolle spielt (Band 161 – De snelle ruiter). Übrigens: Ein späteres deutsches Heft hat den Titel „Höllenfahrt nach Santa Fé“ (Nr. 869, 1983), der ursprüngliche deutsche Verleihtitel des Klassikers „Stagecoach“. Aber all das und viel mehr Interessantes über diese in Deutschland überaus erfolgreiche Serie, die eine ganze Generation von Comiclesern beeindruckt und geprägt hat, kann man nachlesen in vielen Ausgaben der „Sprechblase“ und der „Bastei-Freunde“ sowie in einigen neueren Publikationen des Joh.-Heider-Verlags in Bergisch Gladbach.



Bessy Classic Bände 41, 42 und 5 – Die Titelbilder schuf Klaus Dill für die ursprüngliche Bastei-Ausgabe ab 1965 und trug damit ganz wesentlich zum Erfolg der Serie bei (© Norbert-Hethke-Verlag, Schönau 1996–1999).

Eine andere Serie aus dem Studio Vandersteen, die allerdings erst spät ihren Weg nach Deutschland fand, ist die Serie „Karl May“ (1962–1987, in den ersten Ausgaben tatsächlich mehr oder weniger nach Romanen des Autors). In einem Band (nicht mehr nach einer Vorlage von Karl May) erleben Old Shatterhand und Sam Hawkins (sic!) ein Abenteuer beim Bau der Telegrafienlinie der Western Union. Es gilt, einen Angriff der – wieder einmal durch Weiße provozierten – Indianer abzuwehren.:

Karl May 15 – De zingende Draad

Text: Willy Vandersteen.– Zeichnungen: Willy Vandersteen (pencils) u. Frank Sels (inks)
 Erstabdruck als Strip 24.11.1965–1.7.1966
 Verlag: Standaard Uitgeverij, Antwerpen – Utrecht, erschienen 1967
 deutsche Ausgabe: Karl May 15 – Der singende Draht
 deutscher Verlag: Wick Comics Ulrich Wick, Langgöns 2001

Dieses Karl-May-Album gehört zu jenen, die mangels Nachschub aus Belgien zu Bessy-Heften umgearbeitet wurden, und erschien unter dem Titel „Der singende Draht“ als Bessy-Heft 56 schon am 5.6.1967 erstmalig in Deutschland.

Wells Fargo und Pony Express,

zwei Serien, die Don Lawrence in den späten 50er und frühen 60er Jahren nach Texten von Kelman D. Frost zuerst für das britische Comicmagazin „Zip“ (1958/59), dann für den Nachfolger „Swift“ (1960–1963 (später „Eagle“), beide im Verlag Odhams Press (1961 von Fleetway Publications und 1963 von IPC übernommen), zeichnete. Beide Serien, in Fortsetzungen von je einer Seite veröffentlicht, zeigen die Meisterschaft des Zeichners und sind vielen der seinerzeit auch in Großbritannien sehr populären Western-Comics in der Hinsicht überlegen.

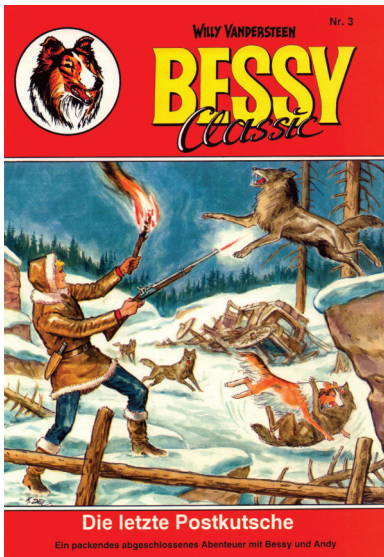
In „Wells Fargo“ (zwischenzeitlich auch „Tales of Wells Fargo“ wie die zu dem Zeitpunkt laufende US-TV-Serie, insgesamt 150 Seiten) ist der Protagonist Jim Sharpe, ein Spezialagent von Wells Fargo, der immer wieder gefährliche Missionen zu erledigen hat im Kampf gegen weiße Banditen oder Indianer. Es gibt einen Hund namens Rinty und später auch einen jugendlichen Protagonisten an seiner Seite.

„Pony Express“ hat ein Heldenpaar, den sechzehnjährigen Clint Clandon und seine Zwillingsschwester Hester – ja, ein Mädchen, und während der blonde Clint als doch rechter Klischeejugendlicher jener Jahre heute gewöhnungsbedürftig ist, dürfte die Wahl eines Mädchens für diese Aufgabe doch eher unwahrschein-

lich sein (aber auch in der TV-Serie „The Young Riders“ (s.o.)). Entstanden sind vier abgeschlossene Stories (mit insgesamt 44 Seiten), in denen die beiden, nachdem ihr Vater gestorben ist und ihre Rinder von einer Bande von Viehdieben geraubt wurden, um ihre Ranch zu retten, dem Aufruf des Pony Express folgen und Postreiter werden – zunächst natürlich nur Clint, der sich dafür ein Jahr älter macht (in jenen Tagen sicherlich keine Seltenheit). Die Arbeitsbedingungen sind schwierig, die Arbeit ist gefährlich. Im Gegensatz zu „Wells Fargo“ sind die Indianer hier durchweg

böse. Doch Clint steht (auch da nicht ganz frei von Klischees) seinen Mann, und vor allem Hester erweist sich als äußerst geschickt und hart im Nehmen. Einmal tritt auch Bill Cody auf, doch ist er eindeutig zu alt für den damaligen Zeitpunkt, entspricht zu sehr, dem bekannten Bild des späteren Buffalo Bill, das wir kennen.

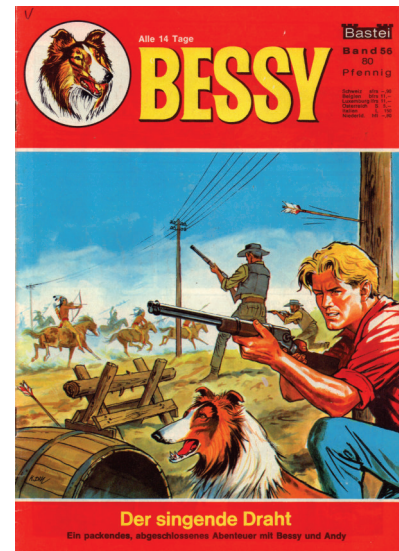
Die Popularität des Künstlers resultierte in einer Gesamtausgabe beider Serien in Großbritannien selbst (Book Palace 2016) und in Deutschland (Bildschriftenverlag bsv 2014).



Bessy Classic Band 3 – Die Geschichte erschien hier erstmalig als eigenes Heft, für das wiederum Klaus Dill das Titelbild gestaltete (© Norbert-Hethke-Verlag, Schönaun 1999)



Karl May 15 – Der singende Draht (deutsche Ausgabe, © Wick Comics, Langgöns 2001) – Das Titelbild ist identisch mit dem der belgischen Originalausgabe.



Bessy-Heft 56 – Der singende Draht (© Bastei-Verlag, Bergisch Gladbach 1967) – Das Heft gehört in die Reihe mit zu Bessy-Abenteuern umgearbeiteten Karl-May-Stories: Andy an der Stelle Old Shatterhands, hineingezeichnete Bessy und diverse Kürzungen. Das Titelbild, das die gleiche Szene zeigt, stammt natürlich wieder von Klaus Dill.

Blueberry (ursprünglich „Fort Navajo – Une aventure de Lieutenant Blueberry“/„Une aventure de Lieutenant Blueberry“)

Szenario: Jean-Michel Charlier.– Zeichnungen u. Farben: Jean Giraud
erschieden ab 1963 im Magazin „Pilote“, ab 1965 in Albenform (Dargaud)

In diesem Zusammenhang interessant ist der zweite Zyklus, die Bände 7 bis 10:

7. Le Cheval de Fer (1970).– 8. L’homme au poing d’acier (1970).– 9. La piste des Sioux (1971).– 10. Général „Tête Jaune“ (1971).

Die deutsche Ausgabe der insgesamt 28 Bände umfassenden Serie erschien in ganz unterschiedlichen Ausgaben zuerst im Ehapa-Verlag (MV), dann im Koralle-Verlag (als Serie in „Zack“, in der „Zack Parade“ u. in verschiedenen Albenreihen), schließlich wieder bei Delta/Ehapa/Egmont (eigene Albenreihe u. zwei Gesamtausgaben), zwischenzeit-

lich jedoch auch als Albenreihe im Carlsen-Verlag.

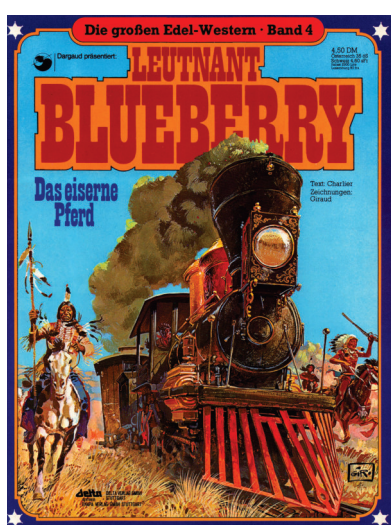
deutsche Titel: (beim Abdruck in „Zack“ als „Leutnant Blueberry“) 7. Das stählerne Roß (16–22/1973).– 8. Der Mann mit der Eisenfaust (23–29/1973).– 9. Der Pfad der Sioux (30–36/1973).– 10. General Gelbhaar (37–43/1973), (In der Reihe „Die großen Edel-Western“, Delta-Verlag) 7. Das eiserne Pferd (Band 4).– 8. Stahlfinger (Band 7).– 9. Die Spur der Sioux (Band 11).– 10. General „Gelbhaar“ (Band 15), (in Band 4 der „Blueberry Chroniken“ (Ehapa/Egmont ab 2006), „Das eiserne Pferd und die Sioux“)

7. Das eiserne Pferd.– 8. Steelfingers.– 9. Die Fährte der Sioux.– 10. General Gelbhaar

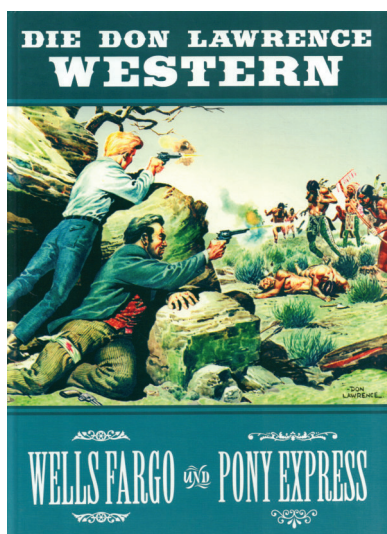
Der Klassiker unter den europäischen Westerncomics – und der US-Konkurrenz weit überlegen! Die Zutaten, die der Autor für Mike S. Blueberry und sein

Abenteuer beim Bau der transkontinentalen Eisenbahn bereithält, sind bekannt. Was den Reiz dieser vier Bände ausmacht, ist zum einen, wie temporeich und abwechslungsreich Charlier seine Geschichte erzählt, wie er die bekannten Handlungselemente, die historischen Fakten (die er zuweilen auch seiner Erzählung anpaßt), die Indianer – in diesem Fall sind es Cheyenne und Sioux –, den Schurken Jethro „Steelfinger“ Diamond und all die vielen anderen Figuren bis hin zu General Allister (mit dem George Armstrong Custer gemeint ist) und damit zu einem Kapitel der Vorgeschichte der Schlacht am Little Big Horn zu einem komplexen Abenteuer voller Wendungen und Höhepunkte macht, zum anderen aber auch die Zeichenkunst Girauds, der hier zu ersten Höhepunkten in dieser Serie findet.

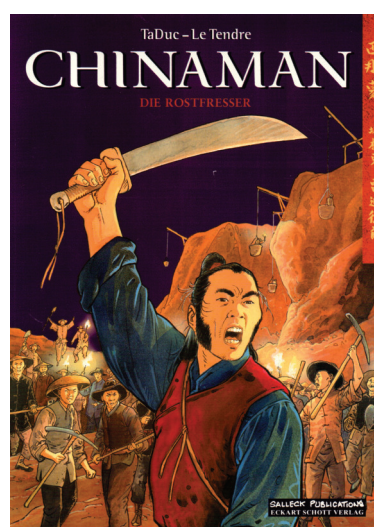
1868 – der Konkurrenzkampf zwischen Union Pacific



Die großen Edel-Western Band 4
(© Delta/Ehapa)



© Bildschriftenverlag, Hannover
2016 (Titelbild: Don Lawrence)



Chinaman Band 4 – Die Rostfresser
(© Salleck Publications, Wattenheim 2003)

und Central Pacific ist auf einem Höhepunkt, und der Central Pacific ist es gelungen, einen Saboteur in den engsten Kreis der Union Pacific einzuschleusen. Dazu kommt Steelfinger, der in ihrem Auftrag die Indianer aufwiegelt. In dieser Situation fordert der verantwortliche General Dodge Leutnant Blueberry an, der im Bürgerkrieg unter ihm diente. Wie der sich schlägt, was sich an turbulenten Ereignissen an mehreren Fronten ereignet, wie es schließlich zu einem veritablen Indianerkrieg kommt, kann man nur der eigenen Lektüre wärmstens empfehlen. Das ist als Comic ganz großes Kino!

Auch im sechsten Zyklus („Le hors-la-loi“ (Vogelfrei) u. „Angel Face“), inhaltlich wie zeichnerisch einer der Höhepunkte der Serie, spielt die Eisenbahn eine wichtige Rolle – das aber nur nebenbei.

Capitaine Apache

Szenario: Roger Lécureux.– Zeichnungen: Norma erschienen ab 1975 in kurzen Episoden in „Pif Gadget“ (Ausgabe 347 vom 20. Oktober 1975, Éditions Vaillant), später bei verschiedenen Verlagen als Alben oder Gesamtausgaben veröffentlicht (u.a. 1980–1986 bei Vaillant)

Deutscher Titel: Flammender Stern
deutsche Ausgabe in 26 Großbänden im Bastei-Verlag, Bergisch Gladbach 1979–1980 (sowie dann als Zusatzserie in den Ausgaben 611–671 der Serie „Buffalo Bill“ des Bastei-Verlags)

Handlungszeit sind die Jahre 1858 bis 1866 im Südwesten der USA, und so paßt historisch auch eine Episode, in der Okada (Flammender Speer) und sein weißer Vater einen sterbenden Reiter des Pony Express finden und an seiner Stelle seine Posttasche an ihren Bestimmungsort bringen – allen Gefahren zum Trotz. Einen ganz klitzekleinen Auftritt hat am Ende auch William Frederick Cody. Titel dieser 6. Episode im Original: „La mochila du Pony Express“ („Pif Gadget“ Nr. 370 vom 29.3.1976), in deutscher Über-

setzung: „Eine Falle für die Coyoteros“ (enthalten im 3. Heft der Serie)

Buddy Longway 20 – Le source

Szenario und Zeichnungen: Derib (d.i. Claude de Ribaupierre)

abgedruckt ab 1972 im Magazin „Tintin“, ab 1974 in Albenform bei Lombard (Die Serie – später ohne Vorabdruck im Magazin – erschien von 1972 bis 2006 – das das Jahr des Erscheinens dieses letzten Bandes.)

deutscher Titel: Buddy Longway 20 – Legende (bei Finix) bzw. Die Quelle (in der Gesamtausgabe von Egmont)

deutsche Ausgaben: Abdruck in der Zeitschrift „Yps“ (36–63/1976/77), als Albenreihe ab 1981 im Carlsen-Verlag, dann bei Feest, schließlich bei Finix (Der hier aufgeführte letzte Band erschien nur bei Finix (2010) und in der Gesamtausgabe bei Egmont in Band 5 – Für immer (2016, im Original: Ensemble à jamais, 2011).)

Ein – inhaltlich wie zeichnerisch – wunderschöner Comic über das Leben eines Trappers um die Mitte

des 19. Jahrhunderts, über das Zusammenleben mit den Indianern und im Einklang mit der Natur, mit großem Respekt und Einfühlungsvermögen für die andere Kultur... Es ist fast zu bedauern, daß uns hier nur die ersten beiden Seiten des letzten Bandes interessieren: Ein Reiter des Pony Express erscheint in der Wildnis bei der Familie von Buddy und Chinook und bringt Post, das erste Mal in deren Leben: eine Zeitung und einen Brief!

Chinaman 4 – Les mangeurs de rouille

Szenario: Serge Le Tendre u. Chantal Vincentelli-Ta.– Zeichnungen: Olivier TaDuc.– Farben: Céline Puthier

Verlag: Les Humanoïdes Associés, erschienen 2000
deutscher Titel: Chinaman 4 – Die Rostfresser
deutscher Verlag: Salleck Publications, Wattenheim 2003

Die Serie erschien seit 1997 mit neun Alben und einem späteren Ergänzungsband. In Deutschland publizierte der Splitter-Verlag die ersten beiden Alben, dann nach längerer Pause Salleck die nächsten beiden Alben. Inzwischen liegt bei Salleck eine zweibändige Gesamtausgabe vor, in deren erstem Band auch dieses Abenteuer enthalten ist.

Die Anregung für ihren Protagonisten fanden die Autoren in Kwai Chang Caine aus der Serie „Kung Fu“*. Hier ist der Name des Helden Chen Long Anh, doch ist er später bekannt als Chinaman. Er kommt 1850 mit anderen von den Triaden ins Land geschleusten Landsleuten nach San Francisco, arbeitet erst für die Triaden, fällt dann jedoch in Ungnade und zieht durch den Westen der USA. Im 4. Band – wir befinden uns inzwischen in der Mitte der 60er Jahre – gelangt er in ein Lager der Central Pacific, wo irische und chinesische Arbeiter einen Weg für die transkontinentale Strecke bahnen. Er steht seinen Landsleuten gegen die – angemessen (und korrekt) negativ dargestellten – Iren bei, muß aber feststellen, daß seine Brüder diese Unterstützung nur bedingt verdienen. Er kann eine junge Chinesin aus der Zwangsprostitution retten und reitet weiter. Und bei all dem gibt es einen Zeugen: den jungen Journalisten Samuel Clemens (der als Mark Twain ein berühmter Schriftsteller werden wird). Doch der gibt am Ende seiner Überzeugung Ausdruck, daß seine Zeitung den Bericht wohl nicht drucken werde.

* In England zeichnete Martin Asbury eine die Ausstrahlung der Serie begleitende Comicadaption für „Look-In“. Unter dem Titel „Caine, Meister des Kung Fu“ wurden auch in Deutschland Episoden veröffentlicht (in „Zack“ 22–26/1975 und 1–5/1976 sowie in zwei Alben des Koralle-Verlags).

Wenn wir zum Schluß noch Micky Maus erwähnen, schließt sich gewissermaßen der mit Lucky Luke begonnene Kreis.

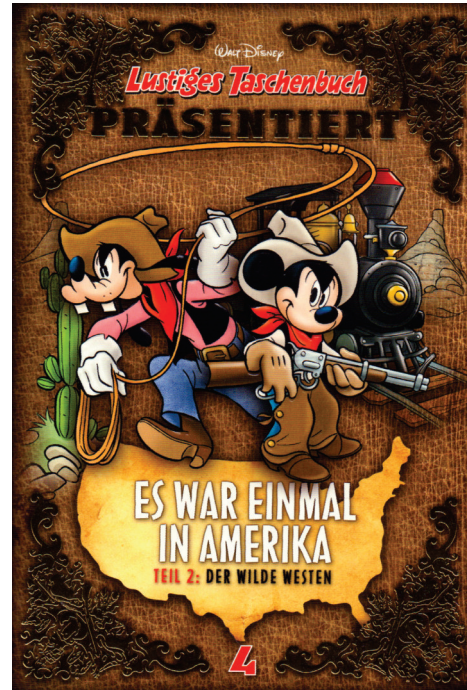
C'era una volta... in America: Topolino e il cavallo di ferro

Story: Giorgio Pezzin.– Zeichnungen: Massimo de Vita

Erstveröffentlichung: 23.12.1997

deutscher Titel: Es war einmal in Amerika... Das eiserne Pferd

deutsche Veröffentlichungen bei Egmont/Ehapa in „Lustiges Taschenbuch“ 253 (1998) und in „LTB präsentiert 4 – Es war einmal in Amerika Teil 2: Der Wilde Westen“ (2016)



LTB präsentiert: Es war einmal in Amerika Teil 2: Der Wilde Westen (© Disney Enterprises/Egmont Ehapa Media 2016)

Die 30 Seiten umfassende Geschichte gehört in einen Zyklus, in dem Micky Maus in sieben Episoden die abenteuerliche Geschichte des Wilden Westens selbst erlebt, angefangen vom Treck in den Westen über Goldrausch, Eisenbahnbau, Revolverhelden und Viehtrieb bis hin zur Produktion von Western in Hollywood, und das in ganz typischen Disney-Stories italienischer Prägung und Qualität. Zu Beginn erleben wir Micky Maus als Reiter des Pony Express, ein Dienst, den er bald quittiert, weil er auf der Suche nach jemandem ist. Er kommt nicht weit, sondern landet beim Eisenbahnbau in Kansas, wo er einen verätherischen Ingenieur (dargestellt natürlich von Kater Karlo, der hier auf den Namen Charles Katzynski hört) entlarven kann, der den ausgeschriebenen Wettbewerb zweier Gesellschaften zu Lasten der Union Pacific sabotiert. Am North Platte River angelangt, hat die Union Pacific das Wettrennen gewonnen, und Micky zieht weiter... auf der Suche nach jemandem. Wir wissen, diese(r) Jemand ist Minnie.

Die Geschichte des Saboteurs weist Anklänge an den Film von 1939 auf, hat aber vor allem – auch im Zusammenspiel mit den Indianern (Ob es wohl in Kansas jemals einen Stamm der Zingonesen gegeben hat?! In der deutschen Zweitveröffentlichung werden daraus dann auch die Cheyenne.) – große Parallelen mit dem „Bessy“-Abenteuer „Das Stahlroß/Kampf um denn Pazifik-Express“ (s.o.).

... und vollständig ist diese Auflistung sicherlich noch nicht. Auch ein Blick in weitere Westerncomics lohnt sich, denn man findet immer wieder in diesem Zusammenhang interessante Episoden (in doppeltem Sinne: als kleine Sequenz oder wesentlicher Bestandteil einer Episode oder eines Albums). Wer weiß, was sich nicht noch alles findet, wenn man mal wieder in Bände hineinliest, die man lange nicht mehr in der Hand hatte oder die man aufgrund der inzwischen vielen Neuausgaben noch nicht kennt...

Literaturnachweis

für den Filmteil:

Leslie Halliwell u. Philip Purser: Halliwell's Television Companion, Paladin Books, Collins Publishing Group, London 1987 (3., ergänzte Auflage)

Michael Hanisch: Western – Die Entwicklung eines Filmgenres, Henschelverlag Kunst und Gesellschaft, Berlin-Ost 1984

Gregor Hauser u. Peter L. Stadlbaur: Präriebanditen – Die packende Welt der B-Western, Verlag Reinhard Marheinecke, Hamburg 2018

Joe Hembus: Western-Lexikon – 1272 Filme von 1894–1975, Hanser-Verlag, München/Wien 1976

Joe Hembus: Western-Lexikon – 1324 Filme von 1894–1978, Heyne-Verlag, München 1978

Joe Hembus: Western von gestern – Das Buch zu der Fernsehreihe über die großen Westernfilme der 30er und 40er Jahre, Heyne-Verlag, München 1978

Joe Hembus: Western-Geschichte 1540–1894 – Chronologie, Mythologie, Filmographie, Heyne-Verlag, München 1979

Illustrierte Film-Bühne Band IV – Western (ausgewählt u. eingeleitet v. Joe Hembus), Verlag Monika Nüchtern, München 1980

Peter Kircher: Westward Ho! – Der Wilde Westen im Spiegel der Westernfilme und ihrer Plakate, Heider-Verlag, Bergisch Gladbach 2017

Andreas Kötter u.a.: Good Times Kult!-Edition 2: Westernserien, Vaihingen 2017 Leo Moser: Eastern-Lexikon, Schwarzkopf & Schwarzkopf, Berlin 2001

Roy Pickard: Who Played Who in the Movies – An A to Z, Frederick Muller Ltd., London 1979

Michael Reufsteck u. Stefan Niggemeier: Das Fernsehlexikon, Goldmann-Verlag, München 2005

Eberhard Urban: Die Eisenbahn als Filmstar, transpress Verlag, Stuttgart 2015

sowie

das Lexikon des internationalen Films (rororo, Hamburg 1988ff./rororo, Hamburg 1995ff./KIM, Köln 2001/Schüren, Marburg, 2002ff)

und

www.imdb.com

www.wikipedia.org

Die Plakatabbildungen wurden folgenden Büchern entnommen:

Stagecoach: Richard W. Bann: John Wayne's West, Film-Dienst/Bear Family Records, Hambergen 2009, S.102

Höllenfahrt nach Santa Fé: Volker Pantel: Das Buch

der Filmplakate 1945–1965, Günter Albert Ulmer Verlag, Tübingen 1984/1995, S. 89

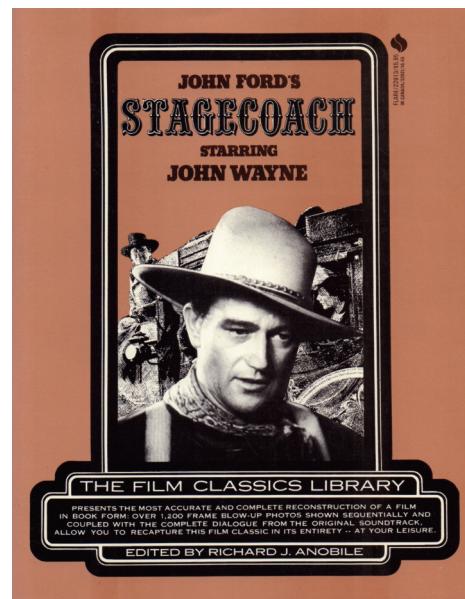
Überfall der Ogalalla: Volker Pantel u. Manfred Christ: 444 Filmplakate der goldenen Kinojahre 1946–1966, Verlag Wilfried Eppe, Bergatreute 1993, S. 31

Union Pacific: Peter Kircher: Westward Ho! – Der Wilde Westen im Spiegel der Westernfilme und ihrer Plakate; Heider-Verlag, Bergisch Gladbach 2017, S. 45

Abgesehen von den Filmen, deren DVD-Cover abgebildet sind, wurden auch die folgenden erwähnten Filme in Deutschland auf DVD und/oder Bluray veröffentlicht:

Stagecoach – San Fernando/Höllenfahrt nach Lordsburg (Stagecoach – Höllenfahrt nach Arizona/Doc Holliday und der Häuptling Geronimo)/Die schwarze Maske/Ritt zum Galgenbaum/Karten, Kugeln und Banditen/Bonanza/Überfall der Ogalalla/Union Pacific/Aufbruch in Laramie/Die Uhr ist abgelaufen/Hell on Wheels/Spiel mir das Lied vom Tod/Winnetou 1. Teil/Winnetou – Der Mythos lebt/Kung Fu/Die glorreichen Sieben/Karate Jack – Ich bin euer Richter/In meiner Wut wieg' ich vier Zentner/Der Chinese.

Andere der genannten Titel sind im englischen Original oder als europäische Import-DVDs verfügbar.



In Zeiten der DVD nicht mehr notwendig, aber seinerzeit eine tolle Idee: der gesamte Film als Buch, Bild für Bild, Wort für Wort (© Richard J. Anobile/Darien House/Avon, New York 1975)

für den Comiceil:

William B. Jones: Classics Illustrated – A Cultural History, McFarland & Company, Inc., Jefferson, North Carolina 2011/2017

Die Sprechblase 81 u. die Bessy-Spezialausgabe der „Sprechblase“ (1998) sowie Bastei-Freunde 4, 5 u. 14 vereinzelt auch weitere Ausgaben beider Publikationen (Autoren: Gerhard Förster, Martin Hilland, Ulrich Wick, Michael Herd, Hans-Martin Heider), besonders aber:

Thomas Opitz: Bessy und der Pony Express, in: Bastei-Freunde 47, Langgöns 2016, S. 3–20

Bastei-Freunde 43 u. 44: Spezialausgabe „Flammen-
der Speer“ in zwei Heften (Autoren: Ulrich Wick, Tho-
mas Opitz, Willy Dreyer u. Werner Geismar), Wick
Comics, Langgöns 2015/16

sowie

Günther Polland: 1. Allgemeiner Deutscher Comic-
Preiskatalog 2012, Günther-Polland-Verlag, Wien
2012

Peter Skodzik: Deutsche Comic-Bibliographie 1946-

1970, Comicaze-Verlag, Berlin 1978

und

· www.bedetheque.com

· www.comics.org

· www.inducks.org

· www.lambiek.net

· www.wikipedia.org

Horst-Joachim Kalbe (hjk), Hildesheim im November 2023

... mit einem Gruß an Hartmut Fischer, der dieses Thema seinerzeit anregte