

Gene's Rock Stories



von Gene Mueller, The Gem Shop, Cedarburg, Wisconsin, USA

Teil 1: Morrisonite Jasper Story 5: Ein abgelegenes Ziel

In den späten 1940er- und 1950er-Jahren war die Straße, die von Jim Morrison, nach dem der Jaspis benannt ist, gebaut wurde, der meistgenutzte Weg zum Christine Marie-Claimgebiet. Er besaß eine Ranch am Owyhee River. Diese Straße begann auf seiner Ranch und folgte einem Canyon bis in die Nähe des Abbaugebiets.



Dieses Luftbild zeigt die Straße von den oberen Kaminen, den Canyon hinunter bis zum Christine Marie Claim.

Nachdem die Ranch in den Besitz von Marty Rust übergegangen war, durfte niemand mehr die Straße benutzen, so dass die Sammler andere Wege fanden, um das Gebiet vom oberen Rand des Canyons aus zu erreichen. Das bedeutete einen Fußmarsch von etwa eintausend Fuß hinunter und dann einen Aufstieg von etwa eintausend Fuß zurück (wobei man jeden Stein, den man behalten wollte, tragen musste). Ist es da ein Wunder, dass dieser Jaspis so hoch angesehen ist? Als die Entscheidung getroffen wurde, den Weg zum Christine-Marie-Claim zu einer befahrbaren Straße zu machen, richteten sich alle meine Bemühungen auf dieses Ziel, damit der Abbau effizienter erfolgen konnte. Es dauerte zwei Abbausaisonen, d. h. etwa 8 Wochen, um mit meinem D4-Dozer die Arbeit zu erledigen. Nachdem die Straße fertig war, war sie wegen ihrer Steilheit immer noch sehr tückisch zu befahren, selbst mit einem Fahrzeug mit Allradantrieb. In den 8 Jahren, nachdem ich die Straße fertig-gestellt hatte, habe ich nur zwei Fahrzeuge auf ihr zur Christine Marie Mine fahren lassen. Einmal den Sammler Hans Gamma, der den Betrieb sehen und darüber schreiben wollte. Das andere Mal war es Stuart Porteous, der am Kauf der Mine interessiert war. Er fuhr auf der Straße vom Fluss aus in das Gebiet.

Der Abbau von Achat und Jaspis birgt ein extremes finanzielles Risiko. Es gibt keine Möglichkeit, die Qualität (den Wert) des Materials zu messen oder vorher zu bestimmen, bevor es abgebaut wird. Ein Goldvorkommen kann gemessen und untersucht werden, um den Wert zu schätzen, der gewonnen werden könnte. Dieser Wert kann mit den geschätzten Kosten des Abbaus verglichen und ein Gewinn prognostiziert werden. Bei einer Achat- oder Jaspis-lagerstätte ist dies nicht möglich. Aus diesem Grund werden die meisten Achat- und Jaspisvorkommen mit minimalen Investitionen und viel Einfallsreichtum, Ausdauer und der Notwendigkeit, Probleme mit dem zu lösen, was man hat, abgebaut. Für den Bau der Straße, die den Canyon hinunter zum Christine-Marie-Claim führt und dem alten Katzenpfad folgt, habe ich zwei Jahre gebraucht - oder zwei Minensaisonen (etwa 2 Monate). Es hätte schneller gehen können, aber ich war unwissend und unerfahren, sowohl was die Feinheiten des Betriebs meiner alten D-4 Planierdraupe als auch die Arbeit in so steilem Gelände anging.

Die Herstellung der Serpentinien war schwierig, da viel Material aus den Felsrutschen herausgeschoben werden musste, um eine Kurve zu schaffen, die breit genug für ein Fahrzeug war. In einigen Fällen war

einfach nicht genug Material vorhanden, um eine sanfte Kurve zu schaffen.

Auf einer abfallenden Strecke zwischen den Serpentinien sah ich die Möglichkeit, die Steilheit des Abstiegs zu verringern, indem ich die Länge eines Abschnitts verlängerte und die nächste Serpentine auf der anderen Seite gegen die Felswand führte. Ich begann, langsam Felsen auf den alten Einschnitt zu schieben und die neue Straße über die alte zu heben. Ich stieß auf viele große Felsen, und ich schob den Dozer über einen, der zufällig genau zwischen die Raupen der Maschine passte. Dahinter war der Boden weicher, und als die Planierdraupe sich bewegte, rutschte sie in den weichen Boden, so dass der darunter liegende Felsen die Ölwanne zerdrückte, deren Inhalt sofort auslief.

Die Planierdraupe war um etwa 25 Grad nach unten geneigt - dem Gefälle der Straße entsprechend. Die linke Raupenkette lag gegen den Felssturz, und das Schild hatte einen Steinhaufen vor sich. Die gesamte Maschine befand sich in einer Art Loch mit großen Felsen dahinter, über die ich gerade gefahren war. Es gab keinen Zugang zum Unterwagen.

Jake arbeitete ein paar Serpentinien über mir, also ging ich hinauf, um mich mit ihm zu beraten.

Nachdem er sich die Situation angesehen hatte, schlug er ironisch vor, dass ich einen Hubschrauber anheuern könnte, um die Planierdraupe aus dem Loch zu heben und sie nach oben zu bringen, wo ich sie bearbeiten könnte! Ich war immer erstaunt und beruhigt über Jakes Fähigkeit, für jedes Bergbauproblem mehrere Lösungen vorzuschlagen. Er geht an Bergbauprobleme mit Optimismus, Enthusiasmus und dem größtmöglichen Spektrum an Möglichkeiten heran. Oftmals verdeutlichen lächerliche oder unpraktische Lösungen, was getan werden muss, und lenken die Gedanken von einer negativen Situation weg in eine positivere Richtung.

Ich grub die Planierdraupe mit Hacke und Schaufel aus, bis ich unter sie kriechen konnte. Dann trug ich mein Werkzeug von der Hütte hinunter (600 Fuß hoch) und entfernte die Ölwanne. Ich trug sie zur Hütte hinauf, reinigte sie und schweißte sie mit JB zusammen. Nachdem das Epoxidharz ausgehärtet war, baute ich sie wieder ein, füllte neues Öl ein, brachte die Maschine zum Laufen und machte mich wieder an die Arbeit auf der Straße (was insgesamt etwa drei Tage dauerte).

Ein kurzer Hinweis zum Bergbauzubehör: Klebeband, Draht, JB-Schweißmittel und etwas Gummi - in meinem Fall ein alter Schlauch, weil man nie weiß, wann man eine neue Dichtung braucht - sollten immer zur Hand sein...



Der Bulldozer, der zur Herstellung der "Straße" verwendet wurde.



Zwei Kehren der eigens angelegten, extrem steilen und exponierten "Straße".

Fortsetzung folgt...