

# Gene's Rock Stories



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

## Part 1: Morrisonite Jaspis Story 6: Drei Tage...

Während des Baus der Straße durch die Schlucht, die zum Christine-Marie-Claim führt, lebte ich mehrere Jahre lang in der östlichen Hütte auf dem Sheephead Ridge. Jake hatte diese Hütte Mitte der 1970er Jahre errichtet, etwa zur gleichen Zeit, als Tom Caldwell die erste Hütte baute, als er und Jake gemeinsam die Big Hole Mine gegründet hatten.

Alle Hütten, die im Morrisonite-Gebiet gebaut wurden, haben ihre Betten vom Boden der Hütte abgehoben, um sich vor den nachtaktiven Tieren zu schützen, die dort vorkommen. Die Packratte, auch Waldratte oder Handelsratte genannt, kann ein enormes Verlangen nach einem bestimmten Gegenstand haben. Dieses Verlangen kann so stark sein wie das Verlangen eines Menschen, ein Stück Jaspis zu fördern, das im Boden steckt.



Dieses Foto zeigt unser Camp mit dem Wohnwagen von Jake und Bev und der östlichen Hütte, in der ich gewohnt habe. Mein altes „Scout“-Fahrzeug, das ich für die Fahrten zum und vom Canyon benutzt habe, ist ebenfalls zu sehen.

Es war Spätfrühling, und Jake und ich konnten es kaum erwarten, wieder Morrisonit abzubauen. Wir hatten seit Wochen Pläne geschmiedet und beschlossen, gemeinsam zur Mine zu fahren. Nach einer dreitägigen Fahrt von Wisconsin kam ich in Homedale, Idaho, an. Wir verbrachten mehrere Tage mit den letzten Vorbereitungen – Wasser, Lebensmittel, Propangas und Dieselkraftstoff wurden überall verstaut. Ich zog meinen schwarzen Anhänger, und Jake und Bev zogen ihren kleinen Wohnwagen.

Die Wettervorhersage für Sonntag warnte vor einem großen Sturm, der über die Berge ziehen und kältere Temperaturen mit sich bringen würde, aber wir hatten geplant, am nächsten Morgen aufzubrechen, um am Montagnachmittag an der Mine anzukommen. Der Montagmorgen begann mit einem tiefgrauen Himmel, aber ohne Niederschlag, also machten wir uns auf den Weg. Unser Wunsch, dorthin zu gelangen, überwog unsere Bedenken wegen des Wetters. Die Abzweigung zur Jordon Creators Road liegt etwa 60 Meilen südlich von Homedale und etwa 1300 Fuß höher. Als wir auf die unbefestigte Straße abbogen, spuckte der tief hängende Himmel eine Mischung aus Schneeregen und Regen. Wir hätten wohl umkehren können, aber wir waren schon unterwegs – und wir waren entschlossen, unser Ziel zu erreichen. Die ersten 10 Meilen der unbefestigten Straße sind kein Problem, selbst wenn es ein wenig regnet. Danach gab es kein Zurück mehr, zumal wir beide Anhänger mitführten. Bei der 10-Meilen-Marke ließ der Regen etwas nach und wir fuhren einfach weiter. Die Straße verschlechterte sich rapide und wir rutschten beide im Schlamm, aber wir fuhren weiter. Der Regen kam mit großer Wucht zurück, aber wir kämpften uns weiter den niedrigen Hügel hinauf bis zu den Ebenen am südwestlichen Ende der Mahogany Mountains. Hier gibt es einige lange Abschnitte mit weichem Boden, und es dauerte nicht lange, bis wir feststeckten. Jakes Anhänger steckte zur Hälfte im Graben und war um etwa 20 Grad geneigt. Mein Truck und mein Anhänger befanden sich etwas weiter hinten in einer ähnlichen Position. Wir stiegen aus, sahen uns um und beschlossen, dass wir uns nicht von der Stelle bewegen würden, bis der Boden so weit getrocknet war, dass wir wieder Traktion hatten. Der Boden hier enthält Bentonit-Ton, der den Schlamm schmierig macht und es selbst mit Allradantrieb praktisch unmöglich macht, hindurchzufahren. Den Rest des Tages verbrachten wir in Jakes Anhänger und lauschten dem Wind und dem gelegentlichen Regen. Selbst das Sitzen war wegen der Neigung etwas unbequem. In dieser Nacht schliefen wir auf schrägen Betten und hofften auf einen besseren nächsten Tag.

Der Morgen brach grau und windig und ohne Regen an. Das war ermutigend, denn der Wind trocknet die Dinge in dieser baumlosen Gegend schnell aus. Wir gruben ein paar Entwässerungsgräben um die Räder unserer Fahrzeuge herum, legten einige Steine in den Schlamm, um die Traktion zu verbessern, und warteten. Der Himmel drohte erneut mit Regen, aber es regnete nicht, und gegen Mittag beschlossen wir, es erneut zu versuchen. Nach ein paar Anpassungen kamen wir wieder in Fahrt. Die Straße verbesserte sich etwas mit felsigen Abschnitten zwischen Schlammflöchern. Schlammflöcher sind nicht allzu schwer zu durchqueren, solange auf der anderen Seite fester Boden ist – allerdings ist es etwas schwieriger, wenn man etwas zieht. Die Technik besteht darin, den richtigen Schwung zu haben und dennoch maximale Traktion zu ermöglichen. Wir schafften es bis zum Pferch und waren optimistisch, dass wir die letzten 4 Meilen schaffen würden, als es wieder zu regnen begann. Die Straße vom Pferch zum Rand ist so felsig, dass man im Schlamm keine Geschwindigkeit zu seinem Vorteil nutzen kann. Der einzige Weg, diesen Teil der Straße zu befahren, ist langsam – unabhängig von den Bedingungen.

Nachdem wir durch das Tor gefahren waren, schafften wir es den kleinen Anstieg hinauf, eine flache Senke hinunter und um die Seite eines sanft abfallenden Hügels herum, wo Jakes Truck und Anhänger langsam von der Straße rutschten und stecken blieben. Ich war etwas weiter hinten und hatte noch etwas Traktion. Ich sah eine Stelle, an der ich von der Straße abfahren konnte, und hielt in einem Salbeibusch an, um meinen Anhänger abzukoppeln. Ich manövrierte meinen Truck vor Jakes Fahrzeug, kettete unsere Trucks aneinander und versuchte vergeblich, ihn aus der misslichen Lage zu befreien. Nach einiger Überlegung beschlossen wir, eine weitere Nacht im Schlamm zu verbringen und erneut auf einen besseren Morgen zu hoffen. Der nächste Morgen begann wie der letzte – grau und windig, aber ohne Regen. Gegen Mittag versuchten wir es erneut und kamen voran. Wir stellten beide fest, dass wir mit etwas mehr Geschwindigkeit nicht stecken bleiben würden. Das bedeutete, dass wir etwas zu schnell fuhren, um sicher über die Felsen zu kommen, und wie Gummibälle, die über Kies rollen, über die Straße hüpfen, rutschten und sprangen. Ich bemerkte, dass eine Tür des Stauraums an Jakes Anhänger beim Überqueren eines Felsens aufgesprungen war. Ein paar Minuten später fiel eine weiße Einkaufstüte voller Sachen in den Schlamm neben der Straße. Keiner von uns wagte es, anzuhalten. Nach ein paar weiteren Unebenheiten fiel eine weitere weiße Einkaufstüte auf einen Felsen. Mehr Unebenheiten, mehr Einkaufstüten! Wir schafften es bis zum Rand, stiegen vorsichtig zu den Hütten hinab und begannen, unser Lager aufzuschlagen. Noch drei Tage, um 27 Meilen zurückzulegen, hatten wir endlich das Ziel erreicht.

Ein paar Tage später, nachdem alles getrocknet war, fuhren wir den Hügel hinauf, um unsere Lebensmittel zu holen – die immer noch in den weißen Plastiktüten lagen, die etwa eine Meile lang gleichmäßig am Straßenrand verteilt waren. Nichts war verdorben oder verloren gegangen. Es war ein viel besserer Morgen...

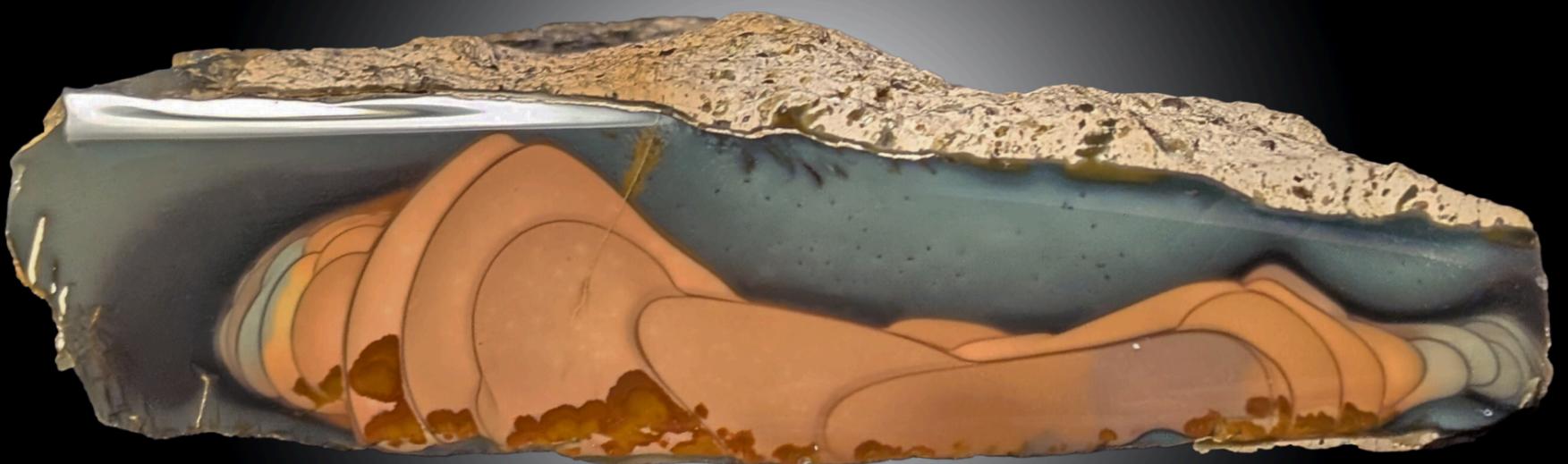


Dieses Foto zeigt, wo wir auf unserer Fahrt in die Mine zum zweiten Mal feststeckten. Dieser Bereich befindet sich auf dem Lavaplateau etwa eine Meile vor dem Rand des Canyons. Beachten Sie, dass die "Straße" nicht mehr als zwei Reifenspuren in der Landschaft hinterlässt.



Dieses Foto wurde in den späten 1980er Jahren aufgenommen und zeigt die östliche Hütte mit meinem Truck daneben links. Es sollte angemerkt werden, dass beide Hütten nur wenig Platz im Inneren haben, aber trotzdem sehr nützlich sind, um vor Regen, Schnee und vor allem vor dem heftigen Wind Schutz zu bieten.

Das Bild unten zeigt einen Morrisonit-Jaspis von der Christine Marie Mine. Er ist knapp 3 cm hoch. Es kostete mehr als 2 Jahre harter Arbeit, um die Straße zur Fundstelle zu errichten, bevor ich das erste Material von dieser Mine nach Hause mitnehmen und bearbeiten konnte.



Fortsetzung folgt...