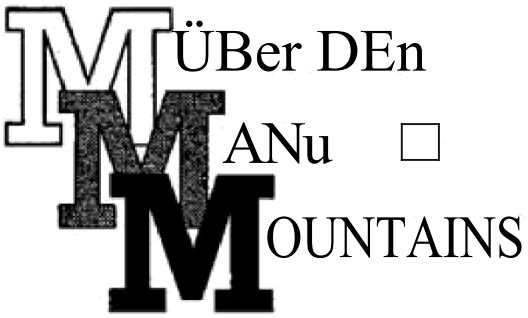
R.G. LeTourneau: MOVER OF MEN AND MOUNTAINS

Mover of Men and Mountains



DIE AUTOBlOt RAPHIE DER

MOUDy PUB E6ur:gS
CHICAGO

© 1960, 1967 Prentice-Hall, Inc.
Nachdruck mit Sondergenehmigung
MOODY PRESS EDITION 1967, 1972

URHEBERRECHT NACH INTERNATIONALEN UND PANAMERIKANISCHEN
URHEBERRECHTSKONVENTIONEN

Alle Rechte sind vorbehalten, einschließlich des Rechts, dieses Buch oder Teile davon in jeglicher Form zu vervielfältigen, mit Ausnahme der Aufnahme kurzer Zitate in eine Rezension.

Library of Congress Katalogkartennummer
60-8319

ISBN-10: 0-8024-3818-0
ISBN-13: 978-0-8024-3818-8

Wir wünschen dir viel Spaß mit diesem Buch von Moody Publishers. Unser Ziel ist es, qualitativ hochwertige, zum Nachdenken anregende Bücher und Produkte anzubieten, die die Wahrheit mit deinen echten Bedürfnissen und Herausforderungen verbinden. Weitere Informationen zu anderen Büchern und Produkten, die aus einer biblischen Perspektive geschrieben und produziert wurden, findest du unter www.moodypublishers.com oder schreibe uns:

Moody Publishers 820
N. LaSalle Boulevard
Chicago, IL 60610

45 47 49 50 48 46

Gedruckt in den Vereinigten Staaten von Amerika

In tiefer Liebe und Dankbarkeit widme ich dieses Buch meiner geliebten Partnerin und Ehefrau Evelyn, die mir seit über vier Jahrzehnten immer mit Liebe, Kooperation und Verständnis zur Seite steht, wenn andere zweifeln. Im Laufe der Jahre hat sie mich in der gemeinsamen Hingabe und im Gebet zu unserem himmlischen Vater begleitet und mir geholfen, den Glauben zu bewahren, wenn die Sichtweise anderer begrenzt war - wahrlich eine von Gott geschenkte Gefährtin.

INHALT

Kapitel 1

Kapitel 2

Kapitel 3

Kapitel 4

Kapitel 5

Kapitel 6

Kapitel 7

Kapitel 8

Kapitel 9

Kapitel 10

Kapitel 11

Kapitel 12

Kapitel 13

Kapitel 14

Kapitel 15

Kapitel 16

Kapitel 17

Kapitel 18

Kapitel 19

Kapitel 20

Kapitel 21

Kapitel 22

Kapitel 23

Kapitel 24

Kapitel 25

Kapitel 26

Epilog

In Memoriam

Index

1

Seit mehr als 25 Jahren reise ich durch unser Land und einige andere Länder, um durch Mundpropaganda und Beispiele zu lehren und zu predigen, dass ein christlicher Geschäftsmann Gott genauso viel schuldet wie ein Prediger. In der übrigen Zeit baue ich Maschinen, fast alle Arten von Maschinen, solange sie groß und stark sind und sich bewegen können, um Dinge zu tun, die keine andere Maschine zuvor tun konnte. Manche Leute denken, dass ich alles durcheinanderbringe - dass man nicht gleichzeitig dem Herrn und dem Geschäft dienen kann, aber das ist genau der Punkt. Gott braucht sowohl Geschäftsleute als Partner als auch Prediger. Als er die Welt und alles in ihr erschuf, wollte er nicht, dass wir aufhören und sagen: "Gott, du hast alles getan. Es gibt nichts mehr für uns zu bauen." Er wollte, dass wir von dort aus starten und wirklich zu seiner größeren Ehre bauen.

Ich spreche in großen und kleinen Kirchen und Sälen im ganzen Land, in der Regel etwa sechs Mal pro Woche, und meistens beginne ich mit den Worten: "Ich bin nur ein Mechaniker, den der Herr gesegnet hat." Das soll hier als Einstieg dienen. Als Mechaniker mag ich meine Maschinen, denn ich habe früh gelernt, dass der Mensch das wert ist, was er produziert, und gute Maschinen helfen ihm, mehr zu produzieren. Wäre ich 100 Jahre früher geboren worden, wäre ich ein guter Schmied geworden, wie es Männer wie ich schon seit der Bronzezeit waren. Aber der Herr hat mich hierher gebracht, als Elektromotoren und Benzinmotoren sich gerade zu drehen begannen, und mit seinem Segen konnte ich an der Entwicklung dieser großen, schweren Baumaschinen teilnehmen, die dazu beigetragen haben, unser zwanzigstes Jahrhundert zu schaffen.

Vor kurzem habe ich einen achträdrigen Bagger gebaut, der die Arbeit von Tausenden von Männern zur Zeit meiner Geburt übertrifft. Anstatt eine 100-Kilo-Schubkarre zu schieben, drückt der Fahrer einen Knopf und nimmt die Lasten von 1.500

Schubkarren und rollt mit ihnen mit 15 statt zwei Stundenkilometern davon. Seine gummibereiften Räder sind drei Meter hoch und über einen Meter breit, und in der Nabe jedes Rades befindet sich ein Elektromotor, der mehr Leistung bringt als die riesigen Dampfmaschinen meiner Jugend. Wenn er seine Zwillingsschaufeln in den Boden taucht, schaufelt er in zwei Minuten 150 Tonnen Erde auf und fährt dann los, um seine Ladung auf Knopfdruck abzuladen. Für acht Cent pro Kubikmeter bewegt er das, was einen Dollar gekostet hat, als ich ins Geschäft eingestiegen bin - und damals waren Dollars noch dreimal so groß wie heute.

Es ist eine große Befriedigung für mich, dieses Ungetüm in Aktion zu sehen, und noch mehr die Herausforderung, einen besseren Weg zu finden, um 200 Tonnen noch effizienter zu bewegen. In meinen Vorträgen füge ich neben der Aussage, dass ich nur ein Mechaniker bin, den der Herr gesegnet hat, häufig hinzu, dass er die Schwachen benutzt, um die Mächtigen zu verwirren. Es gibt keine logische Erklärung für die Entwicklung dieses Baggers. Er kombiniert zwei riesige mobile Dieselmotoren mit Wechselstrom- und Gleichstromgeneratoren und speist genug Strom, um eine kleine Stadt zu beleuchten, in eine Reihe von Wechselstrom- und Gleichstrommotoren. Trotzdem bin ich in der Schule nie über die siebte Klasse hinausgekommen. Im Alter von 30 Jahren ging meine Werkstatt kaputt und ich hatte 5.000 Dollar Schulden. Im Alter von 44 Jahren verlor ich so viele Aufträge, dass meine Angestellten, die mehr Vertrauen in mich hatten als ich in mich selbst, eine Sammlung starteten, um mich wieder auf die Beine zu bringen. Das war ich, als ich auf eigene Faust arbeitete.

Wenn es keine logische Erklärung für meine Entwicklung des Baggers gibt, gibt es eine theologische, die uns allen zur Verfügung steht, auch den Schwächsten. Wenn du Gott als deinen Partner akzeptierst, sind dem, was du erreichen kannst, keine Grenzen gesetzt. Aber Gott ist kein entfernter Partner, der zufrieden ist, wenn du am Sonntag in die Kirche gehst und etwas Religionsgeld - das Kleingeld, das in die Kirche fließt - auf das Tablett legst. Er ist nicht überwältigt, wenn du ab und zu in der Bibel liest und die Goldene Regel befolgst. Das ist kein aktives Christentum, sondern nur eine halbherzige Art und Weise, damit klarzukommen. Wenn du eine Partnerschaft mit Gott eingehst, hast du einen Partner, der näher und aktiver ist als jeder menschliche Partner, den du jemals bekommen kannst. Er nimmt an allem teil, was du ihm überlässt, und wenn du anfängst, dich aufzuspielen und zu denken, dass du es aus eigener Kraft schaffst, kann er dich schneller und härter niederstrecken als ein Donnerschlag. Es ist nichts Langweiliges daran, mit Gott zusammen zu sein.

Gott hat mir von Zeit zu Zeit heftige Stöße versetzt, aber wenn sich

meine Einstellung gebessert hat und er echte Reue gesehen hat, ist er der einzige Partner, der vollständige Vergebung gewähren kann. Er lässt sich nicht so leicht täuschen.

Ein Prediger drückte es so aus: "Gott wird dir deine Sünden vergeben, aber ich würde mir nicht vornehmen, in den Himmel zu kommen und auf dem Weg dorthin die Hölle aufzurichten."

Aber um noch einmal auf den Kampf der Schwachen gegen die Mächtigen zurückzukommen: Trotz meiner begrenzten Ausbildung wurde ich mit Gottes Hilfe zu dem, was man in der Branche der Schwerlastmaschinen als Industriellen bezeichnet. Zu meinen Konkurrenten gehören Giganten wie Caterpillar, General Motors, International Harvester, Allis Chalmers und etwa acht andere, allesamt große Unternehmen mit hochrangigen Führungskräften und technischen Abteilungen. In ihrer Mitte bin ich der Hinterwäldler aus Duluth, aber während des Zweiten Weltkriegs war es unser Unternehmen, das über fünfzig Prozent der im Kampf eingesetzten Erdbewegungsmaschinen gebaut hat. Berichten zufolge musste während des Zweiten Weltkriegs mehr Erde bewegt werden als in allen anderen Kriegen der Geschichte zusammen, weil Autobahnen wie der Alcan und die Ledo Road in Burma gebaut, Flughäfen und Artilleriestellungen auf der ganzen Welt errichtet und Schutt in zerstörten Städten weggeräumt wurden.

Wir sind natürlich stolz auf diesen Rekord, aber wir wären keine Menschen, wenn wir nicht auch eine andere Art von Befriedigung finden würden. Die Maschinen, die den Job erledigten, waren das, was meine Konkurrenten bis zum Ausbruch der Feindseligkeiten als "dieses verrückte LeTourneau-Zeug" bezeichnet hatten. Jetzt, neunzehn Jahre später, stellen sie alle dieselben Geräte mit nur geringfügigen Änderungen her. Vielleicht verwirren wir sie nicht. Es scheint ihnen gut zu gehen. Aber wir verwirren sie weiter. Mein neuer Bagger kann seine größte Ladung im hinteren Teil seiner Heckschaufel verlieren.

Wenn ich lange vor einem Publikum über dieses Thema gesprochen habe, habe ich mich oft entschuldigt und gesagt: "Ich bin nicht hierher gekommen, um eine Predigt zu halten. Gib mir Zeit und ich werde etwas sagen."

Was ich sagen will, ist, dass das, was ich getan habe, jeder mit der Hilfe Gottes tun kann. Reporterinnen und Reporter haben mich oft gefragt: "Hast du bei Null angefangen?" Meine Antwort darauf ist: "Jedes Mal." Ich war so oft finanziell pleite und so lange verschuldet, dass es ein großer Tag für uns war, als meine Frau und ich aus einer Kochbaracke in ein nagelneues Zelt ziehen konnten. Auch geistlich war ich schon bankrott, bevor ich meinen ersten Dollar verloren hatte. Ja, ich habe bei Null angefangen, und ich habe auch mit vierundvierzig noch bei Null angefangen. Und derjenige, der mich aufhob und mich mit neuer Kraft und neuem Ehrgeiz wieder auf

die Beine brachte, ist derselbe Herr und Retter, der allen zur Verfügung steht, die ihn darum bitten.

Das hätte ich schon früh im Leben lernen können, so wie meine sieben Brüder und Schwestern auch. Wir stammen aus einer langen Reihe von Pfarrern und Missionaren auf beiden Seiten

unserer Familie. Mein Großvater, Jean LeTourneau, war ein hugenottischer Geistlicher, der in den 1840er Jahren mit seiner Braut Marie Louise aus Lyon, Frankreich, zur Grande Ligne Mission in Quebec geschickt wurde. Nach allem, was man hört, hatten er und seine Frau eine harte Zeit. Die protestantischen Hugenotten waren zwar nicht mehr den fanatischen Verfolgungen des achtzehnten Jahrhunderts ausgesetzt, aber sie waren auch nicht besonders willkommen. Hinzu kamen die primitiven Unterkünfte der Mission und die langen, strengen kanadischen Winter. Für ein junges Paar aus Südfrankreich müssen die Winter ziemlich grausam gewesen sein, aber sie hielten durch, bis mein Vater am 12. Januar 1857 in St. Sebastian, Quebec, geboren wurde. Dann zogen sie, beide gesundheitlich angeschlagen, nach Richford, Vermont, nur fünf Meilen von der kanadischen Grenze entfernt.

"Das ist ein Frankokanadier", sagte mein Vater einmal. "Wenn er die Grenze überquert, denkt er, dass er so weit im Süden ist, wie er nur kommen kann."

Großvater LeTourneau richtete in Richford ein Internat ein, in dem Großmutter für etwa zwanzig Schüler kochte, während sie sich um ihre eigenen Söhne Joshua, Caleb und Joseph sowie um Tochter Rachelle kümmerte. In seiner Freizeit und an Sonntagen diente Großvater weiterhin als Pfarrer unter den protestantischen Frankokanadiern, die den Großteil der Bevölkerung ausmachten.

Ich habe meine Großeltern nie wirklich gekannt; meine einzige Erinnerung an meine Großmutter, als sie uns in Duluth besuchte, ist, dass sie klein war und nur französisch sprach. Aber ich habe große Bewunderung für sie. Um Gott und den Menschen zu dienen, haben sie sich in Richford Tag und Nacht abgerackert, bis sie vor lauter Anstrengung zusammenbrachen. Auf Anweisung ihres Arztes, das Unterrichten und den Dienst aufzugeben und ein Leben im Freien zu führen, kauften sie eine Farm nördlich der Stadt und bauten ein Sägewerk, weil ein Bach durch die Farm floss, den Großvater nicht verschwenden wollte. Es mag härtere Jobs geben, als im felsigen Vermont eine Farm zu bewirtschaften und ein Sägewerk zu betreiben, aber ich habe sie noch nie auf dem Bau oder in einer Eisengießerei gefunden.

Der Tradition nach sollte der älteste Sohn, Joshua, den wir Onkel J. nannten, die Farm und die Mühle leiten, und mein Vater sollte für das Pfarramt ausgebildet werden. Weder mein Onkel noch mein Vater haben jemals über den Unfall gesprochen, der die Pläne veränderte, aber als Mechaniker kann ich mir vorstellen, was passiert ist. Die krude wasserbetriebene Mühle der 1870er Jahre, nasse Steinböden, die mit

Sägemehl verschmiert waren, keine Sicherheitsvorkehrungen und ein kleiner Junge, der sich an Stämmen zu schaffen machte, die zu groß zum Drehen waren. Onkel
J. verlor bei diesem Unfall sein Ziel, und mein viel zu junger Vater musste den Hof und die Mühle übernehmen.

Ich glaube, Onkel J. betrachtete seinen verlorenen Arm eher als Chance zur Flucht denn als Handicap. Obwohl noch nie jemand etwas von einem einarmigen Schriftsetzer gehört hatte, wurde er einer, und dann ein Zeitungsreporter, Verleger und erfolgreicher Drucker in Duluth. Mein Vater ließ sich auf seine Aufgaben ein, so wie es ihm beigebracht worden war, aber es sieht so aus, als ob er es nicht mochte.

Im Jahr 1880 gab es in einer Stadt wie Richford keine großen Jugendunterhaltungszentren oder andere Freizeitangebote. Du hattest sonntags frei, um in die Kirche zu gehen, wo dir mehr Gottesfurcht als Gottesliebe beigebracht wurde. Es war vielleicht sogar ketzerisch, Gott so vertraut zu finden, dass man ihn Partner nennen konnte. Aus langen Gesprächen mit meinem Vater weiß ich, dass seine einzige Freizeitbeschäftigung darin bestand, in die Schmiede von Richford zu gehen und seinem jungen Freund Robert Gilmour dabei zuzusehen, wie er lernte, wie man Pferde beschlägt und glühendes Eisen formt. Und der junge Gilmour erholte sich, indem er meinem Vater auf der Farm beim Holzsägen zusah.

Was Richford für Caleb Thucydides erträglich machte, war die Ankunft einer neuen Lehrerin namens Elizabeth Johnston Lorimer im Jahr 1880. Laut dem Martin-Genealogiebuch, von dem mein Bruder Bill ein Exemplar besitzt, war sie mütterlicherseits eine Martin der achten Generation. Der ursprüngliche Samuel Martin war um 1645 in New Haven, Connecticut, angekommen. Die Lorimers waren Schotten und kamen 1830 in das Dorf Beebe Plains in Quebec. Wie die Martins hatten auch die Lorimers einen starken Hang zu Geistlichen: Drei von Elizabeths vier Brüdern waren Pfarrer.

Ich weiß von meinem Onkel Albert Lorimer, dass seine Familie starke Einwände gegen einen gewissen Caleb Thucydides LeTourneau hatte, als er anfing, Elizabeth Lorimer zu den Kirchenessen zu begleiten. Sie hatten großen Respekt vor seinen hugenottischen Eltern, aber sie hielten ihn nicht für das letzte Wort in Sachen felsenfester Stabilität in Neuengland.

"Meine Schwester Belle hat sie gewarnt, dass er nicht an Ort und Stelle bleiben würde, dass er sie mitnehmen würde und wir sie nie wieder sehen würden", erzählte mir Onkel Albert.

Meiner Meinung nach, die auf einigen ehrlichen Äußerungen meiner Mutter beruht, war es ihre geringste Sorge, verschleppt zu werden. Als sie von Richford über Beebe Plains nach Duluth, Portland, Stockton, Long Beach und Uplands zog, mit kleineren Zwischenstopps, war ihr Lieblingsspruch: "In welchem Zustand ich auch bin, damit bin ich zufrieden". Und das war sie auch. Eines Dezembers kam sie mit einem

Blumenstrauß aus dem Garten nach Uplands und schaute mit großer Zufriedenheit auf die Uhr. Es war 17:00 Uhr und die Sonne

goss es in Strömen. "Es ist acht Uhr in Richford", sagte sie. "Und kalt, mein Sohn! Es ist so kalt, dass ich es von hier aus knacken hören kann."

Vater und Mutter heirateten am Weihnachtstag 1881 und zogen in das große, komfortable Bauernhaus mit zwei Stockwerken und einem Dachboden. Es dauerte lange, bis sie wegkamen. Harold wurde dort am 1. Juni 1883 geboren. William war der nächste, geboren am 24. Juni 1885. Dann meine Schwester Mattie, geboren am 22. Januar 1887. Ich wurde am 30. November 1888 geboren und nach dem besten Freund meines Vaters, Robert Gilmour, benannt.

Offenbar war ich der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Wenige Wochen nach meiner Ankunft schickte uns mein Vater zu unseren Lorimer-Großeltern nach Beebe Plains, und dann machten er und Robert Gilmour sich auf den Weg nach Süden.

"Das war das Jahr nach dem großen Winter 1888", erzählte mir mein Vater, "also beschlossen Bob und ich, dass wir unseren letzten Winter mit Schneeschaufeln verbracht hatten. Wir nahmen einen Zug nach Kalifornien und fuhren dann ganz runter nach Baja California, ein paar hundert Meilen südlich von San Diego. Dort hatte noch niemand etwas von Frost gehört, also legten wir unser Geld auf ein paar Farmen an und machten uns auf den Weg zu euch."

Sie haben die Farmen in Mexiko nie wieder gesehen. Als sie nach Vermont zurückkehrten, machten sie einen Umweg über Duluth, um meinen Onkel J. zu besuchen, der dort eine große Druckerei betrieb. Onkel J. war gerade dabei, ein schönes Haus auf einem Hügel mit Blick auf den Lake Superior zu bauen, und da er wusste, dass Dad und "Onkel Bob" hervorragende Handwerker waren, bot er ihnen den Job an, "bar auf die Hand". Sie dachten, sie hätten genug Zeit, um das Haus zu bauen und rechtzeitig vor der nächsten Regenzeit wieder auf i h r e n Farmen in Mexiko zu sein. Aber als das Haus fertig war, bewunderten andere Käufer die Arbeit und bestellten weitere. Als wir 1890 alle wieder in Duluth zusammenkamen, war Papa auf dem besten Weg, ein erfolgreicher Bauunternehmer zu werden. Robert Gilmour hatte eine wachsende Schmiede und nahm Onkel Emanuel Richards (den Mann von Tante Rachelle) als Partner auf. Vergessen waren alle Gedanken an die Landwirtschaft in Mexiko.

2

Wie meine Mutter in späteren Jahren erzählte, war ich als Junge rastlos, wissbegierig, energisch, entschlossen und ehrgeizig. Nach der weniger voreingenommenen Meinung meiner Brüder war ich rastlos, zerstörerisch, eigensinnig, stur und fanatisch entschlossen, es zu nichts zu bringen. Die Meinung meines Vaters über mich während meiner ersten vierzehn Jahre drückte sich meist in einer großen Auswahl von Bibelversen aus, die das Schicksal rebellischer Jungen wie mir beschreiben sollten.

Ich weiß nicht, was in unseren Temperamenten lag, dass Dad und ich in meiner Kindheit so aneinander gerieten. Meine älteren Brüder Harold und Bill konnten den ganzen Tag fröhlich mit ihm arbeiten, aber wenn ich auftauchte, flogen früher oder später die Funken. Ich weiß, dass er oft zu Gott gebetet hat, um mir zu helfen, mich zu führen, und ich weiß, dass er härter an mir gearbeitet hat als an allen meinen Brüdern und Schwestern zusammen. Das führte nur dazu, dass ich dachte, ich sei die Einzige, die er schikanierte, und mein Rücken wurde noch steifer als sonst.

So wie der heftige Streit, den ich mit ihm hatte, als es darum ging, Trinkwasser aus unserem Quellbrunnen zu holen, der etwa drei Blocks von unserem Haus entfernt ist.

Jetzt ist Bill dran", argumentierte ich. Ich war ungefähr zehn Jahre alt und achtete genau darauf, wann ich und wann Bill an der Reihe waren, denn in letzter Zeit hatte ich den Verdacht, dass Bill mir ein paar Extrawürste zusteckt.

"Nun", sagte mein Vater abrupt, "es wird dir nicht schaden, deinem Bruder ab und zu zu helfen. Hol den Eimer."

Ich nahm den Eimer und wanderte zu dem Brunnen, wütend über die ungerechte Anordnung. Es war ein kleiner, zugemauerter Brunnen mit einer Zisternenpumpe, der, wenn er von einer kleinen Quelle bis zum Überlaufen gefüllt war, etwa ein Dutzend Fässer fasste. Ich begann zu pumpen und leerte den Eimer in die überlaufende Rinne.

Ich machte mir einen Knoten in den Rücken und pumpte den Brunnen leer. Dann marschierte ich zurück und sagte meiner Mutter, dass ich kein Wasser mehr bekommen konnte, weil der Brunnen trocken war.

Als Papa das mittags erfuhr, war er verblüfft. "Aber der Brunnen war heute Morgen noch voll. Er kann nicht trocken sein."

"Wenn Bob sagt, dass es trocken ist, ist es trocken", sagte meine Mutter. "Du weißt, dass er nicht lügen würde."

Erst am nächsten Tag, als der Brunnen wieder gefüllt war und überlief, löste Papa das Geheimnis. Und wie nicht anders zu erwarten, war er nicht gerade von väterlichem Wohlwollen erfüllt, als er entdeckte, was ich alles getan hatte, um seinen Auftrag nicht ausführen zu müssen, ohne zu lügen.

Dann war da noch das eine Mal, als er mir befahl, Holz zu hacken, und ich ein paar ausgewählte Zaunpfähle zerschnitt, die er mitgebracht hatte. Und einmal hätte ich fast die Kuh der Familie getötet, als ich versuchte, sie ohne Sattel zu reiten. Und so weiter und so fort.

Ich kann nicht sagen, dass ich eine unglückliche Kindheit hatte, aber sie hätte viel glücklicher sein können, wenn ich sie gelassen hätte. Das Haus, das mein Vater für uns gebaut hatte, lag im Nordosten von Duluth, in dem schönen Wohnviertel, das heute Lester Park heißt. Es war groß genug und komfortabel, selbst als unsere Familie auf fünf Jungen und drei Mädchen anwuchs, und in den 1890er Jahren war es ein Paradies für Kinder. Ein paar Lichtungen für Farmen auf beiden Seiten, die Wildnis dahinter und ein Blick auf den Lake Superior im Vordergrund. Angeln, Schwimmen und Jagen rundherum, solange der Schnee weg war, was in Duluth nicht sehr lange der Fall war.

Meine Eltern gehörten zu einer kleinen Kirchengruppe, die als Plymouth Brethren bekannt war, eine eng verbundene Gruppe, die der Kirche und einander gegenüber sehr loyal war. Die wohl einzigartigste Eigenschaft dieser Gruppe war, dass Frauen im Gottesdienst kein Mitspracherecht hatten und auch nicht in der Kirche sprechen durften. Aber sie redeten danach.

Ich ging regelmäßig hin - es gab kein Entkommen - und hörte eine Menge über Gott, ohne etwas zu lernen. Die Schule war noch schlimmer. Von neun bis vier Uhr, im Herbst und Frühling erträglich, wenn wir in den Pausen und in der Mittagspause draußen rennen konnten, aber unmöglich während der bitteren Wintertage. Dann ließ der Lehrer die älteren Jungs den Holzofen auf Rotglut und das Klassenzimmer auf etwa 90 Grad heizen, während wir dort in schweren Winterklamotten und langer Wollunterwäsche schmorten. Dabei spielte es keine Rolle, dass wir Kinder vom Land eine Meile oder mehr gelaufen waren - Schneestürme waren

keine Entschuldigung - und dass sogar die Stadtkinder draußen Aufgaben zu erledigen hatten. Unser Schuldirektor wollte nicht, dass sich einer von uns während der Schulzeit eine "Lungenentzündung" holt. Das Ergebnis war, dass wir alle vom ersten Frost bis zum Ende der Schulzeit eine laufende Nase hatten.

Im Frühling wurden wir von den Bächen des schmelzenden Schnees durchnässt und erkrankten an Mumps, Masern, Scharlach, Diphtherie und allem, was es sonst noch gibt.

In der fünften Klasse hatte ich ein merkwürdiges Erlebnis. Davor hatte ich immer gerade genug schwarze Noten, um die roten zu übertreffen und von einer Klasse in die nächste zu kommen. In der fünften Klasse entdeckte ich plötzlich, dass Rechnen Sinn macht. Geografie bestand nicht nur aus rosa, grünen und gelben Flächen auf einer Karte, sondern aus echten Orten, vielleicht mit Palmen statt Schnee. Und Lesen - wenn man von einem Absatz zum nächsten liest, anstatt ein Wort nach dem anderen zu buchstabieren, kann man eine Menge faszinierender Informationen aus Büchern ziehen. Ich war so erstaunt über dieses plötzliche Erwachen, dass ich alle Bücher der fünften Klasse durchlas und auch die meisten Bücher der sechsten Klasse.

Mein Lehrer war begeistert, meine Eltern waren fassungslos und auf dieser großen Welle der Erleuchtung wurde ich von der sechsten in die siebte Klasse übersprungen. Was für ein Fehler das für mich war. Die Siebtklässler hatten ein langes, ernsthaftes Jahr in den Fächern verbracht, die ich so schnell überflogen hatte, und was das Aufsagen anging, war ich nicht in ihrer Liga. Mit etwas Zeit und Verständnis hätte ich vielleicht aufholen können, aber Verwöhnung ist etwas, das ein vielversprechender Schüler damals nicht bekam. Stattdessen wurde er in der Regel als Weichei abgestempelt, ein Schicksal, das mir erspart blieb, weil ich schon fast 1,80 m groß und die größte Masse in der Klasse war. Das machte es für mich nur noch schwerer. Ich war nicht nur der Größte in der Klasse, sondern auch der Dümmste. Wir nennen das heute einen Minderwertigkeitskomplex, und der machte mir zu schaffen. Ich hörte auf, mich anzustrengen, und begann, die Schule mit einer fast körperlichen Gewalt zu hassen. Ich wollte Fenster einschlagen und Wände eintreten.

Außerhalb der Schule ging es mir auch nicht besser. Jahrelang trugen mein Bruder Harold und dann mein Bruder Bill Zeitungen für einen Zeitungsausträger namens Pinky aus, der für einen Viertel-Cent pro Zeitung zwölf Cent am Tag, sechs Tage die Woche oder fast drei Dollar im Monat bekam. Jetzt war ich an der Reihe, und ich habe es vermasselt.

Wenn es ein kalter und verschneiter Tag war, war ich der LeTourneau des Yukon, der eine Fallenlinie fuhr, und wenn ich das Ende der Route erreichte, hatte ich fünf oder sechs zusätzliche Papiere und keine Ahnung, welche Häuser ich ausgelassen hatte. Oder wenn es ein schöner Tag war, konnte ich über fast jedes Thema träumen, nur nicht über Kunden. Als Pinky mich das erste Mal wegen zu vieler Beschwerden feuerte, konnte Bill

aber als meine Besserung nur ein paar Tage anhielt, wurde ich endgültig entlassen.

Die Schande des Ganzen. Ich konnte acht Monate lang einen Job nicht ausüben, den meine Brüder seit Jahren innehatten. Schlimmer noch, ich hatte den Familienanspruch auf die Route für meinen Bruder Louis, den nächsten in der Erbfolge, verloren.

"Junge, dafür wirst du Holz fällen", sagte mein Vater. "Wie viel Holz?" forderte ich trotzig.

"Ein Stück für jede Zeitung."

"Und wenn ich mehr abschneide als das?"

"Wenn du mehr schneidest, Bob, glaube ich es, wenn ich es sehe. Aber wenn du das tust, zahle ich pro Stock genauso viel wie du pro Papier. Birkenholz, natürlich." Ich verdiente damit genug, um mir ein 22er-Gewehr zu kaufen und musste erst aufhören, als der Holzschuppen voll war. Und Papa hat mir nie wieder angeboten, mich im Akkord für körperliche Arbeit zu bezahlen. Ich konnte mich der körperlichen Schinderei verschließen und meinen Tagträumen nachhängen, wie zum Beispiel Holzfäller zu werden und den St. Croix River hinunter nach Stillwater zu reiten, oder eine Dampfschaufel in den Eisenminen von Hibbing zu bedienen oder eine Trap Line in der Nähe von International Falls zu betreiben. Solange ich dachte, dass Dad Wenn ich wüsste, dass ich dafür bezahlen müsste, wäre ich bereit, meinen Körper bis zur Erschöpfung zu trainieren.

Mein erstes Gerät, das man als Erdbewegungsmaschine bezeichnen könnte, baute ich mit zwölf Jahren. Es war ein Schneepflug, der von einer Kuh gezogen wurde, um mir die stundenlange Arbeit zu ersparen, Wege mit einer Schaufel zu öffnen. Es war ein V-förmiges Gerät mit gebogenen Seiten, um den Schnee nach oben und zu beiden Seiten zu schieben, und es hätte auch funktionieren können. Bevor ich es herausfinden konnte, hat die Färse ihn und mich in die Luft gejagt und mich für immer von jeglicher Wertschätzung für tierische Kraft befreit.

In jenem Sommer arbeitete Dad mit Harold und Bill an Bauaufträgen und überließ mir die Arbeit im Haus. Harold bereitete sich darauf vor, an der Universität von Minnesota Ingenieurwesen zu studieren - er wurde leitender Ingenieur bei Standard Oil of New Jersey - und Bill bereitete sich auf ein allgemeines Wirtschaftsstudium vor - er war ein geborener Kaufmann und war 1938 mein Verkaufsleiter, bevor er sein eigenes erfolgreiches Eisenwarengeschäft eröffnete. Ich hatte einfach nicht genug zu tun. Noch vor dem Mittag hackte ich Holz, schleppte Wasser und hackte den Garten und rannte dann wild durch den Wald und am Seeufer entlang. Ich wusste

selbst nicht, wie wild ich war, bis ich anfing, vor ein paar Freunden anzugeben.

Wir waren unten am Seeufer, und ich zeigte auf einen großen Felsen, der wie eine Insel etwa 100 Meter weit ins tiefe Wasser ragte. Ich könnte hinzufügen, dass die

Die Temperatur des Lake Superior erreicht selbst nach einer langen Hitzewelle selten 50 Grad. "Wettrennen zum Felsen", sagte ich, zog mich aus und stürzte mich ins Wasser. Die anderen Kinder testeten noch immer das Wasser mit ihren Zehen, als ich auf den Felsen kletterte. Schließlich sprangen ein paar von ihnen hinein und schwammen zu mir hinaus. Aber nachdem wir eine Weile in der Sonne gesessen hatten, sah der eisige Rückweg nicht mehr so einladend aus.

"Da gibt es nur eine Möglichkeit", sagte ich, "direkt hineinzuspringen." Einer der Jungs stand am Rande des Felsens, etwa drei Meter über dem Wasser. "Ist da unten alles klar?" fragte ich. "Sieht so aus", sagte er. Ich machte zwei Schritte und sprang mit einem Satz über die Kante. Mitten in der Luft sah ich die vagen Umrisse eines Felsens etwa einen Meter unter der Wasseroberfläche. Jetzt, wo ich eine Glatze habe, kann man die genaue Form dieses Felsens auf meinem Schädel sehen. Sechzehn Stiche waren nötig, um die Skalpierung zu schließen, die ich an diesem Tag bekam.

Ich war wie betäubt und wollte schon um Hilfe rufen. Dann wirkte das kalte Wasser wie ein Stärkungsmittel und ich war 20 Meter schneller als meine Retter am Ufer. Ich rannte nach Hause, bevor ich zusammenbrach, gerettet durch das erste von vielen Wundern in meinem Leben.

Ich weiß, dass Papa zu Tode erschrocken war, als er meinen Kopf sah, und er und Mutter beteten in dieser Nacht lange dafür, dass ich aus dem Schockzustand herauskam, in den ich nach der Nadelarbeit des Arztes gefallen war. Aber am nächsten Tag, als ich wieder gesund war, verbarg er seine große Erleichterung mit der Bemerkung: "Nur Narren springen dorthin, wo Engel Angst haben." Aus irgendeinem Grund tat mir das mehr weh als die Beule in meinem Kopf.

Da ich ans Bett gefesselt war, bis der Arzt wiederkam, um mich zu untersuchen, hatte ich viel Zeit, mich selbst zu bemitleiden. Ich hatte das Gefühl, ungeliebt und unerwünscht zu sein. Ich beschloss, dass es für mich nur eine Möglichkeit gab. Ich würde weglaufen.

Du kannst sicher sein, wenn du eine Ausrede brauchst, um etwas falsch zu machen, wird dir der Teufel eine gute geben. Kurz darauf, als das kalte Wetter kam, wurde ich zum Holzhacken abkommandiert und machte den Fehler, Dads Zaunpfähle zu zerschneiden, wie ich bereits erwähnt hatte. Er war wütend. Ich sah mein Vergehen nicht als so schwerwiegend an und bot ihm an, ein paar neue Pfosten zu schneiden, um seinen Verlust auszugleichen. Wie immer, wenn ich mit ihm diskutierte, konnte ich ihn nicht besänftigen. Seine letzte Bemerkung war, dass ich zu dumm sei, um einen guten Zaunpfahl zu erkennen, wenn ich ihn sehe, wenn ich es nicht mit Absicht getan hätte.

Das war's. Ich wartete, bis es dunkel wurde, und rannte dann weg, nur mit den Kleidern auf meinem Rücken. Es war eine dieser pechschwarzen Nächte mit einer beißenden

Nordwind, der den Wintereinbruch im Nordland ankündigt, und ich lief nicht sehr schnell auf der zerfurchten, steinigen Straße. In den bewaldeten Abschnitten der Straße dachte ich, ich hätte mehr Wölfe gesehen, als ein 13-jähriges Kind sehen sollte, aber ich konnte nicht aufhören. Ich glaube, wenn es echte Wölfe gegeben hätte, hätte ich mich lieber von ihnen zerreißen lassen, als besiegt nach Hause zurückzukehren. Ich sah in der Dunkelheit ein Loch, das schwärzer war als die meisten anderen und wusste, dass es eine Schlucht war, in der wir oft gespielt hatten. Dort verbrachte ich die Nacht und fragte mich, was mein Vater sagen würde, wenn er mich dort steifgefroren vorfände.

Der Hunger trieb mich bei Tagesanbruch hinaus, aber ich hatte eine Antwort darauf. Ich wusste, dass ich nicht weit von der kleinen Farm von Mrs. Spagmo entfernt war, einer gutherzigen schwedischen Witwe, für die ich schon viele Arbeiten erledigt hatte. Ich dachte mir, wenn ich ihre Kuh für sie melken würde, würde sie mir ein Frühstück geben, das mich bis nach Two Harbors bringen würde, wo ich mit Sicherheit einen Job als Kajütenjunge auf einem Erzschiff bekommen würde.

Ich dachte mir, dass ich richtig liege, und während ich in den Pfannkuchen versank, fragte mich Mrs. Spagmo, ob ich meine nautische Karriere nicht so lange hinauszögern könnte, dass sie ein paar Besorgungen in Duluth machen könnte. Sie würde mir einen Dollar dafür zahlen, dass ich das Pferd anspanne, die Hühner füttere und die Kartoffeln auf ihrem kleinen Beet ausgrabe.

Bei einem solchen Angebot am Anfang meiner Karriere konnte ich nicht widerstehen. Dann kam sie zu spät zurück, und ich musste die Kuh melken, um mein Abendessen zu verdienen, und sie am nächsten Morgen noch einmal melken, um mein Frühstück zu verdienen. Das Ergebnis war, dass ich eine Meile von zu Hause weggelaufen war und dort als Mrs. Spagmos angestellter "Mann" blieb.

Ich weiß jetzt natürlich, dass Mrs. Spagmo mit meinen Eltern darüber gesprochen hatte und dass sie sich einig waren, dass es mir gut tun würde, bei ihr zu bleiben, wenn sie mich ertragen könnte.

Schon bald fand ich mich mit allen möglichen Einschränkungen konfrontiert. Zu Hause, als viertes von mittlerweile acht Kindern, wurde ich mit systematischer Regelmäßigkeit gefüttert, gekleidet und gewaschen. Hier, in der alleinigen Obhut einer einsamen Witwe, wurde ich gewaschen, bis ich dachte, meine Haut würde sich abnutzen. Mein persönliches Programm reichte vom Melken vor dem Morgengrauen bis zum Einholen der letzten Ladung Holz, um den Ofen durch die Nacht zu bringen. Die Schule auch, und jetzt musste ich noch eine Meile weiter laufen. "In meiner

Familie gab es keine dummen Schweden", sagte Mrs. Spagmo, "und ich werde auch jetzt keinen haben, selbst wenn er einen französischen Namen hat."

Sie meinte es gut, aber ich kämpfte einen hartnäckigen Kampf. Jeden Schultag ging ich am Haus der Familie vorbei, ohne einen Blick nach links oder rechts zu werfen, und ging an

Abends ging es mir genauso. Der Schnee wurde immer tiefer und die Tage kürzer, aber ich wollte nicht aufgeben. Im Unterricht widersetzte ich mich den Lehrerinnen und Lehrern mit der gleichen Hartnäckigkeit. Ich war definitiv auf dem Weg zur Hölle und arbeitete hart daran, dort zu bleiben.

Meine Tante Rachelle und mein Onkel Emanuel Richards veranstalteten in diesem Jahr das jährliche Thanksgiving-Treffen der LeTourneau-Familien und anderer Vermont-Freunde in ihrem Haus im Westen von Duluth, und so erfuhr ich in der Schule von meiner Schwester Mattie, dass Mutter mich dabei haben wollte. "Und wenn du nicht da bist und die Leute nach dir fragen, wird Mutter sich ziemlich schlecht fühlen, wenn sie versucht, dir zu erklären, in was für eine dumme Situation du dich gebracht hast."

Ich wollte nicht, dass das passiert, also ging ich hin, aber ich saß immer noch auf meinem hohen Ross. Und Papa saß auf einem genauso hohen Ross. Für die anderen Gäste gingen wir die Sache durch, aber selbst nach dem Erntedankgebet kamen wir nicht weiter. In dieser Stimmung wären wir vielleicht gar nicht weitergekommen, wenn nicht ein heftiger Schneefall eingesetzt hätte. Innerhalb von zwei Stunden waren die Straßen für Schlitten unpassierbar. Bei Onkel Emanuel war es gemütlich und es gab viel Platz, aber zu Hause gab es noch die Milchkühe und Hühner, die in dieser Nacht versorgt werden mussten.

Die letzte Abmachung war, dass die Frauen bleiben und die Männer zu Fuß zurückgehen würden, um ihr Vieh zu versorgen. Das brachte mich irgendwie hinter meinen Vater, der sich auf den langen Weg quer durch die Stadt machte.

Wir pflügten schweigend weiter. Auf diese Weise kamen wir besser miteinander aus. Wir kamen sogar so gut miteinander aus, dass wir uns schon bald abwechselten und sogar lachten, wenn einer von uns hinfiel. Aber als wir unser Haus erreichten, war ich immer noch bereit, zu Mrs. Spagmo zu gehen.

"Komm lieber rein, Bob", sagte Papa. "Du kannst sicher sein, dass Mrs. Spagmo sich schon um ihre Vorräte gekümmert hat."

Mir war ziemlich kalt und die zusätzliche Meile kam mir wie ein weiter Weg vor. Ich ging hinein und trank etwas heiße Milch, half in der Scheune und genoss es sogar. Am Morgen half ich wieder bei der Hausarbeit und entdeckte, dass mein Vater eine ordentliche Ladung Pfannkuchen machen konnte, wenn er musste. Das führte dazu, dass ich ihm beim Holzhacken half, um mein Frühstück zu bezahlen, und bei dieser Arbeit machte ich eine weitere Entdeckung. Solange ich ein eifriger und williger Arbeiter war und ihm nicht auf die Nerven ging, konnte Papa ein sehr guter Kerl sein. Am

Mittag sah ich, dass mein Weglaufen von zu Hause und mein rebellisches Verhalten

Kleinlichkeit, und ich war ein reuiger Junge. Ich wollte es sagen, aber Papa hielt mich auf.

"Sag kein Wort", sagte er. "Ich weiß, was du durchgemacht hast. Ich habe es selbst erlebt, also sind wir beide im Unrecht."

Was für eine Lektion, die ich mein ganzes Leben lang gelernt habe. Als ich die Liebe meines Vaters entdeckte, änderte sich meine ganze Einstellung, und Aufgaben, die ich zuvor gehasst und mit Groll bekämpft hatte, erledigte ich jetzt mit Freude, weil ich ihm dienen wollte. So ist es auch, nur noch mehr, wenn du den Herrn entdeckst. Und du wirst nicht e r w a c h s e n und entfernst dich von deinem Vater im Himmel. Er ist immer und überall bei dir. Wenn du ihm jetzt nicht dienst, liegt das daran, dass du ihn nicht kennst, so wie ich meinen eigenen Vater nicht kannte. Aber wenn du ihn kennst, wirst du ihn lieben, und wenn du ihn liebst, wirst du ihm dienen und dabei das größte Glück finden, das du je erfahren wirst.

Danach war ich ein anderer Mensch im Haus, aber es wäre zu viel gesagt, wenn ich sagen würde, dass sich meine Einstellung zur Schule verbessert hätte. Ich empfand sie immer noch als enorme Zeitverschwendung und es gab nichts im Haus, was mich wirklich beschäftigte, es sei denn, ich versuchte, eine Uhr zu reparieren, die Feder zu verlegen, um sie näher an das Haus heranzubringen, oder Harold endlos über die pferdelosen Kutschen auszufragen, die mit Benzin betrieben wurden. Wenn ich überhaupt eine Freizeitbeschäftigung hatte, wie wir sie heute kennen, dann war es die Fahrt zu den Docks in Duluth, um zu sehen, wie die Erzzüge mit ihren roten Ladungen ankamen und sie auf die Erzschiffe umgeladen wurden. Es gab Dampflokomotiven, Dampfschaufeln und Dampfschiffe, die Tausende von Tonnen Erz transportierten - die gewaltigste Machtdemonstration, die sich ein Kind vorstellen kann. Der Mann, der die Erzzüge auf den langen Bock brachte und sie in die Trichter kippte, die das Erz zu den Booten unten beförderten, musste der glücklichste Mann der Welt sein, dachte ich.

Im Winter 1901-1902 galt ich als erwachsen genug, um mit Harold und Bill auf Papas Baustellen zu arbeiten. Ich glaube, zu diesem Zeitpunkt begann ich zum ersten Mal zu begreifen, was mein Vater alles auf sich nahm, um Harold, Bill, Mattie, Sarah, Louis, Marie und Phillip - Phill wurde 1900 geboren - großzuziehen, ohne dass ich ihm eine Menge Widerworte geben musste. Ich erinnere mich an einen bitterkalten Tag, an dem wir uns Onkel J.s Kutschpferde ausliehen, um Holz von einem Güterbahnhof zu einem Lagerhaus zu transportieren, das Dad gerade baute. Während wir mit schmerzhaft kalten Fingern daran arbeiteten, die schweren Hölzer zu verladen - wenn man gegen ein Holz stieß, hatte man das Gefühl,

dass die Finger wie Glas abbrechen mussten - beobachtete uns ein Mann im Frachtbüro durch ein vereistes Fenster. Als wir

waren, stieg er aus und rief Papa für ein kurzes Gespräch zu sich, von dem Papa so wütend zurückkam, als würde er auf Stelzen laufen.

"Was ist denn los?" fragte ich.

"Ihr Kinder", schnaubte er. "Ich bin schon wütend genug, wenn ich versuche, euch allen das Christentum beizubringen, und wenn ich dann so einen erwachsenen Mann treffe, habe ich nicht mehr viel christliche Geduld übrig.

Da ich nicht wusste, was ich darauf antworten sollte, sagte ich nichts, was zeigte, dass ich gelernt hatte.

"Er will sich das Team ausleihen", fuhr Dad fort. "Vergiss das nicht, Bob. Wenn du jemals ein Gespann ausleihen willst, scheue dich nicht, in die K ä l t e zu gehen und dem Besitzer beim Beladen zu helfen. Geh nicht raus, wenn der Schlitten schon beladen ist, und bitte darum, das Gespann ausleihen zu dürfen."

"Ja, Sir", sagte ich. "Hast du es ihm geliehen?"

"Das musste ich", sagte er. "Ich musste ein christliches Beispiel für euch Kinder geben. Das ist es, was mich wütend macht."

Das war Papa. Er gab sich alle Mühe, seinen Kindern ein Vorbild zu sein, und ich hatte seine Geduld bis zur Erschöpfung strapaziert und mich dann mit einem Streit oder einer sturen Trotzreaktion eingemischt. Ich hatte eine Menge wiedergutzumachen.

Außerdem war dieser Winter grausam. Dann kam ein Brief von Mr. Walker, einem Mitglied der Plymouth Brethren, der in den Westen nach Portland, Oregon, gezogen war. Wie Papa war er Bauunternehmer, und sein Bericht weckte in Papa den unbändigen Wunsch, umzuziehen. In Oregon konnte man das ganze Jahr über auf dem Bau arbeiten, wenn einem ein bisschen warmer Regen nichts ausmachte. Kein Schnee, die größten Rosen, die du je gesehen hast, ein großer Boom und ein Mangel an Zimmerleuten.

Onkel J. konnte nicht verstehen, warum jemand Duluth überhaupt verlassen wollte. Onkel Emanuel und Onkel Bob Gilmour, die eine florierende Partnerschaft in einer Schmiede und warme Schmieden hatten, um den ganzen Winter über zu arbeiten, sahen das genauso. Aber Papa hatte genug davon, mit erfrorenen Fingern Nägel zu schlagen.

Wir zogen um, sobald Dad das Haus fertiggestellt hatte, an dem er arbeitete. Harold entschied sich, zurückzubleiben, um an der Universität von Minnesota zu studieren. Mutter wurde ein wenig weinerlich, als sie erfuhr, dass das erste ihrer Kinder das Dach der Familie verlassen musste. "Aber um Harold muss ich mir keine Sorgen machen", sagte sie, um sich zu beruhigen. "Er ist der Zuverlässige." So wie sie mich ansah, wusste ich, was sie meinte.

Ich für meinen Teil war froh, weg zu sein. Auch wenn sich mein Verhalten im Haus gebessert hatte, mochte ich die Welt da draußen immer noch nicht, und in die Kirche zu gehen, war eine Pflicht, die ich nur erfüllte, weil es der Familie gefiel. Alles, was ich über Religion wusste, war, dass ich sie nicht hatte und dass man in die Hölle kam, wenn man sie nicht hatte. Vielleicht, so dachte ich, könnte ich in einer neuen Stadt, in der ich nicht als "das sture LeTourneau-Kind" bekannt war, einen Neuanfang machen. Ich musste immer noch lernen, dass ein Ortswechsel ohne Gott die Seele eines Menschen genauso wenig verändert wie eine Reise mit dem Zirkus die Flecken auf einem Leoparden. Aber wir haben einen Vorteil gegenüber dem Leoparden. Er kann sich nie ändern, aber wir können unsere Seele und damit unser ganzes Leben ändern, wenn wir Gott finden, der überall ist.

3

Portland war 1902 nicht härter als Duluth, aber es arbeitete härter daran. Wenn in Duluth der Hafen zufror und die Eisenminen stillgelegt wurden, herrschte während des langen Frosts immer eine Flaute. Sogar die Holzfäller waren wieder in ihren Lagern und ließen sich erst wieder im Frühjahr blicken. Aber Portland war eine Holzfällerstadt mit einer Skid Road, die das ganze Jahr über boomte. Der Willamette River war mit Baumstämmen und Dampfschiffen überfüllt. Sein Ufer war von Sägewerken und Holzlagern gesäumt. Die hölzernen Bürgersteige entlang der Flussfront waren Tag und Nacht mit Holzfällern, Flussarbeitern, Müllern, Fuhrleuten, Chinesen, Indianern und Pennern von überall her bevölkert. So viele Penner, dass die Straße, über die die Baumstämme von Pferden und Ochsen geschleppt wurden, ihre Bedeutung als Skid Road verlor und zu Skid Row wurde, ein Name, der heute überall für eine heruntergekommene Straße verwendet wird, in der sich menschliche Verwahrloste sammeln.

Die Skid Road war kein Ort für Frauen und schon gar nicht für einen 14-jährigen, verwilderten Hinterwäldler aus Minnesota, aber ich war fasziniert und mit großen Augen dabei. In Duluth hatten meine Eltern es geschafft, mich in der Schule zu halten, aber Portland war ein Pferd mit vielen anderen Farben. Als ich zum ersten Mal einen Blick auf die Aufregung warf, wusste ich, dass ich mich mit meinen 1,80 m und 160 Pfund nicht hinter einen Schreibtisch quetschen würde, der für kleine Achtklässler gemacht war.

An diesem Abend machte ich zu Hause meinen Standpunkt klar, denn ich wusste, womit ich es zu tun hatte. Wie viele ungebildete Männer war Papa fest entschlossen, dass alle seine Kinder das bekommen sollten, was ihm verwehrt war. Ich bin mir sicher, dass er einen Highschool-Abschluss als einen magischen Pass zum Erfolg betrachtete und einen College-Abschluss als etwas Großartiges, das den Erfolg unausweichlich machte. Wenn es um

dieses Thema ging, konnte er jeden Pädagogen, den ich je gehört habe, in den Schatten stellen, und ich habe eine

Punkt, viele zu hören. Ich war also gewappnet. Ich wusste, dass ich ihn nicht übertrumpfen konnte, aber ich war entschlossen, ihn zu überleben.

Papa und ich gingen hin und her. Ich hatte nur eine Zeile, aber ich habe sie so gut wie möglich genutzt. "Ich bin ein erwachsener Mann", wiederholte ich bei jeder Gelegenheit. Nach ein paar Stunden hatte ich das Gefühl, den Sieg vor Augen zu haben. Dann sagte Dad in seinem Neuengland-Akzent: "Wal, wir müssen nicht alles in einem Stück machen. Wir können darüber schlafen."

Ich hatte gewonnen. Das Problem war, dass ich, nachdem ich etwa eine Stunde lang schlaflos im Bett lag, wusste, dass meine besorgten Eltern für mich beteten. Das tat weh, denn ich wusste, wenn ich ihren Gebeten widerstehen konnte, war ich schon ziemlich weit gekommen. Ich versicherte mir immer wieder, dass der Schlussstrich irgendwann gezogen werden musste, aber für einen "Menschengewachsenen" war es ein besorgter Junge, der in dieser Nacht schlafen ging. Wäre der Streit am nächsten Morgen fortgesetzt worden, hätte der zwei Meter große "Bobbie" LeTourneau vielleicht in der achten Klasse zum Appell angetreten.

Stattdessen waren meine Eltern bei einem Frühstück mit Buchweizenpfannkuchen und Maissirup, der Standardkost, weil sie billig und sättigend war, ziemlich gelassen. Erst in den nächsten zwei Jahren würde ich erfahren, warum. Ich musste unbehaglich umherwandern und mich fragen, was ich nun, da ich meine Meinung gesagt hatte, tun sollte.

Am Sonntag gingen wir alle zur Versammlung der Plymouth Brethren. Obwohl Papa ein Neuling war, war ihm sein Ruf als Bauunternehmer in Duluth vorausgeeilt. Die Ältesten begrüßten ihn als einen Mann, der in der Gemeinde dringend gebraucht wurde. Und nach der Kirche wurde er von mehreren wohlhabend gekleideten und bärtigen Männern aufgehalten. Die Bärte täuschten mich nicht, denn es war unter den Jungen allgemein bekannt, dass die Bärte die Kosten für das Rasieren, steife Kragen und Krawatten sparten und gleichzeitig eine große Erleichterung für den Hals waren. Was mich beeindruckte, war, dass diese wichtigen Männer mehrmals in meine Richtung blickten und mich sozusagen abschätzten. Plötzlich fiel mir auf, dass der Mantel meines Bruders Bill, den ich von ihm geerbt hatte, mindestens zehn Zentimeter zu kurz war.

Papa sagte nichts, als er wieder zu uns stieß. "Keine Geschäfte am Sonntag", war seine Regel, genau wie meine, aber ich habe festgestellt, dass am Sonntag Gedanken kommen, die den gesamten Verlauf der Arbeitswoche oder sogar eines Arbeitslebens verändern. Einige dieser Gedanken waren an diesem Tag ausgetauscht worden. Ich kann nicht sagen, dass sie den Verlauf meiner Karriere verändert haben, denn ich hatte keine,

aber sie haben sie eindeutig gelenkt.

Am Montagmorgen um 5:30 Uhr wurde das, was für Papa ein "Gespräch nach der Kirche" war, für mich zu einer harten, kalten Angelegenheit. Ich glaube immer noch, dass es ein Komplott war, und Papa hat es nie ganz geleugnet. "Steh auf", rief er mir zu. "Solange du ein 'erwachsener Mann' bist, musst du um halb sieben bei der Arbeit sein. Du willst doch an deinem ersten Tag nicht zu spät kommen."

Es kam nicht alles auf einmal, aber als ich ein Dutzend Pfannkuchen verdrückt hatte, war ich auf dem Weg, das Eisengeschäft als Gießerlehrling zu erlernen. Es stellte sich heraus, dass ein Mr. Hill, einer der bärtigen Männer, mit denen Dad gesprochen hatte, der Besitzer der East Portland Iron Works war. Dann kam Dad ins Spiel. "Mr. Hill hat Probleme, weil sich seine Lehrlinge über die harte Arbeit beschweren und vor Mittag aufhören. Ich habe ihm gesagt, dass er diese Probleme mit dir nicht haben wird, weil du ein 'erwachsener Mann' bist."

Ich wusste nicht, was ein Eisengießer war, aber diese Bemerkung war besser als Ehrgeiz, um mich aufrechtzuerhalten. Auf der langen Fahrt mit dem Fahrrad von der Northside nach East Portland sagte ich mir immer wieder, dass das Pferd noch nicht geboren war, das mich von der Arbeit abziehen konnte. Es war gut, dass meine Sturheit in die falsche Richtung gelaufen war, denn bei meinem ersten Blick auf die Gießerei brauchte ich etwas zum Abstützen. Das war kein Spielplatz, der vor mir lag.

Selbst heute, mit meinem eigenen Stahlwerk, finde ich alles, was mit geschmolzenem Metall zu tun hat, sehr beeindruckend. Als ich als Junge meine erste Gießerei aus der Nähe sah und wusste, dass ich dort gemacht oder kaputt gemacht werden würde, war das erschreckend. Und es war nicht nur meine Einbildung. Verglichen mit einer modernen, belüfteten, gut beleuchteten und sicherheitsbewussten Gießerei kamen die East Portland Iron Works - und alle anderen Gießereien um die Jahrhundertwende - Dantes *Inferno* so nahe, wie ich es mir vorstellen kann.

Als ich Mr. Hill kennenlernte, war er ein kleiner, sanftmütiger Engländer, der immer ordentlich gekleidet war, sogar mit Kragen und Krawatte unter seinem Bart. Das erste Treffen war etwas anderes. Ich erinnere mich, dass ich den Eisenbahnschienen in ein riesiges, rußgeschwärztes und verrostetes Gebäude aus Blech folgte. Rauch waberte an mir vorbei und drängte das Tageslicht durch die offenen Türen zurück. Später entdeckte ich, dass es dort elektrische Glühbirnen gab, die mich vielleicht an bedrohlichen, dunklen Gestalten vorbeiführten, bis ich vier oder fünf Männer erkennen konnte, die neben einem Ofen standen, von dem sogar ich wusste, dass es ein Ofen war. Ich konnte seine Hitze spüren.

Mr. Hill sah mich zuerst und kam auf mich zu. Zur gleichen Zeit klopfte

einer der Männer an den Schmelzofen. Im weißen Schein des geschmolzenen Stroms sah ich die schwarze Silhouette eines Riesen, während die Funken blitzten und

hinter ihm zu hüpfen, schien direkt aus seinen Haaren und seinem Bart herauszuspringen. Ich sollte später noch viele Male eingestellt werden und einige Einstellungen selbst vornehmen, aber seit diesem ersten Eindruck denke ich an Mr. Hill, wenn jemand das Wort "Chef" erwähnt.

Er begrüßte mich mit einem der uralten Sprichwörter der Eisenbranche, die zum Glück nicht mehr gelten. "Das ist ein Job für einen starken Rücken und einen schwachen Geist. Draußen auf dem Hof steht eine Gondel voll mit Sand. Schaufle ihn einfach in eine Schubkarre und bringe ihn hierher. Joe wird dir sagen, wo du ihn abladen sollst."

Ich hatte noch keine zehn Schubkarren mit dem Zeug geschleppt, das etwa zwei Wochen lang den Regen von Portland aufgesaugt hatte, als ich nach einer einfacheren Methode suchte, um Dreck zu bewegen. Außerdem hatte ich einen enormen Respekt vor einem Kubikmeter Sand entwickelt. Die zehn Schubkarrenladungen hatten ihn nur verbeult, während er bei der Wagenladung überhaupt keinen Eindruck hinterlassen hatte.

Joe gab mir einen Rat. "Schieben ist eine Pause vom Schaufeln. Das Schaufeln ist eine Pause vom Schieben. Und dann gibt es noch die Rückfahrt mit einer leeren Schubkarre, auf der du gar nichts tust. Junge, du hast einen Job, der eine einzige lange Pause ist."

Ich taumelte an diesem Abend nach Hause, meine Hände waren auf die Größe von Schinken angeschwollen, und ich versuchte immer noch, den Trugschluss in seinem Argument zu finden. Ich habe ihn nie gefunden. Einen schmerzhaften Monat später, in dem ich erwachsen wurde, stellte ich fest, dass das Schaufeln die Muskeln nach dem Schieben entspannte und umgekehrt. Ich konnte mich sogar ein wenig umsehen, um zu sehen, wo ich war.

Ich arbeitete in einer Eisengießerei mit einem Kupolofen, der etwa 25 Tonnen Roheisen und Schrott pro Tag einschmelzen konnte, wenn alles gut lief, was oft genug der Fall war, um Mr. Hill zu einer sehr wichtigen Person in der Stadt zu machen. Meistens stellten wir Grauguss für Sägewerksmaschinen her. Wenn ich mich recht erinnere, machten Gussteile 73 Prozent des Gewichts von Sägewerksmaschinen aus, und da neue Mühlen fast so schnell gebaut wurden, wie alte Mühlen abbrannten, hatten wir viel zu tun. Außerdem hatten wir einen Dauerauftrag von den boomenden Eisenbahnen für alle Güterwagenräder, die wir in unserer Freizeit herstellen konnten. Wenn das nicht reichte, konnten wir immer noch Gussteile für die Dampfschifffahrt herstellen, denn Dampfschiffe brannten genauso oft ab wie Sägewerke.

Mein Unterricht ging weiter. Eines Tages rührte ich ein Gemisch aus Sand, Lehm und Wasser zu der schweren Konsistenz an, die erforderlich

ist, damit es seine Form behält. Ich hatte ungefähr eine Tonne von dem Zeug in der Charge und schaufelte es immer wieder, um es zu mischen. Während ich mich abmühte und die Schaufel sich nur langsam bewegte, wurde ich mir Mr. Hill an meiner Schulter bewusst.

"Ich will nicht, dass du hart arbeitest, mein Sohn", sagte er.

Ich stammelte etwas davon, dass das Zeug dick sei. "Arbeite nicht hart, mein Sohn", fuhr er fort.

"Nur schnell."

An einem anderen Tag feilte ich die Grate von einem Gussstück und drückte mit kurzen, abgehackten Strichen kräftig zu. Wieder erschien Mr. Hill.

"Weißt du, mein Sohn, als ich die Akte gekauft habe, habe ich für beide Enden bezahlt", sagte er. Ich starrte ihn ausdruckslos an.

"Das ist richtig", sagte er sehr freundlich. "Ich habe sie gekauft, damit du sowohl die beiden Enden als auch die Mitte benutzen kannst. Und jetzt -" und seine Stimme knisterte - "nimm einen LANGEN Zug."

Zwei unbezahlbare Lektionen, die mir mein ganzes Leben lang geholfen haben. Als ich gegen Bezahlung anheuerte, habe ich darauf geachtet, dass ich ein bisschen schneller vorankomme und Wege finde, eine Arbeit etwas schneller zu erledigen. Als ich anfing, meine eigenen Maschinen zu bauen, war ich einer der Ersten außerhalb der Luftfahrtindustrie, der sein eigenes Flugzeug benutzte, um seine Kunden zu bedienen.

Die einfache Lektion der Feile war ebenso wertvoll. Es ist der lange, volle, nicht zu schnelle Zug, der die Feile scharf hält und die Arbeit schnell und einfach erledigt. Dennoch ist es erstaunlich, wie viele Männer immer noch nur die Mitte der Feile benutzen, anstatt sie voll auszunutzen. Das Gleiche gilt für Maschinen. Der erste gebrauchte Holt-Traktor, den ich kaufte, hatte die Kraft von 75 Pferden, aber beim Ziehen eines drei Meter langen Kratzers nutzte er nur die Hälfte seiner Leistung. Ich nutzte die zehn mittleren Pferde statt der ganzen fünfundsiebzig. Also setzte ich beide Enden ein, einschließlich des Schwungrads, und bevor ich fertig war, hatte ich eine Maschine, die zwölf Meter Erde bewegte, während der Traktor nicht einmal ins Schwitzen kam. Heute lautet die erste Frage, die ich jeder neuen Maschine stelle: "Was kannst du noch besser machen?" Laut externen Berichten sind die Ergebnisse erstaunlich, aber wir werden nie aufhören, diese Frage zu stellen.

Meine Ausbildung ging weiter. Es kam der Tag, an dem ich schneller Sand liefern konnte, als die Gießer ihn verbrauchen konnten. Ich kann nicht sagen, dass sie mich erziehen wollten. Sie wollten nur nicht sehen, wie ich mich auf eine Schaufel stützte. Da wir zu der Zeit gerade Güterwagenräder gossen, durfte ich mithelfen. Joe und Tim Gothe waren die Gießergesellen, die für meine Ausbildung verantwortlich waren. An Joes Nachnamen kann ich mich nicht mehr erinnern, aber Tim hatte zwei wunderschöne Töchter, deren Nachnamen unvergesslich sind.

"Besorg dir ein Muster", sagte Joe.

Ich ging zurück durch den vertrauten Rauch zu einem der düsteren Haufen, die mich an meinem ersten Tag so erschreckt hatten. Hier waren sie auf eine Art und Weise gestapelt, die

würde jeden modernen Lagerarbeiter erschrecken, waren hölzerne Muster von allem Möglichen, von Dampfkesselbetten bis zu gusseisernem Weihnachtsspielzeug. Ich fand ein hölzernes Duplikat eines Autorads, und weil es schwer war, begann ich, es zurückzurollen, um schnell voranzukommen. Auf diese Energieleistung reagierte ich mit einer Explosion von Schimpfwörtern, die mit den Worten endete: "Weißt du nicht, dass jede Delle, die du in dieses Modell machst, im Guss sichtbar wird?" Ich glaube, da begann meine Abneigung gegen Gussteile.

Da ich keine Gussteile mag, werde ich nicht auf die Details der Herstellung eingehen. Es ist eine Kunst, und als Anfänger habe ich den Fehler gemacht, mein erstes Exemplar fast richtig zu machen. Wenigstens hat er seine Form behalten.

Joe und ich holten eine leere Kelle, die etwa 100 Pfund wog. Die Wärme für den Tag wurde gerade aus dem Kupolofen gegossen, und andere Gießer standen mit ihren Kellen in der Schlange, über die ich ein Wort verlieren muss. Es gibt kein gemeineres Instrument, das je erfunden wurde. Zwei Eisenstangen ragten von einer Seite der Pfanne wie die Arme einer Schubkarre, und Joe hielt sie. Auf der anderen Seite befand sich eine ebenso lange Eisenstange, die ich als Karrenrad hielt. Als wir an der Reihe waren, marschierten wir in die Hitze des Ofens und ließen 150 Pfund der feurigen Flüssigkeit in die 100-Pfund-Kelle fließen.

Außerdem war der Griff, den ich in die Hand nahm, heiß genug. Wir trugen keine Handschuhe, denn jeder Schutz dieser Art galt als sichere Falle für die Tropfen, die von den platzenden Blasen im Kessel herausgespritzt wurden. Solche Tropfen, die auf die nackte Haut trafen, verursachten nur flüchtige Verbrennungen, die wir als "Sommersprossen" abtaten, während ein heißer Tropfen, der in den Handschuh geriet, dich bis auf die Knochen braten konnte.

Der Griff war sowohl heiß als auch schwer. Zusammen trugen wir 250 Pfund durch eine Rauchwolke, nachdem wir vom grellen Licht des Gießers halb geblendet waren. Schlimmer noch, in jenen Tagen der nachlässigen Haushaltsführung war der unebene Boden ein Haufen von Gewindestangen, Schlackebrocken, Haufen von Formsand und abgelehnten Gussteilen. Als ich in diese Düsternis taumelte, hatte ich das unangenehme Gefühl, dass ein einziger Stolperer 150 Pfund Eisen in meine weiten Schuhe schütten würde. Wir trugen zwar schnürlose Schuhe, aus denen wir blitzschnell herausspringen konnten, aber das war nur ein schwacher Trost.

Wir haben diese Reise überlebt, wie so viele andere auch, und wie so viele andere auch nicht. An meiner Form hoben wir unsere 250 Pfund zum Ausgießen schulterhoch an. Da wurde mir zum ersten Mal klar, was es

heißt, eine Kelle auszugießen. Während ich meinen einzelnen Griff hielt, setzte Joe seine ganze Kraft auf seine beiden Griffe, um die Kelle zu kippen.

Gewicht in die Gießwanne der Form. Es waren harte, starke Männer, Männer wie Joe.

Der Strom floss den Anguss hinunter, in die Kufe und durch den Anschnitt. Im Inneren gab es ein Rumpeln und ein Knacken, das nicht angenehm zu hören war.

Tim wich zurück und rief einen Rat. "Schütte schneller! Wenn du genug Hitze reinbekommst, kannst du sie vielleicht retten!"

Joe schüttete die halb leere Kelle mit einem Ruck aus, der mir die Hälfte meiner Schwielen abriss. Es gab ein Glucksen, das ich wieder erkannte, als ich Jahre später Old Faithful losgehen hörte. Juchhu! Die ganze Schüttung explodierte auf dem Dach der Gießerei, bevor sie auf uns herabregnete. Chilled Shot nennt man das, aber an den Tropfen, die an meinem Kragen herunterliefen, war nichts Kaltes.

Joe und Tim wendeten sich beide gegen mich, da sie als Lehrlinge eingestellt wurden, um die Schuld auf sich zu nehmen. "Jetzt siehst du, was du getan hast. Du hast zu viel Wasser in den Sand geschüttet. Als der Guss darauf traf, verwandelte sich das Wasser in Dampf und explodierte."

Das haben sie gar nicht gesagt. Was sie gesagt haben, kann nicht gedruckt werden, aber das ist das Wesentliche, das sie gesagt haben, kurz und bündig.

Weil ich einen Großteil der letzten 25 Jahre damit verbracht habe, die Kraft unseres Herrn zu bezeugen, haben viele Leute den Eindruck, dass ich ein zurückgezogenes Leben geführt habe. Dazu kann ich nur sagen, dass mein Zeugnis nicht viel taugen würde, wenn ich nicht dabei gewesen wäre. Ich habe mir die Ohren mit Worten zuhalten lassen, für die ich dankbar bin, dass ich überhaupt noch Ohren habe. Um eine Bemerkung weiterzugeben: "Dieser LeTourneau kann ohne Schimpfwörter mehr fluchen als jeder andere Mann, den ich je gehört habe."

Einer der wichtigsten Faktoren bei meiner Ausbildung war die Aktualität meiner Ankunft. Die Prozesse in den Gießereien waren seit Hunderten von Jahren die gleichen, aber mit dem Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts änderte sich alles, wie Joe sagte, "schneller als die Zeit an deinem freien Tag". Die gesamte Wissenschaft der Metallurgie entstand und wurde ohne Vorwarnung auf uns abgeladen. An einem Tag füllten wir den Ofen mit Koks, zerbrochenem Roheisen (das ich mit einem Vorschlaghammer zertrümmerte) und allem möglichen Schrott, den wir auf dem Hof hatten. Am nächsten Tag mussten wir Mangan, Kupfer und alle möglichen Metalle pro Unze abmessen, um die Legierungen herzustellen, die unsere Kunden verlangten. Ich selbst konnte keinen großen Unterschied erkennen und sagte das auch Mr. Hill.

"Sohn, in diesem komischen Geschäft lernt man neue Tricks, sonst wird man kein alter Hund", sagte er. "In meinem Laden bekommt der Kunde, was er will. Früher konnte ich ihm sagen, was er wollte. Jetzt fragt er mich nicht mehr, sondern er sagt es mir. In meinem Alter mag ich es nicht, wenn man mir etwas sagt, aber das passiert, wenn man einen Sprung nach hinten macht, anstatt einen Sprung nach vorne. Lass das nicht mit dir passieren."

Zu diesem Zeitpunkt kannten wir uns schon besser und konnten ein bisschen reden. Er gab sogar zu, dass er mich in den ersten Wochen ein bisschen hart rangenommen hatte, damit ich aufhöre und zurück in die Schule gehe, wo ich nach Meinung meines Vaters hingehörte. Als diese Strategie nicht funktionierte, begann er zu hoffen, dass er den Lehrling gefunden hatte, den er gesucht hatte.

"Ich sehe immer noch keinen Unterschied", beharrte ich. "Was ist dieses Legierungszeug überhaupt?"

"Es ist eine Art, Metalle zu kombinieren, um mehr aus ihnen herauszuholen, als sie alleine haben", sagte er vorsichtig. "Bei der Herstellung von Gussstücken wirst du das nicht oft sehen, aber in der Werkstatt schon. Das heißt, wenn du nachsehen willst."

Das ist so nahe an einer Einladung, wie sie Mr. Hill je ausgesprochen hat. Er hat mir nicht gesagt, dass ich mir eine Auszeit von meiner Arbeit in der Gießerei nehmen kann, um den Beruf des Maschinenschlossers zu erlernen. Er sagte, dass ich jede Zeit, die ich nach meinem Zehn-Stunden-Tag in der Maschinenwerkstatt verbringen wollte, seine Zustimmung haben würde. Nur jemand, der die Kosten für Werkzeugmaschinen und die Eifersucht, mit der sie gehütet wurden, kennt, kann sich vorstellen, was für ein großes Privileg mir da angeboten wurde.

Ich hatte mal eine Maschinenwerkstatt in einem Anhänger, die größer war als die gesamte Anlage von Hill. Ich weiß noch, dass er eine kleine Drehbank, eine Bohrmaschine, eine Schmiede, ein paar Hämmer, Feilen und ein paar Regale mit Material hatte. Ein alter Deutscher, der aufgrund seiner Erfahrung in einem Stahlwerk in Frankfurt am Main dachte, er sei ein preußischer General, leitete die Anlage. Selbst Mr. Hill nannte ihn "Sir". Er war ein so selbstherrlicher alter Kauz, dass niemand mit ihm reden wollte. Was alle überraschte, war, dass er und ich gut miteinander auskamen, vor allem, weil der alte Tyrann so lange auf sich allein gestellt war, dass er sich einsam fühlte.

Seine Arbeit war nie dringend. Hill betrieb den Laden hauptsächlich als Unterkunft für kleine Kunden, die keine eigene Werkstatt hatten. Außer ein paar Gussteilen zu bearbeiten und ein paar Löcher zu bohren, gab es also nicht viel, womit der alte Mann wirklich etwas anfangen konnte. Sobald er

merkte, dass ich ernsthaft sein Handwerk erlernen wollte, sparte er sich die Arbeit auf, damit ich ihm zusehen konnte.

er eine Arbeit einrichten oder beenden, während ich mir in den 30 Minuten Mittagspause Sandwiches in den Mund steckte.

Eines Tages sagte er: "Ach, das ist doch nichts. Du schaust der Drehbank zu, wie sie sich dreht, und lernst, was dabei herauskommt. Hobelspäne. Um etwas zu lernen, musst du etwas herstellen."

Ich war bereit. "Was?"

"Eine kleine Dampfmaschine", sagte er. "Du arbeitest mit Messing, Kupfer und Nickel. Du arbeitest mit Grauguss, weißem Eisen und Stahl. Du stellst etwas her, und wenn es fertig ist, weißt du, wie man Metall bearbeitet, und du weißt, wie man Dampfmaschinen bedient."

Das Projekt, so faszinierend es auch war, brachte Probleme mit sich. Als heranwachsender Junge, der jede Minute seiner Mittagspause brauchte, um Essen in sich hineinzustopfen, konnte ich eine solche Aufgabe nicht mittags in Angriff nehmen. Das bedeutete Abendarbeit, aber das war mir egal. Ich begann, eine kleine Dampfmaschine zu bauen und fuhr um Mitternacht mit dem Fahrrad nach Hause.

In den zwei Jahren vor meinem 16. Geburtstag war mein geistliches Leben am stärksten betroffen. Ich ging sonntags mit der Familie in die Kirche und verschlief die Predigten. Ich weiß also, dass eine Form von spirituellem Leben vorhanden war, aber um es so gut wie möglich zu beschreiben, war es inaktiv. Auch um mich selbst habe ich mir keine Sorgen gemacht. Die Eisengießer von vor einem halben Jahrhundert waren zwar ein gottloser Haufen mit einer großen Vorliebe für ein paar Liter Bier, um den Durst zu löschen und "den Staub und die Flusen" herunterzuspülen, aber sie waren die herzensgutesten Schurken der Welt, und ich wollte ihnen nacheifern. Mr. Hill sorgte dafür, dass ich das nicht tat. Als großer Christ und Kirchenmann hatte Mr. Hill in der Gießerei durchblicken lassen, dass jeder, der mir die andere Seite seines Laugeneimers anbietet, Ärger, wenn nicht sogar seine Entlassung riskiert. In dieser Hinsicht kann man also sagen, dass ich ein behütetes Leben führte.

Was mich auf die Palme brachte, war nicht die lockere Freundlichkeit meiner Vorgesetzten. Da sie meine Helden waren, dachte ich, sie könnten sowieso nichts falsch machen, selbst wenn sie mir eine nasse Stange in die Hand drückten, um die Schlacke abzuschöpfen, und vor Lachen brüllten, wenn die dampfende Reaktion mich mit einem Schwall geschmolzenen Eisens bespritzte. Was mich aufregte, waren die Probleme, die Lehrlinge in anderen Betrieben hatten.

Obwohl wir hart und lange arbeiteten, waren wir Lehrlinge gut darüber informiert, was unsere Kollegen in den konkurrierenden Betrieben taten. Da es keine Radios, Filme oder Fernseher gab, die unsere Zeit gestört hätten,

waren die Aktivitäten der anderen viel wichtiger als heute. Wenn Jack von der Portland Steam Boat Works sich mit grünem Bier betrank und in den Fluss fiel, war das nicht nur von vorübergehendem Interesse. Wir haben über solche Dinge nachgedacht, während

Sand schaufeln, eine Form stopfen und den Ofen befüllen. Es war ein Ereignis, und wir arbeiteten daran und waren erst zufrieden, wenn wir alle Details herausgefunden hatten, bis hin dazu, wie grün das Bier und wie kalt das Wasser war. Und würde Jack eine Strafe bekommen, gefeuert werden oder ein Jahr in seiner Ausbildung zurückversetzt werden?

Nur wenige Tage nach meinem 16. Geburtstag kam die Polizei zu mir und bat um Informationen über den Aufenthaltsort eines Freundes, der wegen Körperverletzung gesucht wurde. Dann gerieten kurz hintereinander drei weitere Freunde in Schwierigkeiten mit dem Gesetz. Ich erinnere mich, dass einer von ihnen, der Werkzeug von einem Dampfschiff gestohlen hatte, wegen Piraterie gesucht wurde.

Diese plötzliche Anhäufung von Problemen konfrontierte mich mit mir selbst. Ich konnte mir einreden, dass ich mich in meiner Freizeit nur mit dem Bau einer Modelldampflok beschäftigte, aber ich konnte nicht verhindern, dass meine engsten Freunde bei der Polizei eingeschrieben waren. "Einen Mann erkennt man daran, in welcher Gesellschaft er ist", sagte Papa. Ich sagte, die einzige Gesellschaft, die ich hatte, war vielleicht am Sonntagnachmittag beim Ballspiel. Damit kam ich bei Dad nicht weiter, aber das schien mir nichts auszumachen. Was mir wirklich zu schaffen machte, war die Sorge meiner Mutter, dass sie einen der Pioniere der Jugendkriminalität hervorbringt. Meine Chance, etwas Konstruktives zu tun, kam in der Weihnachtszeit 1904.

Viele Jahre lang hatte sich Portland damit gerühmt, eine Stadt zu sein, in der "alles erlaubt" ist. Das Element der Skid Road war so dominant, dass das respektable Element weiter oben in der Stadt damit zufrieden war, ein Nachhutgefecht zu führen, um sich selbst zu erhalten. Unten am Flussufer bemühten sich nur ein paar Missionen mit wenig Unterstützung, mit den Pennern, Dschungelbewohnern und Missionsfritzen zusammenzuarbeiten, die an sich schon stolz auf ihren Widerstand gegen Reformen waren. Ich weiß nicht mehr genau, wer beschlossen hat, dass Portland von Grund auf respektabel werden sollte, aber er muss ein großartiger Organisator gewesen sein. Irgendwie brachte er zum ersten Mal in der Geschichte der Stadt alle Geistlichen aller Konfessionen dazu, für eine gemeinsame Sache zu arbeiten. Die ganze Woche vor Weihnachten war für eine stadtweite Erweckung reserviert, wie ich sie erst wieder sehen sollte, als Billy Graham seinen Ruhm erlangte.

Jeden Tag und jeden Abend gab es Umzüge und Festwagen, die zu der einen oder anderen Kirche oder zu Gottesdiensten unter freiem Himmel um den Musikpavillon im Park führten. Es gab ganze Musikkapellen und Kornett-Solisten, Chöre, Quartette und Soprane, und am Sonntag waren sie

alle zusammen versammelt. Eines Abends gab ich die Arbeit an meiner Dampfmaschine in der Werkstatt auf und beschloss, zu sehen, ob die Erweckung etwas für mich tun könnte. Überall wurden Menschen gerettet, in den Predigten an den Straßenecken genauso wie in den großen Kirchen. In der Tat, obwohl ich nicht

Ich weiß nicht, ob irgendwelche Saloons pleite gegangen sind, aber Portland war nach dieser Woche eine andere Stadt.

Was mich erschreckte, war, dass ich nach einer Woche konzentrierten Singens und Zuhörens von Predigten nicht einmal einen Hauch von Reaktion spürte. Ich war ein unbeschriebenes Blatt und bedauerte die Zeit, die ich mit meiner Dampfmaschine hätte verbringen können. Das gestand ich meiner Mutter, bevor mir klar wurde, dass ich sie weniger hätte verletzen können, wenn ich sie mit einem stumpfen Messer erstochen hätte. Der Blick in ihrem Gesicht, der nicht mir, sondern sich selbst Vorwürfe machte, weil sie mich im Stich gelassen hatte, war das, was ich in jener Nacht kurz vor Weihnachten mit ins Bett nehmen musste.

In dieser Nacht habe ich mich selbst überarbeitet. In meiner Verbitterung über meine eigene Gefühllosigkeit erinnere ich mich nicht mehr daran, dass ich Gott um Hilfe bitten musste. Ich konnte mir selbst gründlich Vorwürfe machen, ohne um Hilfe von außen zu bitten.

Mich hat kein Blitz getroffen. Kein großer Blitz des Bewusstseins. Ich betete einfach zu Gott, dass er mich retten möge, und dann wurde ich mir einer anderen Präsenz bewusst. Es wurden keine Worte gesprochen. Ich empfing keine Botschaften. Es war nur so, dass all meine Bitterkeit von mir abfiel und ich von einer so großen Erleichterung erfüllt war, dass ich sie gar nicht fassen konnte. Ich rannte zu meiner Mutter.

"Ich bin gerettet", rief ich. "Es ist passiert. Ihr müsst euch keine Sorgen mehr um mich machen. Ich habe die Liebe unseres Herrn Jesus Christus gespürt."

Es herrschte eine lange Stille, gefolgt von einem tiefen Seufzer. Ein Seufzer der großen Erleichterung. Dann: "Robert, wir wussten, dass es passieren musste. Als wir vor zwei Jahren feststellten, dass wir dich nicht führen können, wussten wir, dass Gott es tun würde. Seitdem haben wir es in seine Hände gelegt und jede Nacht dafür gebetet, dass er dir hilft." Sie wäre nicht die Zuchtmeisterin, die eine Familie wie die unsere aufziehen kann, wenn sie nicht hinzugefügt hätte: "Aber er hat uns lange warten lassen."

4

Ich begann das neue Jahr 1905 voller großer Hoffnungen und guter Vorsätze. In der Kirche trat ich dem Chor und dem Missionsverein für junge Leute bei, den meine Schwestern leiteten. In beiden war ich eine Bereicherung von zweifelhaftem Wert. Meine in der Gießerei ausgebildete Stimme war tief genug, wenn ich sie auf den richtigen Ton bringen konnte. Als mir das nicht regelmäßig gelang, wurde der Chor merklich nervös, so dass ich am Ende meinen größten Beitrag zum Chor leistete, indem ich zurücktrat. In der Missionsgesellschaft konnte ich mich so schlecht ausdrücken, dass ich, als meine Schwester Marie mich bat, eine Versammlung mit einem Gebet zu eröffnen, nicht einmal aufstehen konnte. Noch fast 30 Jahre lang begleitete mich das quälende Selbstbewusstsein bei den Versammlungen - ein seltsam stiller Anfang für jemanden, der seitdem Hunderte von Zuhörern angesprochen hat.

In der Kirche fühlte ich mich unbeholfen und fehl am Platz, aber in der Gießerei fühlte ich mich immer wohler. Viele der alten Hasen ärgerten sich über die Veränderungen, die nach der Jahrhundertwende vorgenommen wurden. Sie hatten die Dinge schon so lange auf die gleiche Weise gemacht, dass sie sich durch die Veränderungen unsicher fühlten. Bei mir war das Gegenteil der Fall. Ich wuchs in der aufregendsten Zeit der Revolution in der Eisen- und Stahlindustrie auf. Veränderungen brachten meine Routine nicht durcheinander. Ich gehörte zu den Glücklichen, die dazu erzogen wurden, Veränderungen *als* Routine zu akzeptieren.

Für einen Lehrling war meine Situation perfekt. Während die Jungen in anderen Gießereien oft monatelang mit dem Mischen von Sand beschäftigt waren, war ich groß und geschickt genug, um innerhalb weniger Monate für jeden kranken oder "rückengeschädigten" Mann einspringen zu können. Besonders gern heizte ich den großen Ofen an oder bediente die Dampfmaschine, die den Laden antrieb.

Je mehr ich in der Gießerei über die Dampfmaschine lernte, desto mehr Raum für Verbesserungen sah ich in dem Modell, das ich in der Werkstatt baute. Das führte dazu, dass ich ständig fertige Teile zugunsten neuer Entwürfe verwarf, von denen einige vielleicht gut waren. Mein deutscher Freund war sich nicht so sicher, ob ich die Lokomotive entwarf, die den Stanley Steamer auslöschen würde. Schließlich sagte er etwas angewidert: "Du machst ständig Teile, aber keine Dampfmaschine. Was soll das? Willst du nicht fertig werden, weil du Angst hast, dass sie nicht läuft?"

Wahrscheinlich hatte er so recht, dass ich es mit mehr Wärme als nötig verneinte. "Ach, so", seufzte er. "Aber besser eine arme Dampfmaschine, die läuft, als eine

Der Gute ist nie fertig geworden."

Es war eine gute Lektion, die mir viel Ärger einbrachte, bevor ich lernte, dass eine gute Lektion nicht immer der ganze Kurs ist. Sechzehn Jahre später bekam ich den Rest davon. Ich ebnete gerade Land für ein Bewässerungsprojekt in Zentral-Kalifornien ein, als mir eines glühend heißen Nachmittags die Idee für einen neuen Abstreifer wie ein Sonnenstich kam. Da ich die Warnung des alten Deutschen beherzigte, dass eine unfertige Maschine nie funktioniert, begann ich noch in der Nacht mit dem Bau der Schürfleiste, ohne auch nur einen Plan zu entwerfen. Mit meinem Schweißbrenner und reichlich Alteisen konnte ich eine Maschine schneller bauen, als ich sie auf Papier zeichnen konnte.

Sowohl der alte Holt-Traktor als auch mein neuer Scraper boten jede Menge Flächen, auf denen ich meine Elektromotoren und Steuerungen schweißen konnte, auch wenn sich diese Flächen nicht immer an den günstigsten Stellen befanden. Trotzdem war es für mich eine gute Maschine. Ich wusste, wo alles war, und wenn ich auch ein bisschen herumspringen musste, um alles zu koordinieren, was war schon ein bisschen Aktivität im Vergleich zu der Tatsache, dass ich dreimal so viel Dreck bewegen konnte, wie je ein Mensch zuvor? Ich war so stolz auf das Ungetüm, dass ich es Gondola nannte, nicht nach dem zierlichen venezianischen Boot, sondern nach der unansehnlichen Eisengondel, die von den Eisenbahnen für den Transport von Kohle, Schotter und ähnlichem verwendet wurde.

Gestärkt durch den Gedanken, dass ich drei Meter Erde zum Preis von einem bewegen konnte, gab ich ein bewusst niedriges Angebot für den Bau einer Halbmeilen-Pferderennbahn für die Stockton County Fair Board ab. Der Vorstand bezweifelte zwar, dass ich den Auftrag zu diesem Preis und in der vorgegebenen Zeit ausführen könnte, aber als ich es tat, bekam ich meinen ersten Vorgeschmack auf Ruhm. Der Vorstandsvorsitzende bat

mich, die Gondel auf der Messe als die Maschine auszustellen, die die Rennstrecke in Rekordzeit gebaut hatte. Direkt auf dem Machinery Square stellte er mich zusammen mit Größen aus Stockton wie der Holt Tractor Co. den Best Tractor

Co., Harris Harvester Works, und andere. Alles umsonst, sogar die Plakate, die die Messeleitung an meine Maschine gehängt hat.

Stockton und Fresno waren national und international berühmt als Hersteller von Traktoren, Landmaschinen und Erdbewegungsmaschinen, und du kannst dir vorstellen, dass es ein stolzer junger Mann war, der um die Maschine stolzierte, die der Star der Ausstellung war. Ich hatte die Illusion, die Gondel in großen Stückzahlen zu verkaufen.

Die Traktorfirmen würden sicher keine Fehler an meiner Maschine finden. Wenn sie verkauft würde, bräuchte sie ihre Traktoren, um sie zu ziehen und ihre Elektromotoren anzutreiben. Es war an Mr. Harris von den Harris Harvester-Werken, mich auf den Boden der Tatsachen zurückzuholen.

Er kam nach einer meiner Probevorführungen auf mich zu. "Eine schöne Maschine, mein Sohn", sagte er, "wenn du die Fehler ausbügelst. Wenn du dich nicht vorher umbringst."

Ich fürchte, ich habe mich ein wenig über die Andeutung aufgeregt, dass die Gondel einige Fehler haben könnte.

"Komm von deinem hohen Ross herunter", riet er. "Wenn ich dich nicht mögen würde, würde ich nicht mit dir reden." Das brachte mich auf die Palme, denn Mr. Harris war ein *großer* Mann mit einer Erntemaschine, die einen 30 Fuß breiten Schwad zog. "Mir ist aufgefallen, dass du etwa fünf Hektar zum Wenden brauchst", fuhr er fort. "Das ist perfekt für runde Rennstrecken, aber was machst du bei einem Job mit engen Kurven?"

Daran hatte ich nicht gedacht.

"Noch etwas, was mir aufgefallen ist", sagte er und schüttete Kohlen nach. "Du bist jung und kannst auf deiner Maschine herumrennen wie ein Affe. Aber ich kann meine Mähdrescher nicht für Akrobaten ausgeben. Wenn die Landwirte, die meine Mähdrescher kaufen, so springen müssten wie du, würden mehr Landwirte in die Maschinen fallen als in das Getreide."

Dann gab er mir das zweite Semester des Kurses. "Wenn du eine Maschine für dich selbst baust, ist das dein Baby und es macht dir nichts aus, wenn es weint. Sie ist dein geistiges Kind und du bist stolz auf sie. Aber der Unternehmer, der sie kauft, wird nicht dulden, dass sie weint."

Es war ein harter Weg, um zu lernen, dass mein alter Ausbilder so weit richtig lag, wie er ging, aber dass er nur einen Teil des Weges ging. Heute würde ich seinen Satz folgendermaßen ergänzen: "Besser eine schlechte Dampfmaschine, die funktioniert, als eine gute, die nie fertig wird, denn bevor die gute nicht fertig ist, kann ihre Entwicklung nicht beginnen." Ich sollte eine Menge Geld verlieren und viele Kunden verletzen, bevor mir die

ganze Wahrheit dieser Aussage klar wurde.

Im Herbst 1905 hatte ich keine solchen Sorgen. Mr. Hill holte große Lieferungen von Koks und Roheisen aus dem Osten, um sich auf die Unwägbarkeiten der Winterverschiffung vorzubereiten. Die Koksbunker hinter dem Ofen waren bis oben hin gefüllt, und draußen stapelte sich noch mehr Koks. Der Hof quoll über mit Knüppeln und Schrott. Wenn ich nicht hier eine Ladung stapelte, stapelte ich dort eine andere, je nachdem, was der zuständige Vorarbeiter anordnete. Am ersten November war das gesamte East Portland Iron Works so gut mit Koks und Eisen gefüllt, wie es noch nie zuvor der Fall war.

Niemand weiß, wie das Feuer in der Samstagnacht ausgebrochen ist. Später berichtete ein Passant, er habe gegen Mitternacht Rauch und Flammen in der Gießerei gesehen, sich aber nichts dabei gedacht, denn Rauch und Flammen gehören zum Geschäft einer Gießerei.

Erst um 3:00 Uhr morgens wurde ein Alarm ausgelöst. Zu diesem Zeitpunkt war das Blechdach bereits geschmolzen und die Flammen schlugen so hoch, dass sie die ganze Stadt erhellten. Als ich von einem vorbeifahrenden Dampfpumpwagen geweckt wurde, war der Schein so hell, dass ich dachte, der nächste Block würde brennen.

In einer Holzfällerstadt, in der alle Häuser aus Holz gebaut waren, das durch den trockenen Herbst gut abgelagert war, musste man kein Feuerfan sein, um sich für ein Feuer zu interessieren. Ich holte die Feuerpferde nicht ein, bevor sie den Einsatzort erreichten, aber ich holte auf. Die Hitze hielt uns alle Hunderte von Metern auf. Ich weiß noch, wie ich sagte: "Das war's mit meiner Modelldampflok."

Eine Hook-and-Ladder-Kompanie stürmte heran und zerstreute uns. Die Pferde fuhren nicht zum Feuer, sie ritten mitten durch. Die Feuerwehrleute, die nicht zuerst absprangen, fielen ab, als der Fahrer die Bremse zog. Die Pferde türmten sich zu einem Haufen auf. Das war eine Nacht.

Die Schlackenhalde, die einst die East Portland Iron Works gewesen war, kühlte eine Woche lang ab, und das war ungefähr so lange, wie meine Aufregung dauerte, um sich zu legen. Mir wurde plötzlich klar, dass ich arbeitslos war. Ich glaube, diese Erkenntnis traf mich härter, als der Verlust seiner Gießerei Mr. Hill getroffen hatte. Mein ganzes Leben und mein ganzer Ehrgeiz steckten in dieser Schlackenhalde. Ich war der Lehrling, der sich hocharbeiten wollte, um den Laden zu besitzen, und da war sie - die Schlacke.

Ein Vorteil einer Ausbildung ist, dass sie einem jungen Mann einen breiten Einblick in viele Berufe gibt, bevor er sich selbst entscheidet. In den Zeiten der langen Lehrzeiten haben sich viele von uns Jugendlichen auf einen Beruf festgelegt, bevor wir wussten, worum es eigentlich geht. Wenn

wir auf dem falschen Weg waren, dauerte es so lange, bis wir es herausfanden, dass es meistens zu spät war, um neu anzufangen. Ich glaube nicht, dass ich ein guter Gießereibesitzer geworden wäre. Ich mag keine Gussstücke. Das Feuer

kam gerade rechtzeitig, um meine Bildung zu erweitern. Das erinnert mich an den Kommentar eines anderen Absolventen der School of Hard Knocks. "Unsere Schulfarben sind schwarz und blau", sagte er grimmig, "und unser Schulruf ist 'Autsch!'"

Ich war in Portland vom Ostende bis zum Westen und wieder zurück, aber es gab keine Arbeit für einen halbfertigen Lehrling. Die meisten von Mr. Hills anderen Männern bekamen Arbeit, aber in der Eisengießergewerkschaft gab es eine Vorschrift für Lehrlinge. Ein Lehrling kommt auf sieben Gesellen. Wenn eine Gießerei 11 Gesellen beschäftigte, konnte sie nur einen Lehrling ausbilden und nicht anderthalb, von denen ich mich als die Hälfte betrachtete. Als ich diesen Punkt mit einem Gießereileiter diskutierte, weil ich ihn für richtig hielt, und mir anhören musste, ich sei ein "Klugscheißer", begann ich zu ahnen, dass ich in Portland keine Stelle bekommen würde.

Ich hätte nicht richtiger liegen können. Das Jahr, das mit großen Hoffnungen begonnen hatte, endete damit, dass mein Appetit am Familientisch festsaß und ich kostenlose Mahlzeiten schnorrte. Groß, dumm, pleite, arbeitslos und unbrauchbar.

Ende Januar bekam Papa einen Brief von Tim Gothe. "Ich bin bei den Moore and Scott Iron Works in San Francisco", schrieb er. "Sie könnten einen Lehrling wie Bob gebrauchen."

Hier bot sich eine Gelegenheit, aber das bedeutete, dass ich zum ersten Mal in meinem Leben die Familie verlassen musste, abgesehen von meinem Ausreißen. Selbst unter den besten Umständen wäre es meinen Eltern schwergefallen, ihren 17-Jährigen auf die kalte Welt loszulassen. Dies waren nicht die besten Umstände. In seiner wildesten Zeit konnte Portland nur damit prahlen, dass es das San Francisco von Oregon war. San Francisco war das einzig Wahre. Wenn es die Vorzüge seiner Barbary Coast beschrieb, konnte es sich als das New York des Pazifiks bezeichnen. Darüber hinaus konnte die Vorstellungskraft vor lauter Versuchung nicht gehen.

Ich weiß, dass Vater und Mutter mich nicht für einen Wilden hielten. Sie wussten nur, dass San Francisco größer war als ich und dass ich es nicht schaffen würde, ohne Hilfe von außen zu bekommen. Gottes Hilfe. Ich versicherte ihnen, dass ich seit der Weihnachtswoche 1904 Gott auf meiner Seite hatte und nicht zögern würde, ihn um Hilfe zu bitten. Sie ließen mich mit der Tageskutsche fahren, während Mutter genug kaltes Rindfleisch, Schinken, Maisbrot und Essiggurken in einen Weidenkorb packte, damit ich die Reise und die ganze Woche bis zum Zahltag überstehen konnte. Zwölf Jahre später sollte ich erfahren, wie selbstgefällig ich war, weil ich dachte,

Gott sei auf meiner Seite. Seitdem habe ich mich mit seiner Hilfe bemüht, auf seiner Seite zu stehen.

Ich kann mich an wenig Interessantes aus diesen ersten Monaten in der großen Stadt erinnern. Ich war zu müde. Tim Gothe brachte mich in der Gießerei unter und gab mir für einen alten Hasen

Er gab mir einen Rat, der in der Branche als Ketzerei gilt. "Alles, was du in der Werkstatt lernst", sagte er, "ist, wie du die Dinge auf dieselbe alte Art und Weise machst. Alles, was du neu lernst, lernst du höchstwahrscheinlich mit dem Hinterteil. Besorg dir ein paar Bücher zum Lernen. Ich habe gehört, dass die berufsbildenden Kurse an der Humboldt High School in der Innenstadt sehr gut sind, und erzähl mir nichts von der Schule. Ich sage dir, wenn ich die Chance gehabt hätte, zur Schule zu gehen, hätte mir das bestimmt nicht geschadet.

Wenn man es so direkt ausdrückt, habe ich das Wesentliche verstanden. Ich fand ein Zimmer im zweiten Stock eines Fachwerkhauses an der Ecke Fifth und Mission, ganz in der Nähe der Schule und der Gießerei. Zu meiner Überraschung stellte ich fest, dass ich die Berufsschule mochte. Was ich im Unterricht lernte, konnte ich in der Fabrik in die Praxis umsetzen, und jetzt, wo ich lernte, warum eine Gießerei so funktioniert, wie sie funktioniert, fiel es mir nicht schwer, die komplizierten Aufgaben zu erledigen, die normalerweise an ältere Männer delegiert wurden.

Sonntags ging ich in die Plymouth Brethren Church und besuchte abends ein Treffen der Young People's Missionary Society in der Nähe. Dort traf ich einen ungewöhnlichen jungen Mann mit dem Allerweltsnamen Elmer Jones. Er war in China geboren und sprach fließend Kantonesisch, was mich faszinierte, denn ich hatte meinen Schwestern Sarah und Marie zugehört, die in China studierten, um Missionarinnen zu werden, und die versuchten, die Worte auszusprechen, und war zu dem Schluss gekommen, dass nicht einmal die Chinesen ihre Sprache lernen konnten. Mit der Zeit lernte ich seinen Vater kennen, der nach Jahren in China als christlicher Geschäftsmann nach Kalifornien zurückgekehrt war und dachte, er würde sich zur Ruhe setzen. Stattdessen wurde er ständig als Gerichtsdolmetscher für die Chinesen in San Francisco eingesetzt. Durch die Joneses bekam ich einen Einblick in eine Welt, die größer war als der Sandhaufen eines Gießerlehrlings, und von ihnen stammte auch mein Wunsch, etwas zu tun, um das Los der unterprivilegierten Menschen zu verbessern.

Ich dachte gerade darüber nach, vielleicht nach China zu gehen und meine eigene Gießerei zu eröffnen, um Landmaschinen herzustellen, als das Beben viele Pläne änderte.

Beim ersten Beben dachte ich, ich wäre in Duluth und würde wachgerüttelt, um die Morgenzeitung auszutragen. Bei der zweiten Erschütterung, bei der ich mittendrin war, schlug mir der Lärm von einstürzenden Gebäuden und herabfallenden Ziegeln mit überwältigender Gewalt in die Ohren. Dann kam die Erschütterung, die mein Zimmer um drei Meter fallen ließ, während mein Bett und die Kommode den Platz

tauschten.

Ich dachte mir: "Das ist das Ende der Welt. Gott sei Dank bin ich gerettet und komme in den Himmel." Dann fand ich die Decken auf dem Boden und zog

sie über meinen Kopf.

In meinen Vorträgen im ganzen Land habe ich immer wieder betont, dass ich, wenn ich mich in Gottes Hände begebe, volles Vertrauen in seine Rechtschaffenheit habe, wenn sein Wille geschieht. Das ist eine sehr beruhigende Sache, die verhindert, dass man in sinnlose Panik verfällt. Gleichzeitig gebe ich offen zu, dass ich in Momenten extremer Gefahr, in denen ich auf die Ausführung seines Willens warte, ein wenig angespannt bin. Das Beben war einer dieser Momente.

Als Nächstes erinnere ich mich an eine seltsame Stille. Es war keine stille Stille. Das Mauerwerk der großen Gebäude in der Nähe stürzte immer noch mit dem Grollen von Erdrutschen ein. Es war die Stille einer unbewegten Erde. Ich dankte Gott, dass er mein Leben verschont hatte, und stand auf, wobei es mir schwer fiel, auf dem schiefen Boden meines Zimmers zu stehen.

Ich ging zu meinem Fenster. Es befand sich an der Seite des Hauses, das durch eine schmale Gasse vom nächsten Gebäude getrennt war. Jetzt lehnten sich beide Gebäude aneinander und mein Fenster drückte fest gegen die angrenzende Wand. Ich erinnere mich, wie ich mich ankleidete, meine Reisetasche packte und laut zu mir sagte: "Dieses Zimmer wirst du heute Abend nicht mehr benutzen. Es ist Zeit, umzuziehen."

Draußen auf dem Korridor fand ich alle meine Mitschülerinnen und Mitschüler, einige in einem Schockzustand, aber alle am Leben. Es dauerte eine Weile, bis ich begriff, was passiert war. In unserem Haus diente der Keller als Lagerraum, das Erdgeschoss bestand aus Wohnzimmer, Esszimmer und Küche und die Schlafräume befanden sich in den drei Stockwerken darüber. Bei der großen Erschütterung war unser unbewohntes Erdgeschoss in den Keller gerutscht und hatte uns eine Etage tiefer fallen lassen, aber wir waren unverletzt.

Jetzt machte ich mir Sorgen um meine Freunde - Tim Gothe und seine Familie, Elmer Jones, das Mädchen aus dem Jugendverein. Ich rannte zur Vorderseite des Hauses und kletterte aus dem Fenster im zweiten Stock, das sich jetzt auf Straßenniveau befand. Überall krallten sich Menschen an den Trümmern der ehemaligen Häuser fest. Manchmal blieb ich stehen, um zu helfen, aber mein Hauptanliegen war es, zu meinen Freunden zu gelangen, die mich vielleicht brauchten. Ich erinnere mich an einen schrecklichen Moment, als ich einen Eiswagen sah, der in die Richtung fuhr, in die ich unterwegs war, und dessen Fahrer seine Pferde in vollem Galopp anspannte. Ich rannte los und sprang auf das Trittbrett am Heck. Die Ladefläche des Wagens war mit den Körpern der Verletzten und Sterbenden bedeckt. Ich stieg ab und fühlte mich krank. Sie waren im

Krankenhaus, und es gab kein Krankenhaus.

Ich fand meine Freunde in Sicherheit und berichtete ihnen von der Lage in der I n n e n s t a d t . Es wurden bereits Anstrengungen unternommen, um Rettung und

aber wie Tim sagte, der die Angst von uns allen zum Ausdruck brachte: "Wenn da unten ein Feuer ausbricht..."

Das Feuer konnte gar nicht anders, als dort unten auszubrechen. Jeder Ofen, jeder zerbrochene Dampfkessel, jede umgestürzte Schmiede, jede Kerosinlaterne - Feuerquellen ohne Ende. Alles, was wir tun konnten, war, uns auf den umliegenden Hügeln zu versammeln und zuzusehen, wie die Stadt brannte.

Danach hätte es eine Menge Arbeit geben müssen, um die Stadt wieder aufzubauen, und eine Zeit lang gab es das auch. Die Stadtväter sprachen groß über Pläne für das *neue* San Francisco, an einen davon erinnere ich mich gut, weil er Chinatown betraf. *Der neue* Plan sah vor, dass Chinatown das Herz der Stadt werden sollte und die Chinesen, ohne ein Wort über das Enteignungsverfahren zu verlieren, auf ein wertloses Grundstück am Stadtrand umgesiedelt werden sollten. Ich weiß nicht, ob Mr. Jones etwas damit zu tun hatte oder nicht, aber die Chinesen haben einen sorgfältig formulierten Gegenvorschlag gemacht. Wenn sie gezwungen würden, die Stadt zu verlassen, würden sie als gesetzestreue Bürger bis nach Los Angeles ziehen und ihren gesamten Handel mit dem Orient und ihren enormen Wert als Touristenattraktion mitnehmen. In aller Eile wurden Pläne für eine *neue* Stadt geschmiedet, und China-Town ist immer noch das Herz von San Francisco.

Mein erster Job nach dem Feuer war bei der Pacific Foundry im unversehrten Teil von San Francisco. Aber die großen Aufträge, die man sich vom Wiederaufbau versprach, blieben aus. Das Geld war knapp, sagten sie, als sie mich entließen.

Ich bekam einen anderen Job in einer Aufzugsfabrik in Oakland, die wegen der vielen Aufzüge, die sie für die neuen Wolkenkratzer auf der anderen Seite der Bucht bauen wollte, boomte. San Francisco blieb ein Elendsviertel, und der dringende Bedarf an Aufzügen verblasste. Wieder wurde ich entlassen, aber erst, nachdem ich die vierjährige Lehre abgeschlossen hatte, die mich zum Gießergesellen machte. Endlich war ich ein vollwertiges Mitglied der Eisenarbeitergewerkschaft und bekam aufgrund dessen einen Job bei den Judson Iron Works. Ich hatte sogar etwas Geld auf der Bank, als die Panik von 1907 die Westküste so hart traf, dass die Banken schlossen, ohne sich die Mühe zu machen, zu fragen, ob sie geschädigt worden waren.

Ich bin tagelang durch die Straßen gelaufen. Du konntest dir keinen Job kaufen, selbst wenn du dein Geld von der Bank hättest holen können, um ihn zu kaufen. In dieser extremen Situation bekam ich einen Brief von meinem Bruder Bill. Er war der geschäftstüchtige Bruder, der, wie Papa

bewundernd zu sagen pflegte, "morgens mit einem Klappmesser loszog und zum Abendessen auf einem Fahrrad zurückkam". Diesmal hatte er mit ein paar städtischen Grundstücken in Portland angefangen und war schließlich bei einem Stück Land gelandet.

in der Nähe von Rex, Oregon. Wenn ich sowieso nichts tun würde, würde ich dann mitkommen und seine Baumstümpfe ziehen? Bargeld, natürlich. Klein, aber bar.

Als ob die Tatsache, dass ich pleite war, nicht schon Ansporn genug gewesen wäre, wurde ich durch die unvernünftige Einstellung eines Mädchens in San Francisco zusätzlich dazu gebracht, den Job anzunehmen. Sie war der Meinung, dass es sich nicht lohnt, auf jemanden zu warten, der in drei Gießereien und einer Aufzugsfabrik gearbeitet hat und trotzdem keinen Job findet. Ich hatte das Bedürfnis, ein paar Monate mit Stümpfen zu kommunizieren, um die Wunden an meinem verletzten Herzen und Geldbeutel zu heilen.

Bill hatte sich mehr als nur einen Teil der Baumstümpfe ergaunert. Als ich dort ankam, stand dort eine kleine Kochhütte, in der ich und ein paar Streifenhörnchen gut untergebracht waren. Außerdem blieb mir ein einsamer Baum in der Mitte der Lichtung, der früher den Holzfällern als Stütze diente. Heute baue ich einen tragbaren Stahlturm, der dieselbe Aufgabe erfüllt: eine elektrische Winde an der Basis, ein Flaschenzug an der Spitze und ein Stahlseil, das in den Wald gezogen werden kann, um Stämme herauszuziehen, die von Teams oder Traktoren nicht erreicht werden können. Der Holm, den ich hatte, mit einem Flaschenzug in 60 Fuß Höhe, war eine weitaus gröbere Konstruktion, aber ich dachte mir, wenn die Holzfäller damit Stämme schleppen können, kann ich damit auch Stümpfe ziehen und schleppen.

In einem nahegelegenen Steinbruch, der gerade geschlossen wurde, konnte ich ein paar Trommeln Kabel und eine dampfbetriebene Maschine kaufen, die sich großspurig als Eselsmaschine bezeichnete. Eine Eselslokomotive würde es eher treffen. Mit der Eselmaschine und der Kabeltrommel, die am Fuß des Baumes installiert waren, und mit einem reichlichen Vorrat an mit Pech gefüllter Rinde als Brennstoff, machte ich mich an die Arbeit. In einer Woche begegnete ich allen Arten von hartnäckigen Wurzeln, die ein Baumstumpf haben kann. Ich kletterte so oft auf den Baum, ersetzte gerissene Seile und baute neue Kombinationen von Flaschenzügen auf, dass ich die Knoten am Baumstamm beim Namen kannte. Ich hatte keine Mathematik, die mir beim Einfädeln meiner Flaschenzüge helfen konnte, aber wenn man jedes Mal, wenn das Kabel reißt, auf einen 60 Fuß hohen Baum klettern muss, lernt man solche Dinge viel schneller als in der Schule. Ich lernte auch, dass ich das, was ich nicht direkt am Baum erreichen konnte, durch das Einfädeln des Seils durch Umlenkrollen erreichen konnte, die an den Baumstümpfen in der einen oder anderen Richtung des Baumstumpfs befestigt waren. Da ich reichlich Kabel

zur Verfügung hatte, entwickelte ich ein Netz, das über Rollen von einem Baumstumpf zum anderen führte und so kompliziert war, dass es einem Spinnennetz ähnelte. Ich stellte mich an den Motor des Esels am Fuße des Baumstumpfs und spannte das Seil auf der Trommel. Das Kabel brummte in alle Richtungen, und der Motor geriet ins Stocken. Ich band das Sicherheitsventil ab und warf mehr Rinde hinein. Die Kabel

klangen in der Brise wie Geigensaiten. Noch mehr Rinde in die Feuerbüchse und der Holzstamm würde sich in Richtung der Belastung biegen. Etwas musste nachgeben, und oft war es der Baumstumpf, den ich ziehen wollte. Einmal waren es drei andere Ankerstümpfe. Anstatt mich zu freuen, dass ich drei Stümpfe für einen gezogen hatte, verschwendete ich einen ganzen Tag damit, herauszufinden, wo mein Hebelproblem lag.

Ich habe mich oft verrechnet und dabei gelernt, und nur einmal war es ernst. Ich hatte alle Baumstümpfe im Umkreis von 300 Metern gerodet und wollte nun auch den Rest abholzen. Ich schaltete die Kabeltrommel ein, erhöhte den Dampfdruck im Kessel bis weit über die Sicherheitsgrenzen hinaus und bekam keine Ergebnisse mehr. Das Kabel gab dieses warnende Brummen von sich und ich schaute zum Baum hoch, um zu sehen, wie es ihm ging. Bumm! Im Fernsehen höre ich dieses "Boing"-Geräusch als Gag, aber das war das Geräusch, das ich hörte, und es war kein Gag. Bevor ich mein Gesicht nach oben drehen konnte, fiel das gerissene Kabel auf meinen Mund. Auf einmal war die Hälfte meiner Vorderzähne weg. Das herabfallende Kabel wickelte sich wie eine nasse Schnur um mich. Als ich mich befreite, mich abstaubte und feststellte, dass ich noch am Leben war, begann ich zu begreifen, dass man bei gefährlichen Arbeiten in der Wildnis einen Partner haben sollte. Jemand, der den anderen erzählt, wie du getötet wurdest, und sie vielleicht vor demselben Fehler bewahrt.

Die Rechnung für das goldene Lächeln, das mir der Zahnarzt schenkte, entsprach in etwa dem, was ich beim Stümpfe ziehen verdient hatte. Zurück in San Francisco sollte es viel mehr kosten, einen Zahnarzt zu finden, der das Gold durch weniger spektakuläre Porzellankappen ersetzt. Damit begann meine Fehde mit Ärzten und Zahnärzten, die ich seither nicht mehr losgeworden bin. Ich zähle viele Ärzte und Zahnärzte zu meinen Freunden, so lange sie nicht an mir arbeiten.

5

Als ich im Sommer 1908 nach San Francisco zurückkehrte, lief das Geschäft im Allgemeinen besser, aber es gab immer noch kaum Jobs für junge Eisengießer. In zwei weiteren Gießereien waren Brände ausgebrochen, bei denen eine ganze Reihe von Gießern, die älter als ich waren, entlassen wurden. Damit stand ich ganz unten auf der Einstellungsliste und hatte keine Garantie, dass nicht noch mehr Gießereien abbrennen würden, bevor ich an die Spitze kam. Ich begann mich zu fragen, ob es klug gewesen war, einen so brennbaren Beruf zu wählen.

Mein alter Chef bei den Judson Iron Works hielt mich mit gelegentlichen Gelegenheitsjobs über Wasser, aber ein paar Stunden Arbeit ab und zu waren keine Entlastung für die Energie, die in diesem Jungen, der frisch aus den Bergen kam, aufgestaut war. In meiner Freizeit lief ich jeden Hügel in San Francisco und Oakland ab, um nach Arbeit zu suchen, und setzte meine Wanderung in meinem Zimmer fort, nachdem ich bei Dunkelheit entmutigt zurückgekehrt war. Die Familie, bei der ich untergebracht war, wurde von meiner Unruhe in den Wahnsinn getrieben, und ich half auch nicht, indem ich alles im Haus reparierte, ob es nun nötig war oder nicht. Sie waren Freunde meiner Familie, da sie Mitglieder der Plymouth Brethren waren. Sie hießen Grunigen, gute Leute, die etwas Besseres verdient hatten, als nachts von meinem Klopfen auf dem Boden wachgehalten zu werden. Später konnte ich mich durch ihren Sohn Arnold ein wenig für ihre Rücksichtnahme revanchieren. Mit Arnold als Ideengeber und mir als tatkräftigem Helfer brachten wir das Christian Business Men's Committee auf nationaler und internationaler Ebene zum Blühen, so dass der ältere Grunigen mit Stolz behaupten konnte, dass diese großartige Organisation in seinem Haus ihren Anfang genommen hatte.

Trotzdem bin ich mir sicher, dass er erleichtert war, als ich endlich einen Job bekam, bevor ich sein Haus mit meinen Reparaturarbeiten demolierte. Der neue Job sollte, genau wie die Begegnung mit Arnold, bleibende

Auswirkungen auf mein Leben haben.

Ich reihte mich in eine Reihe von Männern ein, die vor einem Schild "Mann gesucht" standen, das an einer Seitentür des Yerba Buena Power Systems angebracht war. Ich wusste weder, wozu das Stromsystem diente, noch, warum ein Mann gebraucht wurde, aber ich wusste, dass ich einen Job wollte. "Weißt du etwas über das Schmelzen von Blei?" wurde ich gefragt. "Ich weiß, dass es schneller schmilzt als Eisen", antwortete ich. "Stell den Typen ein", sagte jemand. "Er ist der erste, der so viel weiß."

In den Elektroberufen ist der Boden nicht mehr so tief, wie ich angefangen habe. Angefangen habe ich als Abstreifer der verschmutzten Bleiplatten aus alten Akkus. Und das waren keineswegs gewöhnliche Platten und Batterien. Wie ich später erfahren sollte, versorgte das Yerba Buena Power System die Trolley-Linien von Oakland mit Gleichstrom. Um einen gleichmäßigen und zuverlässigen Stromfluss zu gewährleisten, wurden die unregelmäßig arbeitenden Generatoren zum Aufladen zahlreicher riesiger Batterien verwendet, von denen der Strom zu den Straßenbahnen floss. Mein Job bestand darin, dass die Batterien alle fünf Jahre überholt werden mussten, und zwar eine nach der anderen, damit der Betrieb nicht unterbrochen wurde. Jede Batterie war acht mal vier Meter groß - genau so groß wie ein Holzstapel - und jede Bleiplatte hatte die Größe einer Tischplatte. Und nach einem Jahr Betrieb waren diese Platten verdorben. Einige waren von Korrosion zerfressen, und andere waren schuppig mit chemischen Ablagerungen. Die Job von Die Aufgabe der Rekonditionierungstruppe bestand darin, die noch brauchbaren Platten zu reinigen und zu retten, was wir von denen, die von Korrosion zerfressen wurden. Ich war der Reiniger.

Es war eine schmutzige und gefährliche Arbeit. Bei der Arbeit mit Spachtel und Drahtbürste füllte ich die Luft mit dem Staub von Blei, Korrosion und getrockneten Chemikalien - ein Staub, der uns die Kleidung vom Leib fraß. Ich trug keine Maske, Gesundheitsvorschriften waren unbekannt, und wenn ich eine Bleivergiftung bekam, war es mein eigenes Pech.

Dennoch war es der Job, der mich mit dem Schweißbrenner bekannt machte und dazu führte, dass ich eine Zeit lang als "Tobin-Bronze Bob, der Ein-Werkzeug-Mechaniker" bekannt war. Darüber hinaus führte es dazu, dass ich das Schweißen aus der Klasse der "Reparaturarbeiten" herausholte und es zu einem allgemein akzeptierten Fertigungsverfahren machte. Damit war ich natürlich nicht allein, aber ich muss sagen, dass unser Unternehmen einzigartig ist, weil wir niemals eine Schraube verwenden, wenn eine Schweißnaht ausreicht.

Im Kraftwerk war es so, dass ich, sobald ich eine Platte gereinigt hatte,

sie an den Mann neben mir weitergab. Er wurde nicht Schweißer genannt, sondern Bleibrenner. In der Hand hielt er ein faszinierendes Instrument namens Knallgasbrenner, mit dem er die Bleiplatte auf genau die richtige Temperatur erhitzte, um sie wieder in die Batteriezelle zu "brennen". Von dem Moment an, als ich ihn sah

Ich wollte seinen Job und das nicht nur, weil ich aus meinem eigenen herauskommen wollte.

Dank meiner Erfahrung als Eisengießer konnte ich meinen Bleibrenner besser bedienen als ein gewöhnlicher Helfer, und er war im Gegenzug sehr gnädig, dass ich mich an seinem Brenner versuchen durfte. Bald fand ich heraus, warum Bleibrenner eine Klasse für sich sind. Blei ist eines dieser trügerischen Metalle, das sein Aussehen nicht verändert, wenn es sich dem Schmelzpunkt nähert. Es sieht bis zu dem Moment kalt aus, in dem es flüssig wird und wie Quecksilber davonläuft, doch genau in dem Moment, in dem das Blei flüssig wird, kann die Platte mit der Stromschiene der Batterie verschmolzen werden. Um diesen Sekundenbruchteil zu bestimmen, hatte der Brenner damals nur seinen Instinkt zur Hand. Ich erinnere mich an mein Erstaunen, als meine ersten Versuche vor meinen Augen zerflossen und klaffende Löcher in den Platten hinterließen, die ich so mühsam gereinigt hatte.

Als dann eines Tages mein Bleibrenner aus dem Batterieraum verschwunden war, sagte ich mir: "Es ist Zeit, mit dem Herumalbern aufzuhören und wirklich etwas zu tun." Ich zündete den Brenner an, setzte eine saubere Platte in die Batterie ein und begann, sie auf die Stromschiene zu brennen. Ich war so entschlossen und konzentriert bei der Arbeit, dass ich gar nicht mitbekam, was um mich herum geschah. Ich hatte eine gute Verbrennung und trat zurück, um sie zu bewundern. Da stand der große Boss, direkt hinter mir. Ich dachte, das wäre das Ende für mich. Niedrige Kratzer durften einfach nicht die Stromschiene abfackeln, wo der Schaden beträchtlich sein könnte. Aber er sagte: "Ich besorge dir eine Fackel."

Ich fühlte mich, als wäre ich zum Ritter geschlagen worden. Eine Woche später wurde ich nach der kürzesten Ausbildung, die es je gab, zum Hauptbrenner befördert, so selbstverständlich, wie eine Fackel in meine Hand passte.

Wir arbeiteten uns in etwa drei Monaten durch die Batterien der Y.B.P.S. In dieser Zeit hatte ich viel über Knallgasschweißen und die Grundlagen der Elektrizität gelernt. Dann machte sich das Überholungsteam auf den Weg zu seinem nächsten Einsatz in Los Angeles. Mir wurde angeboten, mitzukommen, aber jeder in San Francisco wusste, dass Los Angeles eine traurige Stadt ohne Zukunft war. Ich beschloss, meine Chance auf dem Bau zu nutzen, der jetzt wieder zu boomen begann.

Maurer, so fand ich heraus, waren in ihren Berufen genauso aristokratisch wie Eisengießer und Bleibrenner. Auch hier fing ich ganz unten an, wobei mir nur die Tatsache half, dass ich aufgrund meiner Erfahrung beim Mischen von Formsand in der Lage war, Mörtel für die

Maurer zu mischen und ihn in einer Hütte über mehrere Etagen hinaufzutragen. Als das Mauerwerk des Gebäudes fertiggestellt war, hatte ich gelernt, wie man richtig guten Beton mischt.

Meine Briefe nach Hause enthielten nichts von dieser deprimierenden Information. Um auszuschließen, dass Mutter sich Sorgen um ihren umherziehenden Jungen machen könnte, habe ich meine Briefe so voll mit goldenen Gelegenheiten gefüllt, dass Papa sich zu fragen begann, was er in Portland zu suchen hatte. Er schrieb Onkel J. in Duluth, und als Nächstes waren beide in San Francisco und fragten sich, wo sie anfangen sollten.

Joshua Jehosophat LeTourneau - das war ein Name, und das war der Mann, der zu ihm passte. Er war J.J. für "Jumpin' Jehosophat", und das im wahrsten Sinne des Wortes. Innerhalb einer Woche nach seiner Ankunft an der Golden Gate wurde er zu so vielen Goldminen gelotst, dass er nicht wusste, welche er kaufen sollte.

Und auch mein Vater, Caleb Thucydides LeTourneau, war ein Mann, der seinem Namen alle Ehre machte. Als Brüder waren sie so unterschiedlich wie keine anderen Männer, die ich je getroffen habe. Onkel J. war der Mann der Finanzen. Dad war der Vollstrecker der Arbeit, der seine Träume verwirklichte. Beide arbeiteten aus Freude an der Arbeit, Onkel J. wollte seine Dividende in bar und Papa in Form von allem, was der Herr ihm geben würde. Mein Vater war noch keine Woche in der Stadt, als er sich für Weinberge, Pflaumen und Mandeln entschied, wobei seine Träume auf einem magischen Versprechen namens Bewässerung beruhten.

Onkel J. kaufte schließlich die ausgebeutete, aber immer noch produzierende Goldmine Nr. 5 Exchequer im Merced Valley. Papa hatte nichts dagegen, nach Gold zu schürfen, solange sein Anteil für den Kauf der Ländereien verwendet würde, die er zum Blühen bringen wollte. Es blieb das Problem, wer die ganze Arbeit machen würde. An diesem Punkt blickten sowohl Vater als auch Onkel auf einen jungen Rücken, der vom Eisengießen, Bleitragen, Hackenschleppen und Baumstumpfringen stark geworden war, und ich wurde gewählt.

Zwei Dinge über den Goldabbau sind mir gleichermaßen im Gedächtnis geblieben. Die Mine Nr. 5 wurde ursprünglich von einem vertikalen Schacht aus betrieben, der von der Spitze eines steilen Bergrückens abgeteuft wurde. Auf der 300-Fuß-Sohle hielten es die Betreiber für zweckmäßiger, einen horizontalen Schacht am Fuße des Bergrückens anzulegen. So kamen zwischen den beiden Schächten genug Gesteinsformationen zum Vorschein, um mir einen sehr praktischen, wenn auch unakademischen Kurs in Geologie zu geben, der mir später die Haut retten sollte, als ich einen großen Straßenbauauftrag am Boulder Dam annahm. Gleichzeitig wurde ich ein Experte im Umgang mit Dynamit, eine Kunst, die mir bei vielen Aufträgen gute Dienste leisten sollte.

Wir haben zwar nie die große Goldader gefunden, die es dort geben

sollte, aber ich habe es geschafft, genug minderwertiges Erz zu fördern, um die Kosten mehr als zu decken. Dad konnte eine Anzahlung auf seine Traumranch an den Ufern des

dem Stanislaus River in der Nähe von Escalon. Auch hier ging es darum, einen starken Rücken zu haben, um die Weinreben zu pflanzen, den Boden für die Weizenernte zu lockern, ein paar Kühe zu melken und etwa zehn Hektar Eichengestrüpp zu roden, das er als wünschenswertes Mandelland ansah. Auch an Feigen hatte er gedacht, wenn ich die Kraft hätte, weitere zehn Hektar Eichen in der Nähe des Flusses zu roden. Löhne? "Ich sage dir, was ich tun werde, mein Sohn. Du rodest das Land für Onkel J. und mich und kannst den Gewinn behalten, wenn du ihn als Schnittholz verkaufst." Er war ein Träumer, aber er war ein Yankee-Träumer aus Neuengland, also war das das Beste, was ich tun konnte.

Ich war mehr als ein Jahr auf der Goldminenfarm, ein wichtiges Jahr in vielerlei Hinsicht. Beim Schaufeln eines Bewässerungsgrabens vom Fluss zu Dads Feigensprösslingen lernte ich, die Lage des Geländes praktisch auf die Unze bewegter Erde zu berechnen. Genauso wertvoll war meine Erfahrung beim Fällen von Eichen mit der Axt. Vielleicht musst du keine Erde mit einer Handschaufel bewegen, um zu lernen, wie man Erdbewegungsmaschinen baut, und vielleicht musst du keine Eiche mit einer Axt fällen, um zu lernen, wie man Dschungelbrecher baut, aber ich habe nie aufgehört, für diese Erfahrung dankbar zu sein.

Eines Tages schlug ich im Wäldchen mit voller Wucht auf eine harte alte Eiche ein und traf einen Ast. Die Axt klirrte, meine Hände waren taub von der Peitsche des Stiels, und ich wusste, dass ich etwas sehr Schlimmes getan hatte. Ich brauchte Zeit und Mut, um nach unten zu schauen. Anstatt mir das Bein abzuschneiden, wie ich dachte, hatte ich die Wade meines Beins mit einem senkrechten Schnitt vom Knochen abgetrennt, nicht mit einem waagerechten amputiert.

Während die Wunde heilte, hatte ich Zeit, mich zu fragen, was ich da tat. Ich war gerade 21 Jahre alt, und als ich wieder herumhumpeln konnte, w u r d e mir klar, dass auch meine Karriere ins Stocken geraten war. Ich war in vielerlei Hinsicht Eisengießer, Bleibrenner, Ziegelsteinleger, Zimmermann, Goldgräber, Baumstumpfausreißer, Bewässerungsgrabengräber, Bauer und Eichenhacker. Alles auf die harte Tour, von Hand oder, mit Ausnahme des Knallgasbrenners, mit Werkzeugen, die seit Jahrhunderten nicht mehr verbessert worden waren. Je mehr ich über meine früheren Berufe nachdachte, desto weniger wollte ich sie in meiner Zukunft haben. Was war ich? Soweit ich es aus der Akte ersehen konnte, war ich ein gescheiterter Penner.

Eine Anzeige für eine Fernschule im hinteren Teil einer Zeitschrift erregte meine Aufmerksamkeit. Der größte Teil der Anzeige war der glühenden Zukunft des Automobils gewidmet und dem Reichtum, der dem

Mechaniker, der das Innenleben des Autos versteht, buchstäblich in den Schoß fallen würde. Nun, ich war bereit, mich zwingen zu lassen, durch Mechanik reich zu werden. Ich meldete mich für den Kurs an.

Als die ersten Lektionen eintrafen, versuchte ich, sie nachts bei Laternenlicht in dem Zelt zu lernen, das ich auf der Baustelle aufgebaut hatte. Ich weiß nicht, wie Abe Lincoln es schaffte, bei Feuerschein zu lernen, aber nach einem Tag Eichenhacken schlief ich ein. Ich kehrte den Prozess um, indem ich um 4:00 Uhr morgens aufstand und bei Laternenlicht bis zum Morgengrauen lernte. Das Problem bei diesem Programm war, dass ich mich so sehr für eine Lektion interessierte, dass ich das Frühstück vergaß. Es wurde Mittag und ich hatte immer noch kein Holz geschlagen. Schließlich arbeitete ich einen Zeitplan aus, der vorsah, dass ich frühmorgens Holz hackte, dann vier Stunden zwischen zehn und zwei Uhr lernte und mich dann wieder an die Axt setzte, um meine restliche Energie abzubauen. Auf diese Weise arbeitete ich mich in diesem Winter durch vier Fernkurse und schlug genug Holz, um ein Einzylinder-Motorrad zu kaufen und hatte noch 100 Klafter übrig. Als ich das Motorrad an einem Tag auseinandernehmen und wieder zusammenbauen konnte, hielt ich eine Ein-Mann-Abschlussfeier für mich ab und verlieh mir den Titel B.M. für Bachelor of Motorcycles. Damit war meine Ausbildung beendet.

Zu meinem Erstaunen stellte ich fest, dass keiner der Werkstattbesitzer in San Francisco von meinem selbst verliehenen Abschluss in Mechanik überwältigt war. Das Beste, was ich bekommen konnte, war ein Job, bei dem ich die stationären Benzinmotoren für eine Mannschaft wartete, die eine Brücke über den Stanislaus River baute. Bald liefen die Motoren der Pumpe, des Hebewerks und des Betonmischers wie geschmiert, und dann begann ich mich umzusehen. Ich sah nichts, was mir gefiel.

Die Bauarbeiten im Jahr 1909 waren im wahrsten Sinne des Wortes mörderisch. Die Stahlträger mussten immer noch von Menschenhand transportiert werden, wenn sich die von Maultieren gezogenen Lasten im Schlamm festfuhren. Schon bevor die schwerfälligen Dampfkräne die Träger zu den auf dem Bauwerk wartenden Monteuren hievten, kam es häufig zu Unfällen am Boden. Der beste Kranführer, der an einer verwirrenden Reihe von langen Griffen ruckelte und auf Fußpedalen herumtrampelte, hatte Glück, wenn er einen Balken nur Zentimeter von der Stelle entfernt ausrichten konnte, an der er platziert werden sollte. Der Stahlhänger mit drei Jahren Erfahrung wurde damals sehr bewundert. Nicht für sein Können. Sondern für sein Überleben.

Die andere Seite des Brückenbaus - der Bau der Zufahrten - war genauso entsetzlich. Bei unserer kleinen Aufgabe, die Stanislaus zu überbrücken, mussten wir auf der einen Seite eine hohe Steilküste durchschneiden und auf der anderen Seite einen breiten Streifen Grund auffüllen. Heute würden wir einfach ein Förderband über den Fluss legen und die Erde von der

Steilküste verwenden, um das untere Land aufzufüllen. Im Jahr 1909 transportierte der Bauunternehmer, der den Hügel durchbrach, seine Erde vom Fluss weg, und die

Der Bauunternehmer auf der anderen Seite füllte das untere Land und schleppte seinen Dreck zum Fluss. Damals schien alles in Ordnung zu sein.

Als junger Mann, der später ein Hersteller von Erdbewegungsmaschinen werden sollte, wundere ich mich, dass das, was ich an der Stanislaus sah, mich nicht für immer von diesem Gebiet abbrachte. Wie schon seit der Erfindung des Rades waren die ersten Erdbewegungsarbeiter die Männer mit den Schubkarren und Schaufeln. Sie bereiteten den Weg für die Teamster, die mit ihren Kippkarren und größeren Schaufeltrupps anrückten. Aber auch wir hielten mit dem Fortschritt Schritt. Mit uns war auch ein neumodisches Ding namens Fresno. Genau genommen eine ganze Reihe von Fresnoes.

In der Geschichte der Erdbewegung nimmt der Fresno nach der Schubkarre wohl den zweiten Platz ein. Er wurde um 1880 von Abijah McCall erfunden, einem Schmied, der nebenbei Bewässerungsgräben aushob. Seine Maschine, die nach der Stadt benannt ist, in der sie hergestellt wurde, ermöglichte den raschen Ausbau der Eisenbahnen und Autobahnen von der Jahrhundertwende bis in die Zwanzigerjahre hinein. Wie man so schön sagt, bewegte der Fresno mehr Erde als Gossip.

Kurz gesagt, war es eine von Maultieren angetriebene Schaufel. Es gab sie in Breiten von drei Fuß für zwei Maultiere bis zu fünf Fuß für ein Vier-Maultier-Gespann. Der Griff der Schaufel war eine bis zu acht Fuß lange Eisenstange, die vom Maultierhäuter bedient wurde. Im Einsatz zogen die Maultiere den leeren Fresno auf dem Boden entlang, bis der Bediener die Stelle erreichte, an der er etwas Erde schaufeln wollte. Dort hob er den Stiel seiner Schaufel an und drückte das Schaufelblatt in den Boden. Die Maultiere stöhnten, manchmal traten sie verärgert, aber normalerweise zogen sie, wenn der Bediener ein echter Maultierhäuter war, d.h. einer, der mit der Peitsche knallen und ein Stück Maultierhaut von der Stelle heben konnte, wo es am meisten nützen würde. Vier Maultiere auf einem fünf Fuß langen Fresno konnten einen halben Kubikmeter Dreck schaufeln, woraufhin der Häuter sein Gewicht auf den Griff warf und die Klinge aus dem Boden kippte.

Es klingt so einfach, und es war im Strandsand. Aber legen Sie ein paar Felsen in den Weg. Dann könnte der Bediener, der mit der Schulter unter dem Griff versucht, die Schaufel in den Boden einzutauchen, durch den unerwarteten Widerstand eines Felsens an der hinteren Ecke der Schaufel den Kopf abschlagen. Oder wenn er sich mit seinem ganzen Gewicht auf den Griff stützt, um eine volle Ladung aus dem Boden zu kippen, könnte ihn ein Stein so hart in die Mitte treffen, dass er windstill wird oder mit dem Hinterteil auf einen Teekessel fällt oder beides. Maultierhäuter hatten viele

bunte Beschreibungen für solche Vorfälle.

Bei unserer Arbeit wurden die Fresnoes eingesetzt, um die Zufahrt zum Hügel abzubauen. Anfangs hatten sie nur eine kurze Strecke zu bewältigen, indem sie die Rückseite des Hügels abschnitten und in ein bequemes Tal kippten. Als die Strecke länger wurde, verlängerte sich der Transport von zehn Minuten für eine Hin- und Rückfahrt auf 20 Minuten und schließlich auf eine halbe Stunde. Vier Maultiere und ein Mann bewegten einen Kubikmeter Erde pro Stunde, wenn keine störrischen Maultiere den Verkehr behinderten, was meistens der Fall war. Da die Fresnoes sowohl leer als auch beladen auf dem Boden geschleift wurden, nutzten sie sich schnell ab und verursachten mit 40 Dollar pro Stück hohe Ersatzkosten. Ich höre schon einige meiner Kunden kichern, wenn ich sage, dass 40 Dollar ein beträchtlicher Betrag für den Ersatz sind. Ich verkaufe jetzt Maschinen, bei denen der Ersatz eines einzigen Reifens $ 3600 kostet, und das ist einer meiner mittelgroßen Reifen.

Die Brücke wurde im September fertiggestellt. Mit 100 Dollar in bar, einem Motorrad und 100 Klafter Holz in Reserve war ich reicher als je zuvor und fühlte mich einigermaßen sicher, falls ich den ganzen Winter über keinen anderen Job finden würde. Mit dieser Zuversicht fuhr ich über die fertiggestellte Brücke, durch die vor kurzem noch mit Maultieren besetzte Zufahrt und war bei Einbruch der Dunkelheit in Stockton. Für mich war es eine ganz normale Stadt. Ich aß dort in einem Haschischhaus und überlegte, ob ich die Schotterstraße nach Oakland in der Nacht nehmen oder auf den Morgen warten sollte. Nachdem ich vier oder fünf Schweinekoteletts gegessen hatte, beschloss ich, dass ich es nicht eilig hatte. Ich stellte mein Motorrad in einer Garage ab und nahm mir ein Zimmer in einem Lokal, das sich selbst als Hotel bezeichnete, auf der anderen Straßenseite. Genauso beiläufig bog ich um eine der wichtigsten Ecken in meinem Leben.

6

Luftlinie liegt Stockton nur etwa 60 Meilen östlich von Oakland, aber wegen der dazwischen liegenden Dublin Mountains sind nur wenige Krähen bereit, die Reise anzutreten. Einige Jahre später hatte ich den Auftrag, eine Straße durch den Crow Canyon zu bauen, um eine direktere Verbindung zwischen den beiden Städten zu schaffen, daher weiß ich, wie sich die Krähen fühlen. Für diesen steinigen, von Schluchten durchzogenen und von Klapperschlangen verseuchten Auftrag musste ich die erste mechanische Planierraupe erfinden, um die Kosten zu decken. Fremde, die über den Highway nach Osten fahren, sind immer wieder überrascht, dass Stockton nicht mitten in einer Wüste wie der Mojave liegt. Stattdessen liegt die Stadt in einem fruchtbaren Tal, nicht weit von der Mündung des San Joaquin River in die San Francisco Bay. Aus diesem Grund ist Stockton seit langem der Hauptsitz für Hersteller von Landmaschinen und Erdbewegungsgeräten.

Mein eigenes Unternehmen hatte keinen solchen logischen Grund, dort anzufangen. Ich fing dort an, weil ich mein Motorrad über Nacht in einer Garage in Stockton geparkt hatte. Als ich es am Morgen abholen wollte, war der erste Mann, den ich traf, ein Eisengießer namens Jensen, den ich zuletzt gesehen hatte, als ich mit ihm bei Judson's arbeitete. Es stellte sich heraus, dass er zusammen mit einem Mann namens Cap zur Hälfte Eigentümer der Werkstatt war. Es dauerte nicht lange, bis ich ihm erzählte, dass ich vier Fernkurse in Automechanik absolviert und als Klassenbester abgeschlossen hatte.

Sein Partner Cap war skeptisch. "Ist das alles, was du weißt? Ich meine, keine anderen Erfahrungen?"

"Ich kann ein Motorrad an einem Tag auseinandernehmen und wieder zusammenbauen." "Wir handeln nicht mit Motorrädern", sagte Cap.

Aber Jensen, der wusste, dass ich ein guter Arbeiter war, war

wohlwollender. "Wir können ihn als Nachtarbeiter einsetzen, der das Telefon beantwortet und vielleicht ein paar Leute abschleppt.

gestrandetes Auto. Er wird keine Reparaturarbeiten durchführen müssen."

Endlich ein Mechaniker, auch wenn ich keine Reparaturarbeiten durchführen sollte. Als Nachtarbeiter bestand meine Hauptaufgabe darin, Kunden zu retten, deren Autos kaputt gegangen waren. Davon gab es viele, und was sie über mich, Jensen, Cap und die Autowelt im Allgemeinen zu sagen hatten, hätte ein Dutzend Autos in Wallung gebracht, wenn wir es in den Vergaser hätten stecken können. Eigentlich waren in den meisten Fällen nicht die Autos schuld. Im Jahr 1910 war das Benzin, das wir in Kalifornien bekamen, nicht das beste, und auch unsere Liefer- und Lagertanks waren nicht viel besser. Die Feuchtigkeit hatte die Angewohnheit, eimerweise darin zu kondensieren und eine Menge Rost zu bilden, der unweigerlich seinen Weg in den einen oder anderen Vergaser fand, meistens, wie ich feststellen sollte, nachts.

Der große Vorteil meines Jobs als Nachtmechaniker war, dass ich zwischen den Telefonaten auf dem Rücksitz eines Autos schlafen konnte. So war ich tagsüber gut a u s g e r u h t und konnte meine überschüssige Energie abbauen, indem ich den Jungs in der Werkstatt half. Das war für Cap in Ordnung. Solange er mich nur für Nachtarbeit bezahlte, konnte ich 24 Stunden am Tag arbeiten, ohne ihn zu belästigen.

Niemand bat mich, bei einfachen Arbeiten zu helfen. Aber wenn eine Kupplung ausgebaut, ein Motor angehoben oder ein neues Getriebe eingebaut werden musste, rief man nach mir. Mit ein wenig Beobachtungsgabe war ich bald in der Lage, das Innenleben von Saxons, Everetts, Regals, Fords, Buick White Streaks, E.M.F.'s und einem bösartigen Monster, das wir den linkshändigen Cadillac nannten, zu verstehen.

Ich bezweifle, dass es viele gibt, die sich an den linkshändigen Cadillac mit Zuneigung erinnern. Er kurbelte nach hinten und trat nach vorne. Egal, wie du die Kurbel hältst und welchen Arm du benutzt, ein Rechtshänder hat immer das Gleichgewicht verloren, wenn er einen schweren Motor gegen den Uhrzeigersinn dreht. Und wenn du von Anfang an das Gleichgewicht verloren hattest und der Motor nach hinten losging, lagst du mit einem gebrochenen Arm, Kiefer oder beidem im Krankenhaus. Ich weiß noch, dass gebrochene Arme so häufig vorkamen, dass die Ärzte Schienen und Gipsverbände für "Kurbelbruch" oder "Handgelenk des Autostarters" vorbereiteten. Mit meiner stämmigen Statur und den Armen eines Eisengießers hatte ich mehr Glück als die meisten anderen. Ich konnte mich an einer Kurbel festhalten. Was mich erwischte, waren die nach vorne ragenden Kotflügel. Eine richtig kräftige Fehlzündung, die gegen meinen abgestützten Arm prallte, riss mich von den Füßen und ließ meine Rippen

mit einem Knirschen gegen den Kotflügel knallen, das ich noch immer spüre.

Es war ein Anruf zum Abschleppen eines linksgesteuerten Cadillacs, der meinem Leben eine unerwartete Wendung gab. Ich fand das abgewürgte Auto etwa eine Meile außerhalb der Stadt auf einer dunklen und einsamen Straße, und wie üblich war der Besitzer ein sehr wütender Mann.

Er wurde noch wütender, als ich ihm sagte, dass ich nur der Nachtarbeiter sei und nicht an teuren Autos arbeiten sollte.

Er war so wütend, dass er jeden Gedanken an ein Abschleppen vergessen hatte. Er wollte, dass das Auto ihn aus eigener Kraft trägt, wenn er die ganze Woche dort bleiben muss. "Wenn du es nicht reparieren kannst", knurrte er mich an, "kannst du wenigstens deine Lichter auf meinen Motor richten, damit ich es kann."

Ich manövrierte herum und leuchtete mit meinen Acetylengas-Scheinwerfern auf seinen Motor. Ich bot ihm meine Hilfe an, aber er war ziemlich barsch zu mir. "Ich habe eine Menge Geld für dieses Auto bezahlt", sagte er, "und ich will nicht, dass ein zweitklassiger Mechaniker es für mich kaputt macht."

Er machte sich an die Arbeit und baute die Zündkerzen aus. Der Schraubenschlüssel rutschte ein paar Mal ab, und er schlug sich die Fingerknöchel ziemlich kaputt, während er sich noch mehr aufregte. Schließlich war er so außer sich, dass er das Auto weggeschmissen hätte, wenn er es hätte aufheben können.

"Mach schon", schrie er mich an. "Repariere es selbst. Es ist mir egal, ob du Schrott daraus machst. Es wird ihm gut tun."

Wenn ich sonst nichts tun konnte, konnte ich Vergaser reinigen. Ich brauchte nur ein paar Minuten, um ihn auseinanderzunehmen. Falls Rost vom Benzin das Nadelventil verstopft hatte, war er zu klein, um sichtbar zu sein, aber ich polierte die Nadel, blies die Düse durch und baute den Vergaser wieder zusammen. Ich drehte ein paar Mal, damit das Benzin die Schwimmerkammer füllen konnte, zog den Choke-Draht heraus und drehte den Vergaser mit der linken Hand durch. Das war's.

In meinen Vorträgen weise ich gerne darauf hin, dass kleine Dinge, die zu klein sind, um gesehen zu werden, einen Motor genauso effektiv stoppen können wie eine Stange im Kurbelgehäuse. Und es sind die kleinen Dinge, die sich in unser Leben einschleichen - eine kleine Lüge, eine Brüskierung unseres Nächsten, eine gedankenlose Verunglimpfung des Namens des Herrn -, die deinen christlichen Lebensweg genauso sicher stoppen können wie die großen Sünden. Doch der Herr ist bereit, dich von allen großen und kleinen Sünden zu reinigen, wenn du ihn nur darum bittest. Und wenn das geschieht, wird alles wieder wie geschmiert laufen.

Wie sich herausstellte, war der Cadillac-Besitzer ein einflussreicher Mann in Stockton, und er war so angetan von der Geschwindigkeit, mit der ich sein Auto repariert hatte, dass er mich als den besten Mechaniker der Stadt anpries. Jensen und Cap müssen beeindruckt gewesen sein, denn ein paar Tage später wurde ich zum vollwertigen Mechaniker in der

Tagesschicht befördert. Insgesamt arbeitete ich sechs Monate in der Werkstatt und verließ sie nur selten, um am Sonntag in die Kirche zu gehen. Die Plymouth Brethren waren zu wenige, um eine Kirche in Stockton zu haben, also trafen wir uns jeden Sonntag in einem anderen Haus, und diese Treffen waren mein einziges soziales Leben.

Unter solchen Bedingungen kann ein junger Mann eine Menge über Autos lernen, wenn er sich anstrengt.

Dank meines Cadillac-Freundes hatte ich mehrere Kunden, die darauf bestanden, dass ich ihre Autos persönlich warten sollte. Eines Tages, gegen Ende meines sechsten Monats in der Werkstatt, kam einer von ihnen mit einem Vorschlag zu mir. "Du kennst doch meinen Sohn Parks, nicht wahr?", fragte er. (Ausnahmsweise verwende ich aus Gründen, die später klar werden, einen fiktiven Namen.)

Ich kannte Parks. Damals war er der beste Kerl, den ich je kennengelernt habe - gut aussehend, gebildet, voller Persönlichkeit und mit einem Geschäftssinn, den man nicht verschwenden sollte. Er arbeitete als Verkäufer für eine konkurrierende Autowerkstatt, und obwohl er gerade mal in meinem Alter war, hatte er den Ruf, der beste Autoverkäufer der Stadt zu sein.

"Er will ins Werkstattgeschäft einsteigen und ich bin bereit, ihn dabei zu unterstützen", fuhr der Kunde fort, "wenn er den richtigen Partner findet, der die Reparaturen übernimmt. Da fällt mir ein, dass du der richtige Mann sein könntest."

Zur Mittagszeit ging ich zu Parks und wir verstanden uns sofort. Innerhalb von fünf Minuten waren wir in die Pläne vertieft. Eine Fifty-Fifty-Partnerschaft, bei der Parks den Verkauf und das Geschäft leitet und ich die Autos warte und die Reparaturen durchführe. Wir wollten keinen umgebauten Pferdestall als Werkstatt. Wir brauchten ein neues Gebäude. Ich bin mir nicht sicher, aber ich glaube, wir hatten das erste Gebäude, das ausschließlich für den Verkauf und die Wartung von Autos in diesem Teil von Kalifornien gebaut wurde.

Wir mussten beide 1.000 Dollar aufbringen, danach würde Parks' Vater für den Rest bürgen. Zum Glück hatte ich noch die 100 Klafter Holz, die ich im letzten Winter geschlagen hatte. Das gut abgelagerte Holz brachte 10 Dollar pro Klafter, und ich war im Geschäft.

Wir eröffneten unsere Garage, die wir nicht ganz so bescheiden "Superior Garage" nannten, im Herzen der Stadt, gleich an der Ecke, die wir Information, Bildung, Erlösung und Verdammnis nannten. Um ihrem Namen gerecht zu werden, befanden sich an ihren vier Ecken die Telefonzentrale, eine Handelsschule, die Y.M.C.A. und das Stadtgefängnis. Heute ist das kein Witz mehr, aber 1911 konnten wir Fremde ganz schön verblüffen, wenn wir ihnen sagten, an welcher Ecke sie gerade standen.

Die Superior Garage war von Anfang an ein Erfolg. Mit einem modernen Ausstellungsraum an der Hauptstraße hatte Parks keine Schwierigkeiten, die Vertriebsrechte für den Regal mit Untergestell zu bekommen, einen

echten Straßenflitzer, der nur vom Buick White Streak und dem "anschmiegsamen" Saxon Roadster übertroffen wurde, der so genannt wurde, weil ein Paar auf dem engen Rücksitz sehr

in der Tat auf einer holprigen Straße. In der Werkstatt habe ich die Autos, die Parks in Zahlung nahm, so gut aufbereitet, dass wir mit den Gebrauchtwagen fast genauso viel Geld verdient haben wie mit den Regals.

Die Stockton County Fair von 1911 stand vor der Tür, und natürlich wollten wir auf dem Machinery Square vertreten sein, wo sich die florierenden Rancher versammelten, um sich die neuesten Erntemaschinen, Traktoren und Dreschmaschinen anzusehen. Autos waren eine große Attraktion, da viele Landwirte immer noch für das Pferd plädierten, also wusste ich, dass Parks viele Gelegenheiten haben würde, seine Verkaufsgespräche zu führen. Was mich störte, war, dass mein früherer Arbeitgeber, Cap und Jensen, dort ihre E.M.F.s verkaufen würde, was laut Parks für Every Morning Fix stand. Das Gleiche gilt für die Händler von Buicks, Fords und Saxons. Was wir brauchen, so argumentierte ich, ist eine todsichere Demonstration, die unseren Regal zu einer Klasse für sich macht. Etwas, das die Aufmerksamkeit der gesamten Öffentlichkeit auf sich ziehen würde und nicht nur die der Männer, die den Maschinerieplatz besuchen. Ein Tribünenstunt.

Als ich dieser Idee auf die Spur kam, musste ich den Stunt finden, und während ich darüber nachdachte, fuhr ich zufällig an einer breiten Steintreppe vorbei. Ich sah es und fuhr den Regal die Stufen hinauf, wobei die untersetzten Federn die Unebenheiten so gut wie möglich ausglichen. Das war's dann. Ich wandte mich an den Vorstand der Bezirksmesse und bot an, mit dem Regal eine drei Meter hohe Treppe hinauf- und hinunterzufahren, um auf der Tribüne zu spielen. "Dreimal am Tag umsonst", forderte ich. "Und um es interessant zu machen, baue ich die Treppe genau so breit wie meine Räder und ohne Geländer auf beiden Seiten.

Während der Messewoche gab ich also dreimal täglich alles, was ich hatte, in den Regal und raste eine Seite so schnell hinauf, dass meine Reifen kaum die Treppenstufen auf der unteren Seite berührten. Parks würde in der Zwischenzeit seine Verkaufsgespräche per Megaphon führen und jeden anderen Autohändler herausfordern, diesen Stunt zu wiederholen. Wir waren sicher. Ich wusste, dass der Buick und der Saxon die Treppe genauso schnell erklimmen konnten wie unser Regal, aber es fand sich kein Fahrer, der es versuchen wollte. Wenn die Lenkung auch nur einen Zentimeter aus der Reihe tanzen würde, wäre das ein böser Schock für jemanden.

Sag mal, haben wir danach Regals verkauft?

Unsere Demonstration würde 1912 nicht funktionieren. Buick hatte einen Fahrer aus dem Osten importiert, der nicht nur meine Treppe hochklettern konnte, sondern auch bereit war, einen Abspanndraht zu erklimmen, wenn

es nötig war. Außerdem hatten wir eine höhere Getriebeübersetzung auf unserer Seite. Mit dem richtigen Fahrer, so schlug ich vor (und damit meinte ich nicht mich), könnten wir mit unserem Regal Stock Car gegen die Profis bei den County Fair Rennen antreten. Ich wusste nicht, dass

wie wir gegen Rennwagen abschneiden würden. Meine Idee war, dass wir Buick herausfordern, auch mitzumachen.

"Selbst wenn wir gegen die Profis verlieren, werden wir Buick schlagen", forderte ich. "Wenn er nicht antritt, kannst du behaupten, dass wir das einzige Stock Car haben, das schnell genug ist, um mit den Profis zu fahren."

Ich behaupte nicht, dass ich den Stock-Car-Rennsport erfunden habe - jeder Mann, der jemals eine pferdelose Kutsche besessen hat, ist früher oder später damit gefahren - aber die Teilnahme eines Stock-Cars an einem professionellen Rennen hat uns in Stockton eine Menge Publicity eingebracht. Der Fahrer, den wir anheuerten, war ein junger Mann namens Percy Arthur. Dieser Percy machte mir Sorgen. In unserem Teil des Westens war Percy nach Little Lord Fauntleroy der zweite Name für Weicheier. Als ich ihn traf, war ich nicht beruhigt. Ein junger Mann mit rosigen Wangen und einem flaumigen Schnurrbart. Die Augen waren so sanft, dass es schwer zu glauben war, dass sie hinter einer Brille so kalt aussehen konnten.

Ich habe schon in jungen Jahren eine Glatze bekommen und ich weiß, wann es passiert ist. Es war bei meiner ersten Runde auf der Rennbahn mit Percy Arthur.

Ich war der Mechaniker. Damals wussten wir noch nicht viel darüber, wie man Motoren aufmöbelt, aber ich kann sagen, dass die Rostflecken, die unseren Vergaser blockierten, so groß wie Walnüsse gewesen sein mussten. Wenn unser Regal Benzin brauchte, bekamen wir es. Wir umrundeten die kreisförmige Ein-Meilen-Strecke mit abgefahrenen Außenreifen. Die Reifen auf der Innenseite der Schiene hatten kaum den Boden berührt.

"Dieser Haufen könnte reichen", sagte Percy anerkennend. "Wir könnten sogar mit der Meute mithalten, wenn wir mehr Feuer in den Motor bekommen."

Ich wechselte die Zündkerzen, öffnete die Öffnungen im Vergaser noch weiter, fügte eine Lufthutze für eine Art Turbolader hinzu und wechselte die abgefahrenen Reifen. Dann ging es auf eine weitere Testfahrt.

Die Autorennbahn - auf der ich später die Halbmeilen-Pferderennbahn bauen sollte - hatte auf der Innenseite einen einfachen Gitterzaun. Auf der Außenseite war derselbe Zaun zum Schutz der Zuschauer mit Stahlseilen an Pfosten befestigt, die so dick wie Telefonmasten waren. Wir fuhren schreiend um die hintere Kurve und kamen an der Tribüne vorbei auf die Strecke. Wir kamen nicht ins Schleudern. Nur konnte unser hochmotorisierter Stock Car nicht so in die Kurve gehen wie die Rennwagen, die Percy gewohnt war. Wir rissen sechzehn Pfosten und alle

Schienen und Kabel dazwischen heraus.

Sie sagten mir später, dass Percy noch für die nächste Runde steuerte, als sie ihn aus dem Wrack zogen. Um mich haben sie sich keine Sorgen gemacht. Sie dachten, ich sei tot.

Soweit ich weiß, kamen sie auf mich zu, als sie entdeckten, dass ich noch lange nach dem Unfall warm war. Ich kam im Krankenhaus in Stockton zu mir. Ich habe nicht gesagt: "Wo bin ich?" Ich fragte: "Woher habe ich diese Vorhänge?" In den zwei Jahren, in denen ich im Abstellraum der Garage geschlafen hatte, hatte ich keine Vorhänge gesehen, und ihre Anwesenheit alarmierte mich. Dann sah ich die Krankenschwester und fragte völlig verwirrt: "Und woher habe ich dich?"

Ich war ziemlich zerschmettert, die schwerste Verletzung war ein gebrochenes Genick. Damals wussten sie noch nicht viel über Zugkraft und hatten auch keine dieser gepolsterten Lederkragen für Halsverletzungen. Sie versuchten, mich mit einem Seil aufzurichten, das mit der Schlinge des Henkers verwandt war. Es hat nicht geklappt. Egal, wie sie mein Genick festbanden und meinen schmerzenden Körper ans Bett fesselten, am nächsten Morgen fanden sie mich mit schlaffem Kopf auf meiner Schulter. "Er sieht aus", sagte ein Arzt eines Tages, "wie ein Huhn, das versucht, seinen Kopf unter den Flügel zu stecken - wenn es genug Hals hätte."

Die Ärzte haben ihr Bestes getan. Ich weiß, dass sie ihr Bestes getan haben. Jeden Tag nahmen sie mein gebrochenes Genick und versuchten, es wieder in Ordnung zu bringen. Aber ein 180 Pfund schwerer Arzt, der mit seinem ganzen Gewicht auf ein gebrochenes Genick drückt und versucht, es wieder einzurenken, baut keine Liebe in seinem Patienten auf. Nicht bei diesem Patienten. Vor allem nicht, als ich nach Wochen, in denen ich täglich zu einem Klumpen aus Schmerz und kaltem Schweiß wurde, aus dem Krankenhaus entlassen wurde und meinen Kopf wie einen Sack auf der rechten Schulter trug.

Ich habe alles versucht, aber ohne Ergebnis. Mein Kopf ruhte so schwer auf meiner Schulter, dass mein Ohr aufgerieben wurde. In meiner Verzweiflung suchte ich erneut einen Arzt auf, diesmal einen renommierten Knochenspezialisten in San Francisco. Ich weiß nicht, was er tat, aber nach dem Schmerzschock, der mich traf, während ich mit dem Gesicht nach unten auf seinem Tisch festgeschnallt war, glaube ich, dass er mit beiden Füßen von einer Trittleiter auf mich sprang. In diesem Moment schwor ich mir, dass sie mich nie wieder zu einem Arzt bringen würden, es sei denn, sie würden mich tragen, was sie von Zeit zu Zeit tun sollten.

Als Scherz schlug Percy, der einigermaßen gesund aufgetaucht war, vor, den Zaun aus der entgegengesetzten Richtung anzugreifen und mir das Genick wieder zu brechen. Ein Scherz, über den wir lachen konnten, aber es war der vernünftigste Vorschlag, den ich je gehört hatte. Ein paar Monate später, nachdem ich meinen Nacken regelmäßig massiert und meine Nackenmuskeln wieder gestärkt hatte, stürzte ich mit dem Motorrad, um

einen Hund nicht anzufahren. Ich spürte den stechenden Schmerz in meinem Nacken und sagte: "Oh, oh. Schon wieder ins Krankenhaus." Aber das war nicht der Fall. I

hatte meinen Nacken tatsächlich ein paar Zentimeter in die richtige Richtung gedreht, sodass mein Kopf nicht mehr auf meiner Schulter ruhte.

Es sollten noch weitere Monate mit Massagen und Muskeltraining vergehen, bevor ich meinen Kopf wirklich hochhalten konnte, und du kannst sicher sein, dass ich es mit Gottes Hilfe geschafft habe. Die einzige Spur, die ich jetzt noch habe, ist nach einem langen Tag. Dann neigt sich mein Kopf ein wenig nach Steuerbord. Meine Frau sagt, dass ich so aussehe, als ob ich meinen Kopf nach vorne geneigt hätte, was eine nette Umschreibung dafür ist.

Und nachdem ich meine Frau erwähnt habe, möchte ich noch sagen, dass ich sie an diesem Punkt in meinem Leben kennengelernt habe, obwohl ich das Ereignis kaum bemerkte. Nach meiner Entlassung aus dem Krankenhaus war ich nicht in der Lage, in mein Bett in der Garage zurückzukehren, also zog ich auf Einladung von Onkel Bob Gilmour und seiner Frau in ihr Hinterzimmer. Onkel Bob hatte auf Drängen meines Vaters den Wintern in Duluth abgeschworen und nutzte nun seine Talente als Schmied, um uns in der Werkstatt zu helfen. Außerdem arbeitete er für ein großes Fuhrunternehmen, das einem anderen Ex-Minnesotaner namens Oscar Peterson gehörte.

Herr Peterson war ein Schwede der zweiten Generation. Seine Eltern gehörten zu den ersten Schweden, die nach Minneapolis kamen. Mit der Zeit zog sein Vater mit der Familie nach Stockton, wo er im Umzugswagen- und Fuhrgeschäft tätig war. Er und Oscar hielten ihre Pferde in einer Scheune hinter dem Haus, und obwohl es große, schöne Tiere waren, versuchte Oscar, sie durch moderne Lieferwagen zu ersetzen. Das war ein notwendiger Schritt, den wir in der Werkstatt befürworteten, denn er bedeutete ein gutes Geschäft für uns.

Die Teamster's Union hingegen war gegen Lkws, weil sie der Meinung war, dass sie Teamster und Pferde aus dem Geschäft drängen würden. Eines Abends stürzten sich ein paar Hitzköpfe auf Oscar, und wenn ich nicht mit meiner Ladung aufgetaucht wäre, wäre es vielleicht ein bisschen rau geworden. Ich begleitete ihn an diesem Abend zu seinem Haus und dann, als die Spannung nicht nachließ, noch einige Nächte lang.

Eines Abends sagte er schließlich: "Bob, vielleicht bin ich ein sturer Schwede, aber ich werde das durchziehen. Wenn du schon jede Nacht hierher kommst, warum ziehst du nicht einfach bei uns ein? Wir haben ein zusätzliches Zimmer, in dem nichts los ist."

Ich zog ein und begann mich zu fragen, warum. Seine älteste Tochter Evelyn war zwölf Jahre alt, trug hohe Knöpfchenschuhe, ein kariertes Kleid und zwei riesige Haarbänder, die zu langen, blonden Zöpfen gebunden

waren. Sie war voller Fragen wie: "Wenn du dir das Genick gebrochen hast, warum bist du dann nicht tot?" Oder: "Wenn du deinen Kopf so kippst, siehst du die Dinge dann von der Seite oder so wie ich?" Welche Fragen sie

fragte nicht, die Jüngeren - Ray, Howard und Edna - schon. Ein fünftes Kind, Buster, kam einige Jahre später mit einem Gewicht von 13 Pfund zur Welt. Er wurde auf den Namen Robert getauft, aber er wurde Buster genannt, und Buster ist er bis heute.

Der einzige beruhigende Einfluss in diesem Haus war Mrs. Peterson. Sie war so verschieden von ihrem Mann wie der Plus- und Minuspol eines Generators. America Butler war ihr Mädchenname, von den Butlers, die mit der *Mayflower* herüberkamen, und auch von den Butlers, die mit den Überlebenden der unglückseligen Donner Party in Kalifornien ankamen. Du erinnerst dich vielleicht an die Gruppe, die den Winter über am Donner Pass eingeschneit war. In den Geschichtsbüchern steht, dass einige Mitglieder des Trecks überlebten, indem sie sich als Kannibalen von den Leichen derjenigen ernährten, die während der langen Tortur verhungert oder e r f r o r e n waren. Die Geschichtsbücher zeigen auch, dass die Butlers nicht zu den Kannibalen gehörten, obwohl sie Sutter's Fort - das heutige Sacramento - in jenem Frühjahr mehr tot als lebendig erreichten.

Da sie nicht nur aus Kalifornien stammte, sondern auch die Tochter eines einheimischen Sohnes war, hatte Mrs. Peterson einen weiten, liberalen Verstand, der mit allem zurechtkam, auch mit mir. Ich weiß noch, wie ihr ältester Sohn Raymond einmal mit einer toten Katze nach Hause kam und anfing, ein paar Tomatenpflanzen in meinem Garten umzugraben, die im Hinterhof blühten. Vom Küchenfenster aus beobachtete sie, wie er die Katze vergrub und dann die Tomatenpflanzen vorsichtig wieder auf das Grab setzte. Dann schlenderte sie hinaus, um eine Erklärung zu verlangen.

"Warum", sagte Ray, "ich werde Bob helfen,
Katzensuppe zu züchten. Da sie eine Heldin war, zuckte
sie nicht mit der Wimper.

Das Leben bei den Petersons war nie langweilig, außerdem war es mein erstes Familienleben, seit ich fast sechs Jahre zuvor von zu Hause weggegangen war. Ich lernte, wieder mit einer Gabel zu essen und Kaffee aus einer Tasse statt aus einer Untertasse zu trinken. Als mein Nacken heilte und mein Kopf wieder gerade auf meinen Schultern stand, konnte ich mich mit neuem Interesse umsehen.

Das Jahr 1912 war ein aufregendes Jahr in der Automobilindustrie, mit vielen radikalen Verbesserungen bei Zündung, Vergaser, Beleuchtung und Federung. Eine Verbesserung war komplizierter als die andere, und wir Automechaniker waren uns einig, dass das Ganze eine Verschwörung war, um unsere Arbeit unmöglich zu machen. Das Öffnen eines Schaltgehäuses bedeutete, einen Haufen Federn und Zahnräder auf den Boden zu werfen, die ein chinesischer Puzzlemacher nicht zusammensetzen konnte.

Die frühen Selbststarter waren die teuflischsten der neuen Verbesserungen. Ich erinnere mich an einen Federstarter, den man ankurbeln konnte, als würde man Big Ben aufziehen. Wenn du die Feder loslässt, kuppelt sie den Motor ein und dreht ihn um. Die einzige nette Eigenschaft, an die ich mich erinnern kann, war, dass der Motor, wenn er durchdrehte, die Feder brach und nicht deinen Arm. Aber versuch mal, die Feder zu reparieren. Einmal öffnete ich das Gehäuse eines solchen Geräts und die Feder schoss durch die ganze Garage und schlug ein Fenster ein.

Dann gab es noch den Presto-Lite-Anlasser, der von den Herstellern der Acetylen-Scheinwerfer hergestellt wurde, die damals sehr beliebt waren. Diese Vorrichtung füllte die Zylinder des Motors mit hochexplosivem Acetylengas anstelle von Benzin. Schalte den Funken ein und du hast eine sofortige Verbrennung. Wenn du nicht den Kopf vom Motorblock gesprengt hast. Es machte das Anlassen eines Autos aufregender, aber für Frauen oder Männer mit einem schwachen Herzen war es nicht zu empfehlen.

Mit meiner veränderten Einstellung war ich in der Lage, diese Verbesserungen als Herausforderungen anzunehmen, so wie ich auch die Einführung neuer Methoden in der Gießerei akzeptieren konnte. Unterstützt wurde ich dabei von einem jungen, bebrillten Freund namens Henry Rogers. Hank war ein echter Erfinder, ein lebendes Beispiel für unseren berühmten Romanhelden Tom Swift.

Hank baute einen elektrischen Selbststarter für einen alten Ford, den er besaß. Er hatte die Idee, den Strom aus der Batterie zu nutzen, um einen Anlasser zu betätigen, der den Motor dreht, bis er zündet. Dann würde er die Motorkraft nutzen, um den Anlasser zu drehen, bis er den verbrauchten Strom in der Batterie ersetzt. Kurz gesagt, er hatte einen Motor, der als Anlasser oder Generator dienen konnte.

Er hatte einige Fehler. Er war größer als der Ford-Motor, den er anlassen sollte, so eine Art Schwanzwedeln. Jetzt, wo ich mein elektrisches Rad habe, habe ich den Verdacht, dass er es besser gemacht hätte, wenn er einen Ford-Motor verwendet hätte, um Strom für seinen Anlasser zu erzeugen, und den Anlasser für den Antrieb des Autos genutzt hätte. Außerdem hatte er die schlechte Angewohnheit, bei einer Überlastung die Platten in der Batterie zu verformen. Zu meiner Überraschung konnte ich, der dumme Mechaniker, Hank, dem Intellektuellen, helfen, indem ich auf einige meiner halb vergessenen Erfahrungen bei der Reparatur von Batterien in Oakland zurückgriff. Gemeinsam erfanden wir eine Abschaltung, die eine Überladung verhinderte, sobald die Batterie voll geladen war.

"Du hast ein Händchen für Elektrizität, Bob", sagte er eines Tages zu

mir. "Warum studierst du nicht Elektrotechnik?"

"Wann und wie?"

"Du kannst doch lesen, oder? Das ist alles, was man braucht. Jeder, der lesen kann, hat das Zeug zum Studieren." Er war ein sehr ernsthafter junger Mann.

Zum Lernen gehört mehr als nur Lesen. Es gibt auch eine Menge zu tun. Deshalb ist mir Henry Rogers als einer meiner wertvollsten Freunde in Erinnerung geblieben. Je mehr ich über Elektrizität las, desto mehr hatte er für mich zu tun. Jedes Mal, wenn mich ein Schaltplan verwirrte, hatte er die echten Drähte dabei, die ich zusammenlöten konnte.

Ich las, arbeitete mit Hank und arbeitete in der Werkstatt. Ich ärgerte mich nicht mehr über Verbesserungen, sondern fragte mich, warum sie nicht schneller kamen. Während ich mich mit Elektromotoren und Generatoren beschäftigte, tauchte ein weiteres großes Problem auf. Ein Großteil unserer Reparaturarbeiten in der Werkstatt bestand aus gerissenen Zylinderblöcken oder -köpfen, die zum Schweißen nach San Francisco geschickt werden mussten. Manchmal bekamen wir die geschweißten Teile innerhalb einer Woche zurück, aber in der Regel dauerte es einen Monat. Wir wussten, dass wir mit einem Schweißer in unserer eigenen Werkstatt besser dran wären, aber die beste Schweißerschule in San Francisco konnte uns nicht versprechen, in weniger als sechs Monaten einen Acetylenbrenner-Schweißer auszubilden. Das Acetylenbrennerschweißen war brandneu. Es wurde mit einer Hochtemperaturflamme gearbeitet und war äußerst knifflig. Wenn der Bediener nicht sehr gut ausgebildet war, konnte er schneller ein Loch in eine Zylinderwand brennen, als er einen Riss reparieren konnte.

Ich las alles, was ich zu diesem Thema finden konnte, und schickte die Hersteller los, um mehr zu erfahren. Als ich das alles verinnerlicht hatte, beschloss ich, dass es kein bisschen schwieriger sein konnte, als Blei zu verbrennen. Es war an der Zeit, mit dem Lesen aufzuhören und mit dem Tun zu beginnen. Ich fuhr nach San Francisco und kaufte in einem Schweißgeschäft einen gebrauchten Brenner, mit dem ich sechs Monate lang das Schweißen aller Arten von Metall üben sollte. Nach drei Tagen hatte ich die Nase voll. Ich nahm meinen Brenner und fuhr zurück nach Stockton, wo ich mich als Schweißer für alle Metalle versuchte. Ich wusste nicht, was für einen bedeutenden Schritt ich gemacht hatte.

7

Meine erste erfolgreiche Erfindung war eine, die für die Hot-Rod-Fans in Stockton entwickelt wurde. Moderne Hot-Rods mögen sich für etwas Neues in dieser Welt halten, aber sie hätten ihre Großväter um 1915 sehen sollen, als die Straßen voller Schlaglöcher waren und die Reifen mit einem Druck von 75 Pfund aufgepumpt wurden. Der große Unterschied war damals, dass die Älteren das Tempo vorgaben. Der Übergang vom Pferdewagen zum Automobil hatte etwas Berauschendes, das selbst die alten Graubärte dazu brachte, nach drei Fahrstunden loszulegen und 60 Meilen pro Stunde zu fahren.

Meine Erfindung war genau das Richtige, um bei diesen alternden und nicht so alternden Hot-Roddern Anklang zu finden. Es handelte sich um eine Aussparung im Auspuffrohr, die ein 30-Meilen-pro-Stunde-Auto wie einen Schnellzug auf einer Gefällestrecke klingen lassen konnte. Wie immer machte ich es mit meinem Schweißbrenner und schnitt ein Loch in die Biegung des Auspuffrohrs kurz vor dem Schalldämpfer. Wenn dieses Loch mit einer ebenfalls mit meinem Schweißbrenner hergestellten Drosselklappe verschlossen wurde, wurden die Abgase durch den Schalldämpfer geleitet und das Auto fuhr einigermaßen leise weiter. Aber wenn der Fahrer an einem Draht zog, der das Ventil öffnete, wurden die Abgase mit einem ohrenbetäubenden Trompeteneffekt zurückgeschleudert. Schlafende Bürger, die um Mitternacht geweckt wurden, wenn eines dieser Dinger eingeschaltet wurde, erzählten mir, was sie von meiner Erfindung hielten, aber ich muss Hunderte davon für Hot-Rodder installiert haben, einige kamen sogar aus San Francisco. Das war unser größter Nebenverdienst.

Abgesehen davon, dass es meine erste Erfindung war, ist der Ausschnitt auch deshalb wichtig, weil er mich in eine weitere Situation brachte, aus der ich nur durch göttliches Eingreifen gerettet werden konnte. Eines Tages brachte ein älterer Kunde seinen alten Buick zu mir.

die er mit einem Ausschnitt auf den neuesten Stand bringen wollte. Er wollte keine Geschwindigkeit. Er wollte nur den Klang.

Ich stellte das Auto über die Fettgrube und kletterte mit meinem Schweißbrenner darunter, um das Auspuffrohr aufzuschneiden. Der ganze Unterboden war eine geronnene Masse aus Öl und Fett, die mich glauben ließ, dass mein Brenner ein Feuer auslösen könnte. Ich rief Onkel Bob Gilmour zu, er solle sich mit einem Eimer Wasser bereithalten. Dann machte ich mich an die Arbeit. Und tatsächlich, die ölgetränkten Bodenbretter fingen Feuer.

"Mach sie ein bisschen nass", rief ich. "Es wird warm hier unten."

Er wurde aufgeregt und kippte den ganzen Eimer hinein. Dummerweise hatte er sich einen Eimer mit klarem Benzin geschnappt, das für die Reinigung von Autoteilen gedacht ist. Bumm! Die ganze Grube war mit einem Flammenmeer gefüllt.

Die Leute fragen mich, welchen Unterschied die Religion eines Menschen macht, solange er aufrichtig ist, und ich sage, es macht einen großen Unterschied. Die Bibel sagt, dass es keinen anderen Namen unter dem Himmel gibt, durch den wir gerettet werden können, außer dem Namen Jesus. Onkel Bob war so aufrichtig, wie er nur sein konnte, und er hätte mir, seinem Namensvetter, um nichts in der Welt wehgetan, aber seine Aufrichtigkeit konnte die Explosion des Gases nicht verhindern und mich nicht davor bewahren, mitten in der Explosion zu stehen.

Wie ich unter dem Auto herauskam, habe ich nie herausgefunden. Ich weiß nur, dass Onkel Bob etwa 50 Meter entfernt einen Feuerlöscher holte. Als er damit zurückkam, war ich schon mit einem anderen Feuerlöscher zur Stelle, den ich mir einige Meter weiter von der Rückwand geholt hatte. Gemeinsam löschten wir das Feuer mit nur geringem Schaden. Natürlich bekamen wir viele Erklärungen für mein wundersames Entkommen. Eine davon war, dass der Buick ein Planenverdeck hatte, das keinen Widerstand leistete, so dass die Wucht der Explosion nach oben entweichen konnte, anstatt die Bodenbretter durch mich hindurch zu blasen. Auch andere Faktoren wurden angeführt, um meine Unversehrtheit zu erklären, aber als ich in dieser Nacht auf den Knien lag, dankte ich nicht einer verrückten Kombination physikalischer Gesetze für meine Rettung. Ich wusste, dass ich von Jesus, dem Herrn, gerettet worden war, und mein ganzer Dank galt ihm.

Ungefähr zu dieser Zeit gaben wir unser Autohaus für den Regal zugunsten des aufstrebenden Saxon auf. Das war mal ein Auto! Von allen Autos, die ich seit 1910 aufgemotzt und gefahren habe, war das der Straßenflitzer, der mir am meisten ans Herz gewachsen ist. Es hatte alles.

Als wir die Saxon-Agentur übernahmen, war das Unternehmen eines der werbewirksamsten im ganzen Land. Ihr Stunt in diesem Jahr halte ich immer noch für einen Klassiker. Es war ein Wettlauf mit der Zeit von New York nach San Francisco, bei dem zwei von der Firma ausgebildete Mechaniker mit allen Ersatzteilen als Ballast mitfuhren. Der große

Der Clou an der Sache war, dass die Händler vor Ort die Strecke wie bei einem Staffellauf fuhren. Erstens bekam der örtliche Händler für seine Teilnahme an einem landesweiten Rennen eine Menge Publicity in seiner Heimatstadt. Und zweitens kannte der örtliche Händler seine Straßen so gut, wie es kein professioneller Fahrer von außen könnte, und konnte so ein rasantes Tempo für seine Strecke vorgeben, das die beiden Mechaniker des Unternehmens beträchtlich gealtert haben muss. Ich weiß, dass ich zwischen Sacramento und Tracy einen Rekord aufgestellt habe, der so lange hielt, bis die Straße acht Jahre später asphaltiert wurde.

Mit solchen und ähnlichen Stunts galten Parks und ich 1917 als die Kürbisse in Stockton. Unsere Werkstatt galt als eine der besten in der Stadt, mein Schweißgeschäft war gewachsen und umfasste die Reparatur von Pumpengriffen, Windmühlen und riesigen Erntemaschinen, und ich hatte sogar etwas Geld auf der Bank. Mir ging es überall gut, außer in der Richtung, in der es am meisten zählte. Oscar Peterson und ich kamen überhaupt nicht gut miteinander aus.

Einige Monate zuvor waren Vater und Mutter in Stockton angekommen und hatten ein Haus gefunden, das ihnen gefiel. Sie waren mit der Absicht eingezogen, ein Zuhause für mich zu schaffen, während Vater sich in der Gegend nach einer Beschäftigung umsah. Es war schön, bei ihnen zu Hause zu sein, aber gleichzeitig schien ich viele Abende bei den Petersons zu verbringen. Die Evelyn, die ich in hochgeknöpften Schuhen kennengelernt hatte, trug jetzt Pumps, und in einem Seidenkleid war sie eine Augenweide. Außerdem fuhr sie abends gerne mit, wenn ich die Autos, die ich tagsüber repariert hatte, auf der Straße testete. Es war Dad, der meinte, ich würde viel mehr Fahrversuche machen, als die meisten Mechaniker für nötig hielten, und ich weiß noch, wie ich ihm sagte: "Mach dir keine falschen Vorstellungen. Sie ist nur mein kleiner Freund."

Nachdem er mir die Idee in den Kopf gesetzt hatte, merkte ich jedoch, wie recht er hatte, und so dauerte es nicht lange, bis Evelyn und ich uns einig waren. Auch Mrs. Peterson zeigte sich offen für die Idee, und sogar Oscar sagte zu, "wenn du auf sie warten willst".

Der Ärger begann, als seine und unsere Vorstellungen vom Warten um mehrere Jahre auseinanderklafften. Nach einer angemessenen Wartezeit von etwa sechs Monaten brachte ich das Thema erneut zur Sprache und wurde mit einem dieser skandinavischen Fröste konfrontiert, von denen man sagt, dass sie Berge gefrieren lassen. Für Oscar war seine älteste Tochter immer noch sein Baby, und was Evelyn und ich davon hielten, spielte keine Rolle.

Konsequenz für ihn. Ich sagte: "Warte", sagte er mir. "Sprich in fünf Jahren mit mir, wenn sie volljährig wird."

Für Evelyn und mich sahen fünf Jahre wie 100 aus, also machten wir unsere eigenen Pläne. Am 28. August 1917 war alles bereit, bis auf eine kleine Fehlkalkulation. Evelyns Eltern hatten sich diesen Tag für ihren jährlichen Einkaufstrip nach Oakland ausgesucht, und sie musste auf Buster aufpassen, der zahnte. Ich parkte in meinem Saxon hinter der Peterson-Livery-Scheune und konnte Buster dort hinten deutlich hören. So wie er sich anhörte, hätte man meinen können, dass ihm die Backenzähne sprießen würden.

Es war schon dunkel, als ich das Peterson-Auto vorfahren hörte. Damals konnte ein guter Mechaniker jedes Auto in der Stadt am Geräusch des Motors erkennen. Ich ließ den Saxon an, um schnell wegzukommen, und wartete dann. Es dauerte eine ganze Stunde, bis Evelyn auftauchte, ziemlich atemlos.

"Ich konnte ihn nicht mitnehmen", keuchte sie. "Ich weiß nicht - ich glaube, Papa ahnt etwas - wenn er mich mit einem Mantel hätte gehen sehen..." Sie beendete den Satz nicht, und das musste sie auch nicht. Ich legte den Gang ein und wir fuhren los. Anstatt direkt ins Tal zu fahren, machte ich mich auf den Weg zur Küste und suchte die Nebenstraßen ab.

Evelyn fehlten noch einige Monate bis zu ihrem 17. Geburtstag, eine Tatsache, die die kalifornischen Heiratsgesetze als wichtig erachteten, aber es gab ja noch Mexiko.

Innerhalb einer Stunde in der kalten kalifornischen Nachtluft war Evelyn wie gelähmt vor Kälte. Ich hielt an einer Autowerkstatt an und kaufte ein paar alte Schoßmäntel, aber selbst darin eingewickelt, fror sie weiter. Ich muss eine Schwäche des Saxon Roadsters zugeben. Trotz der Seitenvorhänge war er eine einzige große Lufthutze.

Die unbefestigten Straßen, denen ich folgte, machten die Sache nicht einfacher. Der gut gefederte Saxon nahm die Schlaglöcher wie ein lahmender Windhund, und um Mitternacht war Evelyn autokrank. Die Aufregung und die Staubwolken, die sie überzogen, könnten dazu beigetragen haben.

Meinem Verdacht zufolge, der sich später als begründet herausstellte, würde Mr. Peterson jeden Polizeichef und jeden Sheriff zwischen Stockton und der mexikanischen Grenze anrufen und sie warnen, nach einem durchbrennenden Paar in einem Saxon Roadster Ausschau zu halten. Seine eigentliche Warnung war, dass sie nach dem Entführer seines kleinen Mädchens Ausschau halten sollten. Wie ich später erfuhr, führte uns die Fahrt durch eine Stadt, in der ein aufmerksamer Sheriff uns unter die Lupe

nahm, aber der Meinung war, dass Evelyn nicht auf die Beschreibung eines "kleinen Mädchens" passte. Ich für meinen Teil wollte kein Risiko eingehen. Kurz nach Tagesanbruch, als die ersten Anhalterinnen und Anhalter

auf der Straße auftauchten, fing ich an, sie aufzulesen und einzuladen, als würde ich einen Bus steuern. Einmal saßen auf dem gemütlichen Sitz ein Schafhirte und sein Hund, während meine zukünftige Braut auf den knochigen Knien von zwei Wanderobstpflückern saß. Wenn das Gesetz auf der Suche nach einem durchgebrannten Paar wäre, würde es in uns k e i n e Romantik sehen.

Auf diese Weise kam meine Braut, immer noch krank im Auto und voller Staub, in Tia Juana an. Wir wurden innerhalb einer Stunde standesamtlich getraut. Mein Plan war, dass wir weiter nach Niederkalifornien fahren würden, um dort romantische Flitterwochen zu verbringen, aber daraus wurde nichts. Noch während ich die mexikanischen Papiere, die uns zu Mann und Frau machten, sorgfältig einsteckte, erzählte uns ein Polizist im Rathaus von der Entführungsklage. Das machte mich so wütend, dass wir den ganzen Weg zurück nach Stockton fuhren. Das waren unsere Flitterwochen.

Die Wahrheit ist, dass wir in ernsthaften Schwierigkeiten steckten. Der Staatsanwalt hatte Mr. Petersons Anklage wegen Entführung gegen mich in der Hand, und in seinen kalifornischen Gesetzesbüchern stand nichts, was ihn dazu bringen würde, meine Heirat mit einem kalifornischen Mädchen unter 18 Jahren in Mexiko wohlwollend zu betrachten. Evelyn brach in Tränen aus, bevor sie ihn davon überzeugen konnte, dass sie nicht entführt worden war. Einige ruhige Gespräche mit Mrs. Peterson, Ray und Edna halfen auch, seinen Verdacht zu zerstreuen, dass ich in Oscar Petersons Haus eingebrochen war und seine Tochter gestohlen hatte.

Schließlich sagte er: "Also gut, Bob, wir lassen die Anklage fallen, aber tu es bitte nicht noch einmal." Seine letzte Warnung hatte etwas so Lächerliches an sich, dass wir uns sekundenlang ansahen, bevor wir in Gelächter ausbrachen. Außerdem war ich der einzige Mechaniker in der Stadt, der seinen Buick am Laufen halten konnte, was vielleicht mehr als alles andere geholfen hat.

Oscar Peterson sprach weitere sieben Jahre lang nicht mit mir. Eines Tages im Jahr 1924 kam er in meinem Laden in der Moss Avenue in Stockton auf mich zu und hielt mir die Hand hin. "Alles in Ordnung, Bob", sagte er. "Dir geht es gut, meiner Tochter geht es gut und meinen Enkelkindern geht es auch gut. Ich bin derjenige, der im Unrecht ist, wenn er einen Groll hegt. Willst du mir die Hand schütteln?"

Habe ich das? Ich habe ihm fast den Arm gebrochen, als ich so zupackte, wie ich es tat.

Die Fehde war vorbei, aber Mr. Peterson war nicht der sture Schwede, der er war, ohne das letzte Wort zu haben. "Es ist nicht christlich, und es

war falsch, dass ich sieben Jahre lang sauer war. Aber die ersten drei Monate hatte ich Recht. Mein kleines Mädchen so zu entführen."

Meine Braut und ich hatten nicht viel Zeit, um uns einzurichten. Wir bekamen ein Zimmer mit einer Gasflasche - das Bad war am Ende des Flurs - und alles wäre gut gewesen, wenn da nicht der Erste Weltkrieg gewesen wäre. Ich mag es

Ich glaube, ich bin wie David, bereit, für das Recht zu kämpfen, wenn auch nur mit einer Schleuder. Und im September 1917 war mir ziemlich klar, dass mein Land einen gerechten Kampf führte, bei dem ich dabei sein musste. Evelyn war der gleichen Meinung wie ich.

Mein einmal gebrochenes Genick schloss mich vom Militärdienst aus, aber ich war immer noch ein guter Mechaniker und Schweißer. Ich vereinbarte mit Parks und meinem Chefmechaniker, dass sie die Werkstatt ohne mich weiterführen würden, und fuhr zur Mare Island Navy Yard, um meine Dienste für die Dauer des Krieges anzubieten. Um sicherzugehen, dass ich im Krieg arbeiten konnte, füllte ich separate Bewerbungen als Eisengießer, Elektriker, Mechaniker und Maschinist aus. Schweißen war immer noch zu sehr ein Freakjob, um auf der Werft als Beruf anerkannt zu werden. Zu meinem Entsetzen wurden alle Stellen als besetzt gemeldet.

"Ich bin hierher gekommen, um für die Marine zu arbeiten, und das werde ich auch tun", sagte ich dem Verantwortlichen. "Welche anderen Stellen haben Sie noch frei?"

Er sah sich meinen Stapel abgelehnter Bewerbungen an und schien beeindruckt. "Du solltest für etwas gut sein", stimmte er zu. "Ich werde dich in der Werkstatt einsetzen, und wenn sich etwas in deiner Branche ergibt, werde ich dich holen lassen.

Das war fast das Ende für mich. Es war meine erste Erfahrung mit etwas so Großem und Komplexem wie der Marinewerft, also habe ich mir den Kopf zerbrochen, um es zu schaffen. Ich wollte so schnell wie möglich befördert werden und am eigentlichen Bau von Kriegsschiffen mitarbeiten. Aber je härter ich arbeitete, desto wertvoller wurde ich für meinen Vorarbeiter, und desto mehr achtete er darauf, dass ich nicht versetzt wurde. Das hätte auch so weitergehen können, wenn ich mich nicht mit einem der Chefelektriker angefreundet hätte. Er stellte einen Antrag auf meine Versetzung in seine Abteilung und verfolgte den Antrag persönlich, um sicherzustellen, dass er auf dem Weg nicht verloren ging.

Danach war ich Elektromaschinist und habe alles gemacht, vom Wickeln von Spulen über die Bearbeitung von Rotoren bis hin zur Installation von dampfgetriebenen Generatoren in Kriegsschiffen. Ich habe es geliebt. Mir wurde gesagt, dass es einen Unterschied zwischen mögen und lieben gibt; dass du Menschen lieben kannst, weil sie deine Liebe erwidern können, aber du kannst nur Maschinen mögen, weil sie unpersönlich sind und deine Zuneigung nicht erwidern können. Das mag sein, aber für mich haben Maschinen eine Reaktionsfähigkeit, die überhaupt nicht unpersönlich ist.

Ich gebe zu, dass ich eine Zeit lang befürchtete, meine Liebe zu Maschinen würde zu einer Besessenheit werden, die mich von meiner Liebe

zu Gott ablenken würde. Ich bat ihn um Hilfe und wurde beruhigt. Ich war nur ein Mechaniker, der versuchte, seine Gesetze in Maschinen zu übersetzen, und solange ich das verstand, war ich nur sein Nachfolger,

und nicht auf den Gedanken kam, dass ich mit meinem eigenen Kopf operiere, war ich auf dem richtigen Weg.

In Mare Island hatte ich wahrscheinlich einige der besten Vorgesetzten, die man bekommen konnte, denn die Marine hat die Angewohnheit, sich die Besten zu holen. Gleichzeitig ist das elektrische System eines Schlachtschiffs so komplex, dass ich viele Männer kenne, die damit überfordert waren. Wenn man einen fragte, was er tat, sagte er: "Ich wickle eine Spule" oder "Ich schließe einen Generator an". Nun, vielleicht wickle ich eine Spule oder schließe einen Generator an, aber meine Vorstellung war, dass ich ein Schlachtschiff baue. Du magst das für eine kleine Einbildung halten, aber ich halte es für sehr wichtig. Der Spulenwickler, der denkt, er baue ein Schlachtschiff, hat viel mehr zu seiner Arbeit beigetragen als nur ein paar Litzen Kupferdraht. Er wickelt keinen Draht, sondern erzeugt Magnetfelder, und Magnetfelder lassen den Motor laufen, und die Motoren geben dem Schiff Leben. Indem ich Fragen stellte und Lehrbücher über Elektrotechnik las, wurde Mare Island für mich sowohl zu einem Job als auch zu einem großen Elektrolabor.

Während ich arbeitete, hatte Evelyn das Wohnungsproblem für uns gelöst, indem sie uns in einem alten Bauernhaus etwa 15 Meilen weiter hinten in den Hügeln unterbrachte. Sie musste ihr eigenes Wasser pumpen, den Schornstein ihrer Petroleumlampe reinigen und ihre eigenen Packratten bekämpfen, aber ich war oft genug zu Hause, um das Brennholz zu spalten und genug Eichenholz in der Holzkiste zu haben, um den Küchenherd zu befeuern. In diesem Sommer 1918 baute sie auch ihr eigenes Gemüse und ihren eigenen Mais an, und ich brachte die im Laden gekauften Lebensmittel nach Hause. Im Spätsommer war jedoch klar, dass sie näher zu einem Arzt ziehen musste. Wir waren dabei, unsere Eltern zu Großeltern zu machen.

Da die Beziehungen zu Oscar Peterson gelinde gesagt kühl waren und meine Eltern nach Uplands gezogen waren, um einen Orangenhain anzulegen, nahmen wir eine Einladung der Robert Gilmours an und Evelyn zog zu ihnen nach Stockton. Ich mischte auf der Farm mit und glich den Mangel an Gesellschaft und gutem Essen durch Überstunden bis spät in die Nacht aus.

Damals gab es einen Refrain, von dem ich nicht dachte, dass er auf einen großen, stämmigen Mann wie mich zutraf. Er lautete: "Ich öffnete das Fenster und Enza flog herein." Die große spanische Grippeepidemie, die über das Land hinwegfegte und Tausende von Menschen tötete, traf die Marinewerft so hart, dass wir im Oktober weniger als ein Drittel unserer

Belegschaft hatten. Trotzdem dachte ich nicht, dass es mich betraf, bis ich eines Morgens aufwachte und mich fühlte, als hätte man mich durch eine

knothole. Ich war so wund, müde und schwach, dass ich drei Tage lang allein in dem Bauernhaus lag, ab und zu etwas Wasser trank, aber nichts essen wollte.

Schließlich sagte ich mir: "Das ist dumm. Du musst diese Sache abschütteln. Steh auf und geh zur Arbeit. Sobald du ein bisschen im Kreislauf bist, wirst du wieder auf die Beine kommen."

Ich fuhr zur Anlegestelle und versuchte, einer Straße zu folgen, die sich immer wieder von mir wegdrehte, und nahm die Fähre nach Mare Island. Ich sagte meinem Chef, dass ich krank war, aber dass ich morgen früh wieder fit sein würde.

"Ich war nicht krank", sagte er mir. "Du *bist* krank. Geh sofort ins Krankenhaus und mach keine Witze."

Zu diesem Zeitpunkt war ich bereit, ihm zuzustimmen. Ich schaffte es bis zum Krankenhaus und kam in einen langen Raum, in dem Männer auf Feldbetten lagen. Es müssen hundert gewesen sein, und mir wurde gesagt, ich solle eine leere Liege am Ende des Raumes nehmen. Ich erinnere mich noch gut daran, wie lang der Raum war und dass ich nie gedacht hätte, dass ich an all den Männern vorbei zu dem Feldbett am Ende gelangen würde.

Als ich dort ankam, glühte ich vor Fieber. Selbst in einer Gießerei hatte ich noch nie eine solche Hitze auf meinem Gesicht gespürt. Ich brach auf der Pritsche zusammen, und das Nächste, woran ich mich erinnere, ist ein Arzt, der über mir stand und seinem Assistenten zurief: "Kommen Sie schnell, der Kerl ist gleich weg." Ausnahmsweise habe ich nicht widersprochen. Ich war mir dessen genauso bewusst wie er.

Ich weiß nicht, was sie mir in den Körper gespritzt haben, aber innerhalb einer Minute floss der Schweiß aus mir heraus. Nach einer Woche war ich wieder auf den Beinen, und nach zwei Wochen konnte ich wieder arbeiten, aber das Zeug, das sie mir gespritzt hatten, ging nicht so schnell wieder weg. Mehr als ein Jahr lang brauchte ich mich nur auf ein Bett zu legen, und der Schweiß floss genauso aus mir heraus wie an dem Tag, als das Fieber ausbrach. Es machte mir nichts aus. Auch wenn ich nie viel für Ärzte übrig hatte, muss ich zugeben, dass sie mir damals das Leben gerettet haben.

Die Nachricht vom Waffenstillstand erreichte Kalifornien während unserer Mittagspause. Wir hatten kein Radio, aber die Nachricht flog genauso schnell über den Hof, und als wäre es eine einzige Bewegung, warfen wir alle unsere Lunchboxen in die Luft. Ich erinnere mich noch gut daran, dass die meisten Jungs ihr Mittagessen beendet hatten, aber ich kam zu spät und meine Kiste war voll. Jemand dort hatte keine Gelegenheit, mich zu lieben, als das Stück Kuchen herunterkam.

8

Unser erster Sohn, Caleb, war am 30. Oktober geboren worden und ich kehrte nach Stockton zu meiner strahlenden Frau zurück, als er drei Wochen alt war. Eine Woche lang taten wir nicht viel mehr, als über seiner Wiege zu hängen, zu staunen und Gott zu danken, dass der Krieg vorbei war und wir alle wieder zusammen sein konnten. Wir sind immer noch dankbar für diese Woche.

Ihr alle wart schon einmal auf einer Versammlung, auf der der Redner oder die Rednerin vorgestellt wurde, und ihr wisst, wie blumig der Vorsitzende bei der Vorstellung manchmal werden kann. Ich spreche bis zu acht Mal pro Woche und habe mich selbst schon so lobend vorgestellt, dass ich mich frage, wer da eigentlich beschrieben wird. Woran denke ich, wenn ich höre, dass ich als "Horatio Alger-Charakter, der zum Erfolg geboren wurde" oder als "begnadetes Genie, das die Bedeutung des Scheiterns nicht kennt" vorgestellt werde?

Ich denke an die letzten Monate des Jahres 1918.

Den ersten Ärger bekam ich an dem Tag, als ich in die Werkstatt zurückkehrte und feststellte, dass wir bankrott waren. Ich konnte es einfach nicht glauben. Die wohlhabendste Werkstatt der Stadt war pleite gegangen? Etwas dick aufgetragen teilte mir Parks mit, dass der Mangel an neuen Autos, die ich während meiner einjährigen Abwesenheit verkaufen konnte, uns ruiniert hatte. Aber als ich mich umschaute, sah ich, dass Jensen und Cap nicht ruiniert waren. Keiner unserer anderen Konkurrenten war ruiniert. Auch wenn sie nur wenige neue Autos zu verkaufen hatten, hatten sie Überstunden gemacht, um die alten instand zu halten. Sie waren in hervorragender Verfassung für den Boom 1919-1920, als der Verkauf von Neuwagen alle bisherigen Rekorde brach.

"Aber was ist passiert, Parks?" flehte ich. "Wie können wir so kaputt sein? Es muss doch etwas in den Büchern stehen..."

"Ich habe keine Bücher geführt", informierte er mich. "Bücher sind dafür da, wenn du Geld verdienst. Wenn du verlierst, weiß das, was du nicht weißt, auch niemand sonst. Sag ihnen, dass du reich bist, und sie können das Gegenteil nicht beweisen."

Die Strauße stecken also den Kopf in den Sand. Doch genau das hatte Parks getan, und die Gründe dafür ließen nicht lange auf sich warten. Ich wusste, dass Parks nicht davor zurückschreckte, einen potenziellen Kunden in den örtlichen Saloon mitzunehmen, um ihn in eine aufnahmebereite Stimmung zu versetzen. Ich hatte die Augen davor verschlossen, weil ich mir sicher war, dass Unterhaltung, wie er es nannte, seine Seite des Geschäfts war und nicht meine. Ich hatte mich geirrt. Als Partner, der seine Praktiken duldete, war ich genauso schuldig wie er. Ich weiß, dass sich einige meiner eifrigen Verkäufer vor ein paar Jahren genötigt sahen, die "Gastfreundschaft" der Konkurrenten mit ein wenig eigener Gastfreundschaft zu erwidern, weil meine Konkurrenten mit Freude darüber berichteten. Ich kann dir versichern, dass zwischen dem "alten Mann" und seinen Verkäufern ein paar treffende Worte gefallen sind. Wenn ich ein wenig hitzig war, dann ist das zum großen Teil auf diese Erfahrung mit Parks zurückzuführen.

Als Parks den Volstead Act kommen sah, hatte er nicht nur seinen Keller gefüllt, sondern auch sich selbst. In Stockton, wo gemeinsame Freunde mir davon berichten könnten, war sein Alkoholkonsum nicht auffällig geworden, aber auf seinen "Kaufreisen" nach San Francisco und Los Angeles hatte er sich ganz schön verausgabt. Es hatte nicht lange gedauert, bis ein Kleinstadtjunge, der sich wie ein großer Hollywoodstar aufführen wollte, ein 40.000-Dollar-Garagengeschäft abwickeln konnte.

Ich dachte, wir könnten einen Teil unseres Geldes von den Gebrauchtwagen zurückbekommen, die Parks in Zahlung genommen hatte. Er hatte eine lange Reihe von ihnen auf einer Seite der Garage stehen, die nur ein bisschen Arbeit brauchten, um wieder in Form zu kommen, aber auch da war er mir voraus. Jedes einzelne Auto war an die Bank verpfändet worden, und der Kredit für die meisten von ihnen war weit höher, als sie sich verkaufen ließen. Also sagte ich zu Parks: "Vielleicht kannst du auf diese Weise Geschäfte machen, aber ich kann es nicht. Ich muss wissen, wo ich stehe, und dann ist das einzig Ehrliche, was wir tun können, unsere Gläubiger wissen zu lassen, wo wir stehen. Ich will einen Buchhalter einstellen und es soll klar sein, dass er für mich arbeitet.

Parks schüttelte den Kopf. "Wir können uns nicht einmal einen Buchhalter leisten. Aber warum führen du und ich nicht abends zusammen die Bücher, bis wir alles aufgeholt haben?"

"Abgemacht", sagte ich, denn es gab keine Alternative. "Ich weiß nichts darüber, aber du schon, und ich kann es lernen."

Ich habe wochenlang den ganzen Tag im Laden und die halbe Nacht im Büro gearbeitet, um die Fragmente zu sammeln, die Konten in Form zu bringen und die regelmäßigen Monatsabrechnungen zu verschicken. Das war eine der wertvollsten Erfahrungen, die ich

Ich lernte die Buchhaltung auf die harte Tour, denn mit jeder Woche wurden die Verluste größer, weil ich mehr unbezahlte Rechnungen aufdeckte.

Am ersten Januar waren sich unsere Gläubiger endlich unserer verzweifelten Lage bewusst und begannen, Druck auf uns auszuüben. In der Werkstatt hatte ich die Dinge wieder in Ordnung gebracht, aber die Einnahmen aus meinen Reparaturarbeiten waren nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Besonders entmutigend war es, einen Gebrauchtwagen zu reparieren und ihn in tipptoppem Zustand für 300 Dollar zu verkaufen, um dann festzustellen, dass Parks 500 Dollar dafür geliehen hatte, weil er "vergessen hatte, eine Anzahlung zu leisten".

Jeder Tag brachte mehr Entmutigung, und Ende Januar, nach den längsten und härtesten Arbeitsstunden, die ich je in meinem Leben geleistet hatte, dachte ich, dass ich so tief gesunken war, wie ein Mann nur sein kann. Dann kam ich eines Nachts nach Mitternacht nach Hause und fand Evelyn nervös auf dem Boden auf und ab gehend und Caleb wimmernd in seinem Bettchen.

"Ich habe die Nachbarn nach dem Arzt schicken lassen", sagte sie. Sie war weiß vor Schreck und musste mir nicht sagen, warum. Die Grippeepidemie hatte Stockton erst spät erreicht und forderte vor allem bei Kleinkindern einen hohen Tribut.

Wir hatten keine Zeit, uns auf den Schlag vorzubereiten. Am 9. Februar wandte sich der Arzt an uns, wie er sich schon an so viele andere Eltern gewandt hatte, und sagte: "Er ist tot.

Ich hielt Evelyn fest, aber wenn ich Worte fand, richtete ich sie an Gott. "Was ist los?" flehte ich. "Was haben wir getan, dass wir so bestraft werden sollten? Wir haben hart gearbeitet. Wir haben unser Bestes getan, um Christen zu sein. Was haben wir falsch gemacht?"

In dieser Nacht, als wir noch immer wie betäubt vor Trauer waren, kam die Antwort zu mir. "Mein Kind", sagte die Stimme, "du hast hart gearbeitet, aber für die falschen Dinge. Du hast für materielle Dinge gearbeitet, obwohl du für geistliche Dinge hättest arbeiten sollen."

Es waren nur wenige Worte, aber die Bedeutung war tief. In dieser langen Nacht ließ ich meine Vergangenheit Revue passieren und erkannte, dass ich Gott nur einen symbolischen Tribut gezollt hatte, indem ich mich wie ein Christ verhielt, aber in Wirklichkeit mir selbst und meinem Gewissen diente, anstatt ihm zu dienen. Anstatt ein demütiger Diener zu sein, war ich stolz darauf, dass ich meine materiellen Schulden in der Werkstatt bezahlte, während ich kaum etwas tat, um meine geistlichen Schulden bei Gott zu begleichen.

Aus meiner Lektion an diesem Abend kann ich nun sagen, dass, wenn ein Mann erkennt, dass geistliche Dinge mehr wert sind - und das werden sie sicherlich bleiben, wenn materielle

Dinge weg sind, wird er härter für geistliche Dinge arbeiten. Damals entdeckte ich, dass Gott uns so sehr liebt, dass er möchte, dass wir ihn im Gegenzug lieben. Er möchte, dass wir an seinem Programm mitarbeiten. In *Matthäus 6:33* steht: "Trachtet aber zuerst nach dem Reich Gottes und nach seiner Gerechtigkeit, so wird euch das alles zufallen." Das hatte ich nicht getan. Ich hatte zuerst meinen eigenen Lebensweg gesucht, und ich bin fest davon überzeugt, dass Gott diese Schwierigkeiten in unser Leben schicken musste, um uns dazu zu bringen, in sein Angesicht zu schauen und ihn um seine Hilfe und Führung zu bitten.

Ich weiß, dass ich mit einer neuen Einstellung in die Werkstatt zurückkehrte. Ich war wütend auf Parks wegen seiner Schwäche, die den ganzen Ärger verursacht hatte, und wollte nichts mehr mit ihm zu tun haben. Jetzt, da mir das Licht aufgegangen war, konnte ich mit Gottes Hilfe meinen Einfluss geltend machen, um ihn in Ordnung zu bringen. Er wurde wieder zu seinem alten, sympathischen Wesen und die Verkäufe begannen zu steigen.

Evelyn und ich waren immer noch nicht glücklich mit unserem geistlichen Leben. Die Plymouth Brethren waren in Stockton nie zahlreich genug gewesen, um eine Kirche zu gründen, und jetzt, da mehrere Familien weggezogen waren, waren wir bei unseren wöchentlichen Treffen in einem oder mehreren Häusern nur noch etwa ein Dutzend, und wir alle spürten das Fehlen einer starken Führung. Als ich eines Abends mit Evelyn darüber sprach, sagte sie: "Oh ja, da fällt mir etwas ein. Erinnerst du dich an Carolyn Jones?"

Sie wechselt immer noch auf diese Weise das Thema bei mir. Ich erinnerte mich an Carolyn Jones. Sie war eine Freundin von Evelyn, ein großes, ernsthaftes Mädchen, das von den Geschichten, die meine Schwestern ihr über ihre Missionsarbeit in China erzählt hatten, so beeindruckt war, dass auch sie als Missionarin nach China gegangen war.

"Carolyn kommt heute Abend mit ihrem Mann zum Essen", fuhr Evelyn fort. "Sie hat einen Missionar geheiratet, und sie sind gerade aus ihrem ersten Urlaub zurück. Ist es nicht schön, dass sie aus China kommen? Reis ist so ziemlich das Einzige, was wir zum Abendessen haben."

Ich habe einen Ausdruck für die Art von Überraschung, die mich an diesem Abend erwartete. "Du hättest mich vom Weihnachtsbaum stoßen können." Ich weiß nicht, wo ich sie aufgeschnappt habe, aber an diesem Abend, als ich mit einem Zufall konfrontiert wurde, der alle Zufälle in meinem Leben übertraf, war sie buchstäblich wahr. Es sollte auch unsere Lebensweise wieder verändern. Es stellte sich heraus, dass Evelyns Carolyn Jones aus Stockton mit meinem chinesischsprachigen Freund Elmer Jones

aus San Francisco verheiratet war. Dass Carolyns Mädchenname auch ihr Ehename sein sollte, hatte ich nie gedacht.

Wir schüttelten selbst nach dem Reisessen noch den Kopf und sagten: "Na, wer hätte das gedacht?"

Ich hatte Elmer seit zehn Jahren nicht mehr gesehen. In der Zwischenzeit war er als Vertreter eines großen Ölkonzerns nach China gegangen, und mit seiner Fähigkeit, Chinesisch zu sprechen, war er schnell auf dem Weg nach oben gewesen. Doch anstatt sich über seinen Erfolg zu freuen, verspürte er mehr und mehr den Drang, etwas für die Verbesserung des Lebensstandards der Chinesen zu tun, und als gläubiger Christ war er fest davon überzeugt, dass das größte Geschenk, das er ihnen machen konnte, das Wort Gottes war.

"Ich konnte sie nicht allein hochheben", erzählte er uns, "aber ich wusste, wenn sie Gott kennen würden, würde er ihnen die Kraft geben, sich selbst hochzuziehen. Ich schloss mich einer Mission an, die von der Christian Missionary Alliance Church unterstützt wurde. Und wer war dort? Carolyn. In dem Moment habe ich mehr von der Mission zurückbekommen, als ich jemals hineinstecken konnte. Aber das ist genug über uns. Erzählt uns von euch."

Wir erzählten ihnen von Kaleb, von der gescheiterten Garage und von unserer Unzufriedenheit mit der Dürftigkeit unseres geistlichen Lebens, wobei wir weder die Details noch uns selbst aussparten. "Wir versuchen, wie Christen zu leben", sagte ich, "aber wir wissen, dass das nicht dasselbe ist, wie Christen zu sein. Die Sache ist die, dass wir nicht wissen, was wir tun sollen."

"Warum trittst du nicht der Christian Missionary Alliance bei, Bob?", fragte Elmer. "Wir können einen Mann wie dich gebrauchen."

"Und eine Frau wie du, Evelyn", fügte Carolyn hinzu.

Da wir unser ganzes Leben lang Mitglieder der Plymouth Brethren waren, fiel uns ein solcher Schritt schwer. Die Kirchenzugehörigkeit zu wechseln, war für uns eine ernste Angelegenheit. Ich weiß noch, wie ich Elmer fragte und versuchte, die Sache auf die leichte Schulter zu nehmen: "Du warst ein Plymouth Brethren, Elmer. Wie findest du diese Leute von der Christlichen Missionsallianz?"

"Wir sind alle Diener Gottes, Bob", sagte er. "Was dich interessieren sollte, ist, dass wir hier in Stockton eine aktive Kirche haben und ein großes Programm zur Unterstützung der Peniel-Missionshäuser hier in Kalifornien und im Ausland. Indem du für die Kirche und die Missionen arbeitest, arbeitest du für Gott. Du weißt, dass du Ihn nur durch die Unterstützung Seiner Programme kennen lernst."

Dann erteilte er mir meine erste Lektion über den Wert eines persönlichen Zeugnisses. Ruhig, aber überzeugend erzählte er uns von der

Christlichen Missionsallianz, einer kleinen, aufrichtigen Gruppe, die sich dafür einsetzt, allen Kindern Gottes Christus zu bringen, unabhängig von ihrer Hautfarbe. "Wir sind eine Arbeitsreligion", sagte er. "Wir

arbeiten für Christus, und Christus hilft uns. Bob und Evelyn, Christus kann eure Hilfe gebrauchen, und ihr habt uns bereits gesagt, dass ihr seine gebrauchen könnt. Ich verlange nicht, dass du das alles in einer Nacht verinnerlichst, aber ich sage dir eines: Wir haben festgestellt, dass unsere Arbeit sehr gut für uns ist."

Danach hatten wir eine Art Gebetstreffen. Nicht besonders viel. Nur vier junge Leute, die vor Gott auf den Knien lagen und ihn baten, uns zu helfen und uns zu helfen, ihm zu helfen. Dann gingen die Joneses zurück zum Pfarrhaus, wo sie wohnten, und plünderten wahrscheinlich den Kühlschrank, um etwas Nahrhafteres als den Reis zu bekommen, mit dem wir sie gefüttert hatten.

Am folgenden Sonntag besuchten wir die Christian Missionary Alliance Church, und wie Elmer gesagt hatte, hatten sie Arbeit für uns. Eine Arbeit, die unser Leben seither geprägt und geleitet hat. Evelyn wurde sofort in die Sonntagsschule geschickt, wo sie mit dem Unterrichten von Kindern begann, was sie schließlich zu einer führenden Persönlichkeit bei der Entwicklung von Sommerbibelfreizeiten machen sollte.

Was mich betrifft, so haben sie mich als Massenware eingestuft und mir einen anderen Job gegeben. Apropos, die Politik ist ein seltsames Gespann. Die Religion hat mich mit Menschen in Kontakt gebracht, die die Politiker nie kennenlernen, und mir einen Einblick in die menschliche Natur gegeben, der sich als unschätzbar erwiesen hat. Ich wurde dazu eingeteilt, einmal im Monat im Missionshaus von Peniel zu arbeiten, ein Job, der einer Erklärung bedarf. Wie in den meisten kalifornischen Städten herrscht auch in Stockton das ganze Jahr über ein ideales Klima, in dem es sich gut leben lässt, und auch wir hatten unseren Anteil daran. Um sie kümmerten sich vor allem zwei engagierte Jungfrauen, die das Peniel Mission House leiteten. Heute ist ein Großteil der Arbeit der Peniels von der Heilsarmee und dem Roten Kreuz übernommen worden, aber 1919 war es die einzige Hoffnung für die Aussteiger. Die beiden Frauen arbeiteten Tag und Nacht und hätten ohne Pause weitergemacht, wenn unsere Kirche nicht von Zeit zu Zeit ein Hilfsteam geschickt hätte, um ihnen eine Auszeit zu ermöglichen. Ich wurde in das Hilfsteam aufgenommen, eine Ehre, die ich bereitwillig annahm, bevor ich wusste, worum es überhaupt ging.

Ich weiß nicht, was ich erwartete, als ich mich am ersten Samstagabend zur Arbeit in der Mission meldete, aber ich hatte sicher nicht erwartet, dass man mir eine große Basstrommel in die Hand drückte und ich eine Stunde lang mit den Posaunen-, Trompeten- und Tamburinspielern proben musste. Dann wurde ein sehr selbstbewusster LeTourneau mit unserer Band und den Gospelsängern an eine Straßenecke geschoben, und unsere

Evangelisation begann. Es half mir nicht, dass ich beim Singen die lautesten Stimmen hatte, um das Klopfen meiner Trommel zu übertönen.

Die Hoffnung der Gruppe war, dass ich auch ihr lautester Redner werden würde, aber da war ich eine Enttäuschung. Ich versuchte es. Ich bemühte mich sehr, aber meine alte Angst, in der Öffentlichkeit zu sprechen, war immer noch da, und ich konnte meinen Mund nicht aufmachen. Was ich jedoch tun konnte, tat ich gut. Wenn Singen, Predigen und Beten die weinumnebelten Köpfe der verwahrlosten Menschen, die wir Winos nannten, nicht erreichen konnten, nahm ich sie einfach unter den Arm und schleppte sie zu den sauberen Betten im Missionshaus.

Jahrelang hatte ich, wie die meisten Menschen, diese Figuren gemieden, weil ich sie für unrettbar hielt und nie daran dachte, dass auch sie nach dem Bild Gottes geschaffen waren. Jetzt brachte ich sie nicht nur in die Mission, sondern war auch bei ihnen, wenn der eine oder andere schreiend im Delirium tremens aufwachte, und half ihnen, die Schlangen und Elefanten zu verjagen, die sie anzugreifen drohten. Wenn ich schon nicht mit einer Menschenmenge an einer Straßenecke reden konnte, dann doch mit diesen leidenden Menschen. Ich muss ziemlich überzeugend gewesen sein. Auch heute noch ist es nicht ungewöhnlich, dass ein guter Mensch nach einem meiner Vorträge zu mir kommt und mir sagt, dass er durch einen meiner persönlichen Vorträge in Stockton auf den richtigen Weg gebracht wurde.

Natürlich war es nicht meine Rede, die die Reformation herbeigeführt hatte. Ich hatte diese Männer lediglich auf die Macht und die Fähigkeiten unseres Herrn aufmerksam gemacht. Heute wirken die Anonymen Alkoholiker ihre Wunder. Wir können seine Werkzeuge sein, aber nur Gott kann die Wunder wirken.

Um diesen Gedanken weiterzuverfolgen, füge ich hinzu, dass ich aus dem oben genannten Grund nicht nur meine Stimme, sondern auch 90 Prozent meines persönlichen und betrieblichen Einkommens für die Sache Christi einsetze. Mein Motto ist seit langem, abgesehen von einem katastrophalen Fehltritt, den ich später erwähnen werde: "Nicht wie viel von meinem Geld ich Gott gebe, sondern wie viel von seinem Geld ich für mich behalte." Oder wie ich es manchmal noch unverblümter ausdrücke: "Es ist in Ordnung, Gott Kredit zu geben, aber er kann auch Bargeld brauchen." Es heißt zwar, dass man es nicht mitnehmen kann, aber ich sage, dass man es vorausschicken kann und es auf dem Konto hat, wenn man ankommt.

9

Im Frühjahr 1919 hatte ich die letzten unbezahlten Rechnungen in der Werkstatt aufgedeckt, die Bücher waren in Ordnung, und wir wussten endlich, wo wir standen. Das Bild war sowohl gut als auch schlecht. Auf der schlechten Seite stand die Tatsache, dass wir immer noch 20.000 Dollar im Minus waren. Auf der guten Seite stand die Tatsache, dass ich die Flut von Gebrauchtwagen, die Parks angesammelt hatte, überholt und verkauft hatte und dabei etwa 60 Cent pro Dollar einnahm. Außerdem florierte mein Reparaturgeschäft, und Parks blieb nüchtern und verkaufte Autos. Soweit ich das beurteilen konnte, würden wir in ein paar Jahren schuldenfrei sein und richtig durchstarten können.

Diese Aussicht war kein Trost für mich. Die Anziehungskraft, die das Garagengeschäft für mich gehabt hatte, bevor Parks uns in den Schlamassel stürzte, war nun verschwunden, ausgelöscht durch die Überarbeitung und die Erfahrungen der letzten sechs Monate. Ich hatte den dringenden Wunsch, auf eigenen Füßen zu stehen und einen Neuanfang zu machen.

Ich wusste nicht, wie ich es anstellen sollte, also tat ich das Naheliegendste. Ich berief einfach eine Versammlung unserer Gläubiger ein und sagte ihnen, dass ich aussteigen wollte. Ich erinnere mich, dass Parks da war, sein Vater, der Immobilienmakler, der unsere Garage gebaut hatte, unser Banker und vielleicht ein Dutzend anderer.

"Ich versuche nicht, meine Hälfte der Schulden loszuwerden", versicherte ich ihnen. "Gleichzeitig haben wir die Werkstatt wieder zum Laufen gebracht, und ich habe eine halbe Beteiligung daran, die etwas wert sein sollte. Meine Idee ist es, diese Hälfte zu verkaufen, damit meine Schulden zu tilgen und dann den Rest zu bezahlen, auch wenn ich dafür den Rest meines Lebens brauche."

"Welche Sicherheit haben Sie für den Restbetrag?", fragte der Banker. Daran hatte ich gar nicht gedacht. Ich hielt einfach meine beiden großen Hände hoch.

Zu meiner Überraschung nickte der Banker wie zufrieden. In der nächsten halben Stunde gingen er und die anderen die Bücher durch, an denen ich so lange gearbeitet hatte, während ich hilfsbereit auf den Aufwärtstrend der letzten Monate hinwies. Dann kam die Entscheidung. "Wenn du deine halbe Beteiligung an dem Geschäft an Parks überschreibst und versprichst, in den nächsten drei Jahren 5.000 Dollar an uns zu zahlen, s i n d wir einverstanden."

Ich habe sofort zugesagt. Ich unterschrieb einen Vertrag mit dem Bankier, übertrug meine Hälfte des Unternehmens an Parks und seine Geldgeber und ging weg. Ich war 30 Jahre alt, arbeitslos und mit 5.000 Dollar verschuldet.

Am nächsten Tag traf ich meinen alten Freund Ira Guy auf der Straße. "Ich habe gehört, dass du aus der Garage raus bist", sagte er.

"Ja, das bin ich", antwortete ich.

"Was wirst du jetzt tun?"

Auch darauf hatte ich eine Antwort. "Ich werde den ersten Job annehmen, der gut genug ist, um meine Schulden zu bezahlen."

"Gut genug", sagte er. "Ich weiß, wo es einen Job gibt, mit dem ich anfangen kann."

Und so kam es, dass ich bei diesem zufälligen Treffen meinen Einstieg in das Erdbewegungsgeschäft fand.

Ira Guy und sein Bruder Bill, zwei Jungs, die nur wenig älter waren als ich, waren große Händler von Landmaschinen und arbeiteten an beiden Enden gegen die Mitte und noch mehr. Sie hatten ungefähr zu der Zeit angefangen, als ich in die Werkstatt kam, mit einem alten Dampftraktor und einer Dreschmaschine, mit der sie durch die Gegend fuhren, um das Getreide von Farm zu Farm zu dreschen - für so viel pro Scheffel. Jetzt hatten sie eine Flotte von Harris Harvester Company Mähdreschern und Holt-Traktoren und Verträge zum Dreschen von Tausenden von Hektar Getreide pro Saison, und sie ließen es sich nie anmerken, dass sie ihre Maschinen nicht verkaufen würden, wenn ein Rancher sie für seinen eigenen Gebrauch kaufen wollte. Sie machten aus ihren Dreschverträgen Verkaufsdemonstrationen, und sie gingen in die Stadt. Wenn eine ihrer Maschinen kaputt ging, war ich derjenige, den sie als Arzt hinzugezogen hatten, man kann also sagen, dass wir uns ziemlich gut kannten.

"Was ist das für ein Job?" fragte ich.

"Der alte Grunaur ist so verrückt, dass er auf Stelzen läuft", sagte Ira. "Vier Fuß über dem Boden. Er behauptet, der Traktor, den wir ihm verkauft haben, tauge nichts."

Ich musste zugeben, dass das ernst gemeint war. Grunaur, der

Seniorpartner einer großen Landgesellschaft namens Grunaur & Fabian, war einer der größten Kunden der Gebrüder Guy, und wenn er wirklich sauer war, konnte das die Brüder viel kosten. "Wo liegt das Problem?" fragte ich.

"Wir finden es nicht heraus. Bill war schon viermal da draußen, aber egal, was er macht, ein oder zwei Tage später geht das Ding kaputt. Ich würde mich freuen, wenn du rausfahren würdest, um zu sehen, was du tun kannst. Ich bin sicher, dass du das Problem finden kannst."

"Okay, ich werde es versuchen", sagte ich und ging weiter. Ich fühlte mich ziemlich sicher, dass ich einen Job bekommen würde, auch wenn es nur ein kleiner war. Ich war noch keinen Block gelaufen, als ich mich an etwas erinnerte. Als ich die Werkstatt verließ, hatte ich meinen Schweißbrenner und ein paar Handwerkszeuge mitgenommen. Der Firmenwagen und der Servicewagen, die ich bisher immer benutzt hatte, waren als Teil des Geschäfts zurückgelassen worden, so dass ich keine Möglichkeit hatte, über alte Schotterstraßen zur Whitehall Ranch von Grunaur zu fahren, die etwa 20 Meilen entfernt lag. Ich wollte mich gerade umdrehen, um Ira zu sagen, dass ich seinen Job doch nicht annehmen kann, als mich ein alter Werkstattkunde anrief.

"Bob, ich habe ein Angebot für dich", sagte er. "Kennst du die Saxon, die ich gekauft habe?" Ja, das habe ich. Sie war eine Schönheit. Sie war leuchtend gelb, hatte einen sportlichen, bequemen Sitz und war in perfektem Zustand, weil ich sie einmal pro Woche gewartet hatte. Monat selbst.

"Ich habe versucht, es deinem Partner zu zeigen, aber er hat mir nur 400 Dollar dafür", sagte er. "Und du weißt selbst, dass wir noch 400 Dollar dafür schulden. Er würde es also umsonst bekommen. Ich will nicht, dass das passiert, also warum übernimmst du es nicht für die verbleibenden Raten?"

Es war ein verlockendes Angebot. Ich wusste, dass ich nicht verlieren konnte, aber gleichzeitig war mein 5.000 Dollar Schulden waren so groß, dass ich sie nur am Rande betrachten konnte. Und was würde mein Banker sagen, wenn er seinen Bettler in einem Saxon herumfahren sähe? Es tat mir weh, aber ich lehnte ab.

Meine Schwester Sarah war zu Besuch in Stockton, und als ich ihr am Abend von den Ereignissen des Tages erzählte, erinnerte sie sich, dass sie zufällig 400 Dollar für ihre Rückreise zur Wei Hai Wei Mission in China gespart hatte.

"Das ist einfach ein zu gutes Geschäft, um es zu verpassen", sagte sie entschlossen. "Ich werde es selbst kaufen. Du musst es mir nur wieder abkaufen, bevor ich mein Ticket kaufen muss.

Evelyn und ich sahen sie an und wussten, dass sie uns am Auto festhielt. Trotzdem musste ich protestieren. "Was ist, wenn wir kein Geld haben?" sagte ich. "Der Herr wird für uns sorgen", sagte sie ruhig.

Ich muss hier erwähnen, dass es einen großen Unterschied zwischen dem Glauben an den Herrn und Anmaßung gibt. Hätte ich damals eine solche Aussage gemacht, wäre ich anmaßend gewesen. Sarah mit ihrem wunderbaren, gelassenen Glauben konnte mit absoluter Überzeugung sagen: "Der Herr wird für uns sorgen". Auch ich muss

Sie fügte hinzu, dass ihr Vertrauen in die pünktliche Abfahrt ganz auf den Herrn und nicht auf mich gerichtet war.

Ich war voller Zweifel, als ich die Saxon in Besitz nahm. Viele Leute, die wussten, wie pleite ich war, würden denken, dass ich mich ziemlich übernommen hatte. Dass das Auto einen positiven Eindruck machen könnte, kam mir erst in den Sinn, als ich auf der Whitehall Ranch ankam. Als Grunaur mich in meiner gelben Schönheit vorfahren sah, um seinen Holt-Traktor zu reparieren, dachte er, es sei Mr. Holt persönlich. Ich glaube, es war das erste Mal in seinem Leben, dass er einen Mechaniker mit "Mister" ansprach.

Der kranke Traktor war ein riesiger, 30.000 Pfund schwerer, 75 PS starker Traktor, der einfach nur krank war. An der Zeitschaltuhr war so oft herumgepfuscht worden, dass sie selbst nach dem Einstellen nur für ein paar Minuten hielt und dann abzudriften begann. Ich löste das Problem, indem ich die Einstellschraube einfach festschweißte, damit sie nie wieder abdriften konnte. Als Nächstes entdeckte ich, dass der Benzintank von Grunaur so verrostet war, dass er jedes Mal, wenn er den Traktor betankte, mehr Eisen als Benzin in den Vergaser schüttete. Ich brauchte eine Woche, um die ganze Maschine zu überprüfen, aber danach war sie so gut wie neu.

"Mal sehen, ob es so weiterläuft", sagte Grunaur. "Ich habe 40 Hektar, die ich für die Bewässerung planieren will, also geh einfach hin und rasiere die Hügel ab. Wenn die Maschine in einer Woche noch läuft, zahle ich dir die Reparaturrechnung und gebe dir außerdem einen Dollar pro Stunde für deine Arbeit."

Das Gebiet, das er planieren lassen wollte, lag in dem Teil des Tals, der als "The Islands" bekannt ist. Heute ist der Name bedeutungslos, aber 1919, bevor das riesige Entwässerungssystem fertiggestellt war, waren die Inseln sehr real. Jedes Frühjahr überschwemmte der San Joaquin River Hunderte von Quadratmeilen Land und überflutete alles außer diesen seltsamen Hügeln. Zum größten Teil bestanden sie aus Sediment und Torf, aber einige der Inseln enthielten die Überreste alter Indianerdörfer. Als wir Planierer auf eine dieser Inseln stießen, zogen wir die Archäologen der Universität von Kalifornien hinzu und ließen sie einen Teil der Planierungsarbeiten für uns erledigen.

Bevor ich mit der Nivellierung des Geländes beginnen konnte, musste ich den Abstreifer reparieren. Wenn ich jetzt zurückblicke, wäre ich vielleicht nie in die Herstellung von Erdbewegungsmaschinen eingestiegen, wenn die Schürfkelle in perfektem Zustand gewesen wäre. So aber gab es so viele Mängel an der Maschine, dass ich sie praktisch neu bauen musste, und als sie dann lief, hielt ich sie für das faszinierendste Stück Maschine, das ich je

gesehen hatte. Ich weiß nicht, warum.

Manche Männer interessieren sich für Flugzeuge, Elektronik, Autos oder Atome. Ich entschied mich für den hässlichsten Klumpen roher Maschinerie, den du je sehen wolltest.

Mehrere Autoren haben mir zugeschrieben, dass ich der erste war, der angetriebene Schaber gebaut hat. Deshalb möchte ich diese Ehre dem richtigen Mann zuteilwerden lassen, nämlich T. G. Schmeiser aus Fresno. Im Jahr 1915 patentierte er einen Schaber mit einer Klinge, die durch Druckluft angehoben oder abgesenkt werden konnte. Es war eine sperrige Angelegenheit, aber mit einem Mann, der ihn mit einem Traktor zog, und einem weiteren Mann auf dem Kratzer, der die Druckluftventile bediente, konnte er drei Kubikmeter Erde mit einer Geschwindigkeit von etwa drei Meilen pro Stunde bewegen. Zum Vergleich: Das war ungefähr das, was sechs Maultiertreiber mit 24 Maultieren auf sechs großen Fresnoes schaffen konnten.

Andere Hersteller wie Holt brachten dann traktorgezogene Schaber auf den Markt, die eine Vielzahl von Riemen, Riemenscheiben und Zahnrädern verwendeten, um die Klinge zu bewegen. Alle hatten die gleiche Schwäche. Wenn die Schaufel auf einen Felsen oder eine harte Wurzel traf, rutschten die Riemen durch, die Zähne des Getriebes wurden abgeschliffen oder das Druckluftsystem ließ die Schaufel abprallen oder blies einen Luftschlauch aus. Das Ergebnis war, dass das zu planierende Land so uneben war wie ein Feld mit Schneeverwehungen, und es musste viel gepflügt, geeggt und von Hand geschaufelt werden, um die für die Bewässerung erforderliche glatte Oberfläche zu erreichen. Hätten sie diese und viele andere Schwächen nicht gehabt, hätte ich natürlich keinen Platz gehabt, um meinen eigenen Schaber einzuführen, als die Zeit gekommen war.

Der Traktor und die Schürfmaschine, die ich bei meinem ersten Erdbewegungsauftrag für Grunaur benutzte, waren beide von Holt. Ich fuhr den Traktor, und der Vorarbeiter von Grunaur bediente die Schürfmaschine. Wenn er noch am Leben ist, hasst er mich immer noch. Ich behaupte, es gibt keinen sichereren Weg, zwei Freunde zu Feinden zu machen, als den einen auf einen Traktor und den anderen auf den Scraper zu setzen. Jedes Mal, wenn wir auf eine Wurzel stießen, die ihn vom Scraper abwarf, schwor er, dass ich sie absichtlich hochgejagt hatte. Jedes Mal, wenn er die Schaufel unerwartet tief in den Boden rammte, den Traktor zum Stillstand brachte und mir das Genick brach wie eine Peitsche, war ich genauso überzeugt, dass er es absichtlich getan hatte.

Vielleicht habe ich einige Unebenheiten zu hart getroffen. Am Ende meines zweiten Tages wusste ich, dass ich einen Job gefunden hatte, der mich befriedigte wie kein anderer in meinem Leben. Wenn ich im

Trockenen unterwegs war, schleuderten mir die raupenartigen Laufflächen des Holt Sand und Staub ins Gesicht. Wenn ich in der Tiefe war, warfen sie Schlamm, und ich liebte es. Wenn ich einen Hügel vor mir sah, der abgeholzt werden musste, stürmte ich darauf zu, als wäre ich ein Ritter in einem Turnier, und wenn mein Baggerfahrer abprallte, ohne einen guten Schnitt zu machen, war ich wütend. Ich wollte Dreck bewegen. Eine Menge Dreck.

Grunaur war so zufrieden mit der Arbeit, die wir bei der Nivellierung seines Landes geleistet hatten, dass er mich einlud, auch den Rest der Ausrüstung der Landgesellschaft zu überholen. Dazu gehörten ein Dampftraktor, eine Dreschmaschine, Heumäher, Pflugscharen, Bewässerungspumpen und mehrere Wagen und Kippwagen. Für mich war es ein Feiertag. Viele der Maschinen waren so alt, dass es keine Ersatzteile für sie gab, also musste ich sie mit meinem Schweißbrenner selbst anfertigen. Als ich im Herbst meine Arbeit beendete, kannte ich die Maschinen in- und auswendig und hatte mehr über Pumpen, Riemen und Getriebe für schwere Maschinen gelernt als in allen meinen Fernkursen zusammen.

Ich musste noch eine Menge auf die harte Tour lernen. Bei meinem letzten Reparaturauftrag überholte ich eine Bewässerungspumpe und setzte sie dann in Betrieb, um ein Reservoir zu füllen, das etwa eine Viertelmeile vom Fluss entfernt lag. Sowohl das Sechs-Zoll-Betonrohr als auch das Reservoir waren zu diesem Zeitpunkt leer, also floss das Wasser zügig, obwohl ich bemerkte, dass die Pumpe gegen Abend etwas stärker arbeiten musste, da das Gewicht des Wassers im Reservoir zunahm. Ich schaltete die Pumpe ab und kehrte am nächsten Morgen zurück. Ich stellte die Pumpe auf die gleiche Geschwindigkeit ein, mit der sie am Tag zuvor am effizientesten gearbeitet hatte.

Sofort fing es an zu arbeiten und zu stöhnen. Ich konnte mir das nicht erklären. Ich dachte, dass der Benzinmotor vielleicht nicht genug Benzin bekommt, also habe ich ihn ein bisschen aufgemotzt. Dadurch wurde das Stöhnen nur noch lauter. In diesem Moment hatte ich das schreckliche Gefühl, dass ich etwas ganz Falsches tue, aber das Gefühl kam zu spät. Bevor ich den Motor abstellen konnte, platzte ein hundert Meter langes Rohr und verspritzte die Landschaft mit Schlamm und Wasser. Während der gewaltige Geysir noch in der Luft lag, strömte aus dem zerbrochenen Rohr das gesamte Wasser des Stausees, das eine Rinne bis hinunter zum Fluss schlug und mich und die Pumpe mit Schlamm bedeckte.

Jeder Bewässerungsspezialist hätte mir sagen können, dass es eine Sache ist, einen Wasserfluss durch ein leeres Rohr in Gang zu setzen, und eine ganz andere, einen Fluss durch ein volles Rohr in Gang zu setzen, vor allem, wenn ein Wasserreservoir darauf steht. Es gibt eine Kleinigkeit, die man Trägheit des Wassers nennt. Als ich die Pumpe an diesem Morgen mit hoher Geschwindigkeit anstellte, floss das Wasser in der Leitung nicht mehr so wie am Abend zuvor. Es lag einfach nur da, und selbst wenn es sich hätte bewegen wollen, wurde es durch das ganze Gewicht des Wassers im Reservoir zurückgehalten. Als ich die Pumpe auf Hochtouren laufen ließ,

baute sich am Pumpenende der Leitung ein enormer Druck auf, lange bevor das Wasser im Reservoir überhaupt in Bewegung kam.

Einmal stieß ich auf ein Schild an einer Anschlagtafel für Sicherheit, das wie folgt lautete: "Woher hast du dein gutes Urteilsvermögen?" "Aus meiner Erfahrung." "Und woher hast du deine Erfahrung?" "Von meinem schlechten Urteilsvermögen."

Ich musste das nicht aufschreiben, um es mir zu merken. Wenn du in deiner Freizeit eine Pumpstation umbaust und hundert Meter Rohrleitungen auswechselst, hat die "Trägheit des Wassers" eine viel tiefere Bedeutung, als du sie jemals in einem Klassenzimmer vermittelt bekommen wirst. Um sicherzugehen, dass ich nie wieder denselben Fehler mache, belegte ich einen weiteren Fernkurs, diesmal über Wasserkraft, und ich bezweifle, dass meine Postprofessoren jemals einen ernsthafteren Schüler hatten.

Das heißt aber nicht, dass ich alles gelernt habe. Ich musste noch lernen, dass ein Experte auf einem Gebiet kein Experte ist, wenn er nur ein Gebiet kennt. Es gibt eine Menge Aspekte der Hydraulik, die nichts mit Flüssigkeiten zu tun haben. Zement, zum Beispiel. Zwei Jahre nach dem Rohrbruch bei Grunaur erhielt ich den Auftrag, eine 4.000 Fuß lange Pipeline für Carlton Case zu bauen, einen bekannten Anwalt und Rancher aus Stockton. Ich war so erpicht darauf, diesen einflussreichen Mann zu unterstützen, dass ich alles über Betonrohre las, was es zu lesen gab. Ich habe den Verlauf vom Fluss bis zum Stausee selbst vermessen. Ich erfand einen Grabenzieher und grub meinen eigenen Graben. Als letzte Vorsichtsmaßnahme baute ich meine eigene Rohrgießmaschine und mischte meinen eigenen Zement, um die höchsten Standards zu erfüllen. Dann begannen wir mit der Unterstützung meines Schwagers Howard Peterson mit der Verlegung der Rohre.

Das Rohr wurde in zwei Fuß langen Abschnitten hergestellt, wobei jeder Abschnitt eine Manschette hatte, die das stumpfe Ende des nächsten Abschnitts fest umschloss. Während die Maschine die Abschnitte produzierte, schraubten wir sie fest. Ich dachte mir, wenn der Zement noch ein wenig feucht ist, werden die Verbindungen noch fester abgedichtet. Soweit hatte ich Recht, aber dann musste ich m i r etwas anderes einfallen lassen.

"Wenn wir das Rohr nach und nach vergraben", sagte ich zu Howard, denn eine der Anforderungen war, dass das Rohr einen Meter unter dem Pflugniveau verlegt werden sollte, "dann haben wir ein Riesenproblem, wenn wir ein paar Lecks haben und viel graben müssen. Lass uns das ganze Ding verlegen und dann auf Lecks testen, bevor wir es eingraben."

Die Idee klang für ihn vernünftig. Wir bauten die Leitung, ohne daran zu denken, dass die untere Hälfte des Rohrs in der feuchten, kühlen Erde des Grabens lag, während die obere Hälfte der brennenden kalifornischen

Sonne ausgesetzt war. Es kam der Tag, an dem ich die Pumpe in Betrieb nahm, und du kannst sicher sein, dass ich es mit Bedacht tat. Ich hätte mir die Sorge ersparen können. Als das Wasser die halbe Strecke zurückgelegt hatte, spritzte das Wasser aus jeder Fuge so schnell, wie ich es hineinpumpen konnte.

Howard tat sein Bestes. "Vielleicht haben wir keine Rohrleitung", sagte er. "Aber ich wette, wir haben den größten Wassersprinkler der Welt."

Es dauerte lange, bis ich herausfand, dass die untere Hälfte meiner Pfeife auf ihrem Fundament aus feuchter Erde perfekt aushärtete, während die sonnenverbrannte obere Hälfte in rasantem Tempo schrumpfte.

Das Schöne an der Mechanik ist, dass, wenn man die Ursache für ein Problem gefunden hat, die Heilung meist einfach ist - wenn man die richtige Ursache gefunden hat. In diesem Fall hatten Howard und ich eine einfache Lösung. Wir stiegen einfach in den Graben, spreizten uns auf dem Zwölf-Zoll-Rohr, mit dem Rücken zur Sonne, wo uns kein Lufthauch erreichen konnte, und stopften die Lecks. Wir hatten Eimer mit nassem Zement dabei und Steinbohrer, um drei Zoll große Löcher in das Rohr zu schlagen. Wenn das Loch gebohrt war, griffen wir mit einer Handvoll Zement hinein und stopften ihn in die undichte Stelle auf der linken Seite. Eine weitere Handvoll für die undichte Stelle auf der rechten Seite. Ein gestanztes Loch für jede zweite Verbindung, zwei Abdichtungsarbeiten und dann ein Zementstopfen für jedes Loch. Heute fliege ich etwa 200.000 Meilen im Jahr mit mehr als 300 Meilen pro Stunde, aber glaub nicht, dass ich nicht weiß, dass 4.000 Fuß undichte Rohrleitung die längste Strecke der Welt ist. Ich habe es gemessen.

Ich habe diese Fehler von mir eingeführt, um die Dinge im Gleichgewicht zu halten, denn es herrscht der Eindruck, dass ich praktisch gezwungen wurde, erfolgreich zu sein. "Du warst der richtige Mann zur richtigen Zeit am richtigen Ort", hat man mir mehr als einmal gesagt. Wenn ich der richtige Mann war, hat es lange gedauert, bis ich es herausgefunden habe, aber ich kann nicht leugnen, dass ich zur richtigen Zeit am richtigen Ort war.

Kalifornien war 1919 gerade dabei, seine Bewässerungsprojekte ernsthaft in Angriff zu nehmen, auch wenn Bewässerung in diesem Staat nichts Neues war. Die Ruinen eines spanischen Bewässerungssystems sind noch immer hinter der Santa Barbara Mission zu sehen, und mir wurde erzählt, dass die Indianer schon lange vor den Spaniern bewässert haben. Trotzdem ging es nur langsam voran. Nur Land, das relativ flach und nahe am Wasser lag, konnte überhaupt bearbeitet werden, und selbst der Rancher, der Glück hatte, lief jedes Jahr Gefahr, dass seine mühsam angelegten Gräben von den Frühjahrsfluten ausgespült wurden.

Einen großen Schritt nach vorn machte der alte Benjamin Holt, als er 1885 in Stockton seinen ersten Traktor baute. Nicht lange danach eröffnete der alte Daniel Best seine Traktorenfabrik im nahe gelegenen San Leandro. Etwa 20 Jahre lang stellten die beiden Konkurrenten zunächst mit Dampf-

und dann mit Benzinmotoren riesige Maschinen her, die an Kurzstreckenlokomotiven erinnerten. Auf breiten Stahlrädern und mit großen Stollen, den so genannten Grousers, konnte eines dieser Ungetüme die

die Arbeit von 100 Maultieren, wenn es gut läuft. Leider kann dir jeder Bauarbeiter sagen, dass es im Erdbau selten gut läuft. Selbst an leichten Hängen, geschweige denn an Berghängen, waren die Traktoren nicht nur gefährlich kopflastig, sondern brauchten ihre ganze Kraft, um ihr eigenes Gewicht zu bewegen. Nach einem Regen oder in weichem Boden waren sie hilflos. Sobald sich die Antriebsräder drehten, warfen die großen Stollen eimerweise Schlamm aus, und die Maschine setzte sich ab.

Die Geschichte besagt, dass Holt eines Tages eine seiner Maschinen auf einem regennassen Feld testete, als seine Räder durchdrehten. Er war ein guter Fahrer, aber in 30 Sekunden war er bis zu den Achsen eingegraben. Er stapfte müde und entmutigt durch den Schlamm zurück und rutschte für jeden Meter, den er vorwärts kam, zwei Meter zurück. Er fühlte sich, wie er sagte, "wie ein Pferd auf einem Laufband".

Manche Erfindungen kommen blitzschnell, und das Laufband gab Holt genau das, was er brauchte. Auf seiner alten Farm in Neuengland lief das Pferd auf dem Laufband meilenweit und kam nicht vom Fleck, aber sein Schuften drehte die Zahnräder, die den Mais mahlten. Wenn ein Laufband Zahnräder antreiben kann, dann können Zahnräder auch ein Laufband antreiben, dachte sich Holt, und statt ins Leere zu laufen, kann man das breite, endlose Band mit einer guten Geschwindigkeit über den Boden rollen lassen. Sogar über Schlamm wie den, in dem sein Traktor feststeckte. Als er in seiner Werkstatt ankam, hatte Holt bereits einen Traktor im Kopf, der auf breiten, laufbandartigen Raupen laufen sollte. Die Idee war wirklich umwerfend. Das tonnenschwere Gewicht des Traktors würde nicht mehr auf den wenigen Quadratzentimetern der Stahlräder ruhen, die den Boden berührten. Nicht länger würden zwei Antriebsräder durchdrehen und sich eingraben. Das gesamte Gewicht und der Antrieb würden gleichmäßig von vorne nach hinten auf die langen, breiten Raupen verteilt.

Holt brachte 1905 seinen ersten Raupentraktor auf den Markt. "Er kriecht über den Schlamm wie eine Raupe", sagte er, und so bekam der Raupentraktor seinen Namen.

Obwohl er eine revolutionäre Idee hatte, wurde sie von der Öffentlichkeit nur langsam angenommen. Die Unternehmer hielten Maultiere immer noch für billiger und zuverlässiger als Traktoren, und es gab nur wenige Rancher, die groß und fortschrittlich genug waren, um eine teure Maschine zu kaufen. Dann änderte ein Verkauf an eine Goldminengesellschaft in Südafrika den Lauf der Geschichte. Zufällig sahen einige britische Militärs, die das Minengelände besuchten, die Maschine in Aktion. Damals kamen keine Ideen auf, aber ein paar Jahre später, als der Erste Weltkrieg im Schlamm der Grabenkämpfe versank, brachte die Erinnerung an den alten

Holt, der durch den Schlamm der Goldmine kroch, das britische Kriegsministerium auf einige Ideen. D a n a c h ging alles ganz schnell. In einer Angelegenheit von

Monaten war der Holt, der mit einer Panzerung überzogen war und einen Geschützturm trug, der einem Wassertank ähnelte, auf dem Weg an die Westfront. Der Panzer wurde die entscheidende Waffe des Krieges. Er wühlte sich durch wassergefüllte Granatenlöcher und stürzte über Sandsäcke, um die deutschen Schützengräben zu überwinden. Er riss Steinmauern und Bäume um, zertrümmerte Maschinengewehrnester und sprengte Munitionsdepots. Am Ende des Krieges gab es keinen Zweifel mehr daran, was eine Kettenmaschine leisten konnte.

Der Krieg hatte nicht nur den Raupentraktor entwickelt, sondern auch eine enorme Nachfrage nach Lebensmitteln, die seit Jahren knapp waren. Als die Traktorenfabriken endlich wieder in die Friedensproduktion zurückkehren konnten, begann der wahre Bewässerungsboom.

Jobs gab es dort zuhauf. Grunaur empfahl mich lautstark als den Mechaniker, der alles mit einem Schweißbrenner reparieren kann. Auch auf Ira wartete mehr Arbeit, als ich bewältigen konnte. Das Problem war nur, dass ich, selbst wenn ich mich als Katzenentferner, Mechaniker und Schweißer betätigte, nur etwa 2 Dollar pro Stunde verdienen konnte. Damals war das zwar ein hoher Lohn, aber zehn Stunden am Tag auf dem Traktor und weitere vier oder fünf Stunden in der Nacht als Mechaniker reichten kaum aus, um meine Schulden zu begleichen. Dann war da noch die Bootsfahrt, die ich zu Sarah zurückbringen musste, unser Versprechen an die Kirche, Lebensmittel, Miete, neue Schweißgeräte - die Liste schien endlos.

Mich quälte der Gedanke, dass ich mich mit einem eigenen Traktor über Wasser halten könnte. Der Traktorfahrer, der seine eigene Maschine zur Verfügung stellte, konnte 7,50 Dollar pro Stunde für sich und seine Maschine bekommen, also etwa das Doppelte von dem, was ich als angestellter Arbeiter verdiente.

Evelyn wusste, wie ich mich fühlte. "Ich werde mir auch einen Job suchen", verkündete sie. "Nur so können wir vorankommen."

Mir gefiel der Gedanke nicht, dass sie arbeiten gehen würde, vor allem, weil ihr Vater immer noch sauer auf mich war und behaupten wollte, ich könne seine Tochter nicht unterstützen. Wir brachten unser Problem zu unserem Herrn und fühlten uns besser. Weißt du, viele Menschen bringen ihre Probleme zu Gott, stehen dann auf und gehen weg und tragen ihre Probleme mit sich zurück. Wie diejenigen, die um Regen beten und dann ohne Regenschirm rausgehen. Wenn das alles ist, was du glaubst, hat das Beten keinen Sinn. Der Herr kann dir nicht helfen, wenn du darauf bestehst, deine Probleme mit dir zu tragen. Überlasse sie Ihm, und sie gehören nicht mehr dir, sondern Ihm.

Kurz darauf ging ich zurück, um auf der Whitehall-Ranch unten auf den Inseln weiteres Land für Grunaur einzuebnen. Fast zur gleichen Zeit brauchte der Rancher auf der anderen Seite des Grand Line Canal dringend einen

Kindermädchen, um seiner kranken Frau mit den Kindern zu helfen. Nicht einmal Oscar konnte es seiner Tochter übel nehmen, dass sie einem solchen Hilferuf nachkam. Evelyn nahm den Job für 40 Dollar im Monat an, und da sie in Stockton keine Miete zahlen und keine Lebensmittel kaufen musste, machte das den Unterschied.

Die Situation war jedoch hart für uns. Wir waren nah genug dran, um uns täglich zu sehen und uns zuzuwinken, aber der Kanal war eine Viertelmeile breit und es gab in beiden Richtungen keine Brücke und keine Telefonverbindung zwischen den Ranches. Erschwerend kam hinzu, dass ich das Auto zum Verkauf angeboten hatte, da die Zeit für Sarahs Rückkehr nach China gekommen war. Das Beste, was wir tun konnten, war, am Sonntag zum Kanal zu gehen, meine zusammengerollten Kleider auf ein Floß aus Zaunpfählen zu legen und das Floß vor mir herzuschieben. Dann konnte ich, wieder mit einem von der Überfahrt etwas feuchten Anzug bekleidet, meine Frau für ein paar Stunden besuchen, während sie sich um den Haushalt und die Kinder kümmerte.

Das Weihnachtsfest 1919 werden wir nie vergessen. Mit der Genesung der Frau des Ranchers war Evelyns Arbeit beendet, aber ich ebnete immer noch Land auf der Whitehall Ranch. Die Hauptsache war, dass wir wieder in unserem eigenen Haus zusammen waren, und das war ein ganz schöner Ort. Es war eine tragbare Kochbaracke auf Eisenrädern, in der schon Tausende von Mahlzeiten für die Zuckerrübenarbeiter zubereitet worden waren. Der Herd war noch da, die Petroleumlampen und ein paar Feldbetten, aber die Wände waren rissig und das Dach undicht. Jeden Tag kamen die Schweine und kratzten sich an den Eisenrädern, und dann musste Evelyn herbeieilen, um einen herunterfallenden Lampenschornstein aufzufangen oder das Ofenrohr vor dem Einsturz zu retten. Wenn ich das Land planierte, trieb der Dezemberstaub über die Felder und durch die Ritzen der Hütte und türmte sich zu Hügeln auf. Um den Staub vom Geschirr fernzuhalten, musste Evelyn es mit dem Gesicht nach unten auf den Tisch stellen, bis das Essen serviert wurde. Das Wasser kam von einer entfernten Pumpe. Der Herd wurde mit Maiskolben befeuert. Du denkst vielleicht nicht, dass das sehr lustig war, aber wir haben uns nie selbst bemitleidet. Ich erinnere mich noch an eine klagende Bemerkung von Evelyn nach einem besonders staubigen Tag. "Ich habe versucht, den Staub vom Boden zu waschen", sagte sie, "aber ich glaube, ich habe ihn nur bewässert."

Trotzdem war es ein wunderbares Weihnachtsfest. Gott ließ uns damals wissen, dass er uns mit einem zweiten Kind beschenken würde. Wir hatten den Kopf über Wasser, unser Glaube war stärker als je zuvor, und wir

waren persönlich und im Gebet zusammen. Wir lebten zwar in einer Hütte, aber wer könnte reicher sein als wir?

Du magst das eine akademische Frage nennen, aber im April 1942 waren Evelyn und ich in einem undichten Wohnwagen inmitten von Hektar Schlamm untergebracht, zehn Meilen südlich

in Vicksburg, wo ich eine neue Fabrik bauen wollte. Unser Jahresbericht, der ein paar Wochen zuvor veröffentlicht worden war, hatte gezeigt, dass der Nettogewinn unseres Unternehmens zum ersten Mal die Zwei-Millionen-Grenze überschritten hatte. Ich hatte etwas "Bauarbeiter"-Kaffee auf dem Benzinbrenner - zwei Löffel Kaffee pro Tasse Wasser am Montag, den Rest der Woche immer wieder Kaffee und Wasser hinzufügen, um den Verbrauch anzugleichen, aber den Kaffeesatz auf keinen Fall vor Sonntagabend wegwerfen - und wir saßen kauend darauf. Es wird ein bisschen dick. Der Regen tropfte durch und der Wind rüttelte am Anhänger, wie es einst die Schweine getan hatten.

Waren wir glücklicher, als wir es an Weihnachten 1919 gewesen waren? Vielleicht dankbarer, weil Gott uns erlaubt hatte, ihm bei einigen der Dinge zu helfen, die wir damals tun wollten. Aber glücklicher? Wir hatten damals im Dienst des Herrn gestanden, und wir standen auch jetzt im Dienst des Herrn, und diese Art von Glück lässt sich nicht durch zwei Millionen Nettoverdienst steigern oder kaufen.

10

Heute ist es in Vergessenheit geraten, aber noch vor 40 Jahren konnte ein Erdbauunternehmen 500 Maultiere und mehr beschäftigen, um eine Straße durch einen einzigen Hügel zu schlagen. Eine Besonderheit dieser Hügel, vor allem in Südkalifornien, war, dass sie nie näher als 20 Meilen an Futter und Wasser lagen, wie es hieß. Die Verträge basierten sowohl auf dem Futter und dem Wasser, das für die Maultiere transportiert werden musste, als auch auf der Erde, die von den Maultieren bewegt werden musste. Dann gab es noch die Schmieden, die Geschirranlagen und das Zelt der Krankenstation, in dem die Ärzte darauf spezialisiert waren, von Maultiertritten zertrümmerte Knochen und Schädel zu richten.

Als nach 1918 der Raupenschlepper und der Motorschrapper auf den Markt kamen, begann die Zeit der Pferde und Maultiere zu Ende zu gehen. Es war zwar schön, dass die Maschinen unendlich viel effizienter waren, aber den meisten Erdarbeitern reichte es, dass sie das störrische Maultier abgeschafft hatten. Mehr konnten sie nicht verlangen.

Ich schon. Vielleicht war ich noch nicht oft genug von Maultieren getreten worden. Ich bewunderte den Holt-Traktor und den Einfallsreichtum der Druckluft- und anderen Systeme, die die Schürfleisten anhoben und senkten, aber ich sah auch viel Raum für Verbesserungen. Der Traktor hatte nur eine Geschwindigkeit - langsam. Er war langsam, wenn er eine Ladung aufnahm, langsam, wenn er sie transportierte, und ebenso langsam, wenn er leer zurückkehrte. Außerdem war ich der Meinung, dass er viel mehr Arbeit erledigen könnte. Ich habe bereits einige der Mängel des motorisierten Abstreifers erwähnt, aber mein größter Kritikpunkt war wahrscheinlich das Abstreifschild selbst. Es war größer als die erste Schaufel des Menschen, aber ansonsten hat sich wenig verändert.

Wenn ich zurückblicke, stelle ich fest, dass die Automobilkonstrukteure 1919 bereits die meisten Merkmale des Autos von 1960 einführten. Das Gleiche gilt für die Luftfahrt: Henri Coanda flog das erste Düsenflugzeug in

Frankreich.

im Jahr 1912. John Hays Hammond, Jr., hatte 1915 die erste funkgesteuerte Rakete gestartet, und sogar das Fernsehen kam aus dem Labor. Und dann waren da noch wir Dreckschleudern, Männer, die, wie wir gerne sagten, das Antlitz der Erde veränderten. Was haben wir benutzt? Schaufeln, die von einem Höhlenmenschen erfunden wurden.

Als Lohnarbeiter, der auf Stundenbasis arbeitet, war mir die Effizienz des Abstreifers egal, aber ich konnte es nicht vergessen. Gleichzeitig ärgerte ich mich wieder über Geldprobleme. Das kommende Baby würde alles aufbrauchen, was wir durch Evelyns Arbeit als Kindermädchen gespart hatten, und dann wären wir wieder da, wo wir angefangen hatten, nur ein Jahr älter.

Ich lief im Haus umher und war mit meinen Problemen beschäftigt, als Sarah mich darauf ansprach. "Was ist los mit dir, Bob? Liebst du unseren Erlöser nicht?"

"Natürlich weiß ich das.

Natürlich. Aber warum?" "Nun,

du verhältst dich nicht so."

Ich sah sie erstaunt an. "Wie kannst du das sagen? Ich unterrichte den Bibelkurs für junge Männer und Evelyn unterrichtet die Sonntagsschule. Wir gehen jeden Sonntag in die Kirche. Ich gebe ein Zehntel meines Einkommens an den Missionsfonds ab. Ich arbeite abwechselnd in der Peniel-Mission. I-"

"Ja, ich weiß, du hast eine Liste mit guten Taten, die du jede Woche abhakst und dir sagst: 'Das ist jetzt vorbei, jetzt kann ich wieder an die Arbeit gehen'. Bob, das ist keine Liebe zu Jesus. Wenn du ihn liebst, willst du ihm dienen und du wirst nach Wegen suchen, das zu tun."

Ich grübelte darüber nach. Ich konnte mir einreden, dass Sarah eine Missionarin war und ich ein Dreckschleuderer und somit nicht ihren Regeln unterlag, aber das h a l f nichts. In meinem Herzen wusste ich, dass ich unseren Erlöser genauso vernachlässigt hatte, wie in der Zeit unseres großen Verlustes, als er so streng mit uns umgegangen war.

Aber was konnte ich dagegen tun? Mein Job war es, mich um materielle Dinge zu kümmern, nicht um geistliche. Und wenn ich meinen Job gut machte, dann nur, weil ich mich gut mit materiellen Dingen beschäftigte. Ich fühlte mich gefangen und mehr als nur ein bisschen verloren.

An diesem Sonntag kündigte Reverend Devol eine Woche mit nächtlichen Erweckungsversammlungen in unserer Kirche an, und ich beschloss, mir das Auto der Ranch zu leihen und daran teilzunehmen. Wenn mir jemand helfen konnte, dann war es Reverend Devol. Ursprünglich war er ein Quäker, den es aus gesundheitlichen Gründen nach Kalifornien

gezogen hatte. Er war ein ruhiger, aber intensiver Redner, der mit seinem Schweigen oft mehr sagte als viele Männer, die ich stundenweise reden hörte.

Jeden Abend war ich in der Kirche und bemühte mich, mein Leben neu Gott zu weihen. Ich befand mich in einem seltsamen Konflikt mit mir selbst. Ich war ein geistlicher Bankrotteur, der in den Predigten von Reverend Devol neue Hoffnung und reiche Inspiration fand. Gleichzeitig hatte ich das verzweifelte Gefühl, dass ich meinen materiellen Lebensstil aufgeben müsste. Das Bewegen von Erde, das Schaffen von fruchtbarem Land in der Wüste, die Freude an harter Arbeit unter Gottes Sonne, all die Dinge, die mir so viel Freude gemacht hatten.

In der letzten Nacht der Erweckung wartete ich, bis alle gegangen waren, und ging dann nach vorne und kniete vor dem alten Holzaltar nieder. Allein mit Gott betete ich: "Herr, wenn du mir vergibst und mir hilfst, werde ich von heute an alles tun, was du von mir willst. Die Worte kamen direkt aus meiner Seele, und Gott hat mich gehört. Ich weiß, dass er mich gehört hat, denn seine Herrlichkeit durchflutete meine Seele, als ich dieses Gebet sprach. Ich erhob mich von meinen Knien und wusste, dass ich Ihm in dieser Nacht wirklich begegnet war.

Stunden später konnte ich immer noch nicht schlafen. Ich ging auf den Hof der Ranch, wo die Maschinen standen. Ich sah sie an, als ob ich sie zum letzten Mal sehen würde. Für mich bedeutete der Dienst für den Herrn, dem ich gerade mein Leben gewidmet hatte, den Dienst oder die Missionsarbeit. Ich konnte mir nicht vorstellen, ein Pfarrer zu sein. Ich konnte nicht einmal privat richtig Englisch sprechen, geschweige denn vor einer Gemeinde aufstehen. Aber ich hatte meine Fähigkeit, für die Peniel-Mission zu arbeiten, unter Beweis gestellt, und ich wusste aus meinen Gesprächen mit Sarah und Marie, dass ich dringend benötigte Arbeit für ihre Mission in China leisten konnte. Aber war es das, was er wollte, dass ich tue?

Mit diesem Zweifel im Hinterkopf ging ich am frühen Morgen zum Haus unseres Pastors. Er schien nicht überrascht zu sein, mich zu sehen. Er führte mich einfach in sein Arbeitszimmer und ließ mich reden.

"Bruder Devol, der Herr hat gestern Abend etwas für mich getan", begann ich. "Er hat mich aus dem geistlichen Bankrott geholt und ich habe ihm versprochen, dass ich von nun an alles tun werde, was er von mir will. Aber wie kann ich wissen, was er von mir will? Ich weiß, dass ein Laie Ihm nicht so dienen kann wie ein Prediger, aber sag mir, will Er, dass ich als Missionar diene? Ich brauche deinen Rat."

Reverend Devol war ein Mann Gottes und ein Mann des Gebets, und er sagte: "Lass uns beten und deine Antwort dort finden."

Wir knieten beide nieder und jeder von uns fragte Gott, was er von mir wollte, und als wir uns von unseren Knien erhoben, sprach Gott durch die

Worte meines Pastors zu mir. "Weißt du, Bruder LeTourneau", sagte er, "Gott braucht sowohl Geschäftsleute als auch Prediger und Missionare."

Das waren die Worte, die mein Leben seither bestimmt haben. Ich wiederhole sie in der Öffentlichkeit bei jeder Gelegenheit, weil ich festgestellt habe, dass viele Männer die gleiche falsche Vorstellung davon haben, was es bedeutet, dem Herrn zu dienen. Meine Vorstellung war, dass ein Mann, der sich ganz für Gott einsetzt, ein Prediger, Evangelist, Missionar oder ein so genannter Vollzeit-Christ sein muss. Mir war nicht klar, dass ein Laie dem Herrn genauso gut dienen kann wie ein Prediger.

Ich verließ das Pfarrhaus in einer Art Benommenheit. Wenn Gott Geschäftsleute brauchte, konnte er sicher viel besseres Material finden als einen Dreckschlepper mit einem Haufen Schulden, die sich durch seinen Misserfolg im Garagengeschäft angehäuft hatten. Aber ich sagte mir: "Na gut, wenn es das ist, was Gott von mir will, dann werde ich versuchen, sein Geschäftsmann zu sein." Als ich den Traktor anspannte, um mit der Arbeit zu beginnen, waren alle meine Zweifel verflogen. Ich hatte das Gefühl, dass ich nicht viel erreicht hatte, weil ich zu sehr versucht hatte, mich allein durchzuschlagen. Jetzt, wo ich Gott dienen sollte, sozusagen in einer Partnerschaft, wie konnte ich da versagen?

Ich würde Gott nicht leichtfertig als meinen Partner bezeichnen. Er ist mein Herr und Erlöser, und ich bin sein Diener. Aber durch seine Gnade hat er uns zu Mitgliedern seiner Familie gemacht, und wir können ihn als unseren Vater im Himmel bezeichnen. Mehr noch, er hat uns "Arbeiter" sein lassen, zusammen mit ihm. In der Bibel heißt es: "Wir aber, die wir mit ihm zusammen arbeiten, ermahnen auch euch, dass ihr die Gnade Gottes nicht vergeblich empfangt." *2. Korinther 6,1*. In diesem Sinne meine ich, dass wir Partner sind. Dabei sollten wir immer daran denken, dass echte Partner nicht versuchen zu sehen, wie viel einer vom anderen bekommen kann. Sie arbeiten für das Wohl der Partnerschaft. Sie versuchen, sich gegenseitig zu helfen.

Ich erinnere mich an einen meiner Kunden, der mir sagte: "Ich versuche, mehr für Gott zu schaufeln, als er für mich kann, aber er gewinnt immer. Er hat eine größere Schaufel." Das kann ich bezeugen. Anfang Januar 1920 war die plötzliche Nachfrage nach neuen und gebrauchten Autos so groß, dass wir den Saxon für 1.000 Dollar verkauften, Sarah nach China verschoben und einen Gewinn von 600 Dollar machten. Dann bot ein Bauunternehmer mit neuen Maschinen einen alten Holt-Traktor aus dem Jahr 1915 billig an, und mit den 600 Dollar konnten wir eine Anzahlung leisten. Ira Guy hatte einen alten Schmeiser-Schrapper zu vermieten und ließ mich die Miete mit Reparaturarbeiten für ihn abbezahlen. Ich brauchte immer noch Bargeld. Der Bankier, dem ich bereits 1000 Dollar zurückgezahlt hatte, war bereit, es mir gegen eine Hypothek auf alles außer

unserem ungeborenen Kind zu leihen. Auf den Inseln gab es viele Rancher, die bereit waren, den üblichen Preis für ihr Land zu zahlen. 7,50 $ für den Mann mit dem Traktor und der Schaufel, wobei der Rancher seinen eigenen Mann für die Bedienung der Schaufel stellt.

Ich war nicht länger ein angestellter Arbeiter. Ich war ein Landnutzungsunternehmer mit eigenen, mit Hypotheken belasteten Maschinen. Eine Woche lang war ich bei meinem ersten Auftrag einer der glücklichsten Männer in Kalifornien. Dann begann ich mich wieder zu ärgern. Der Grat unter dem Sattel war, wie immer, der Schrapperfahrer. Mein Vertrag sah vor, dass er zehn Stunden am Tag arbeiten musste. Da die Tage länger wurden, wollte ich im Morgengrauen anfangen, 14 Stunden arbeiten und die magische Marke von 100 Dollar pro Tag knacken. Aber konnte ich den Scraper dazu bringen, noch vier Stunden zu fahren, selbst mit einem Bonus von einem Dollar pro Stunde? Nachdem er mir zehn Stunden lang durch den Staub gefolgt war, war es ihm egal, ob ich verhungerte, und er hoffte wahrscheinlich, dass ich es tun würde.

Heute denke ich am besten in einem Flugzeug oder in einer gefüllten Wanne mit lauwarmem Wasser, aber ich erinnere mich immer noch mit viel Nostalgie an meinen "Denksitz" auf der alten Holt. Mit ein oder zwei Kilometern pro Stunde ging es voran. Staub in deinem Gesicht und die Sonne im Nacken. Kein Verkehr, keine Telefone, keine Ablenkungen. Genug Lärm und Unebenheiten, um echten Schlaf zu verhindern, und genug Motorschnurren und Sitzfedern, um dich nicht völlig aufzuwecken. Viele Dinge gingen dir damals durch den Kopf. Leg einen Riemen auf das Schwungrad des Traktors und lass ihn einen 10 PS starken Gleichstrommotor drehen. Daraus würde nichts Gutes entstehen, aber da war Mac Maroni, besser bekannt als Macaroni, mein alter Vorarbeiter auf der Mare Island Navy Yard. Er zeigte mir, wie ich einen Gleichstrommotor mit ein paar Schleifringen in einen Wechselstromgenerator umwandeln konnte. Und dann war da noch Hank Rogers und sein elektrischer Autoanlasser. Hank zeigte mir, wie man die Energie eines Benzinmotors abnimmt, um einen Generator zu betreiben.

Ich würde eine Ladung abwerfen und eine neue starten. Du hast den Generator und du hast den Anlasser. Jetzt fügst du noch ein paar Untersetzungsgetriebe hinzu. Ein Ritzel geht rundherum, aber eine Zahnstange geht hoch und runter oder hin und her. Setze eine Zahnstange auf den Abstreifer und ein Ritzel auf das Untersetzungsgetriebe des Starters. Wenn du einen Knopf drückst, bewegt sich das Ritzel rundherum und die Zahnstange auf und ab und hebt das Abstreifblatt an. Drückst du einen anderen Knopf, fährt sie nach unten und beißt sich in die Erde. Warum billig sein? Baue zwei Motoren an das Abstreifschild. Einen auf jeder Seite. Hebe eine Seite an und senke die andere. Eine kippbare Klinge. Junge, das wäre doch was. Ein paar Schalter am Traktor und ein Mann auf dem Fahrersitz. Beide Maschinen können ohne zusätzliche Kosten

betrieben werden. Bearbeite beide Enden des Feilens sowie die Mitte.

So liefen deine Gedanken beim Planieren von Land im San Joaquin Valley. Die meisten von ihnen verwehten mit dem Staub, aber für mich kamen viele Dinge zusammen. Ich wusste genau, wo eine Menge Generatoren und Motoren der Navy als Kriegsüberschüsse zu Schrottpreisen verkauft wurden. Es handelte sich um die gleiche Art von Motoren und

Generatoren, mit denen ich in Mare Island gearbeitet hatte. Als ich mir das alles vorstellte, komplett mit Zahnstange und Ritzel für den Abstreifer und einem Generator, der mit dem Schwungrad des Traktors verbunden war, ging mir ein Ruck durch den Kopf, der mich fast aus dem Fahrersitz warf.

Zwei Wochen später, als ich nachts arbeitete und kaum Zeit zum Essen oder Schlafen hatte, hatte ich den Traktor so umgebaut, dass er Strom erzeugen konnte, und den Scraper so, dass er ihn nutzen konnte. Das gleiche Schwungrad und der gleiche Riemen, die den Luftkompressor angetrieben hatten, waren nun bereit, den Generator anzutreiben, den ich an den Traktorrahmen geschweißt hatte. An den Scraper hatte ich Motoren und Getriebe geschweißt, um das Schild auf und ab zu bewegen.

Ich gebe nicht an, wenn ich sage, dass die Ergebnisse erstaunlich waren, denn ich gehörte zu denjenigen, die am meisten staunten. Ich habe bereits erwähnt, dass die Klinge, wenn sie mit Druckluft in den Boden gedrückt wurde, auf einen Widerstand stieß, der größer war als ihr Luftdruck. Ich hatte die unebene Oberfläche, die zurückblieb, als normales Verhaltensmuster von Abstreifern akzeptiert. Aber meine Zahnstangen und Ritzel hatten einfach keinen Rückprall eingebaut. Was auch immer die Klinge traf, sie schnitt durch. Manchmal musste ich den Gang wechseln und kräftig Gas geben, aber wir kamen durch. Das Ergebnis war ein Weg hinter mir, der so glatt war, wie man es von einer Tischplatte erwartet.

Das war schon was! Nicht nur, dass ein Mann sowohl den Traktor als auch den Scraper bediente, er erledigte die Arbeit auch noch besser, als es die nachfolgenden Teams mit Pflug, Egge und Schaufel tun konnten. Junge, war ich aufgeregt. Vielleicht war ich nur eine verstaubte Gestalt in einem Overall, aber ich fühlte mich wie ein Erfinder, der irgendwo zwischen Edison, Bell und Holt einzuordnen ist. Ich ließ die Maschine bis zum Einbruch der Dunkelheit laufen und legte mich dann zum ersten Mal seit zwei Wochen wieder richtig schlafen.

Als ich am nächsten Morgen zum Traktor zurückkehrte, war der Rancher schon da. "Warum ist der Rest des Feldes nicht so gut wie das hier?", wollte er wissen und zeigte auf mein letztes Werk.

Stolz erzählte ich ihm das und zeigte ihm stolz die Eigenschaften meines elektrischen Systems. Dann kam ich ihm mit meiner nächsten Idee. "Solange ich die Maschine alleine bedienen kann und gute Arbeit leiste", sagte ich, "musst du deinen Vorarbeiter nicht für das Fahren eines Scrapers bezahlen. Ich werde die Arbeit von zwei Männern machen, also könntest du mir vielleicht die Hälfte des Gehalts des zweiten Mannes geben und den Rest sparen."

Er wich vor mir zurück, als ob ich verrückt geworden wäre.

"Nicht bei deinem Leben. Im Vertrag steht, dass du und deine Maschinen für 7,50 pro Stunde arbeiten. Da steht nichts davon, dass du für einen Elektromotor extra bezahlen musst."

Ich grub noch ein paar andere Argumente aus, aber ohne Erfolg. Er konnte sich nicht vorstellen, mit mir das Gehalt eines Mannes zu teilen, der nicht da war. Das war meine erste Begegnung mit der "Mann, der nicht da ist"-Theorie, und ich werde wahrscheinlich den Rest meines Lebens damit verbringen, ihr nicht nur zu begegnen, sondern ihr entgegen zu eilen. Der Mensch ist das wert, was er produziert, und wenn Maschinen seine Produktion steigern, ist er mehr wert. Der Grund dafür, dass wir den höchsten Lebensstandard der Welt haben, ist, dass wir das am stärksten mechanisierte Land der Welt sind und unsere Produktion pro Mann am höchsten ist.

Mein Stolz auf meinen elektrischen Scraper hätte vielleicht länger als eine Woche gehalten, wenn mein nächster Auftrag nicht einen langen Transport von einer hoch gelegenen "Insel" in ein tief gelegenes Viertel erfordert hätte, das praktisch ein Sumpfgebiet war. Ich wurde zwar immer noch nach dem gleichen Tarif von 7,50 $ pro Stunde bezahlt, aber wenigstens arbeitete ich so viele Stunden, wie ich konnte, ohne dass der Fahrer des Scrapers mich von Zeit zu Zeit anbrüllte. Ich hätte also zufrieden sein müssen. Je mehr Stunden der Job dauerte, desto mehr Geld verdiente ich.

Irgendwie bin ich nicht dazu gemacht, so zu denken. Ich habe gehört, dass man das sowohl Effizienz als auch Faulheit nennt, aber wenn ich eine Arbeit anfange, suche ich instinktiv zuerst nach dem einfachsten Weg und dann, in Anlehnung an Mr. Hill in Portland, nach dem schnellsten Weg. "Arbeite nicht hart, nur schnell." Also fing ich an, die Spitze der "Insel" abzuschaben und den Dreck den Hang hinunter zum Sumpf in 2000 Fuß Entfernung zu schleppen. Hätte ich vier Meter Erde von der Spitze des Haufens aufheben und unversehrt in den untersten Teil des Sumpfes tragen können, hätte ich nichts dagegen gehabt. Aber die Schürfleisten, die wir damals hatten, funktionierten so nicht. Der Dreck, den ich oben hochgekratzt hatte, lief aus, als ich den Abhang erreichte.

In der Mathematik gibt es etwas, das Asymptote genannt wird - eine gekrümmte Linie, die sich einer geraden Linie nähert, wobei die Kurve so allmählich abnimmt, dass sie sich niemals in einer Million Meilen treffen können. Das war ich als Erdbewegter. Eine Asymptote. Ich verteilte eine kleine Kuppe über ein Gebiet mit einem Durchmesser von 500 Fuß. Dann verteilte ich das über eine niedrigere Fläche mit einem Durchmesser von 1000 Fuß. Weiter ging es auf eine niedrigere Ebene und eine Fläche von 1.500 Fuß. Du kannst dir vorstellen, warum ich, als aus dem Hügel und dem Sumpf ein einziges flaches Feld geworden war, ziemlich unzufrieden mit der verschwenderischen Verdoppelung der Arbeit war.

Andererseits bewegte ich mehr Erde, als je ein Mensch zuvor in der Geschichte bewegt hatte. Und weil ich meine Arbeit schneller und besser machte, wurden mir mehr Aufträge angeboten, als ich bewältigen konnte, selbst als ich meinen Stundensatz auf acht Dollar erhöhte. Aber das zählte für mich immer noch nicht. Für einen Mann, der gerne einen Job anfängt und ihn hinter sich bringt, ist es nicht einfach, denselben Dreck immer wieder zu bewegen.

war eine ziemlich frustrierende Arbeit, auch wenn mehr Stunden mehr Lohn bedeuteten.

Ich saß in meinem Denkersitz auf dem Holt und wartete auf eine Idee. Nichts geschah. Soweit ich sehen konnte, war eine Schabracke eine Schabracke, war es immer und würde es immer sein. Damit begann für mich eine unruhige Zeit. Als die Regenzeit einsetzte und das Flachland in unpassierbaren Schlamm verwandelte, holte ich meinen Schweißbrenner heraus und nahm eine Menge Reparaturarbeiten in Angriff. Dann kam ein Mr. Clark mit einem Problem zu mir. Er wollte seine berühmten Clarkadota-Feigen auf einem hochgelegenen Grundstück anbauen, das zwar fruchtbar genug war, aber so stark gebrannt, dass der Regen wie ein Ziegeldach abfiel. Konnte ich den Boden für ihn aufbrechen, ohne den sandigen Untergrund wie bei einem Pflug aufzuwühlen? Ich erfand und schweißte eine Stahlklinge zusammen, die etwa acht Zentimeter unter die verdichtete Oberfläche schnitt und sie anhob und auflockerte, ohne sie umzudrehen. Wir nannten das Verfahren Subsoiling, und es wurde zu einem profitablen Nebenerwerb.

Kurz darauf übernahm ich den bereits erwähnten, katastrophalen Auftrag, 4.000 Fuß Zementrohr für Carlton Case zu verlegen. Bei diesem Auftrag musste ich
1 Dollar pro Fuß, mein bisher größter Auftrag. Die erste harte Regel des Vertragsabschlusses hatte ich noch nicht kennengelernt: Je mehr du verdienen kannst, desto mehr kannst du auch verlieren. Als Howard und ich alle Lecks repariert hatten, hatte ich die Arbeit eines Monats verloren und
1000 Dollar in bar. Wieder ein Jahr vorbei und immer noch genauso verschuldet wie vorher.

Trotz des Rückschlags wurden wir von Gott reich gesegnet. Unsere Tochter Louise war am 2. April 1920 geboren worden. Wir hatten unsere Versprechen an die Christliche Missionsallianz erfüllt und den Umfang unserer Arbeit für die Kirche erweitert. Wenn es uns an materiellen Dingen mangelte, hatten wir unsere Gesundheit und unseren Glauben an den Herrn, der uns durchbrachte.

11

Keiner wusste besser als Carlton Case, wie kaputt ich im Frühjahr 1921 war. Nachdem ich die Lecks in seiner Bewässerungsleitung repariert hatte, musste ich auf Zehenspitzen stehen, um den Boden zu berühren. Doch nur ein paar Tage, nachdem ich seine Leitung fertiggestellt hatte, hielt mich Mr. Case vor der Bank an, wo ich eine weitere Zahlung auf meinen Schuldschein hinausgezögert hatte.

"Bob, ich weiß genau, wo es ein Haus für dich gibt", begann er. "Solide gebaut. Eine Pumpe in der Küche, damit Evelyn kein Wasser draußen holen muss. Ein Hektar Land, eine gute Scheune und nur eine halbe Meile vom Ende der Autostraße entfernt. Draußen in der Moss Avenue."

"Mr. Case, ich könnte kein Haus kaufen, wenn es keine Anzahlung kostet und billiger ist als Miete."

"Du hast die Bedingungen auf den Kopf getroffen", sagte er. "Keine Anzahlung und 30 Dollar pro Monat oder 3000 Dollar in bar, wenn du es bekommst. Ich denke, dass jeder, der mir ein Zementrohr verkauft, auch sein eigenes Haus verkaufen kann."

Und so zogen wir im Mai in die 122 Moss Avenue. Für Evelyn war es nach fast vier Jahren Eheleben in gemieteten Zimmern, Zelten und Kochbuden ihr erstes richtiges Zuhause, das noch größer wurde, als am 29. September unser Sohn Donald geboren wurde. Für mich war es der Beginn von R. G. LeTourneau, Inc. Die Scheune wurde zu meiner Maschinenwerkstatt, der Hektar Land zu meiner Freiluftfabrik und der Staub in der Einfahrt zu meiner Konstruktionsabteilung, in der ich, auf den Fersen hockend, meine "Blaupausen" mit dem Finger anfertigen konnte.

Auf der anderen Seite brachte mir meine neu erklärte Partnerschaft mit Gott einen großen Seelenfrieden, während ich wenig für ihn tat.

Der Knackpunkt kam im Herbst, als ich alles auf einen Wintervertrag im trockenen Südkalifornien setzte, der mehrere hundert Hektar Land umfasste.

Ich habe mein Angebot so weit heruntergeschraubt, dass, wie die Unternehmer sagen, "kaum noch Bohnen für den Tisch übrig waren", und ich habe es verloren. Um ein anderes altes Sprichwort zu zitieren: Ich war so klein, dass ich nicht einmal ein Laufband in einem Flohzirkus antreiben konnte.

Ich muss so klein ausgesehen haben, wie ich mich fühlte, denn erst jetzt, 38 Jahre später, erwähnte ich den Vorfall zufällig gegenüber meiner Frau. "Oh, dieser furchtbare Tag", sagte sie. "Ich habe nie vergessen, wie niedergeschlagen du warst, als du nach Hause kamst und mir sagtest, dass du den Job verloren hast. Ich habe dich noch nie so niedergeschlagen gesehen."

Am nächsten Morgen hatte ich nichts anderes zu tun, nachdem ich all meine Hoffnungen auf den Vertrag gesetzt hatte, und ging hinaus, um den Traktor zu überholen. Ich weiß nicht, warum. Die Regenfälle in der Umgebung von Stockton hatten die Erdarbeiten zum Stillstand gebracht. Ein Rancher in der Nähe kam auf mich zu und sagte: "Bob, wenn du nichts vorhast, muss ich auf meiner Farm ein paar Stümpfe entfernen. Ich wette, mit diesem Traktor schaffst du das in einem halben Tag."

Nachdem ich einen Wintervertrag verloren hatte, war ich nicht sonderlich an einem halben Tag Arbeit interessiert, aber er gehörte zu den Typen, die ein Nein nicht akzeptieren würden. "Du machst einen Fehler", sagte er. "Ich glaube, du könntest ein paar Dollar verdienen und mir gleichzeitig helfen, meine Ranch zu verbessern. Zumindest könntest du einen Preis festlegen."

Er hatte Recht, also bot ich ihm denselben Stundensatz an, den ich bekommen hätte, wenn ich den Vertrag gewonnen hätte. "Okay, dann machen wir es", sagte er.

Es war keine große Arbeit, aber bevor ich fertig war, kam ein anderer Rancher vorbei. Als er sah, wie schnell ich die Stümpfe zog und von meinem Stundensatz hörte, beschloss er, dass er es sich leisten konnte, auch ein paar Stümpfe ziehen zu lassen.

Um die Arbeit eines Winters kurz zu machen, kamen die Viehzüchter einer nach dem anderen vorbei. Das erinnert mich an die Geschichte in der Bibel über die Witwe, die nur eine Handvoll Mehl im Fass hatte, aber weil sie tat, was der Prophet Elia ihr sagte, war immer mehr Mehl im Fass, obwohl eine Hungersnot im Land herrschte.

In der Erdbewegungsbranche herrschte eine Hungersnot anderer Art. Die winterlichen Regenfälle in der Gegend von Stockton, die das Ausreißen von Baumstümpfen im aufgeweichten Boden erleichterten, griffen auf Südkalifornien über. Der Bauunternehmer, der mich bei diesem Auftrag geschlagen hatte, kämpfte vier Monate lang mit schwerem Schlamm und

verlor Geld. Ich hatte am Ende die Nase vorn und lernte wieder einmal: "Herr, dein Wille geschehe."

Mit dem Beginn des Frühlings sind viele Dinge auf einmal passiert. Zum einen stellte ich zu meiner Überraschung fest, dass ich ein Arbeitgeber bin. Mein Schweiß- und Reparaturgeschäft war so groß geworden, dass ich eine Vollzeitkraft brauchte.

Schweißer, um meinen Servicewagen im Außendienst zu bedienen. In der Werkstatt, die ich in der Scheune eingerichtet hatte, bekam mein Schwager Ray Peterson so viel Arbeit von Werkstätten und Geschäften in ganz Stockton, dass er einen Assistenten brauchte, und sogar der junge Howard arbeitete nach der Schule für ihn, und leider an vielen Tagen, an denen er in der Schule hätte sein sollen.

Als Nächstes kam mein Schweißer von einem zweiwöchigen Auftrag zurück, bei dem er Geräte für eine Straßenbaufirma repariert hatte. Direkt hinter ihm kam der Bauunternehmer, der, wie ich fand, ein bisschen sauer aussah. "Bob, ich habe deinem Mann gerade mehr für seine Reparaturen bezahlt, als dein ganzes Ding wert ist", sagte er. "Und die Geräte gehören immer noch dir."

"Du bekommst mehr Geld für die Reparatur einer Straße, als deine Ausrüstung wert ist", sagte ich abwehrend.

"Das ist der Punkt. Ich glaube daran, meine eigenen Sachen zu besitzen. Wie wäre es, wenn du mir ein Schweißgerät wie deines besorgst, damit ich meine eigenen Reparaturen durchführen kann?" Ich wollte seine Arbeit nicht verlieren, aber mir war klar, dass, wenn ich die Ausrüstung nicht für ihn bauen würde, es jemand anderes tun würde. So war die erste Maschine, die ich zum Verkauf herstellte, passenderweise genau die Art von Schweißgerät, die unser Unternehmen aufbauen sollte. Es war ein Elektroschweißgerät, in das ich ein paar neue Ideen einbrachte. Später sollte ich größere Elektroschweißgeräte bauen, und ich baue immer noch meine eigenen, zuletzt eine große Tourna-Schmelzer, der dicke Stahlplatten miteinander verbindet, indem er einen Strom aus geschmolzenem Metall in die Naht fließen lässt.

Kaum hatte ich mit der Arbeit am Schweißgerät begonnen, bekam ich einen großen Auftrag zur Landvermessung in Bellota. Sofort eilte ich zu den Gebrüdern Guy, um den Holt Scraper zu mieten, den ich beim Stubbenziehen zurückgegeben hatte. Zu meinem Entsetzen hatten sie ihn bereits an Buck Maistretti, einen meiner Konkurrenten, vermietet. Schlimmer noch, Buck war mit meiner elektrischen Anlage, die noch an der Schürfmaschine befestigt war, weggefahren.

"Dann muss ich Buck suchen und meine Motoren zurückholen", sagte ich zu Ira.

"Ich habe eine bessere Idee", sagte Ira. "Du wirst dieses Jahr keinen Abstreifer bekommen können. Es gibt so viele Rancher, die bewässern wollen, dass Holt, Schmeiser und alle anderen mit ihren Bestellungen ein Jahr im Rückstand sind. Ich sag dir was: Anstatt deine Motoren vom Schaber zu nehmen, kannst du deinen Generator an meinen Traktor

anschließen und Buck das ganze System geben. Ich werde deinen Preis für den Job übernehmen.

Ich war mit dieser Idee überhaupt nicht zufrieden. Erst als ich überall nachgeschaut hatte und feststellte, dass in Kalifornien kein einziger Kratzer zu bekommen war, machte ich das Beste daraus

eine schlechte Situation. Ich baute die Generatoranlage für Iras Traktor. Das war mein erster Verkauf eines Erdbewegungsgeräts.

Ich finde das immer noch einen merkwürdigen Start für unser Unternehmen. Ich baute eine Maschine, um meinen Rivalen ins Geschäft zu bringen. Da stand ich nun, in seinem Staub, und sah zu, wie er mit meinem ganzen Stolz davonfuhr. Ich hatte einen großen Erdbewegungsauftrag in der Tasche, aber nichts, womit ich ihn hätte erfüllen können.

Mir wurde gesagt, dass ein ehrgeiziger junger Mann heutzutage kein Unternehmen wie meines gründen kann. Dem kann ich zustimmen. Ich möchte aber auch hinzufügen, dass ein ehrgeiziger junger Mann 1922 kein Unternehmen wie meines gründen konnte. Vor ein paar Jahren hatte ich zum Beispiel eine Idee für eine Offshore-Ölbohrinsel. Es gibt so viel Öl unter dem Meer, dass ich dachte, ich könnte ein Unternehmen gründen, das Bohrinseln für die Ölfirmen herstellt, die dort bohren werden.

Aber zuerst kommen die Entwicklungskosten, bevor das Geschäft starten kann. In unserer Konstruktionsabteilung nahmen wir alles, was wir über die Herstellung von Schwerlastgeräten gelernt hatten, und alles, was wir über Elektromotoren, Getriebe aller Art und Speziallegierungen zur Beständigkeit gegen Salzwasserkorrosion gelernt hatten. Monatelang überprüften wir unsere Zahlen zu Spannungen und Dehnungen, zu Hurrikanwinden und Flutwellen und fanden erstaunlich wenig Informationen zu den beiden letzteren. Ein Ingenieur berichtete trocken: "Wenn ein Hurrikan eine Bohrinsel vor der Küste bedroht, zeigen kompetente Beobachter mehr Interesse daran, an Land zu gehen, als zu bleiben, um die zerstörerische Kraft zu messen."

Am Ende, nachdem wir maßstabsgetreue Modelle gebaut und bis zum Anschlag belastet hatten, waren wir nicht viel besser dran als der kleine Junge, der zu seinem Vater sagte: "Ich werde heute wohl nicht zur Schule gehen." "Rate noch mal, mein Sohn", antwortete der Vater. "Mit der ersten Antwort liegst du ganz schön daneben."

Vielleicht lagen wir weit daneben, vielleicht aber auch nicht. Wir haben uns bei einigen Ölfirmen, die vor der Küste bohren, umgehört und diese Antwort erhalten: "Macht weiter und baut es. Wenn es funktioniert, kommst du wieder zu uns." Nun lag es an mir zu entscheiden, ob wir unser Projekt mit dem echten Ding unterstützen wollten, was 3.000.000 Dollar kosten würde, oder ob wir es aufgeben und eine Viertelmillion für Papierkram und Modelle verlieren wollten. Ich hatte zufällig die drei Millionen, aber ich würde sie nicht lange haben, wenn ich mich irren würde.

Wir schlossen ein Geschäft ab, das meines Erachtens einzigartig ist, wenn es um unerprobte Ausrüstung im Wert von so vielen Millionen Dollar

geht. Die Zapata Off-Shore Company aus Houston, Texas, erteilte uns den Auftrag für die Plattform, die später in New Orleans auf den Namen *Scorpion* getauft wurde. Sie würden sie für uns unter realen Betriebsbedingungen testen. Wenn sie wie garantiert funktionierte, waren wir im Geschäft. Wenn sie meinen Ansprüchen nicht genügte

Garantie, und da musste ich mir ziemlich sicher sein, na ja, ich wäre der kleine Junge, der falsch geraten in die Schule zurückgeht.

Es hat funktioniert. Wir sahen, wie unsere Elektromotoren eine 9.000.000 Pfund schwere Plattform auf ihren drei Beinen mit einer Geschwindigkeit von einem Fuß pro Minute hoch über das Wasser hoben. Wir sahen, wie sie als einzige Offshore-Bohrinsel an der Golfküste die volle Wucht des Hurrikans Audrey von 1957 aushielt und unbeschädigt blieb. Seitdem haben wir ein Dutzend weitere gebaut und gesehen, wie sie bis nach Arabien und Italien geschleppt wurden, und man kann sagen, wir haben ein Geschäft aufgebaut. Aber ehrlich gesagt glaube ich, dass ein junger Mann unter diesen Umständen mehr Schwierigkeiten gehabt hätte, einen Geldgeber mit drei Millionen zu finden, als ich selbst.

Aber, und das kann ich nicht genug betonen, der junge Mann von heute ist viel besser dafür ausgebildet, ein Unternehmen wie das meine zu gründen, als ich es war. Der Punkt, den sie in ihrer Ungeduld übersehen, ist, dass ich kein großes Unternehmen gegründet habe. Es mag übertrieben klingen, aber ich war fünf Jahre lang in meinem Geschäft, bevor ich merkte, dass es angefangen hatte. So klein war es.

Die Art und Weise, wie es dazu kam, war die reine Macht der Umstände. Ich hatte diesen Bellota-Vertrag und keine Schrottpresse. Ich hatte meine Werkstatt und meine Schweißgeräte und das, was meine Frau den "Schrottplatz" mit Alteisen und Stahlplatten nannte, der sich in einer Werkstatt anzusammeln scheint. Als ich mir das ansah, sagte ich zu Ray: "Wir haben hier einen Abstreifer, wenn wir ihn nur zusammenschweißen."

Wir hockten uns in den Staub der Einfahrt und begannen, Pläne zu entwerfen. Ray war der geborene Mechaniker und Konstrukteur. Er wusste instinktiv alles, was ich in meinen Fernkursen herausgefunden hatte. Als unser Enthusiasmus wuchs, wurden unsere Stimmen lauter und lauter. Die junge Edna, die Evelyn mit dem Baby und der Hausarbeit half, dachte, dass ein schrecklicher Streit im Gange sei und kam herausgeflogen.

"Was soll das ganze Geschrei?" Ich weiß noch, wie sie fragte.

"Keine Ahnung", antwortete Ray, "aber wenn ich lauter schreie als Bob und er die Klappe hält, habe ich Recht. Wenn er lauter schreit als ich, hat er recht."

Mehr als 30 Jahre lang, bis zu Rays vorzeitigem Tod durch einen Herzinfarkt, haben wir viele unserer technischen Probleme auf diese Weise gelöst. Die Regeln im Buch sagten uns vielleicht, dass wir falsch lagen, aber wenn wir merkten, dass die Lautstärke unserer Stimme stieg, wussten wir, dass wir auf dem richtigen Weg waren.

Die Maschine, die aus dem Staub wuchs, war eine Art Mischling: teils

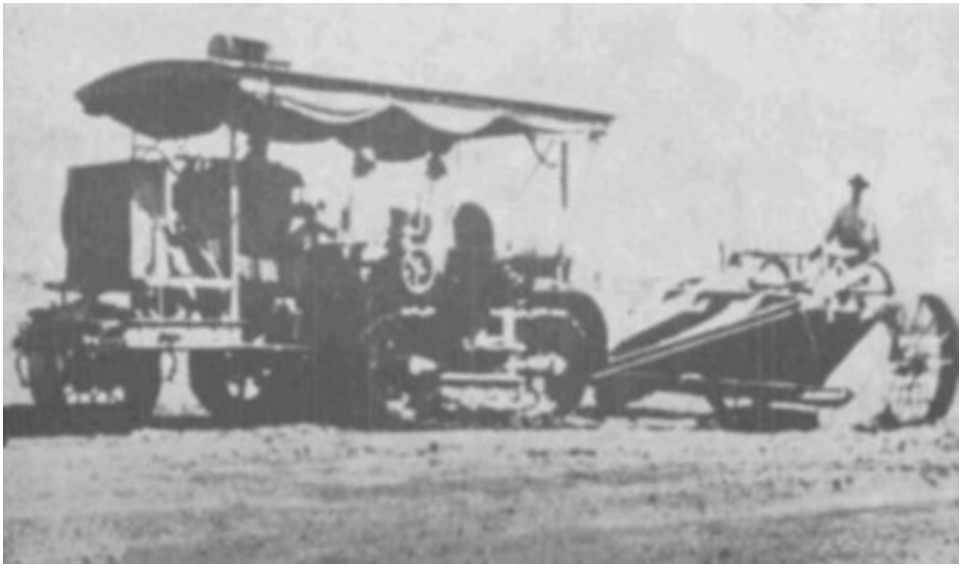
Fresno, teils konventioneller Schaber, teils Schaufel. Sie hatte so viele Riemen und Riemenscheiben, dass ich eine Checkliste durchgehen musste, wie ein Pilot vor dem Start, um zu wissen, welchen Knopf er drücken musste. Wenn alles auf einmal lief, war es

klang wie ein Steinbrecher, mit ein paar zusätzlichen Geräuschen, wenn ein Stein im Getriebe stecken blieb.

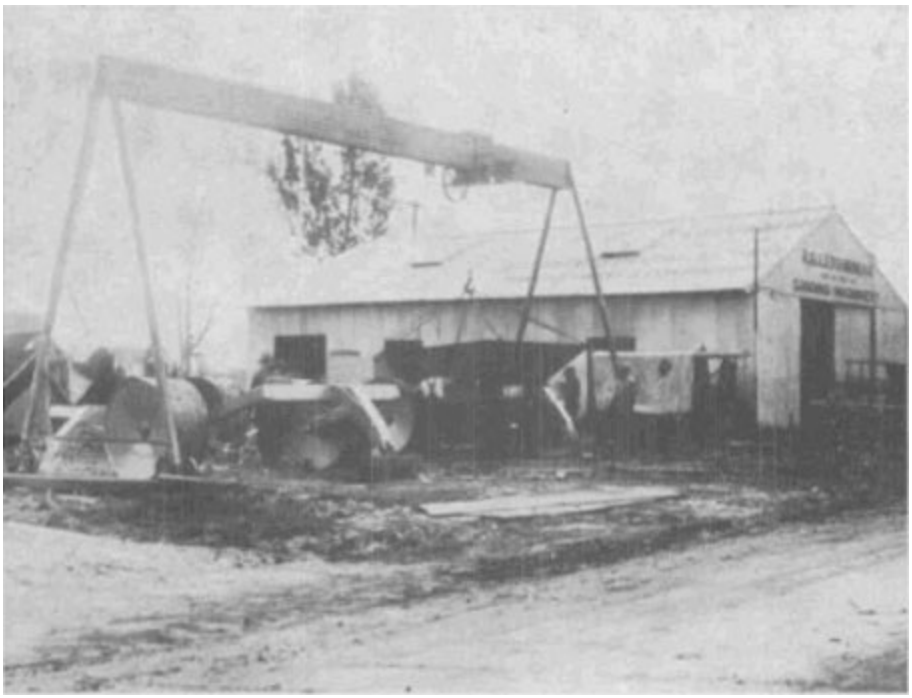
Mein erster Scraper hat mir zwei Dinge gebracht. Erstens konnte ich mit einem Ein-Mann-Erdbewegungsgerät, das so gut war wie jedes andere, wieder in das Landnutzungsgeschäft einsteigen. Meine Verträge waren gerettet. Und zweitens war er so hässlich, dass ich ihn nicht ansehen konnte, ohne ein Dutzend Stellen zu sehen, an denen er verbessert werden könnte. Ich stellte einen Mann ein, der ihn bedienen sollte, und ging zurück in die staubige Einfahrt, um meine neuen Ideen auszuarbeiten.

Was ich dieses Mal wollte, war ein Semi-Drag Scraper. Früher hieß es, dass Abstreifer, wie Napoleons Armee, auf ihrem Bauch reisten. Der Vollschlepper, wie der Fresno, wurde ganz auf seinem Bauch oder, bei den verbesserten Versionen, mit etwas Unterstützung durch Räder geschleudert. Die von mir geplante Maschine würde ihre Schaufel vorne vom Boden abheben, so dass nur das Heck weitergeschleppt würde, während die Räder mehr als die Hälfte des Gewichts tragen würden. Die Last wäre in der Schaufel enthalten.

Ich baute einen geschweißten Stahlrahmen, der hinten von ein paar großen Rädern gestützt wurde, die dem Ochsenrad einer Erntemaschine nachempfunden waren. Zwischen und vor den Rädern schwang ich eine schaufelförmige Schaufel, die drei Meter breit, einen Meter tief und einen Meter hoch war. Voll beladen fasst sie sechs Kubikmeter.

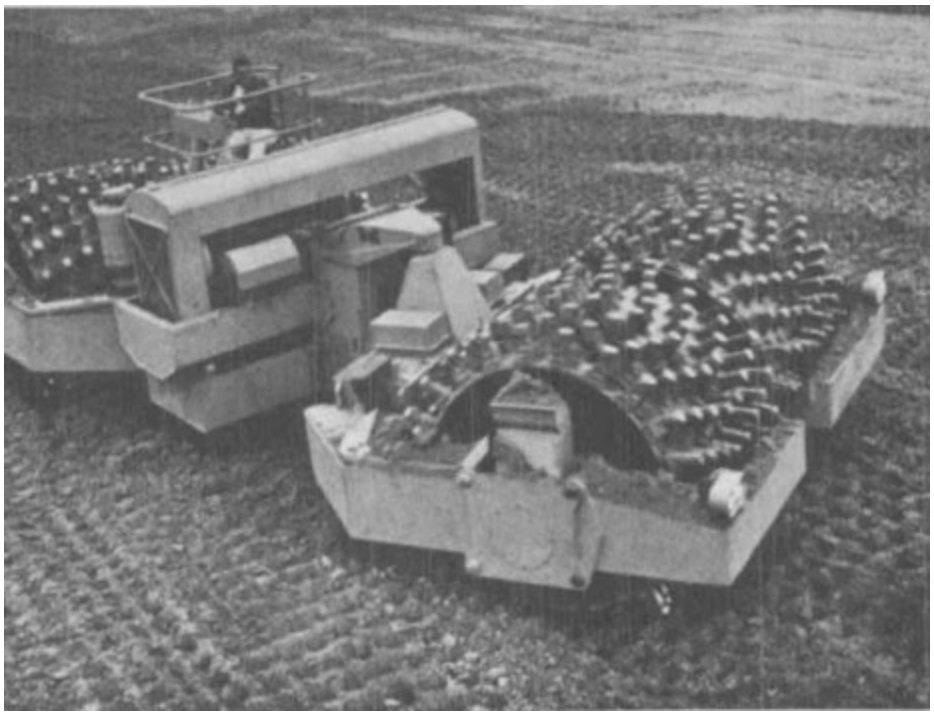


Die ursprüngliche Kratzermaschine, die von einem Holt-Traktor gezogen wurde.

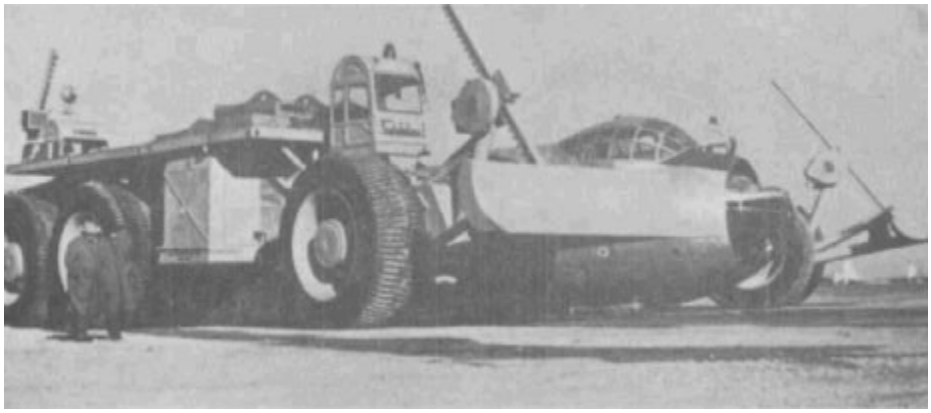


Das Werk in der Moss Avenue, Stockton.

"Das wünsche ich mir zu Weihnachten." Eine Erdbewegungsmaschine mit 130 Tonnen Fassungsvermögen aus den 1960er Jahren.



Eine selbstfahrende, elektrisch angetriebene Schafsfußwalze.

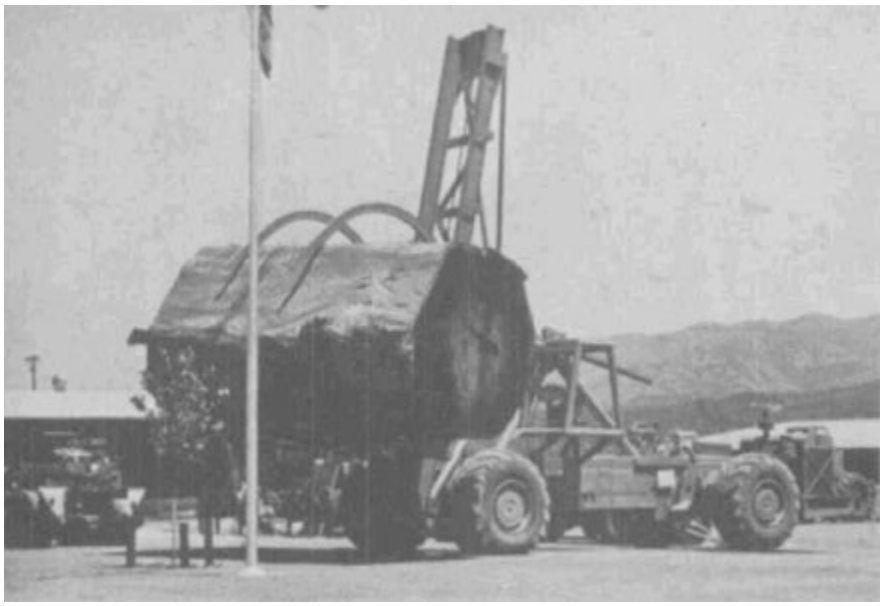


Crash Pusher. Gigantische bull-dozer-ähnliche Maschinen arbeiten paarweise, um abgestürzte Bomber bei Notfalleinsätzen von den Landebahnen zu räumen. Das ist "Fantabulous I".

Transporter, für Hochgeschwindigkeitsmobilität bei großen Bauprojekten.

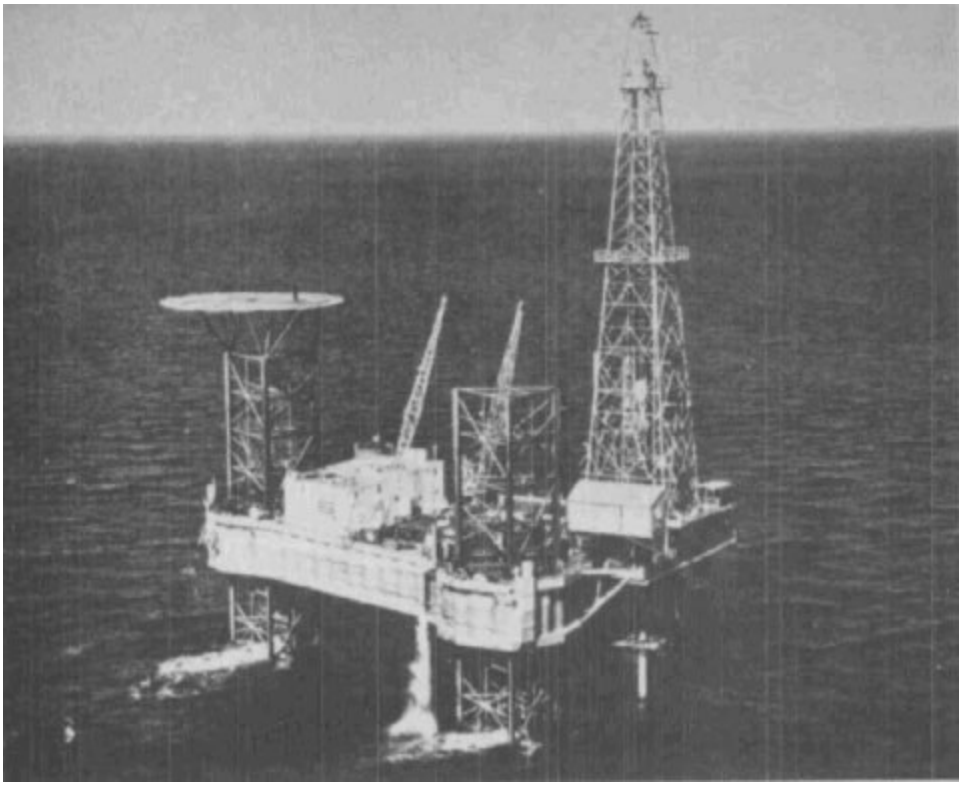
Das elektrische, selbstfahrende, gummibereifte Rad.

Ein amphibisches Schiff; die Zahnstange bringt es an Land.



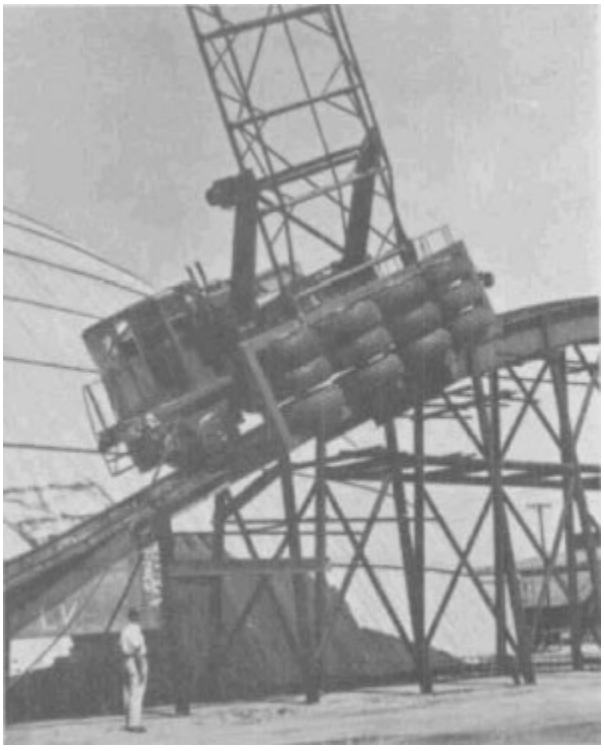
Ein Stangenstapler, mittlere Kapazität.

Baumstamm-Transporter für Skid Trails. Diese Maschine hat einen Elektromotor, der direkt mit jedem Rad verbunden ist, und kommt ohne Kupplungen, mechanische Antriebe oder Aufbaufedern aus. Seine Kapazität beträgt 30 Tonnen.



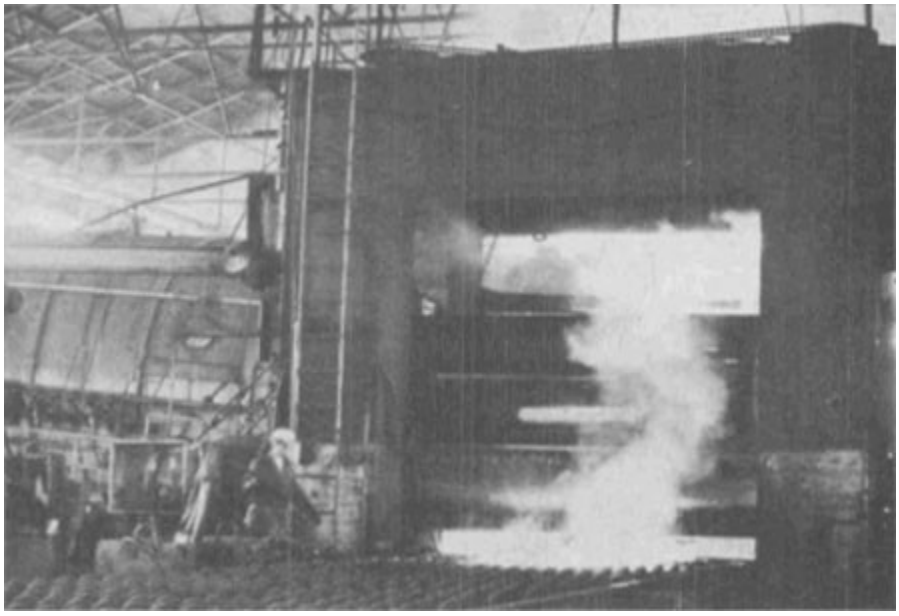
Tragbare Insel für Offshore-Bohrungen.

Mobiler Raketenwerfer.

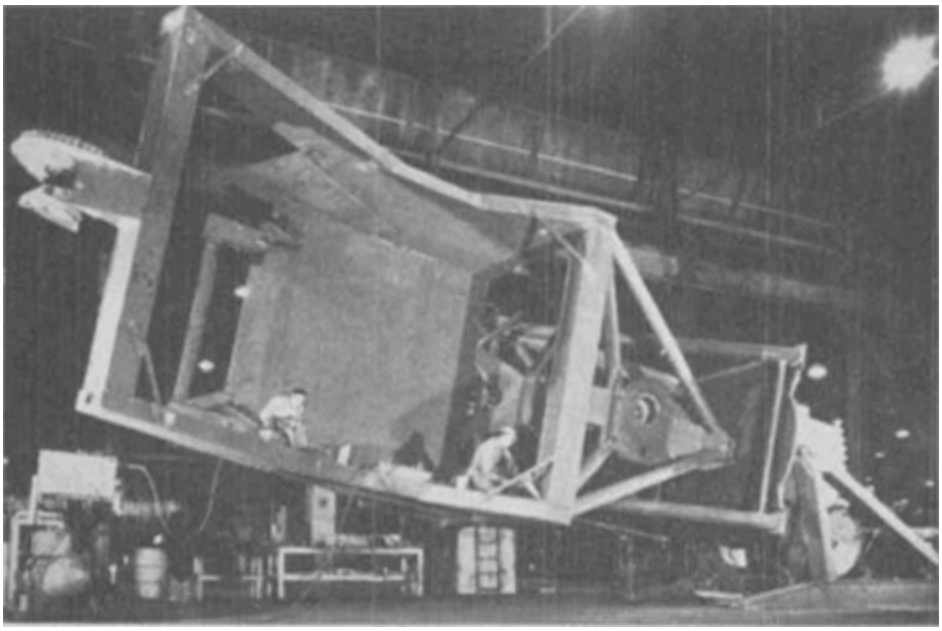


Panamaschlepptau, zum Ziehen von Schiffen durch die Kanalschleuse

Ein Gespräch mit christlichen Geistlichen in Liberia.



Das Walzwerk im Stahlwerk von Longview.



Der Positionierer (rechts) soll das Schweißen erleichtern.

Meine italienischen Nachbarn auf der anderen Straßenseite und die Familien der beiden Landwirte auf der anderen Straßenseite wussten meine Baumethoden nicht zu schätzen. Ich baute den Eimer aus einem Viertelzoll-Stahlblech und schlug ihn mit einem zwölf Pfund schweren Vorschlaghammer in Form. Bei jedem Schlag klingelte es wie ein Gong, und weil ich draußen arbeitete, war ich lauter als die sprichwörtliche Kesselfabrik. Das Zuschneiden der Schaufel und das Anschweißen der Seiten war leiser, also habe ich ein Programm ausgearbeitet, bei dem ich tagsüber hämmerte und nachts schweißte.

Die Maschine stand kurz vor der Fertigstellung, als Mr. Throop, ein ehemaliger Konstrukteur und Hersteller von Abstreifern, an einem glühend heißen Julitag herauskam, um zu sehen, was ich tat. Ich legte den Hammer weg, während er um den Rahmen herumging und traurig den Kopf schüttelte. "Ich bin enttäuscht von dir, Robert", sagte er. "Ich hatte gehört, dass du etwas Neues baust. Ich habe vor einem Jahr genau so etwas gebaut, und es funktioniert nicht."

In diesem späten Moment wurde mir klar, dass er Recht haben könnte. "Was für eine Kraft hast du benutzt?" fragte ich etwas schwach.

"Luftkraft, natürlich", sagte Throop. "Die beste, die es gibt."

Ich war erleichtert. Ich hatte selbst etwas Neues, von dem Throop nichts wusste. Was ich hatte, war so alt, dass es veraltet war, und doch so neu, dass es noch nicht angerührt worden war. Das bringt uns zu einem anderen Punkt. Es muss buchstäblich Tausende von guten Ideen im US-Patentamt geben, die nie verwirklicht wurden. Erfindungen, die gestorben sind und begraben wurden, weil sie ihrer Zeit zehn oder 50 Jahre voraus waren, oder weil sie für eine bestimmte Aufgabe entwickelt wurden, obwohl sie zehn andere Aufgaben viel besser erfüllen könnten, wenn jemand daran denken würde, sie anzuwenden. Bei mir war es das alte Elektroauto, das durch eine Reihe seltsamer Umstände umkam, als es gerade seinen Höhepunkt erreichte.

Mit seinem leisen Batteriebetrieb, seinem Lenkrad, seinem hohen Kastenverdeck und den breiten Glasfenstern, seiner Vase für Kunstblumen und seinem Start per Knopfdruck ohne Kurbel war er lange Zeit das bevorzugte Fahrzeug älterer Frauen und vergänglicher Jungfern. So sehr, dass er als "Old Maid's Car" bekannt wurde, und als sich dieser Ruf verbreitete, war er zu viel für die alten Jungfern. Als 1922 die zuverlässigen Selbststarter für herkömmliche Autos eingeführt wurden, gaben sie ihre Elektroautos zu Hunderten auf. Man konnte sie für ein Lied kaufen, sogar mit meiner Stimme.

Ich sah in einem Elektromotor, der ein Auto die steilsten Hügel in San Francisco hinaufschieben konnte, genau das, was ich für meine Schaufel brauchte. Ich kaufte zwei davon, schweißte sie an meine Schaufel, rüstete sie mit Zahnrädern und Riemenscheiben aus und freute mich riesig, als sie sechs Tonnen Erde aus dem Boden hoben und nach mehr verlangten. Luftkraft mag für andere Erdbewegungsmaschinen die Lösung sein, aber dieses alte Elektroauto brachte mich auf den Weg zur Elektrizität, den ich seitdem verfolge.

Ich dachte, ich hätte eine ziemlich gute Maschine gebaut, aber ich wusste nur die Hälfte. Dank ihrer komplett geschweißten Konstruktion war sie endlich frei von den massiven gusseisernen Rahmen und Streben, die bei anderen Maschinen verwendet wurden. Im beladenen Zustand war ihr Gewicht fast ausschließlich Nutzlast; im leeren Zustand merkte der Traktor, der sie zog, nichts von ihr. Er konnte mit der Höchstgeschwindigkeit des Traktors von vier Meilen pro Stunde dahinrollen, ohne dass sich Schrauben oder Nieten lösten. Stöße, die Gusseisen zerbrechen würden, hatten keine Auswirkungen auf den robusten Stahlrahmen meiner Maschine. Felsen, die das regulierte Abstreifschild zerknittern würden, hatten keine Auswirkungen auf die flammgehärtete Stahlschneide meiner Maschine.

Seine Leistung war sogar noch erfreulicher. Selbst wenn ich eine sechs Tonnen schwere Last halb schleppte, kam mein in die Jahre gekommener Traktor doppelt so schnell voran, wie wenn er eine vier Meter hohe Masse an stürzender Erde schleppte. Ich konnte wieder ein Drittel tragen

pro Fahrt und doppelt so viele Fahrten machen. Das war der größte Vorteil von allen. Es wurde wenig verschüttet. Wenn ich Dreck aufnahm, trug ich das meiste direkt zu der Stelle, an der es am meisten nützen würde. So sparte ich mir die unzähligen Fahrten, um verschütteten Dreck aufzusammeln.

Mein erster Job zum Beispiel würde nach früheren Schätzungen einen Monat dauern. Ich habe ihn in zehn Arbeitstagen zu je vierzehn Stunden erledigt. Bei der nächsten Arbeit, für die zwei Wochen veranschlagt waren, war ich in vier vollen Tagen fertig.

Das ist die Maschine, die ich Gondel genannt habe. Mit ihr, die mit all ihren beweglichen Teilen vertraut war, baute ich, wie bereits erwähnt, die Stockton County Horse Track in Rekordzeit. Und wie bereits erwähnt, war ich als kostenloser Aussteller auf der Messe den enttäuschenden Kommentaren von Mr. Harris von den Harris Harvester Works ausgesetzt.

Herr Harris hatte natürlich recht, aber bevor ich auf seine gut gemeinten Bemerkungen reagieren konnte, hörte ich einige Kommentare, die mich auf eine andere Spur brachten.

Carlton Case, der von meinen Vorführungen mehr als nur ein bisschen beeindruckt war, schlug vor: "Du solltest dir ein paar Patente auf die Maschine sichern. Sie könnte etwas wert sein."

Patente! Das war schon eher das Richtige. Patente ließen mich wie einen Erfinder klingen. Sofort richtete ich meine Aufmerksamkeit auf die guten Seiten der Gondel und fand gerade genug, um daran zu arbeiten, so dass ich eine Zeit lang über die Mängel hinwegsehen konnte.

12

Ich habe gelesen, dass Alexander weinte, weil er keine Welten mehr zu erobern hatte. Ich habe gehört, wie sich junge Ingenieure in meinem Betrieb beschwert haben, dass sie zu spät gekommen sind, um noch große Entdeckungen zu machen. Das ist alles Blödsinn. Alle Erfinder stehen auf den Schultern der Erfinder, die vor ihnen da waren, und je größer die Erfinder sind, desto höher können die Neulinge stehen. Wir Mechanikerinnen und Mechaniker sind besonders gesegnet, weil in allen Bereichen der Wissenschaft ständig neue Theorien und Produkte entdeckt werden, die uns neue Welten eröffnen, die wir erobern können. Ich erinnere mich noch an die Zeit, als die erste Glasfaserisolierung aufkam. Wir hielten sie für etwas Haltbareres als Gummi und daher für besser. Dann entdeckten wir, dass wir mit der Glasfaserisolierung die Größe unserer Motoren um die Hälfte reduzieren und trotzdem die volle Leistung beibehalten konnten. Schließlich konnten wir mit Hilfe von Beiträgen aus anderen Bereichen Motoren bauen, die so kompakt und leistungsstark waren, dass sie in Radnaben eingebaut werden konnten. Eine neue Welt eröffnete sich uns mit einem Stück Stoff, das aus nichts anderem als gesponnenem Glas bestand.

Einige der oben genannten Schritte, vom gesponnenen Glas der alten Glasbläser bis zur Glasfaserisolierung, könnte man als Erfindung bezeichnen, aber die meisten von ihnen sind Teil eines langen und kostspieligen Entwicklungsprozesses. Ich weiß nicht, was es die anderen gekostet hat, aber ich weiß, dass mich die Entwicklung der Kompaktmotoren und des Elektrorads immer noch 15 Millionen gekostet hat, nachdem ich jeden wissenschaftlichen Beitrag verwendet hatte, den ich in die Finger bekommen konnte.

Glücklicherweise waren Entwicklungskosten in dieser Größenordnung im Winter 1922-23 nicht mein Problem. Ich setzte meine Gondel bei Planierarbeiten rund um Bellota und Escallon ein und verdiente damit Geld, während meine Konkurrenten mit ihren schwereren Maschinen auf das

Ende der Regenzeit warten mussten. Für mich war das allein schon ein Beweis für die Überlegenheit meiner Gondel. Es ist wahr

dass mein Kabelsystem einmal im Regen einen Kurzschluss hatte und ich in einer Funkenwolke aus dem Sitz geschossen bin. Ich verschwendete mehr Zeit mit dem Herausmanövrieren aus engen Kurven, als ich auf langen Strecken einsparen konnte, und im Schlamm ließ sich meine Selbstentleerungsschaufel nicht auskippen. Das waren die Mängel, auf die Mr. Harris hingewiesen hatte, und genau wie er gewarnt hatte, betrachtete ich meine Maschine als ein perfektes Baby, dem es nichts ausmachte, wenn es weinte.

Während ich mit dem Abstreifer zufrieden war, konnte ich das von dem alternden Traktor nicht behaupten. Im Frühjahr hatte ich ihn so oft repariert, dass er eher ein LeTourneau als ein Holt war, und zwar nicht der beste von uns beiden. Mit dem Geld, das ich in diesem Winter verdient hatte, kaufte ich mir einen nagelneuen Super-Holt mit einer Fransenhaube auf dem Dach. Heute baue ich die größten Erdbewegungsmaschinen der Welt, und ich habe noch ein paar andere spezialisierte Monster, die für die Größe ausreichen, aber dieser Super-Holt bleibt mir immer noch als das GRÖSSTE Stück Maschine in Erinnerung, das ich je besessen habe. Ich ging um ihn herum, streichelte den Kühler, der höher als mein Kopf war, und ging etwa 20 Fuß zurück, um alles auf einmal zu sehen.

Gleichzeitig konnte ich als Besitzer einer *großen* Maschine nicht anders, als ein bisschen größer zu denken, und bei meinem nächsten Auftrag zur Bodenregulierung wurden alle Schwächen der Gondel, die ich mir vorher nicht eingestehen wollte, offenkundig. Die Gondel war ein Zwerg, so mickrig, dass mein Traktor sie selbst bei voller Beladung praktisch im Leerlauf ziehen konnte. Wenn ein Mensch faulenzt, kann man nicht sicher sein, ob er ein Faulpelz, ein Träumer oder ein Denker ist; wenn eine Maschine faulenzt, kann man sicher sein, dass die Ineffizienz nicht ihre Schuld ist. Natürlich musste ich einen Abstreifer bauen, der groß genug war, um zur Größe des Traktors zu passen. Wieder einmal ging es darum, die ganze Feile zu nutzen und nicht nur die Mitte.

An diesem Punkt befürchte ich, dass mich eine gute technische Ausbildung ruiniert haben könnte. Das erinnert mich an die Hummel, die nach den Gesetzen der Aerodynamik so sperrig ist und eine so geringe Flügelspannweite hat, dass sie nicht fliegen kann. Da sie das nicht weiß, fliegt sie trotzdem. Da ich nicht wusste, worauf ich mich einlasse, habe ich es einfach getan.

Im Nachhinein betrachtet, war mein Problem wohl etwas ungewöhnlich. Ich wollte die Größe meines Scrapers verdoppeln, und er war schon so groß, wie er nur sein konnte. Er war sperrige 12 Fuß breit und trug acht Tonnen. Die ersten paar Tonnen ließen sich leicht aufkratzen. Die nächsten

zwei Tonnen mussten die ersten beiden nach oben und zurück zwingen. Die letzte Tonne musste sieben träge Tonnen beiseite schieben, um Platz für sich selbst zu schaffen, aber danach konnte das Beladen schwierig werden. Es brauchte so viel Kraft, um eine weitere Tonne hineinzudrücken, wie zum Laden der ersten Tonne nötig war.

acht. Kurz gesagt: Mit 75 PS könnte ich acht Tonnen heben, aber ich bräuchte 150 PS, um neun Tonnen zu heben, was mir nicht sehr praktisch erschien.

Seltsamerweise habe ich beim Trinken aus einem dieser alten, ausziehbaren Aluminiumbecher gefunden, was ich gesucht habe. Erinnerst du dich daran, wie die Teile ineinander geschoben wurden, wenn der Becher zusammengeklappt war? In diesem Zustand enthielt nur das untere Teil Wasser, aber wenn das nächste Teil hochgeklappt wurde, enthielt es doppelt so viel Wasser.

Ich wusste nicht, ob es funktionieren würde, aber ich habe zwei Eimer gebaut, von denen einer in den anderen geschoben wurde. Da ich mein Stahlblech zusammengeschweißt habe, anstatt Schrauben oder Nieten zu verwenden, passte alles perfekt. Die untere Schaufel trug die Schneidkante, über die der Schmutz reibungslos in die obere Schaufel floss. Die obere Schaufel trug die drei Meter hohe Rückwand, an der sich der ankommende Schmutz auftürmte.

Und das war das Schöne daran! Als die obere Schaufel voll war und sich mit acht Tonnen Widerstand dagegen wehrte, noch mehr Schmutz aufzunehmen, löste ich einen Haken. Er rollte auf geölten Schienen zurück und wurde von dem Schmutz, der in die untere Schaufel gelangte, leicht nach hinten geschoben. Mit 16 Tonnen in den Schaufeln ging es gut voran. Ich konnte noch weitere vier Tonnen auf herkömmliche Weise nach vorne kratzen, so dass ich eine Ladung von 20 Tonnen mit sehr wenig Verschüttung hatte.

Nach meiner ersten Vorführung sagte jemand: "Das Ding wird Berge versetzen", also haben wir es Mountain Mover genannt. Er sollte seinem Namen alle Ehre machen. Vier Jahre lang wurde er von einem Mann namens Ephraim Hahn bedient, einem geborenen Erdbewegungsspezialisten, wie ich ihn mir vorstelle. Er hatte große Freude an seiner Arbeit und sagte mir auch warum. "Weißt du, Bob", sagte er, "als ich Maultierhäuter war, konnte ich keine bessere Arbeit machen als die Maultiere, die sie mir gaben. Irgendein Zwerg mit besseren Maultieren konnte es immer besser machen als ich, und du weißt, dass du nicht stolz auf deine Arbeit sein kannst, wenn nur die Maultiere zählen. Aber hier auf dem Mountain Mover, wenn man weiß, wie man ihn bedient und wie man ihn am besten einsetzt, ist man stolz. Sogar meine Frau denkt, dass ich jemand bin."

Als ich auf dem Bau arbeitete, verkaufte ich den Mountain Mover an Eph, der ihn bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1943 für Planierarbeiten einsetzte. Sein Bruder Clarence übernahm ihn dann und betrieb ihn bis zum

Ende des Krieges. Vor ein paar Jahren schrieben mir die Brüder, dass der Mountain Mover sechs neue Traktoren, die für ihn gekauft worden waren, überdauert und nach ihren Schätzungen etwa 4.200.000 Kubikmeter Erde bewegt hatte. Dazu kommen noch die

Millionen Meter, die er bewegt hat, bevor ich ihn an Eph verkauft habe, und du hast einen ziemlichen Berg.

Ich weiß nicht, wie oft die Maschine umgebaut wurde, aber vor kurzem war meine Frau in Kalifornien und machte ein Foto von dem Relikt. Als sie zurückkam, sagte sie mir, dass sie meine ursprüngliche Schweißnaht im Rahmen wiedererkannte. Sie würde das wieder erwähnen. Zu der Zeit, als wir den Mountain Mover fertigstellten, waren wir wieder so pleite, dass wir keine Schweißdrähte aus Tobin Bronze mehr kaufen konnten. Aber im Haus hatte sie einige polierte Bronzevorhangstangen. Die Vorhänge wurden abgenommen, und es waren ihre Stangen, die in die Schweißnähte gingen, die sie erkannte.

Diese spezielle Finanzkrise war nur eine von vielen, in die ich immer wieder geriet. Meine Ideen für neue Maschinen überstiegen ständig meine Einkünfte aus der Landvermessung, dem Schweißen und den Reparaturarbeiten. Der Mountain Mover hatte mein ganzes Geld und meinen Kredit in Anspruch genommen, obwohl er hauptsächlich aus Stahlschrott und gebrauchten Motoren bestand. Wenn ich ihn hätte verkaufen können - aber nein. Unten im Modesto Valley bewegte Eph Hahn damit Erde viermal so schnell wie je zuvor und zur Hälfte der Kosten, aber glaubst du, dass der nachgewiesene Erfolg den Erdbewegern in jenen Jahren etwas bedeutete? Sie waren ein Haufen schroffer Individualisten, die allem Neuen gegenüber skeptisch waren. Selbst meine besten Freunde gaben mir sechs Monate Zeit, bis die Maschine unter der Last der Innovationen zusammenbrach.

Die Gondel hatte einen guten Vertrag, der Mountain Mover hatte einen guten Vertrag, die Werkstatt war mit Reparaturarbeiten ausgelastet und der Schweißwagen war selten untätig. Ich nehme an, ein guter Geschäftsmann hätte gewartet, bis einige dieser Unternehmen die Rechnungen einholten. Ich war einer anderen heißen Idee auf der Spur. Ich konnte nicht warten.

Der Mountain Mover hatte zwei ausziehbare Becher. Der Trinkbecher, der mich auf die Palme gebracht hatte, bestand aus fünf Teilen, also wollte ich jetzt den ganzen Becher bauen. Ich rechnete im Staub meiner Einfahrt und kam sofort auf eine Antwort. Fünf Eimer, die insgesamt 40 Tonnen tragen, würden einen Rahmen erfordern, der so lang, stark und schwer ist wie eine Landbrücke. Ich entschied mich für fünf Schaufeln, die jeweils vier Tonnen tragen sollten. Die große und wunderbare Idee dabei war, dass sie 20 Tonnen frei vom Boden *tragen* würden.

Genau da war ich mir selbst voraus, aber ich hatte noch einen Sprung zu machen. Ich schaffte es und sprang deutlich vom Kalender ab. Mein elektrisches System hatte es möglich gemacht, dass ein Mann die Arbeit

von zwei Personen erledigen konnte. Jetzt wollte ich, dass eine Maschine die Arbeit von zwei erledigen kann. Ich wollte, dass es den Scraper elektrifiziert, damit ich den Traktor loswerden konnte.

Ich hatte alles ausgeklügelt. Ich baute vier große Stahlräder und baute in die Nabe jedes Rads einen gebrauchten Elektromotor ein, der so eingestellt war, dass er das Rad um sich selbst drehte. Das waren ziemlich große Räder, die sich im Schlamm nur schwer lenken ließen, also baute ich einen weiteren Elektromotor in die Vorderräder ein, um eine elektrische Lenkung zu erhalten. Zwei weitere Motoren trieben die fünf Teleskopschaufeln an. Insgesamt sind es sieben Motoren. Für die Stromversorgung schweißte ich einen großen, überschüssigen Generator der Marine an die Vorderseite der Maschine und trieb sie mit einem Locomobile-Automotor an, den ich fast unversehrt aus einem Wrack geborgen hatte.

Es wurden keine Kupplungen benötigt. Kein Getriebesystem. Keine Bremsen. Nur ein flexibles elektrisches Kabel, das den Strom zu den einzelnen Motoren leitete. Der Fahrer musste nichts weiter tun, als Knöpfe zu drücken und gelegentlich etwas mehr Gas in die Lokomotive zu geben, wenn es schwierig wurde.

Und es hat funktioniert. Genauso wie die Flugmaschine der Gebrüder Wright. Wenn ich meinen selbstfahrenden, elektrisch betriebenen Schaber mit ihrer Flugmaschine vergleiche, denke nicht, dass ich mich mit ihnen als Erfinder vergleiche. Ich weise nur einmal mehr auf den Unterschied zwischen Erfindung und Entwicklung hin. Das Flugzeug hatte einen langen Weg vor sich, bevor es kommerziell genutzt werden konnte. Mein elektrisches Rad hatte einen harten Weg vor sich, bevor es kommerziell genutzt werden konnte. Beiden fehlten am Anfang unter anderem die Beiträge aus den anderen Wissenschaftsbereichen, die für ihre Entwicklung nötig waren.

Meine Maschine bewegte sich schwerfällig mit einer Meile pro Stunde. Es war die dümmste Maschine, die ich je gebaut habe. Kein Leben, keine Reaktionsfähigkeit. Sie nahm zwanzig Tonnen Erde mit einer Meile pro Stunde auf und bewegte sich mit der gleichen Geschwindigkeit fort. Ob sie lud, leerte oder schleppte, schien sie nicht zu interessieren. Ich habe mir nicht die Mühe gemacht, ihm einen Namen zu geben. In späteren Jahren, wenn ich etwas habe, auf das ich stolz bin und das ich mit meinem Ruf unterstützen will, nenne ich es Tourna-pull oder Tourna-crane oder gebe ihm meinen vollen Namen LeTourneau Electric Wheel oder LeTourneau Log Stacker. Dieses Gerät nannte ich lediglich einen selbstfahrenden Kratzer. Aber ich konnte ihn nie vergessen, so wie ich die meisten meiner Fehler nicht vergessen kann. Diese Elektroräder, die ersten ihrer Art, sollten mich jahrelang verfolgen, bis die Elektrotechnik endlich so weit entwickelt war, dass ich die Elektroräder so revolutionär einsetzen konnte, wie ich es von den ersten erwartet hatte.

Das Seltsame, das mir bei dem selbstfahrenden Schaber zu Hilfe kam, war eine Funktion, die ich übersehen hatte. Ich war so enttäuscht über die langsame Leistung meiner elektrischen Räder, dass ich die effiziente Art und Weise, wie der

Die Maschine lud ihre Eimer und stellte sie ordentlich in einer Reihe im Rahmen auf. Als alle fünf Eimer gefüllt und geordnet waren, hatte ich endlich einen Kratzer, der nicht mehr auf dem Bauch fuhr. Trotz seiner langsamen Geschwindigkeit fuhr er, wie man so schön sagt, "hoch, breit und handlich".

Ira Guy, der die Sache beobachtete, wies mich mit einer wenig neidischen Bemerkung darauf hin. "Weißt du noch, wie wir früher den Autofahrern zugerufen haben, sie sollen sich einen Traktor besorgen?", fragte er. "Ich glaube, ich sollte dir zurufen: 'Hol dir einen Traktor.'"

Das war eine wunderbare Idee. Ich riss die elektrischen Räder von der Maschine und ersetzte sie durch nicht angetriebene, raupenartige Laufflächen. Ich stellte einen Traktor und einen Generator vor die Tür und los ging's. Jetzt hatte ich etwas. Einen selbstladenden, selbstentleerenden und selbststreuenden Kratzer, der endlich von der Reibung, dem Verschleiß und der Abnutzung eines Schleppers oder Halbschleppers befreit war. Ich musste mich nicht mehr an einer zwölf Fuß langen Schaufel verrenken und verrenken, während sie ihr Gewicht durch Schlamm oder Sand schleifte. Wenn alle meine Schaufeln frei vom Boden waren, konnte ich aus einer engen Kurve herausfahren wie die sprichwörtliche Postkutsche, die sich auf der Stelle dreht und neun Cent Wechselgeld hinterlässt.

Das ist die Maschine, die den Weg zu modernen Erdbewegungsmethoden geebnet hat. Meinst du, ich könnte sie verkaufen, um das dringend benötigte Geld für ihren Bau aufzutreiben? Sie dachten, ich sei verrückt, als ich den Mountain Mover baute. Jetzt war ich ganz klar auf der Überholspur.

Ich hatte die Gondel, den Mountain Mover und den Teleskopschaber im Einsatz, um das Land zu ebnen. Irgendwann würden sie sich selbst bezahlen, aber im Moment musste ich Eph Hahn, Ray Peterson und etwa neun andere bezahlen, die dringend Geld für Lebensmittel und Miete brauchten. Eine treue Truppe, von denen einige schon seit sechs Wochen keinen Zahltag mehr hatten.

Buck Maistreti kam vorbei. Er hatte mit meinem elektrischen System auf dem Traktor und dem Scraper, den er von den Gebrüdern Guy gemietet hatte, so viel Erfolg gehabt, dass er nun seine eigene Ausrüstung kaufen wollte. Ich versuchte, ihm die Fünf-Eimer-Maschine zu verkaufen, aber wie alle anderen auch, sah er keine Zukunft in etwas so Radikalem wie diesem. Er wollte die Gondel, die bereits erprobt war. Ich schnappte ihn mir so schnell, dass ich vergaß zu fragen, ob er Geld hatte. Das hatte er nicht, aber er hatte einen Kredit bei der Bank, der ausreichte, um meine Lohnkosten zu decken, und schon war ich wieder im Geschäft.

Ich sehe, dass ich die obige Aussage ändern muss. Ich war wieder im

Geschäft, aber ich wusste nicht, in welchem Geschäft ich war. Ich wollte Maschinen bauen und sie aufgrund ihrer verbesserten Leistung verkaufen. Als niemand meine "neumodischen Apparate" wollte, wandte ich mich der anderen Seite der Welt zu.

Geschäft mit schwerem Gerät. Damals gab es drei Arten von Bauunternehmern. Die großen Jungs, die Eisenbahnen, Autobahnen und Dämme bauten; die Mittelständler, die Kreisstraßen, Kanäle und kleine Brücken bauten; und die Landvermesser, die alles machten, von der Einebnung von 20.000 Hektar Land bis zum Auffüllen einer städtischen Müllhalde. Ich beschloss, meine Ziele ein wenig höher zu stecken. Wenn niemand meine ungetesteten Erdbewegungsmaschinen kaufen wollte, würde ich in das schwere Baugeschäft einsteigen und die Maschinen selbst testen. Ich würde der Bauunternehmer schlechthin sein, mit meinen überlegenen Maschinen im Rücken. Man sagt, Hochmut kommt vor dem Fall, aber das ist der Fall, wenn man seinen Stolz leichtfertig aufgibt. Meiner ist nicht nur gefallen. Er ist abgestürzt und verbrannt.

13

Schwere Bauarbeiten gelten seit dem Bau der Pyramiden als ein hartes Spiel. Die Bauunternehmer, die die römischen Straßen und Aquädukte bauten, beschäftigten Tausende von Männern und töteten sie zu Hunderten. Beim Bau der ersten Autobahnen, Eisenbahnen, Dämme und Deiche war rohe Arbeitskraft die einzige Lösung, die durch die Kraft von Pferden und Maultieren ergänzt wurde.

Das war auch der Stand der Dinge, als ich mich in d a s Spiel gestürzt habe. Ich muss zugeben, dass ich eine ziemlich komische Ente war. Ich hatte die Vorstellung, dass meine Männer, wenn sie am Sonntag in die Kirche gehen würden, keine Lust hätten, ihr Gehalt am Samstagabend zu verprassen. Ich hatte die Vorstellung, dass meine Männer, wenn sie bei der Arbeit ein paar Hunderter sparen, auch dabei bleiben würden, um noch ein paar Hunderter mehr zu sparen. Ich hatte die Idee, dass ich, wenn ich meine eigenen Maschinen für einen Auftrag baue, meine Männer nicht entlassen muss, wenn der Auftrag erledigt ist. Ich könnte sie d a m i t beauftragen, neue Maschinen zu bauen und die alten zu reparieren, um für den nächsten Auftrag gerüstet zu sein. Idealistisch? Natürlich, und meine Konkurrenten haben m i c h oft ausgelacht.

Aber es hat schon was, wenn man zuletzt lacht. Ich habe mich damals nicht darum bemüht, gute christliche Männer für meine Jobs einzustellen. Das habe ich seitdem nicht getan und werde es auch nie tun. Wenn ich jemals denken würde, dass meine Crew aus Männern besteht, die sich ganz und gar Christus verschrieben haben, würde ich absichtlich Ungläubige für meine Crew anheuern, um daran zu arbeiten.

Mit einer christlichen Atmosphäre um meine Jobs herum habe ich gute Christen angezogen, und seit der Geburt unseres Erlösers gibt es keine Zeit mehr, in der ein guter Christ nicht auch den härtesten Raufbold, den du je gesehen hast, um den Finger wickeln kann. Und nicht nur das: In einer solchen Atmosphäre ist es sehr wahrscheinlich, dass der härteste Raufbold

selbst zu Christus findet, und dann hast du etwas.

Es gibt noch einen weiteren Punkt zu bedenken. Mit meinen selbstladenden, selbstentladenden und selbststreuenden Maschinen musste ich nicht Hunderte von Schauflern, Karrenschiebern, Spitzhacken, Schlittenhämmern und Maultierhäutern einstellen. Ich musste sie nicht mit körperlicher Erschöpfung betäuben und sie am Samstagabend mit einer Flasche Schnaps wiederbeleben. Meine Männer arbeiteten mit Maschinen, die ihre Wachsamkeit steigerten, ihr Denken anregten und ihre Selbstachtung stärkten. Während frühere Unternehmer Hunderte von Männern für Arbeiten beschäftigten, die sie zu Schuften machten, beschäftigte ich Dutzende von ihnen für Arbeiten, auf die sie stolz sein konnten. Vergleiche nur den Fahrer einer meiner Erdbewegungsmaschinen mit einem Schubkarrenfahrer von vor 40 Jahren. Anstelle einer Arbeitskolonne hatte ich eine eng zusammengeschweißte Arbeitsgruppe. Das war an sich schon so revolutionär wie nichts anderes in der Baubranche.

Wie immer musste ich mir zunächst Geld leihen, um loslegen zu können. Das tat ich mit den Maschinen, die ich in Betrieb hatte, und mit der Aussicht auf einige große Landnutzungsverträge in der Zukunft. Dann beauftragte ich meinen Vater, meine erste Fabrik zu bauen. Sie war in amerikanischer Scheunenbauweise gebaut und maß 40 mal 60 Fuß, mit breiten Schiebetüren an beiden Enden. Es war ein stolzer Tag, als ein Schildermaler in drei Meter hohen Buchstaben verkündete: R. G. LETOURNEAU - SORTIERMASCHINEN. Ich war im Geschäft, aber auf eine verwirrende Art und Weise.

Weil niemand zuvor Maschinen wie meine gebaut hatte, konnte ich keine Maschinen kaufen, mit denen ich sie bauen konnte. Selbst die Drehbänke, die ich kaufte, konnten keine 12 Fuß langen Achsen drehen, also musste ich die Achsen in zwei Hälften schneiden, bearbeiten und dann wieder zusammenschweißen. Am Ende war ich gezwungen, meine eigenen Maschinen zu bauen, um meine eigenen Maschinen zu bauen, was ich immer noch tun muss. Ich musste Kräne, Hebezeuge und Vorrichtungen bauen, um Stahlrahmen von bis zu 50 Fuß Länge zu halten, während sie zusammengebaut und geschweißt wurden. Ich musste Walzen erfinden, um schwere Stahlplatten zu Rädern mit einem Durchmesser von bis zu sieben Fuß zu biegen, und als Speichenräder dieser Größe anfingen, so viel Schlamm in den Speichen wie in den Schaufeln zu haben, musste ich meine eigene Form von Scheibenrädern und die Maschine zur Herstellung von Scheiben erfinden. Dank des kalifornischen Klimas konnte ich alle großen Montagearbeiten draußen durchführen und die Fabrik für die Bearbeitung kleiner Teile nutzen.

Ich kann nicht an dieser Phase des Geschäfts vorbeigehen, ohne mein nicht vorhandenes Lager zu erwähnen. Wir hatten nicht genug Geld, um ein Inventar aufzubauen. Jedes Mal, wenn uns ein Artikel ausging, musste Evelyn mit dem Auto zu Higginbotham's oder Castle's Lagerhaus fahren, um alles zu holen, von Schweißdraht bis zu 20 Fuß langen Winkeleisen. Und wenn Edna nicht in der Nähe war, musste sie Louise und das Kleinkind Donald mitnehmen, die

Baby auf ihrem Schoß und Louise angeschnallt in einem Kindersitz neben ihr. Erst an dem Morgen, als sie drei Fahrten hintereinander machte, beschwerte sie sich.

"Dreimal habe ich den Holzofen angezündet, um das Waschwasser zu erhitzen", sagte sie, "und dreimal ist er ausgegangen. Entweder du holst einen Botenjungen oder ich besorge einen Gasherd." Da Botenjungen, die einen Lastwagen fahren konnten, sehr gefragt waren, bekam sie den Ofen.

Zu dieser Zeit bekam ich die Chance, mich für einen Auftrag zu bewerben, bei dem ich es mit den großen Jungs wie W. A. Betchel und Henry Kaiser zu tun haben würde. Die Hetchy-Hetchy-Pipeline, die größte und längste bisher gebaute Wasserleitung, wurde gerade gebaut, um die Wasserversorgung von San Francisco zu verbessern. Das Rohr, das einen Durchmesser von sechs Fuß hat, wurde in einem acht Fuß breiten und zehn bis zwölf Fuß tiefen Graben verlegt. Die Erde, die aus dem Graben ausgehoben wurde, wurde auf einer Seite zu einer so genannten Abraumhalde aufgeschüttet. Als ich von dem Auftrag erfuhr, hatten sich bereits Subunternehmer gemeldet, um den Abraum im Graben zu ersetzen und ihn über und um das Rohr herum aufzuschütten, mit Ausnahme eines zerklüfteten 12-Meilen-Abschnitts bei Redwood City. Zusammen mit meinem Bruder Bill sah ich mir das Ganze an. Es war nicht schwer zu verstehen, warum die anderen Bauunternehmer diesen Abschnitt nicht auffüllen wollten. In einigen der Pässe, durch die die Leitung führte, gab es keinen Platz zwischen Abraumhalde und Hang, um einen Schürfwagen oder eine andere Erdbewegungsmaschine einzusetzen.

"Das sieht nach einem Job für Handschaufeln aus", sagte Bill, "oder vielleicht für eine große Schleppleine."

Ich schüttelte meine Perle. Als Maschinenbauer wollte ich keinen Job, bei dem man mit der Hand schaufeln muss, und als kleiner Mann konnte ich mir keine große Schleppleine leisten.

Aber ich spürte die Herausforderung, und wenn ich eine dieser wilden Herausforderungen spüre, bin ich glücklicher, als wenn ich einen gesunden Menschenverstand habe. "Biete es für mich an", sagte ich zu Bill. "Ich glaube, ich kann mir etwas einfallen lassen."

"Wie viel?", fragte er überrascht.

"Was auch immer die anderen Kerle für den einfachen Teil der Arbeit bieten."

So können Bauunternehmer pleite gehen, aber dieses Mal habe ich es nicht getan. Ihr habt alle schon mal Brückenkräne in Fabriken gesehen. Sie rollen auf Schienen unter dem Dach, und der Kranführer kann entweder seinen Hebezug von einem Ende der Fabrik zum anderen bewegen,

während der ganze Kran in Bewegung ist, oder er kann den Kran anhalten und den Hebezug auf im Rahmen eingebauten Schienen von einer Seite der Fabrik zur anderen fahren. Genau das habe ich für den Job in Redwood City gebaut. Einen 50-Fuß-Laufkran, der die Abraumhalde überspannt und auf Bodenhöhe arbeitet. Mein Traktor stützte ein Ende des Krans und erzeugte die elektrische Energie.

Das andere Ende, auf der anderen Seite der Abraumhalde, wurde von zwei großen, elektrisch betriebenen Rädern getragen. Eine Schaufel bewegte sich hin und her und schaufelte die Erde aus der Abraumhalde und kippte sie in den Graben. Ein Bediener und ein paar Knöpfe, um die Elektromotoren zu steuern, und schon erledigte ich eine Arbeit, die andere Bauunternehmer mit einer Vielzahl von Männern erledigen mussten.

Bevor ich mich von dem Backfiller verabschiede, möchte ich hinzufügen, dass ich einige Jahre später eine moderne Fabrik für Henry Kaiser gebaut habe. Dabei handelte es sich um meinen alten Backfiller, der nur so modifiziert wurde, dass er auf Schienen statt auf Traktoren und elektrischen Rädern fuhr.

Das Jahr 1924 war ein gutes Jahr für unsere Partnerschaft. Ich konnte meinen Beitrag für die Christian Missionary Alliance Church auf 5.000 $ erhöhen. Ich baute einen Lastwagen und einen 24-Fuß-Anhänger, mit dem Evelyn durch Stockton fahren konnte, um Kinder für die Sonntagsschule abzuholen oder sie zum Sommerlager nach Mt. Herman zu bringen. Ich half, die Peniel-Mission zu vergrößern, und zur Belohnung wurde am 3. Januar 1925 unser Sohn Richard geboren.

Wir hatten fast mehr Arbeit, als wir bewältigen konnten. Die Fabrik in der Moss Avenue war so sehr mit dem Bau von Teleskop-Abstreifern beschäftigt, dass Ray seine ganze Zeit dafür aufwenden musste, also fast 24 Stunden am Tag. So schnell wie die Maschinen herauskamen, was nicht annähernd schnell genug war, rannte ich herum, um weitere Aufträge zu bekommen, damit sie beschäftigt waren. Im Herbst baute ich meine erste Eisenbahnstrecke für die Spring Valley Line und schüttete das Gleisbett in einer Rekordzeit auf, so dass andere Bauunternehmer aufhorchen mussten. Ich erinnere mich, dass es Ernie Rider war, der mir meinen ersten Teleskopschaber kaufte. Er war einer der Jungs, mit denen man per Handschlag Geschäfte machen konnte, ohne sich zu fragen, ob man später bezahlt werden würde. Du wurdest immer bezahlt, wenn auch nicht immer pünktlich. Das hatten wir erwartet.

Im Frühjahr 1926 nahm ich meinen ersten großen Auftrag als Bauunternehmer der ersten Liga in Angriff. Es ging um den Bau eines Highways durch den Crow Canyon und über die Dublin Mountains zwischen Oakland und Stockton. Bis dahin hatte ich meine Maschinen in weichem oder relativ weichem Boden mit einem Minimum an Steinen eingesetzt. Im Crow Canyon hatte ich es mit allem zu tun, von Schotter über klebrigen Gumbo bis hin zu hartem Schiefer. Jetzt musste ich mir selbst beweisen, ob meine Maschinen eine mannshohe Arbeit leisten konnten oder nur Jungs waren.

Ich baute eine schwere, stahlverzahnte Maschine, die wir Rooter nennen und die ihre Reißzähne in alles außer festem Granit versenken kann. Mit diesem Gerät, das den losen Schiefer zerkaut

Mit meinen Teleskopschaufeln konnte ich das Geröll, das er hinterließ, genauso leicht aufschaufeln wie den Sand. Ein echtes Problem waren die Washes, die sich an den Seiten des Canyons entlang schlängelten. Ich bahnte mir einen Weg um die Schulter eines Bergrückens und fand vor mir einen 50 bis 100 Fuß tiefen Wash, der aufgefüllt werden musste, bevor die Straße ein Stück aus der nächsten Schulter herausbeißen konnte.

Meine Abstreifer konnten den Job einfach nicht erledigen. Sie konnten 20 Tonnen schneiden und bis zum Wash tragen, aber das war's auch schon. Da sie von einem Traktor gezogen wurden, mussten sie etwa 30 Fuß vor der Kante anhalten, ihre Ladung auskippen und dann, mit einem enormen Zeitverlust beim Rückwärtsfahren, Wenden und Klettern über die ausgekippte Ladung, für die Rückfahrt umkehren. In der Zwischenzeit blieb ich mit den ausgekippten Ladungen zurück, die ich mit der Schaufel oder der Schubkarre in das Flussbett schieben musste.

Einen Arroyo auf diese primitive Weise aufzufüllen, kam mir lächerlich vor und ich suchte verzweifelt nach einem Ausweg. Wenn früher eine Aufschüttung über einen Einschnitt, einen Sumpf oder einen See hinausging, wurde die Erde mit Karren hochgefahren und ausgekippt. Dann bückten sich Männer mit Schaufeln, um sie von dort aus weiter zu bewegen, und verdienten sich so den Namen "Buckler". Ihr Ersatz war eine von Maultieren gezogene Schaufel, die so angehängt war, dass sie vor den Maultieren hergeschoben wurde, anstatt hinter ihnen herzuziehen. Auf diese Weise konnten die Maultiere bis zu ein oder zwei Meter vor sich her und über den Rand des Hügels oder der Schüttung bocken. So weit, so gut, aber wenn es darum ging, umzudrehen oder für eine zweite Fahrt rückwärts zu fahren, hatte der Maultiertreiber ein furchtbares Problem. Der Karren war sozusagen vor dem Maultier, und ich überlasse es deiner Fantasie, das Ding rückwärts zu fahren oder umzudrehen.

Ich weiß aus zuverlässiger Quelle, dass niemand weiß, woher der Name Bulldozer kommt und wer ihn erfunden hat. Aber das ist der Name, und ich werde mit vielen anderen behaupten, dass ich ihn erfunden habe. Bis jetzt habe ich, mit kleinen Zugeständnissen, alle meine Auseinandersetzungen mit anderen Anwärtern auf den Titel gewonnen. Pflugbretter oder das, was wir heute als Planierschilde bezeichnen, wurden von den Mormonen in den frühen Tagen von Salt Lake City verwendet und später mit unterschiedlichem Erfolg mit Maultierkraft und Traktoren eingesetzt. Alle hatten die gleiche Schwäche. Das Schild konnte zum Wenden oder Rückwärtsfahren nicht aus dem Boden gehoben werden.

Dort oben im Crow Canyon war mein Beitrag die erste praktische Schaufel, die mit Druckknopfsteuerung nach Belieben angehoben oder

abgesenkt werden konnte. Erinnerst du dich an meine ersten Erfahrungen mit Eselmotoren und Seilzügen beim Ziehen von Baumstümpfen? Ich stellte eine Stahlschürfleiste vor mein neues

besten Traktor, rüstete ihn mit einer elektrischen Seilwinde aus und wickelte das Seil durch einige Rollen. Ein Knopfdruck hob das Schild aus dem Boden, damit es sich leicht drehen oder zurückfahren ließ. Ein weiterer Knopfdruck schaltete den Strom ab, und das Schild grub sich durch sein eigenes Gewicht in den Boden ein. Das sollte die Geschichte des schweren Baugewerbes verändern, aber alles, was ich damals wusste, war, dass es mich aus der Klemme holte.

Wenn man über einen Vertrag spricht, bei dem es um die Bewegung von Tausenden von Metern Erde und Felsen geht, der Mensch gegen die Natur, vergisst man leicht, dass die Natur nicht nur Mutter Erde ist. Ich erinnere mich zum Beispiel an die Klapperschlangen. Wenn man einen Felsvorsprung sprengt, reizt man so viele Klapperschlangen auf den Hügeln darüber, dass sie alle auf den Kriegspfad gehen und jemanden zum Beißen suchen. Nach ein paar Stunden auf einem lauten Traktor, der Felsen kaute, war ich leicht taub und stieg einmal ab, um Wasser zu trinken, als ein Bulldozerfahrer eine Ladung Felsen in eine Senke schob. Ich hörte das Klappern von Gestein, dachte, es sei eine Schlange, und machte mich aus dem Staub. Ich bin kein Athlet, aber ich glaube, das war eher ein Flug als ein Sprung.

Dann war da noch einer meiner Katzen-Skinner, der seinen Kratzer zu tief unter einem Überhang aus Dreck ansetzte und das ganze Ding zu Fall brachte. Da saß er nun, eingegraben bis zum Hals. "Hattest du keine Angst?", wurde er gefragt, als wir ihn ausgruben.

"Nein", antwortete er. "Solange ich die Maschine unter mir hatte, wusste ich, dass Bob da sein würde, um sie schnellstmöglich auszugraben. Und da ich oben war, m u s s t e er mich zuerst retten."

Ich war nicht so fanatisch, was meine Maschinen angeht, aber es könnte sein, dass ich diesen Eindruck erweckt habe.

Der Crow Canyon-Job mit meinem Rooter, den Teleskopschaufeln und der Planierraupe hat die Welt des Bauwesens ziemlich aufgewühlt. Ich hatte viele Besucher und viele Angebote, meine Maschinen zu kaufen oder in meine Fabrik einzusteigen und sie in großem Stil zu betreiben.

Ich war ehrlich gesagt fassungslos. Ich hatte Rev. Devols Aussage, dass Gott Geschäftsleute braucht, akzeptiert, wohl wissend, dass Gott mit mir als Partner ein trauriges Exemplar bekommen hatte. Wenn es darum ging, klare, geschäftsmäßige Entscheidungen zu treffen, war ich immer noch ein staubbedeckter Junge vom Land, der versuchte, hinter dem Pflug hervorzukommen.

Das beste Angebot kam von einem Ingenieur aus Oakland, der den Crow Canyon Highway vermessen hatte und nicht glaubte, dass er in weniger als

drei Jahren gebaut werden könnte. Als ich signalisierte, dass ich ihn in sechs Monaten abreißen würde, machte er ein paar

Er überarbeitete seine Pläne und machte mir einen Vorschlag. Mit seinem technischen Hintergrund und meinen Maschinen, sagte er, könnte er genug Kapital aus Oakland und San Francisco anlocken, um unser Unternehmen auf eine nationale Basis zu stellen.

Ich muss sagen, das klang ziemlich groß für mich. Ich war kurz davor, einen Vertrag zu unterschreiben, als einer meiner Vorarbeiter ganz aufgeregt auf mich zukam und sagte: "Henry Kaiser ist da unten und sieht sich deine große Schürfmaschine an.

Ich wusste, dass Kaiser ein großer Bauunternehmer war, aber ich hatte ihn noch nie getroffen. Ich ging hin und stellte mich vor. Bumm! Er war der am schnellsten sprechende und am härtesten fahrende Mann, den ich je in meinem Leben getroffen hatte. Ich weiß noch, dass er gleich nach dem ersten Wortschwall sagte: "Das ist eine tolle Maschine, die du da hast." Ich schaffte es zu sagen: "Das finden wir auch."

"Ich kaufe dir gleich drei dieser Maschinen ab und bezahle dich bei Lieferung in bar", sagte er schnell. "Ich habe gehört, dass du die Patente verkaufen und einen Deal mit einem Ingenieur aushandeln wirst. Richtig?"

Ich schaffte es zu sagen: "Ja, wir haben über ein Geschäft gesprochen. Ich wollte heute Nachmittag zu ihm gehen."

"Du bist verrückt, wenn du an ihn verkaufst", sagte der unverblümte Mr. Kaiser. "Ich werde es besser machen. Was sagst du jetzt? Gehörst du zu den Männern, die eine gute Sache erkennen, wenn sie sie sieht, oder bist du einer, der Wochen braucht, um sich zu entscheiden?"

Ich wusste nicht, worauf ich mich einließ, aber die Vorstellung, wochenlang zu warten, um mich zu entscheiden, gefiel mir nicht. Seitdem habe ich mich auf viele solcher Geschäfte eingelassen, von denen ich die meisten später bereut habe, aber nicht dieses. "Das ist ein Deal", sagte ich und so begann eine bemerkenswerte Verbindung.

14

Der Grundgedanke beim Bau großer Maschinen ist, sie auf größere Aufgaben loszulassen. Tatsache ist aber, dass es keine großen Aufgaben gibt, sondern nur kleine Maschinen. Der Panamakanal und der Suezkanal waren nur deshalb so groß, weil sie mit einem Maultiergespann und einer Handschaufel vermessen wurden, wie der kleine Junge, der seiner Mutter verkündete, er sei zwei Meter groß. Er hatte sich zwar genau genug vermessen, aber mit einem kleinen Lineal, das er selbst angefertigt hatte. Heute haben wir Maschinen, die einen Kanal quer durch Nicaragua oder Arabien so schnell graben können, dass sie aus diesen "großen" Aufgaben eine Übung im Grabenausheben machen würden. Dennoch gibt es immer noch die Tendenz, zukünftige Aufgaben auf der Grundlage früherer Erfahrungen und nicht mit modernen Maschinen zu messen.

Im Jahr 1926 war diese Haltung nicht nur stark. Sie war ein fester Bestandteil der Politik. Ein Mann, der nicht so dachte, war Henry Kaiser, sechs Jahre älter als ich. Er hatte mit 13 Jahren die Schule abgebrochen, um in einem Haushaltswarengeschäft zu arbeiten. Auf seinem Weg durch das Land von Lake Placid, New York, nach Spokane, Washington, hatte er sich als Fotografengehilfe, Verkäufer in einem Eisenwarenladen und Verkäufer für Baustahl betätigt. Der Stahlhandel brachte ihn in Kontakt mit Bauunternehmern, und als diese anfingen, mehr Bewehrungsstäbe als Baustahl für Betonautobahnen, Brückenpfeiler und Betonfundamente zu kaufen, stieg er schnell in das Sand-, Kies- und Zementgeschäft ein. Das wiederum lockte ihn ins Straßenbaugeschäft, was ihn wiederum dazu verleitete, eine 16 Meilen lange Betonautobahn zu bauen, die nach Everett, Washington, führte. Dort verlor er sein Hemd, aber nicht seinen Ehrgeiz. Er arbeitete sich mit kleinen Straßenaufträgen aus dem Loch heraus, bis er 1921 bereit war, einen weiteren großen Auftrag anzunehmen.

Es wird erzählt, dass Kaiser, als er hörte, dass eine Ausschreibung für einen 30 Meilen langen Highway zwischen Red Bluff und Redding in

Kalifornien anstand, nicht einmal

warten, um zu telefonieren. Zusammen mit A. B. Ordway, seinem Chef im Baugewerbe, stieg er in einen Flieger nach San Francisco und musste feststellen, dass der Zug nicht an der Baustelle hielt, an der die Gebote eröffnet werden sollten. Der Zug verlangsamte jedoch auf etwa 30 Meilen pro Stunde, damit der Lokführer seine Anweisungen von einem Bambusstab ablesen konnte, den ihm der Bahnhofsvorsteher hinhielt. So sprangen Kaiser und Ordway heraus. Kaiser war schon damals klein und rund und stellte eine Art Rekord für die Langstreckenrolle durch die Asche auf. Ordway, der größer und schlanker war, pflügte mehr horizontal als dass er rollte. Beide kamen in Trümmern heraus, und zwar sowohl ihre Haut als auch ihre Kleidung. Aber sie haben den Job gewonnen, und Kaiser war weg.

Was mich von Kaiser in Crow Canyon überzeugte, war nicht die Tatsache, dass er mir von Ringen, Spiralen und Wendeln erzählen konnte. Er war der erste Bauunternehmer, den ich kennengelernt hatte, der meine Maschinen nicht als Hilfsmittel betrachtete, um kleine Arbeiten schneller zu erledigen. Er sah sie als Instrumente, um große Aufgaben klein zu machen.

"Es gibt einen großen Staudamm in den High Sierras bei Philbrook", sagte er mir. "Ich habe darüber nachgedacht, aber ich wusste nicht, wie ich es anpacken sollte, ohne mich für ein paar Jahre zu binden. Mit deinen Kratzern können wir das Ding einbauen wie ein Junge, der eine Rinne staut. Wie wäre es, wenn du mitkommst, um zu sehen, ob sie funktionieren?"

Er wartete nicht auf meine Antwort, aber ich muss wohl mit dem Kopf genickt haben. "Im September sollen die Maschinen fertig sein, ja?", sagte er und ging los. Er ist immer noch ein schneller Mann, aber du hättest ihn damals sehen sollen.

Die Maschinen wurden in sieben Wochen fertiggestellt. Ich musste vor niemandem meinen Hut ziehen, wenn es darum ging, selbst ein bisschen schnell zu sein. Wir transportierten sie zusammen mit einem Traktor und einigen anderen Maschinen, die Kaiser haben wollte, bis zum Ende der Eisenbahnlinie in den Sierras. Wie vereinbart, fuhr ich mit den Maschinen hinauf und nahm meine wichtigsten Mitarbeiter mit, die jetzt auf der Gehaltsliste von Kaiser standen.

Das war ein raues Land dort oben. Ich erinnere mich an die erste Nacht, in der wir in der Nähe des Waldrandes kampierten und von ein paar großen Bären überfallen wurden. Wir hatten einige der Maschinen zusammengebaut, die für den Transport zerlegt worden waren, und dabei viele Kleinteile und Werkzeuge zurückgelassen, als uns die Nacht erwischte. Als die Bären kamen, liefen wir mitten durch, in Richtung Hochwald, und einige dieser Teile haben wir nie gefunden. Bill Wickman,

einer meiner Vorarbeiter, rettete unsere Betten und unser Essen, indem er schnell handelte. Er sprang in einen Ford Truck und fuhr mit Blaulicht und Hupe los.

zur Rettung. Als er die Bären über die Felsen und durch das Unterholz gejagt hatte, waren sie sicher nicht mehr dieselben. Und der Ford auch nicht.

Der Philbrook-Damm war ein Meilenstein in der Ingenieurbranche und in meinem Leben. Es war das erste große Projekt, bei dem sich das Neue vollständig vom Alten löste. Auf der Baustelle gab es kein einziges Maultier. Wir setzten zwar immer noch einige Männer mit Schaufeln und Spitzhacken für die Aufräumarbeiten ein, aber die schwere Arbeit wurde mit Motorschaufeln, mechanisierten Muldenkippern und - in der Starwalze - mit meinen Schürfzügen erledigt. Von Anfang an war klar, dass uns nichts außer einem Erdbeben davon abhalten würde, einen neuen Rekord im Dammbau aufzustellen.

Ich für meinen Teil bekam meine ersten Lektionen von einem Meisterorganisator. Zu einem bestimmten Zeitpunkt hatten wir bestimmt 1.000 Männer auf der Baustelle, von denen einige am Graben, andere am Transport, wieder andere am Mischen und Gießen von Beton und wieder andere an 57 verschiedenen Arbeiten beteiligt waren. Kaiser hatte diese große Aufgabe perfekt geplant. Außerdem wusste er, wie man mit Männern umgeht, selbst wenn diese nicht wussten, wie man miteinander umgeht.

Eines Nachts lief es gar nicht gut für mich. Meine Planierraupen hatten Probleme, und die Mannschaft, die die harte Schicht für uns aufbrechen sollte, hatte keine gute Arbeit geleistet. Die Straße zum Staudamm war voller loser Steine, die die Raupen meiner Scraper stark beanspruchten. Die Elektriker hatten die Lichter nicht an den richtigen Stellen angebracht. Kaiser kam heraus, und natürlich hatte ich viele Ausreden parat und gab dem anderen die Schuld.

"Nun, Bob", sagte er, "wenn die Dinge nicht so gut laufen, wie sie sollten, und du anfängst, den Umständen und anderen Leuten die Schuld zu geben, anstatt dir selbst, wirst du dich nie verbessern. Wenn du anfängst, die Dinge selbst zu verbessern, verbesserst du sowohl die Dinge als auch dich selbst."

Ich kann nicht behaupten, dass ich völlig überzeugt war. Spät in der Nacht stieg ich zu Kaiser und einem anderen Superintendenten namens Tom ins Auto. Tom hatte auch eine schlechte Nacht gehabt und saß schweigend in seiner Ecke. Kaiser hielt es eine Weile aus, dann sagte er zu mir: "Tom ist schlauer als du. Er gibt mir keine Beschwerden oder Ausreden. Er hat genug Verstand, um seinen Mund zu halten."

Ich habe den Punkt verstanden und Tom wurde etwas munterer. Kaiser war noch nicht fertig mit uns. "Das Problem mit Tom ist, dass er zwar niemanden beschuldigt oder sich laut entschuldigt, aber er denkt sehr wohl

darüber nach. In dieser Hinsicht ist er genauso schuldig wie du, Bob. Er wird sich auch nicht bessern, bis

hört er auf zu denken, dass jemand anderes schuld ist und fängt an zu überlegen, was er dagegen tun kann."

Diese Lektion war mir im Laufe der Jahre sehr viel wert. Ich predige sie immer wieder mir selbst und jedem, der zuhören will. Du wirst dich nie verbessern, wenn du dir nicht selbst die Schuld für deine Probleme gibst. Wenn du dann erkennst, dass deine Probleme deine eigenen sind, kannst du sie dem Herrn vortragen, und er wird dich leiten. Mach nur nicht den Fehler, ihn zu bitten, zu glauben, dass der andere schuld ist.

Die Geschwindigkeit, mit der wir den Philbrook-Damm fertigstellten, erstaunte die Bauwelt. Kaiser wurde mit Angeboten für noch größere Aufträge überhäuft. Er kam zu mir, als wir gerade die Maschinen zum Ausrücken bereit machten. Wir hatten den großen Damm, hinter dem sich das Wasser bereits staute, und ich fühlte mich wohl so, wie sich ein Student fühlen muss, wenn er zum letzten Mal auf sein College zurückblickt. "Deine Maschinen haben ganze Arbeit geleistet, Bob", sagte er. "Ich werde noch viel mehr davon brauchen. Wie wäre es, wenn du mir die Patente verkaufst?"

Angesichts der Tatsache, dass sie von einem Zehn-Cent-Becher inspiriert worden waren, war ich bereit. "Wie wäre es mit 50.000 Dollar?", schlug er vor.

Es war ungefähr das Doppelte von dem, womit ich gerechnet hatte, aber ich hatte nichts dagegen. Ein paar Tage später besuchte er mich in meinem Laden in Stockton. "Eine schöne Einrichtung hast du hier", lobte er. "Ich sehe eine Menge guter Werkzeugmaschinen und eine Menge Vorrichtungen, die du selbst gebaut hast, um diese Abstreifer zu fertigen. Willst du etwas davon verkaufen?"

"Klar", sagte ich. "Alles, was ich herstelle, ist zu verkaufen."

"Wenn ich schon deine Patente gekauft habe, um deine Abstreifer herzustellen, kann ich auch deine Maschinen kaufen, um sie herzustellen. Warum machst du nicht eine Liste mit dem, was du hast, legst einen Preis fest und bringst sie morgen Abend in mein Büro in Oakland?"

Ich erstellte eine Liste meiner Maschinen und bewertete jede einzelne nach ihrem Wert und nicht unbedingt nach dem, was sie auf dem Gebrauchtmarkt oder in der Herstellung gekostet hatte. Am nächsten Abend - wir hatten noch nie von einem Bauarbeiter gehört, der von neun bis fünf arbeitet - fuhr ich mit der Liste nach Oakland. Ich ging davon aus, dass er nicht mehr als ein Dutzend Schlüsselmaschinen kaufen würde, und wenn ich den Preis etwas zu hoch angesetzt hatte, dann nicht, weil ich nicht wusste, dass er ein gewiefter Feilscher war.

Er hatte ein paar seiner Einkäufer dabei. Sie gingen die Liste durch und

stellten ein paar sachdienliche Fragen über den Zustand der Maschinen, aber nicht

Sie sagten kein Wort über den Preis, den ich ihnen auferlegt hatte. Als sie das Ende der Liste erreicht hatten, nickten sie und Kaiser wandte sich an seine Sekretärin. "Gut, rechne alles zusammen und stelle Bob LeTourneau einen Scheck für die Arbeiten aus."

Er hat mich nicht gebeten, auch nur einen Cent vom Preis abzuziehen. Ich nahm den Scheck natürlich an, aber ich war wie benommen. Ich fuhr nach Hause und fragte mich, warum er das getan hatte. "Er hat schon bessere Geschäfte gemacht", sagte ich mir, "er muss gewusst haben, dass ich einen hohen Preis angesetzt hatte und damit gerechnet hatte, dass er ihn herunterhandeln würde. Warum hat er das getan? Es muss eine Methode in seinem Wahnsinn geben, etwas, das ich nicht durchschaut habe."

Ich hatte damals keine Zeit, es herauszufinden. Am nächsten Tag kam Kaiser mit den Männern, die die von ihm gekauften Maschinen abtransportieren sollten. "Deine Werkstatt war in Ordnung, Bob", begann er und wurde danach nicht langsamer, "aber sie wurde langsam voll. Was ich mir vorstelle, ist die ideale Fabrik, in der wir deine Abstreifer wirklich herstellen können. Kräne, Hebezeuge, ein Fließband wie bei Henry Ford. Solche Dinge. Du weißt, wie man die Maschinen baut, also solltest du auch wissen, wie man die Fabrik baut, in der sie gebaut werden. Warum kommst du nicht mit mir nach Oakland und baust die Fabrik auf und sorgst dafür, dass sie richtig läuft und-"

"Jetzt warte mal", schaffte ich es,

hineinzukommen. "Wozu?"

"Ich muss an meine Männer denken..."

"Natürlich. Deine Männer wissen, wie man deine Maschinen baut, also sind sie genau die Männer, die wir brauchen. Wir werden sie alle auf meine Gehaltsliste setzen und nicht auf deine."

"Vergiss nicht, dass ich ein paar gute Bauarbeiter habe, die nicht in der Fabrik arbeiten. Ich werde..."

"Ja, und ich brauche sie für den großen Bauauftrag, den ich gerade in Kuba bekommen habe. Jetzt, wo das alles geklärt ist, wann kannst du anfangen?"

Ich will nicht sagen, dass wir uns so schnell geeinigt haben, aber so kam es mir vor. Ich weiß nur, dass Evelyn und ich innerhalb einer Woche mit den Kindern in einem großen Zelt in Livermore untergebracht waren und alle Männer, die mitkommen oder nach Kuba gehen wollten, mehr als voll beschäftigt waren. Das Zelt verlieh dem Umzug ein besonderes Flair, denn es war viel luxuriöser als einige der Unterkünfte, die wir von Zeit zu Zeit bewohnen mussten. Es hatte fließendes Wasser, ein Badezimmer, einen Elektroherd, eine Waschmaschine und einen Kühlschrank, ein großes Bett

für uns, zwei kleinere Betten für Louise und Donald und ein kleines Bett, das unter das große Bett gerollt werden konnte, wenn Richard nicht darin schlief.

Die nächsten sechs Monate waren eine Offenbarung für mich. Kaiser schien sich nicht dafür zu interessieren, wie viel Geld ich für seine Fabrik ausgab, solange ich ihm eine gute Fabrik baute. So konnte ich zum ersten Mal in meinem Leben viel Geld ausgeben und die Fabrik bauen, von der ich geträumt hatte, als unser Laden in Stockton so überfüllt war, dass wir unter der brütenden Sonne nach draußen ziehen mussten, um den nötigen Platz zu bekommen. Wie ich bereits erwähnt hatte, wurde die Stahlkonstruktion, die ich für den Einsatz als Hinterfüller gebaut hatte, zu unserem fahrenden Brückenkran. Ich richtete die Werkzeugmaschinenabteilung für einen geordneten Fluss von Rohmaterial und Fertigteilen ein, tat dasselbe mit der Schweißabteilung und stellte dann die Vorrichtungen auf - falls ich eine Vorrichtung noch nicht definiert habe, handelt es sich dabei um einen geformten Rahmen, der zumindest in unserer Werkstatt dazu dient, Stahlteile für das Schweißen zu einer kompletten Einheit zusammenzuhalten -, wo sie alle von dem Brückenkran bedient werden konnten. Dann habe ich so viele Auslegerkräne gebaut, dass wir uns das mühsame Heben sparen konnten, das der Fluch unseres Geschäfts war.

Ich hatte auch herausgefunden, warum Kaiser mich komplett aufgekauft hatte, ohne um den Preis zu feilschen. Er wusste, dass ich, wenn er mir ein paar Maschinen in meinem Laden überlassen hätte, Arbeit für sie finden würde. "Er weiß, dass ich ihm einen ehrlichen Tag Arbeit geben und dann in mein Auto springen könnte, um in meinem Laden in Stockton ein Nachtprogramm zu machen", sagte ich mir. "Das will er nicht. Er will, dass ich meine ganze Energie in seinen Job stecke."

In seiner großen Bergpredigt sagte der Herr: "Niemand kann zwei Herren dienen; denn entweder wird er den einen hassen und den anderen lieben, oder er wird an dem einen festhalten und den anderen verachten. Ihr könnt nicht Gott und dem Mammon dienen." *Matthäus 6,24*. Ich könnte nicht zwei Fabriken dienen und es beiden recht machen. Ich glaube, dass viele Menschen auch so durcheinander kommen. Sie haben gerade genug Religion, um sich unglücklich zu machen, und nicht genug, um glücklich zu sein. Sie können es nicht genießen, den Freuden der Sünde zu dienen, weil sie es besser wissen, und sie können es nicht genießen, dem Herrn zu dienen, weil sie nicht bereit sind, ihm ganz zu dienen.

Ich hatte keine Zeit, mich auszuruhen, sobald die Fabrik in voller Produktion war. "Die Southern Pacific will einen großen Güterbahnhof in Fresno bauen", sagte Kaiser. "Warum gehst du nicht hin und schaust dir an, was der Bau kosten wird? Gib mir einen Kostenvoranschlag, und ich mache ein Angebot. Wenn wir den Auftrag bekommen, miete ich dir alle Maschinen, die du brauchst, und lasse dich als Subunternehmer arbeiten."

Das war genau die Art von Angebot, für die ich bereit war. Nach sechs Monaten Tag- und Nachtarbeit in der Fabrik war ich begierig darauf, wieder ins Freie zu kommen.

Ich schätzte die Arbeit ein und gab Kaiser einen Kostenvoranschlag. Er schaute mich an, als ob er dachte, ich hätte mich in der Hitze verlaufen. "Für diesen Preis kannst du die Arbeit nicht machen", sagte er barsch. "Ich werde ihn um 25 Prozent erhöhen, und der Preis ist immer noch zu niedrig." Als die Angebote geöffnet wurden, war er noch überzeugter als zuvor. Wir lagen so weit unter den anderen, dass Kaiser keine Hoffnung für uns sah. "Nun, das wird euch eine Lehre sein", sagte er mit düsterer Stimme.

Ich dachte, ich könnte eine Lektion daraus ziehen, aber nicht so, wie er es meinte. Der Güterbahnhof sollte fast zwei Meilen lang sein, was bedeutete, dass ich mit einigen langen Transporten konfrontiert wurde. Erschwerend kam hinzu, dass ein großer Teil der zu bewegenden Erde aus Hartgestein bestand, das einer Schürfleiste nicht standhalten würde. Ich wusste, dass die anderen Bauunternehmer wegen des harten Gesteins hohe Angebote abgegeben hatten, weil sie dachten, sie müssten tonnenweise Dynamit einsetzen. Ich hatte andere Vorstellungen.

Ich mietete eine große Motorschaufel von Kaiser, mehrere Traktoren, aber nur ein paar Teleskopschaufeln für Kurzstreckenarbeiten. Dann eilte ich zu meiner leeren Werkstatt in Stockton, kaufte eine Menge gebrauchter Werkzeugmaschinen und Schweißgeräte und begann mit der Produktion einiger Ideen, von denen ich dachte, dass sie das Zeug dazu hätten. Eine Idee war ein komplett geschweißter, selbstentleerender Trichterwagen, der bis zu 15 Tonnen Erde fassen sollte. Es war ein hässliches Ding, vorne hoch und mit einem Stahlboden, der nach hinten steil abfällt. Die große Heckklappe wurde mit einem Federverschluss geschlossen gehalten. Um eine Ladung zu entleeren, musste der Fahrer nur an einem Seil ziehen, um den Verschluss zu lösen, und die Erde rutschte unten heraus.

Bei der Arbeit wurden die Trichter mit der Schaufel geladen und mit dem Traktor abtransportiert, wobei ein Traktor drei oder vier Wagen auf einmal ziehen konnte. Auf diese Weise konnte ich auf den langen Strecken etwa 50 Tonnen pro Fahrt bewegen, anstatt der 20, die der Teleskoplader aufnehmen konnte, und sie schneller transportieren.

Die andere Idee war ein großer Roder, der so konstruiert und beschwert war, dass er doppelt so effizient war wie alle anderen, die je gebaut wurden. Als ich ihn in der harten Pfanne losließ, wühlte er sich durch das Zeug wie ein Schwein durch Rüben. Ich musste nicht eine einzige Stange Dynamit verwenden. Durch den Einsatz der Bunkerwagen und des Rooters war ich so weit im Vorteil, dass ich beschloss, eine Bestandsaufnahme zu machen und zu sehen, wohin ich gehen würde.

Ich konnte mir keinen besseren Weg vorstellen, als dem Herrn näher zu kommen. Evelyn und ich wollten schon lange mehr über die Bibel erfahren.

Deshalb ließen wir uns von Kaiser beurlauben und ließen die Kinder bei meinen Eltern, um nach Los Angeles zu gehen und die Bibelschule zu besuchen. Für Evelyn war es eine sehr lohnende Erfahrung, aus der sie viel mehr gelernt hat.

zuversichtlich, dass sie Sonntagsschulen und Sommerbibellager organisieren und leiten kann. In großen Gruppen war sie immer noch schüchtern, aber sie zögerte nicht mehr, wenn es etwas für den Herrn zu tun gab. Was mich betrifft, so lernte ich mehr von der tiefen Weisheit des Buches, das die Geschichte verändert hat. Doch als Mann, der mit schwerem Gerät und schweren Bauarbeiten zu tun hatte, musste ich hart gegen die Enge eines Klassenzimmers ankämpfen. Wie ein Prediger bei meiner Vorstellung sagte: "Mr. LeTourneau kann dir von der Macht Gottes erzählen, aber er würde Homiletik nicht erkennen, wenn er sie durch die Tür kommen sähe."

Ehrlich gesagt, war ich erleichtert, als ich einen Anruf von Kaiser bekam. "Nimm einen Zug", rief er durch das Ferngespräch. "Ich bin in Salt Lake City. Ich habe etwas Heißes" Die Fernsprechverbindungen waren Ende 1927 nicht die besten, aber ich glaube, ich hätte ihn auch ohne das Telefon hören können.

Was auch immer er hatte, das heiß war, als er mich anrief, war abgekühlt, als ich ankam. Er war schon auf einem anderen Gleis unterwegs. "Deine Schüttgutwagen", begann er. "Ich glaube, sie würden den Deichbau in Mississippi beschleunigen. Wie wäre es mit ein paar Dutzend?"

"Ich weiß nicht, wie es mit dem Schlamm ist", sagte ich zweifelnd. "In losem Boden und Felsen sind sie gut aufgehoben, aber Schlamm..."

"Er war der Chef und er hatte den Schlamm des Mississippi gesehen. In späteren Jahren sollte ich viel davon sehen, und wie ein altes Sprichwort sagt: Hätte ich damals gewusst, was ich heute weiß, wäre ich den Deal nie eingegangen. Dieser Schlamm, der aus irgendeinem Grund Buckshot genannt wird, ist halb Leim und halb Kitt und wird zur Hälfte zu Beton, wenn er trocken ist.

Das verlockende an dem Angebot war, dass Kaiser mir die Chance gab, wieder in die Produktion einzusteigen, indem ich die Trichter in meiner Werkstatt statt in seiner bauen würde. Alles in allem war ich bereit, mich wieder selbständig zu machen, auch wenn die Zusammenarbeit mit Kaiser eine glückliche war und ich dabei viel gelernt hatte. Und ausnahmsweise machte ich mir keine Sorgen um einen Kredit für den Kauf von Maschinen, ob neu oder gebraucht. Ich füllte die Fabrik in der Moss Avenue mit so viel Ausrüstung, dass wir keinen Platz mehr hatten, um etwas zu bauen, geschweige denn, es auszulagern, wenn es gebaut war. Mit ein paar Planen, um die empfindlicheren Werkzeugmaschinen bei Regen zu schützen, zogen wir wieder einmal ins Freie um.

Die Trichterwagen wurden pünktlich verschifft. Drei Wochen später kam der Bericht über ihre Leistung. "Ihr müsst hierher kommen und die

etwas über sie", wurde mir am Telefon befohlen. "Sie werden nicht kippen. Der Schlamm klebt und ..."

Es war nicht mein Tag, um mir Beschwerden anzuhören. Ich hatte ein paar Aufträge zur Landvermessung am Hals, eine vereinfachte Kabelsteuerung für meine Planierraupe erwies sich als zu kompliziert, ich hatte eine Reifenpanne, die fast den Kotflügel meines Lastwagens zerstörte, und ich war zu beschäftigt, um zu essen, seit ich nicht mehr wusste, wann. "Ich habe Kaiser gesagt, dass ich bezweifle, dass diese Maschinen im Schlamm funktionieren", schnauzte ich. "Dann musst du es eben selbst herausfinden."

Ein perfektes Beispiel für eine gute christliche Art, Kundenbeziehungen aufzubauen. Und mein bester Kunde noch dazu. Als ich eine Stunde später merkte, was ich getan hatte, rief ich Mississippi an, um zu sagen, dass ich auf dem Weg war. "Kaiser sagt, du brauchst dich nicht zu bemühen", schnappte die Stimme. "Wir überlegen uns, wo wir unsere nächsten Maschinen kaufen werden."

Ich hätte unter einem kleinen Wurm durchgehen können. Es war nicht der Verlust von Kaisers Geschäft, der mich beunruhigte. Es war die Art und Weise, wie ich es verloren hatte. Ich hatte kein Bein, auf dem ich stehen konnte. Ich wusste nicht, was ich mit den Hoppern hätte machen können, wenn ich nach Mississippi gegangen wäre, aber zumindest hätte ich mir ein bisschen guten Willen aufbauen können. Wenn du keinen guten Willen bei deinen Mitmenschen aufbauen kannst, kannst du erst recht keinen guten Willen bei deinem Herrn und Erlöser aufbauen.

Und je mehr ich mir Gedanken über diese Trichter machte, desto mehr dachte ich, dass ich etwas hätte tun können. Und wenn du erst einmal anfängst zu denken, dass etwas getan werden kann, anstatt dass es nicht getan werden kann, wirst du überrascht sein, wie schnell die Ideen fließen können.

Bei mir hat das folgendermaßen funktioniert. Wenn der Schlamm im Trichter festsaß, brauchte er etwas, um ihn herauszuschieben. Für mich konnte das nur ein Elektromotor sein. Und wo? Nun, da war diese Heckklappe. Ein Elektromotor an der Heckklappe würde sie wie das Schaufelrad eines Dampfschiffs hoch und runter schwingen. Beim Abwärtsschwung würde sie die Ladung blitzsauber wegfegen.

Jetzt hatte ich das Mittel, aber den Patienten verloren. Doch die Idee einer motorisierten Heckklappe war zu gut, um sie fallen zu lassen. Daraus entstand die motorisierte Heckklappe, mit der ich heute meinen großen Kratzer abkippe, der 150 Tonnen und mehr trägt. Ich habe jetzt eine Maschine auf dem Reißbrett, die 200 Tonnen tragen wird. Sie hat zehn drei

Meter hohe Räder mit Elektromotoren in den Naben, die zwei 100-Tonnen-Seitenkipper tragen. Der Fahrer kann mit etwa 15 Meilen pro Stunde an die Seite der Mulde schwenken, einen Knopf drücken und die beiden Seitenkipper kippen so schnell um, dass sie ihre Ladung von den großen Rädern abwerfen, ohne auch nur abzubremsen.

All das aus einem armseligen Trichter, der im Schlamm nicht funktionieren würde, und ein großer Fehler, wenn man es nicht schafft, sich mit seinen Freunden zu versöhnen. "Es gibt einen Weg, der dem Menschen richtig erscheint, aber sein Ende sind die Wege des Todes." *Sprüche 14:12*. Es war mir richtig erschienen, zurückzuschlagen, als meine Trichter im Schlamm nicht funktionierten. Hatte ich Kaiser in diesem Punkt nicht gewarnt? Aber später schien es nicht mehr richtig zu sein, und wenn ein Mann seine Fehler zugibt und bereit ist, mit der Hilfe des Herrn aus ihnen zu lernen, können sich neue Welten auftun.

15

Ohne es damals zu wissen, befand ich mich 1928 in einer bemerkenswerten Position, die mir einen großen Vorteil gegenüber meinen Mitbewerbern verschaffte. Als Bauunternehmer konnte ich alle Schwächen der damals verwendeten Erdbewegungsmaschinen erkennen, und als Hersteller konnte ich etwas dagegen tun.

Der Rooter, die Bunkerwagen, die Muldenkipper, die Planierraupe und die Semi-Drag Scraper waren alles Produkte dessen, was der Bauunternehmer in mir forderte und von mir, dem Hersteller, bekam. Sie wurden ausschließlich gebaut, um mir zu helfen, als Bauunternehmer voranzukommen, aber sie sollten die Grundlage unseres Unternehmens werden.

Damals konnte ich das noch nicht erkennen, denn plötzlich begann mein Bauunternehmen in alle Richtungen zu boomen. Zuerst war ich der niedrigste Bieter bei dem Auftrag, einen Bewässerungskanal zu graben, den sogenannten Patterson-Graben. Man hat mir das nie gesagt, aber ich habe immer vermutet, dass ich den Auftrag bekommen habe, weil niemand anderes mitbieten wollte. Es war ein seltsamer Auftrag, der erste seiner Art, denn es ging darum, einen Kanal zu bauen, der einen beträchtlichen Wasserstrom nicht durch einen Hügel, sondern über ihn hinweg führen sollte. Das bedeutete, dass ich eine Reihe von Gräben entlang eines schwierigen Abhangs ausheben musste, wobei jeder Graben eine Stufe höher lag als der vorherige, mit Pumpstationen, die das Wasser stufenweise nach oben beförderten.

Während ich in der Fabrik in der Moss Avenue Überstunden machte, um die Grabenbagger und die Trichter für den Abtransport des Abraums für den Patterson-Job zu produzieren, kam ein Highway-Auftrag in Oroville herein. Ich hatte ein hohes Gebot abgegeben, um meinen Namen in der Öffentlichkeit bekannt zu machen, und als ich den Zuschlag erhielt, begann ich mir Sorgen zu machen. Bei zwei Aufträgen in Folge der niedrigste

Bieter zu sein, bedeutete, dass die anderen Jungs, die älter und weiser waren als ich, einige Schwierigkeiten gesehen hatten, die ich nicht kannte.

wissen. Ich konnte das nur vermuten, aber in einem Punkt war ich mir sicher: Sie hatten nicht absichtlich ein hohes Angebot abgegeben, nur um mir die Arbeit zuzuschieben.

Ich sprach mit Ray Peterson und Carlton Case darüber und wir waren uns einig, dass es zu viele Unwägbarkeiten gab, um eine kostspielige Vergrößerung der Fabrik in der Moss Avenue zu riskieren. Gleichzeitig wollten wir keine Maschinen von anderen Herstellern kaufen, wenn wir, wie wir zu sagen pflegten, "unsere eigenen für die Hälfte des Preises der Schneidereien herstellen können". Also haben wir unsere Expansion improvisiert, wie wir es seither immer wieder tun mussten.

Ray verlegte unsere wachsende technische Abteilung aus der Fabrik in einen Bauwagen, der im Vorgarten stand. "Jedes Mal, wenn ein Ingenieur einen Rechenschieber benutzen muss", beschwerte sich Ray, "muss er nach draußen gehen, um Platz zu haben." Draußen war es auch nicht viel besser. Pop Cook, mein bester Revolverdreher, behauptete, er müsse seine Zwei-Tonnen-Drehmaschine aus der Einfahrt schieben, wenn eine LKW-Ladung Stahl hereinkam oder eine neue Maschine herauskam. Harry Andrews, der meine gesamte kaufmännische Abteilung war, wurde in die Stube der italienischen Familie auf der anderen Straßenseite verlegt und musste dort mit Lohnabrechnungen, Rechnungseintreibern und dem Geruch von Knoblauchsauce und Spaghetti kämpfen. Evelyn hatte immer um 2:00 Uhr morgens Kaffee für uns, die wir die Nacht durcharbeiteten, bereit und behauptete galant, dass ein paar Liter Kaffee keine zusätzliche Arbeit seien, solange sie die Flasche des Babys aufwärmen müsse.

Mittendrin erhielt ich einen Anruf von Ordway, dem Top-Mann von Kaiser. "Wir haben den Ausleger einer Schaufel gebrochen", sagte er. "Kannst du ihn zusammenschweißen oder müssen wir drei Monate auf einen neuen Ausleger warten?"

"Ich bin auf dem Weg", sagte ich. Das war die Chance, mich für das Fiasko mit dem Trichter zu revanchieren, für das ich gebetet hatte. Ich belud einen LKW mit Schweißgeräten und fuhr 200 Meilen durch die Nacht zum Standort des maroden Baggers.

Vor Ort konnte ich mich aufrichtig für mein eigenmächtiges Verhalten entschuldigen, als meine Trichter im Schlamm nicht funktioniert hatten. Als ich den gebrochenen Ausleger zusammengeschweißt hatte, sorgte ich dafür, dass sie eine Maschine bekamen, die stärker war als die ursprüngliche.

Ein paar Tage später erhielt ich einen Anruf von Kaiser. "Nichts Wichtiges", sagte er. "Ich habe einen Riss im Aluminiumkopf meines Motorbootmotors, den ich hier in der Bucht von San Francisco brauche. Kannst du ihn reparieren?"

Er wusste, wie beschäftigt ich war. Ich dachte nicht, dass er mich von meinem Laden und meinem Baugeschäft wegholen würde, nur um einen Motor zu reparieren. Ich fuhr nach San Francisco und nahm mein eigenes Lichtbogenschweißsystem mit, das ich entwickelt hatte

mit Aluminium umzugehen, einem Metall, das so schwierig zu schweißen ist wie kein anderes. Er saß im Cockpit des Bootes und redete, während ich am Motor arbeitete. Wie ich mir denken konnte, hatte er ein paar größere Geschäfte im Sinn, von denen ich vielleicht nie erfahren hätte, wenn ich ihm nicht einen Gefallen getan hätte. Als ich mit der Arbeit fertig war, machten wir eine Probefahrt. Er war ein teuflischer Fahrer, der immer versuchte, 100 Meilen pro Stunde aus einem Boot herauszuholen, das eigentlich nur für die Hälfte ausgelegt war. Wir schauten uns die Baustelle an, auf der gerade die Arbeiten an der San Francisco Bay Bridge begannen, während er ein Dutzend weiterer Projekte aufzählte, die er im Kopf hatte. Während das Boot in der Brandung schaukelte, muss ich mehrmals mit dem Kopf genickt haben, denn ich fand mich bei weiteren Unteraufträgen wieder.

Als ich am späten Abend wieder in Stockton ankam, fühlte ich mich wie der kleine Hund, der einem Güterzug hinterherjagt und schließlich einen erwischt. Was nun? Als ich die Unteraufträge für Kaiser zu meiner eigenen Arbeit hinzufügte, hatte ich etwa viermal so viel zu tun, wie ich bewältigen konnte. Mein einziger Ausweg war, Maschinen zu entwickeln, mit denen ich die vierfache Menge an Arbeit erledigen konnte. Kaiser hatte die Patente auf meine Teleskop-Abstreifer, also konnte ich sie nicht bauen, obwohl ich wusste, dass er mir gerne so viele Maschinen leihen würde, wie ich für seine Unteraufträge brauchen konnte. Das würde mir zwar helfen, aber für meine eigenen Aufträge brauchte ich mehr.

Das größte Problem, mit dem ich beim Bau einer großen Maschine konfrontiert wurde, war der Mangel an Leistung. Die Traktorhersteller hatten die Vorstellung, dass ihre Maschinen so stark waren, wie sie nur sein konnten. Damals, als ich die Fabrik von Kaiser baute und er sich auf die Arbeit in Eureka vorbereitete, hatten wir versucht, einen Traktorhersteller für den Bau einer Maschine mit Dieselantrieb zu interessieren. Das Interesse, das wir weckten, war bemerkenswert gering. "Ich baue meinen eigenen", sagte Kaiser und baute einen Dieselmotor in den Rahmen eines alten Traktors ein. Zum Schluss rüstete ich diesen ersten Dieseltraktor noch mit meinen Stromgeneratoren aus. Eine Zeit lang haben wir in Eureka wirklich Dreck bewegt und bewiesen, dass wir auf dem richtigen Weg waren. Was wir übersehen hatten, war, dass der Dieselmotor, wie er damals gebaut wurde, ein stationärer Motor war. Die einzelnen Zylinderblöcke hielten die Schläge und Verrenkungen nicht aus, die sie in einem nicht gefederten Traktor bekamen. Wir haben so viele Kolben kaputt gemacht, dass wir den Motor verschrotten mussten. Und anstatt die überlegene Leistung des Dieselmotors zu würdigen, verwiesen die Traktoristen auf sein

Versagen und ließen das Thema mit Erleichterung fallen. Schließlich waren sie gezwungen, den Diesel zu akzeptieren, aber nicht mehr rechtzeitig, um mich zu retten.

Eines Abends, als ich mir große Sorgen um all die Verträge machte, die ich nicht erfüllen konnte, fiel ich auf die Knie und betete: "Lass mich jetzt nicht im Stich, Herr. Ich habe so viel Arbeit, und wenn du mich im Stich lässt, bin ich ruiniert." In diesem Moment sah ich meine

Fehler. "Streiche das, Herr", beeilte ich mich zu sagen. "Das habe ich nicht so gemeint. Ich bitte dich nicht darum, mich nicht zu enttäuschen. Ich bitte dich, dass du mir hilfst, dich nicht zu enttäuschen. Ich bitte dich nicht darum, dich zu benutzen. Ich bitte dich, mich zu benutzen."

Das war die ganze Zeit mein Problem gewesen. Ich war in meine eigenen kleinen Probleme vertieft und dachte wieder einmal, dass ich für mich selbst arbeite und nicht für den Herrn. In dieser Nacht schlief ich gut, und als ich aufwachte, hatte ich die Antwort auf mein Problem.

Zuerst sah es nicht so aus, als ob es eine gute Lösung wäre. Es war der alte Burro-Motor, mit dem ich fast 20 Jahre zuvor für meinen Bruder Bill Baumstümpfe gezogen hatte. Er war zwar schwach und unregelmäßig und hatte nur einen Zylinder, aber wenn ich meine Seile und Seilrollen richtig anordnete, konnte er das 20-fache seines Gewichts ziehen.

Damit war der Anfang gemacht und ein Gedanke führte schnell zum nächsten. Die Elektromotoren, die ich in der Gondel verwendet hatte, waren zehnmal so stark wie der alte Burro-Motor. Ich hatte sie mit Zahnstangen und Ritzeln benutzt, aber was, wenn ich sie mit Seilwinden verbunden hätte? Und das Seil durch ein paar Rollen über meinen Eimern gespannt? Damit könnte ich Lasten mit der gleichen Effizienz und Kraft wie mit einer elektrischen Winde heben. Anstatt fünf Teleskopschaufeln zu verwenden, um 20 Tonnen zu heben, könnte ich 20 Tonnen in eine Schaufel packen und das ganze Werk mit einem Knopfdruck anheben.

Das war eine gute Idee, aber es gab noch keinen Traktor, der einen Kratzer mit 20 Tonnen ziehen konnte. Ich musste einen Kompromiss eingehen, indem ich einen Halbschleppschaber baute, der etwa acht Tonnen in der Schaufel tragen konnte, während er drei weitere Tonnen nachzog. Dabei dachte ich an die Probleme, die Kaiser damit hatte, den Schlamm aus meinem Trichterwagen zu schieben, und an die Abhilfe, die ich mir mit e i n e r angetriebenen Heckklappe ausgedacht hatte, und baute eine solche Klappe in den Kratzer ein. Die fertige Maschine hatte nur die Hälfte der Kapazität des Teleskopkratzers, aber aufgrund ihrer Kompaktheit, der einfachen Handhabung und der Geschwindigkeit, mit der sie be- und entladen werden konnte, bewegte sie auf langen Strecken die doppelte und auf kurzen Strecken die fünffache Tonnage. Diese eine Maschine machte alle Patente, die ich Kaiser verkauft hatte, überflüssig.

Bei der Entwicklung des seilgesteuerten Abstreifers begann ich, mit meinen Ingenieuren zusammenzuarbeiten, was auch heute noch der Fall ist. Ich habe einen Plan für die Seilzugsteuerung entworfen und ihn ihnen vorgelegt. Sie holten ihre Rechenschieber heraus und überlegten, warum es nicht funktionieren würde. Ich holte meinen Bleistift, fand heraus, warum

es funktionieren würde, und gab ihn zurück. Ich vergleiche das mit einem Schachspiel, bei dem meine Ingenieure meine Züge mit allen technischen Tricks schachmatt setzen oder ich sie mit ein paar Zügen, die nicht immer in den Büchern s t e h e n , schachmatt setze. Zurück

und weiter geht's, ein bisschen geben und ein bisschen nehmen. Wenn ich ein gutes Design habe, kann ich in einer Woche gewinnen. Wenn ich ein schlechtes Design habe, gewinnen sie, aber sie brauchen länger. Das ist es, was uns einzigartig macht. Wir haben die einzige technische Abteilung im Land, in der der Firmenchef so viele Radiergummis im Zeichensaal abnutzt wie seine Ingenieure.

Während Ray Peterson die Fabrik auf Doppelschicht schaltete, um kabelgesteuerte Scraper zu produzieren, machte ich mich auf den Weg, um die Bauaufträge aufzuholen. Ich brauchte nicht lange zu suchen, um zu sehen, dass ich ein ernstes Problem hatte. Für den Oroville-Job würde ich jeden neuen Abstreifer brauchen, den ich bauen konnte, während der Patterson Ditch

-Ich hatte einfach nicht die Maschinen, um es zu schaffen. Die einzigen Lichtblicke waren meine Unteraufträge für Kaiser, bei denen ich seine Maschinen geleast habe.

Zu diesem Zeitpunkt kam mein alter Freund Buck Maistretti in großen Schwierigkeiten zu mir. Bei einem großen Highway-Job hatte er unter denselben verrückten Umständen, die mich später in Boulder in die Falle locken sollten, sein wohlgeformtes Hemd verloren. Die Testlöcher, auf die er sein Angebot gestützt hatte, hatten gezeigt, dass der größte Teil der Strecke leicht zu graben war. Und dort, wo die Löcher waren, konnte er zwar leicht graben, aber nur selten über den Durchmesser des Lochs hinaus. Zwischendurch war er auf festen Fels gestoßen, und als er sich mit Sprengungen und Schaufeln den Weg freigeschaufelt hatte, wartete der Sheriff schon darauf, seine Maschinen am anderen Ende anzubringen.

Das tat mir weh, denn er hatte viele meiner Maschinen, die noch nicht bezahlt waren, sowie etwa 10.000 Euro in bar, die ich ihm vorgestreckt hatte, damit er seine Lohnkosten decken konnte. Ich gebe zu, dass ich nicht ganz uneigennützig war. Ich musste Buck weiterarbeiten lassen, in der Hoffnung, dass er am Ende die Maschinen bezahlen würde. Das war eines der Geschäfte, auf die wir uns damals alle einlassen konnten, bevor die Banker in große Verträge eintraten und Sicherheiten verlangten, die über einen Handschlag hinausgingen. Ich wünschte, wir könnten das heute tun. Ich glaube immer noch, dass ein Handschlag zwischen christlichen Menschen mehr wert ist als alles Kleingedruckte, das du in 50 Seiten Vertrag finden kannst.

So sollte es dann auch funktionieren. Buck hatte immer noch die Maschinen, während er gegen den Sheriff kämpfte, und seine Fähigkeiten und seine Maschinen konnte ich im Patterson-Graben einsetzen. So konnte Buck sich aus dem Loch herausarbeiten, meine Maschinen bezahlen und

mir als Hauptauftragnehmer immer noch einen Gewinn übrig lassen. Altruismus? Nächstenliebe? Ein einfacher Weg, mein Geld zurückzubekommen? Oder einfach ein gutes Geschäft? Ich weiß, dass Buck beim Patterson-Graben einen verdammt guten Job gemacht hat. Er hat mich rausgeholt, ich habe ihn rausgeholt und die Menschen in der Umgebung von Patterson haben einen Kanal bekommen, der sich schon mehrfach bezahlt gemacht hat.

Plötzlich fand ich mich in einer anderen Situation wieder. Wie es in der Baubranche üblich ist, versuchte ich in der einen Minute verzweifelt, die

vier Arbeiten auf einmal erledigen, und im nächsten Moment hatte ich eine Menge Männer und Maschinen am Hals und nichts zu tun. Die seilgesteuerten Scraper hatten sich in Oroville als so effizient erwiesen, dass sie die Straße drei Monate früher als geplant fertigstellten und alle meine Arbeiten ungefähr zur gleichen Zeit abgeschlossen wurden.

Was ich jetzt wollte, war etwas Großes, um mich und meine Maschinen zu beweisen und meine Konkurrenten wissen zu lassen, dass ich wirklich im Geschäft war. Der einzige Auftrag, der in Sicht war, war zu groß, aber ich wollte ihn trotzdem. Das California State Highway Department war dabei, einige der alten Autobahnen, die sich zwischen Los Angeles und Bakersfield durch die Berge schlängelten, zu begradigen. Ein Abschnitt in der Nähe von Newhall, der jetzt Newhall Cut-off genannt wird, war noch offen für Ausschreibungen. Die alte Straße, die aus dem San Fernando Valley nach Norden führte, hatte sich mühsam mit einer Reihe von gefährlichen Serpentinen über die erste Bergkette gewunden. Die neue Straße sollte geradeaus verlaufen und den Kamm des Bergrückens mit einem senkrechten Einschnitt von 180 Fuß Tiefe durchschneiden.

Während ich darüber nachdachte, wie ich das anstellen könnte, traf ich auf ein Mitglied unserer Kirche, das ebenfalls ein Bauunternehmer war und ebenfalls nach einer Aufgabe suchte. Ich dachte, das wäre eine wunderbare Gelegenheit, um zu zeigen, wie ein paar Gemeindemitglieder zusammenarbeiten können, und so dauerte es nicht lange, bis wir eine Fifty-Fifty-Partnerschaft gründeten, die wir L & L Construction Company nannten. Wir gaben ein Angebot für den Auftrag ab und bekamen den Zuschlag.

Schon am ersten Tag hatten wir Probleme. Der Lehm und der Schiefer, der sich in den Testlöchern als einigermaßen weich erwiesen hatte, trocknete aus und verhärtete sich wie Beton, sobald wir ihn der prallen Sonne aussetzten. Selbst nachdem meine Roder ihn geknackt hatten, taten die scharfen Schieferbrocken, die zurückblieben, meinen Schabern nicht gut. Wir mussten zwei Motorschaufeln kaufen und meine großen Trichterwagen für den Abtransport heranziehen. Um die großen Maschinen zur Baustelle zu bringen, mussten wir unsere eigene Straße bauen, was bedeutete, dass ich meine Planierraupen einsetzen musste.

Aber egal, was wir taten, wir gerieten immer weiter in Rückstand und unsere Verluste stiegen rapide an. Mein Partner war ein hart arbeitender Mann, aber als er sah, dass seine Ersparnisse in Gefahr waren, fing er an, durchzudrehen, zu stürmen und über die Arbeit zu schimpfen, und das half kein bisschen.

Eines Tages kam er wutentbrannt auf mich zu. "Ich sage dir, was mit

diesem Job los ist", schnauzte er. "Du hast zu viele Verwandte, die daran arbeiten."

Oh-oh. Er hatte mich dabei. Bei der Arbeit waren mein Bruder und drei Schwager dabei. Meine Frau half meinem Bruder Louis beim Führen der Bücher und

Die Leitung der Bauarbeiten lag bei den Brüdern Jack und Joe Salvador, die als Familienmitglieder galten. Aber ich war schon immer der Meinung, dass es nicht schadet, Verwandte einzustellen, solange sie doppelt so hart arbeiten wie alle anderen. Ein weiterer wichtiger Faktor war, dass meine Verwandten bei meinem unsicheren Fortkommen, mit Hühnern an einem Tag und Federn am nächsten, viel länger ohne Lohn auskommen würden, als ich es von anderen zu verlangen wagte.

Seine Haltung beunruhigte mich sehr. Ich wollte mit ihm auskommen, aber ich wollte auch meinen Verwandten gegenüber fair sein.

"Was soll ich deiner Meinung nach tun?" fragte ich so freundlich, wie ich konnte.

"Feuert sie", sagte er unverblümt. "Alle außer deinem Bruder Louis. Er ist der Einzige, der die Bücher kennt."

In Anbetracht der Arbeit, die sie machten, erschien es mir nicht richtig, sie zu entlassen, nur weil sie mit mir verwandt waren. Wie immer wandte ich mich mit meinem Problem im Gebet an den Herrn. "Mein Partner ist Mitglied der Kirche", sagte ich, "wenn ich mit ihm streiten würde, wäre das ein gutes Beispiel dafür, wie Christen miteinander auskommen. Ich lege es in deine Hände. Zeige mir, was ich tun soll, Herr, und ich werde mein Bestes tun."

Zwei Tage später bekam ich einen Brief von der Southern Pacific Railroad. Sie lud eine ausgewählte Gruppe von Unternehmern, denen sie vertraute, dazu ein, ein Angebot für den Bau einer neuen Eisenbahnbrücke über die Suison Bay bei Benecia abzugeben. Die alte Eisenbahnfähre über den Suison-Arm der San Francisco Bay sollte endlich abgeschafft werden.

Ich steckte tief in den Schwierigkeiten mit dem Newhall Cut-off und wusste nicht, wie ich noch einen Auftrag bekommen sollte. Dann erinnerte mich etwas an mein Gebet und ich dachte: "Vielleicht benutzt der Herr das, um mich zu erhören. Ich werde es sehen." Der Herr lädt uns ein, ihn zu prüfen. "Bringt alle Zehnten in die Vorratskammer, damit in meinem Haus Speise ist, und prüft mich hiermit, spricht der Herr der Heerscharen, ob ich euch nicht die Fenster des Himmels öffne und euch Segen ausschütte, dass nicht genug Raum da ist, ihn aufzunehmen." *Maleachi 3:10*.

Meine Kreditwürdigkeit war am Boden, denn es hatte sich herumgesprochen, dass ich bei dem Auftrag in Newhall wahrscheinlich pleite gehen würde. Doch als ich fragte, ob ich einen Kredit bekommen könnte, nur für den Fall, dass ich den S.P.-Auftrag gewinne, sagte man mir, ich solle ruhig mitbieten. Ich dachte immer noch nicht, dass ich eine Chance hätte. Alles, was die S.P. über mich wusste, war die Arbeit, die ich auf ihrem Güterbahnhof in Fresno geleistet hatte, und sie hatten viele große

Bauunternehmen, darunter Kaiser, mit denen sie seit Jahren zusammenarbeiteten. Die Angebote wurden nicht veröffentlicht, aber später erfuhr ich, dass zwei große Bauunternehmen und ich

lagen nur ein paar Cent voneinander entfernt. Ich weiß nicht, ob ich derjenige war, der die zusätzlichen zwei Cent aus dem Auftrag herausgekitzelt hat. Ich weiß nur, dass ich den Auftrag bekommen habe.

Ich berief eine Versammlung der Verwandten ein. "Jungs, ich habe einen Job, bei dem wir uns keine Sorgen um einen Partner machen müssen. Alle außer Louis gehen für den neuen Job nach Benecia. Wir werden ein für alle Mal klären, ob Verwandte die Arbeit erledigen können oder nicht." Ich übertrug Howard die Verantwortung und teilte den anderen die Arbeit zu, für die sie am besten geeignet waren.

Wenn wir auf dem Newhall Cut-off von Anfang an in Schwierigkeiten waren, so war die Annäherung an die Suison Bay-Brücke das Gegenteil. Die Eisenbahnlinie näherte sich der Bucht von Norden über eine Reihe von Hügeln, die in den Salzwiesen versanken, als sie sich dem Wasser näherten. Diese Salzwiesen sollten aufgefüllt werden, damit die Brücke hoch genug aufgehängt werden konnte, um die Durchfahrt von kleinen Schiffen zu ermöglichen. Nach den Plänen der S.P. sollten wir die Erde für diese Aufschüttung von einem Hügel holen, der fast eine Meile vom Sumpf entfernt auf ihrem Weg lag, und auf dieser langen Strecke basierten alle Angebote.

Während die Arbeit organisiert wurde, pendelte ich mit dem Nachtzug zwischen Newhall und San Francisco und schlief eine Nacht auf dem Hinweg und die nächste Nacht auf dem Rückweg in einem Waggon. Jemand erzählte mir später, dass es im Zug Schlafplätze gab, aber ich war zu beschäftigt, um das herauszufinden, und zu müde, um mich darum zu kümmern. Ich habe ganz gut geschlafen.

Eines Tages, nachdem wir etwa einen Monat lang in Betrieb waren, beobachtete ich von dem steilen, hohen Hügel, der das Sumpfgebiet überblickte, die vorbeifahrenden Trichterwagen. Ein paar Männer kamen auf mich zu und stellten sich als der Besitzer des Hügels und sein Immobilienmakler vor. Sie fragten sich, wie sich die Eisenbahnbrücke und die neue Autobahn auf die Grundstückswerte auswirken würden.

"Für einen steilen Hügel wie diesen ist das nicht viel", sagte ich und überlegte kurz, "aber wenn du mir erlaubst, ihn zuzuschneiden und ihn für Wohnbauplätze zu terrassieren, hättest du sicher etwas."

Es dauerte keine zehn Minuten, bis sie das Licht der Welt erblickten. Am nächsten Tag schoben meine Planierraupen den Hügel hinunter zu einem 50-B-Motorbagger, der meine Trichterwagen so schnell belud, wie sie hochgebracht werden konnten. Statt eines kilometerlangen Transports brauchten wir nur ein paar hundert Meter zu transportieren, und die Aufschüttung war schnell da. Ich habe mehrere Tausend Dollar gespart und

der Besitzer des Hügels hat ein wertvolles Stück Land bekommen.

Natürlich erfuhr auch mein Partner in Newhall, wie gut die Dinge in Benecia liefen. Jetzt hatte er das Gefühl, dass ich ihn nicht mit meinen Verwandten belästigte, sondern ihm ihre Dienste vorenthielt. So wie die Dinge im 180-Fuß-Schnitt liefen, fühlte ich mich selbst ihrer Dienste beraubt, aber ich schwieg. In einer Reihe von Terrassen hatten wir uns den Weg zum Grund des Einschnitts gebahnt. Da es für eine Schaufel einfacher ist, einen Trichterwagen auf der darunter liegenden Terrasse zu beladen als auf der gleichen Ebene, ließen wir unsere Schaufeln eine Terrasse abfräsen, um den Einschnitt zu verbreitern, während die Trichterwagen von der darunter liegenden Stufe abtransportiert wurden. Es war ein langsamer und mühsamer Prozess, und wir sahen keine Möglichkeit, die Arbeit mit einem Verlust von weniger als 100.000 Dollar zu beenden.

Ich setze mein eigenes Vertrauen in Gott. Wenn er will, dass du Geld verdienst, um seinen Zielen zu dienen, wirst du es verdienen. Wenn er nicht will, dass du Geld hast, wird er es dir wegnehmen, egal wie viel du hast. Ich konnte nicht verstehen, warum mein Partner nicht genauso empfand, vor allem nach dem, was Gott als Nächstes tat.

Einer unserer großen Schaufelbagger wurde von der Südseite des Einschnitts auf die Nordseite verlegt und nahm dabei den einzigen Weg, der für eine so sperrige Maschine möglich war. Sie sollte durch die Sohle des Abschnitts nach unten und auf der anderen Seite wieder nach oben. Aber sie hat es nie geschafft. Gegen 2:00 Uhr morgens, gerade als sie in den Graben einfuhr, blieb sie stecken und blockierte den Verkehr in beide Richtungen. Etwa 200 Männer arbeiteten in der Nachtschicht, als der Baggerführer abstieg und seine roten Warnlaternen aufstellte, die den Einschnitt sperrten. Er war gerade dabei, die letzte Laterne aufzuhängen, als sich die untere Terrasse nach außen wölbte und die gesamte Westseite nachgab.

Ich schlief in einem Zelt, als der Erdrutsch begann. Das Rumpeln und Beben der Erde war so stark, dass ich vor Schreck aufschreckte und dachte, ich wäre wieder beim Beben in San Francisco. Der Schrecken wurde noch größer, als ich begriff, was passiert war. Alle Männer meiner Nachtschicht waren da draußen.

Unsere Lichter waren weggefegt worden, aber selbst in der Dunkelheit konnte ich sehen, dass der 180 Fuß lange Einschnitt jetzt fast zur Hälfte mit zerbröckeltem Schiefer gefüllt war. Darunter konnte niemand überleben. Ich rannte los und schrie einige Männer an, die wie betäubt dastanden.

Weitere Männer tauchten auf und wir begannen, die Trümmer zu durchsuchen, in der Hoffnung, ein paar zu finden, die vielleicht noch nicht ganz verschüttet waren. Wir fanden niemanden. Ich ließ die Namen auf einem Zettel eintragen. Jeder Mann antwortete auf seinen Namen. Ich

konnte es nicht glauben. Ich glaube, wir riefen die Namen zehnmal auf, bevor ich merkte, dass ein Wunder geschehen war.

Der rechtzeitige Ausfall des Baggers, der die Straße für den Verkehr gesperrt hatte, hatte uns vor Todesopfern bewahrt. Wenige Minuten zuvor wimmelte es auf der Straße noch von Menschen.

Wir erfuhren, dass wir beim Erreichen der 180-Fuß-Marke eine Ölschieferschicht durchschnitten hatten. So etwas hatte noch niemand zuvor gemacht, also konnten nicht einmal die besten Ingenieure das Ergebnis vorhersehen, obwohl es jetzt in allen Büchern steht. Hunderte und Tausende von Tonnen Abraum drückten auf den gefetteten Schiefer, der unter dem Druck einfach herausglitt und die gesamte Westwand zum Einsturz brachte.

Niemand wurde getötet, verletzt oder auch nur gekratzt, und für meinen Partner und mich war es eine komplette Rettung. All das Gestein und der Schiefer, den wir mühsam mit Schaufeln aufgesprengt, durchwühlt und zerkleinert hatten, lag nun in einem pulverisierten Haufen vor uns. Wir rückten mit Planierraupen und Scrapern an, und die Erde war so schnell weg, wie die Traktoren rollen konnten. Statt des erwarteten Verlusts von hunderttausend Euro haben wir etwas mehr als die Gewinnschwelle erreicht.

Ich dachte, wir hätten allen Grund der Welt, auf die Knie zu fallen und Gott zu danken. Ich weiß, dass ich das getan habe, jeden Abend und mehrmals im Laufe des Tages auch in Gedanken.

Mein Partner verblüffte mich mit einem ganz anderen Ansatz.

"Ich habe gehört, dass du mit dem Job bei der Southern Pacific eine Menge Geld verdient hast", sagte er eines Tages.

Ich gab zu, dass die Verwandten, die er beanstandet hatte, eine gute Arbeit für die SP geleistet hatten.

"Nun, ich habe das mit meinem Anwalt besprochen", sagte er. "Du hast den ganzen Gewinn aus dem Job bekommen, also denke ich, dass ich auch Anspruch auf den ganzen Gewinn aus diesem Job habe. Du hast deine Crew mitten im Vertrag von unserem Job abgezogen, also ist der Southern Pacific-Job eine Erweiterung des Newhall-Jobs. Wir haben die Partnerschaft nicht aufgelöst, also habe ich Anspruch auf meinen Anteil."

Ich dachte, er hätte den Verstand verloren. Ich sprach mit Carlton Case darüber und er war genauso erstaunt wie ich. "Was du getan hast, war deine Sache und innerhalb deiner Rechte", sagte er. "Dein Ex-Partner kann sich nicht auf ein Bein stellen."

"Soll er klagen?" fragte ich. "Lass ihn klagen", sagte Case.

Aber als ich wegging, konnte ich mich nicht mit dem Gedanken an eine bittere Gerichtsverhandlung anfreunden, von der ich wusste, dass es eine

sein würde. Nicht, dass ich jemand wäre, der sich vor einem Kampf drückt. Unter anderen Umständen habe ich mich vor Gericht verteidigt, aber hier musste ich an meine Kirche denken. Ich hatte mich geweigert, mit meinem Streitpartner zu kämpfen.

über meine Verwandten, und der Herr hatte mir den Ausweg gezeigt und gebilligt. Einen weiteren Streit anzufangen, würde die Einheit unserer Gemeinde gefährden, genau das, was der Herr beim ersten Mal vermeiden wollte.

Ich brachte mein Problem zu Ihm. Ich wollte immer noch nicht kampflos aufgeben, aber Seine leise Stimme sagte: "Nein." Ich protestierte, dass das Recht auf meiner Seite war, dass mein Partner die Entlassung meiner Verwandten angeordnet hatte und dass ich eine andere Crew eingestellt hatte, um sie zu ersetzen. "Mein Anwalt ist zuversichtlich, dass wir gewinnen werden", argumentierte ich. "Du hast Vertrauen in deinen Anwalt", hörte ich. "Wie viel Vertrauen hast du in mich?"

Ich verstand, worauf er hinauswollte, aber ich musste hinzufügen: "Aber wie kann er sich selbst als Christ bezeichnen und als ranghöchstes Mitglied der Kirche dienen und trotzdem das Geld nehmen, wenn es mir rechtmäßig zusteht?"

"In die Kirche zu gehen, macht noch keinen Christen", hörte ich, "es sei denn, er geht mit offenem Herzen dorthin, um Gott zu suchen." Dann schien er zu sagen: "Du kannst dich entscheiden. Du kannst den Fall in die Hände deines Anwalts legen, oder du kannst ihn in meine Hände legen.

In *1. Korinther 13,1* sagt die Bibel, dass wir ohne Liebe und Nächstenliebe wie klingendes Erz oder eine bimmelnde Zimbel sind. Ich liebte den Herrn und hatte Vertrauen in ihn. Trotzdem schäme ich mich, zuzugeben, dass ich nicht sehr barmherzig war, als ich auf meinen Ex-Partner zuging und sagte: "In Ordnung, es wird keinen Rechtsstreit geben. Wir regeln das auf deine Weise und überlassen den Rest dem Herrn."

Dann konnte ich nicht anders, als zu sagen: "Diese Art von fifty-fifty-Partnerschaft erinnert mich an den Koch, der fifty-fifty-Kanincheneintopf machte. Ein Pferd und ein Kaninchen. Irgendwie einseitig, aber nichts für ungut." Nachdem ich mir das von der Seele geredet hatte, fühlte ich mich besser.

Die Fußnote zu dieser Geschichte ist, dass mein ehemaliger Partner ein Jahr später, nach zwei katastrophalen Verträgen auf eigene Faust, aus dem Rennen war. Wenn der Herr der Meinung ist, dass du es nicht wert bist, es zu haben, wird er Wege finden, es dir zu nehmen.

16

Für die Öffentlichkeit im Allgemeinen und die Bauwelt im Besonderen war das große Ereignis des Jahres 1929 der Crash an der Wall Street. Unbemerkt fand zur gleichen Zeit eines der größten Ereignisse in meinem Leben statt. Auf den Rat von Carlton Case hin wurde ich zu R. G. LeTourneau, Inc. Laut den von Case erstellten Papieren war das Unternehmen eintausend Aktien zu je 100 Dollar wert und verfügte über ein Vermögen von weiteren 27.000 Dollar in Form von Fabriken, Werkzeugmaschinen und einem Inventar, das etwa eine Handvoll fertiger Maschinen umfasste. Auf dem Papier schien ich also 127.000 Dollar wert zu sein, eine Summe von solch überwältigender Größe, dass ich einmal mehr blind für die Beiträge meines Herrn war.

Mit uns arbeiteten "die Verwandten": Carlton Case kümmerte sich um unsere Verträge und rechtlichen Angelegenheiten. Dann waren da noch Jo Johansen, ein ehemaliger Stadtingenieur aus Glendale, Kalifornien, der das Büro leitete, während ich auf Baustellen abwesend war; Vernon Love, der die Werkzeugmaschinenabteilung der Werkstatt leitete; Warden Webster, der den Überblick über alle verkauften, geleasten oder geliehenen Geräte behielt; Monty Newman, der die Männer und Maschinen auf Baustellen im Auge behielt; Al Losch, unser Allround-Problemlöser; Elmer Isgren, der für die Entwicklung und Produktion von Schafsfußwalzen zuständig war; und Harry Andrews, der unsere gesamte Buchhaltung führte. In der Werkstatt standen nicht mehr als 20 Personen auf der Gehaltsliste, hauptsächlich Schweißer und vielleicht drei oder vier, die auch als LKW-Fahrer, Werkzeugschärfer, Hausmeister und Hebezeugführer tätig waren.

Mit Ausnahme derjenigen, die auf der Gehaltsliste der Fabrik standen, arbeiteten wir alle abwechselnd in der Fabrik und im Außendienst. Auf den Baustellen hatten wir natürlich ein ganz anderes Problem. Bei jedem neuen Auftrag mussten wir zwischen 200 und 500 Männer einstellen, ein Baulager errichten, in dem sie untergebracht und verpflegt wurden, und für Licht,

Wasser und Telefon sorgen,

und Sanitäranlagen einer Kleinstadt; organisiere einen Fuhrpark und einen Reparaturhof; kaufe oder miete Schaufeln, Lastwagen, Dynamit und mindestens 5000 andere Gegenstände und halte die Inspektoren und die Männer, die dich angeheuert hatten, ruhig und zufrieden.

Du kannst dir vorstellen, warum wir bei drei oder vier Bauaufträgen gleichzeitig unsere Fabrik, in der nur etwa 20 Männer beschäftigt waren, nur als eine verherrlichte Werkstatt betrachteten. Wir bauten und reparierten dort Dinge, weil wir dort bessere Maschinen zu geringeren Kosten bekommen konnten, um unsere Bauaufträge aufrechtzuerhalten und unseren Konkurrenten einen Schritt voraus zu sein.

Eines Tages kam mein Bruder Louis mit einem Telegramm aus Moskau, Russland. Das dortige Einkaufsbüro wollte einen Rooter für den sofortigen Versand kaufen. Da es damals die Politik unseres Außenministeriums war, dem rückständigen Russland zu helfen, stimmte ich dem Verkauf zu. Mein einziger Kommentar war, dass wir, wenn wir ihnen eine verkauften, nie wieder eine andere verkaufen würden, weil sie sie kopieren würden, wie es die Japaner bereits mit einigen unserer besseren Maschinen taten.

Louis sah einen ganz anderen Blickwinkel. "Bob, du hast das Thema verfehlt", sagte er. "Verstehst du nicht? Ein Verkauf an Russland macht uns zu internationalen Geschäftsleuten! Wir sind jetzt in der Weltfinanzbranche tätig. Wenn wir das Geld auftreiben können."

Wir haben uns gegenseitig auf den Arm genommen, aber es hat mich aufgeregt. Ich wurde sogar so stolz, dass ich anfing, wie eine Kröte anzuschwellen. Wenn Russland einen Rooter wollte, dann schau dir die vielen anderen rückständigen Nationen an, die einen Scraper, eine Planierraupe, eine Schafsfußwalze, einen Selbstentladetrichter und einen neuen Elektrozug brauchen, an dem ich arbeitete. Je mehr ich darüber nachdachte, desto begeisterter wurde ich.

Bis zu diesem Zeitpunkt hatten wir uns noch nie die Mühe gemacht, eine Maschine zu verkaufen. Wir hatten nicht einmal einen Verkäufer, geschweige denn eine Verkaufsabteilung. Käufer wie die Gebrüder Guy, Buck Maistretti und Henry Kaiser waren zu uns gekommen, um zu kaufen. Was würde passieren, wenn wir einen Verkäufer anstellen würden? Natürlich nicht für die ganze Welt. Aber zum Beispiel für Nevada, Arizona, Colorado und New Mexico, wo der Bedarf an neuen Dämmen und Bewässerungssystemen genauso groß war wie in Kalifornien, wenn nicht noch größer?

Auf diese Frage hatte ich sofort eine Antwort. Wenn ein solcher Verkäufer zehn Maschinen verkaufen würde, würde die Bestellung meine Fabrik überschwemmen, oder wie Ray Peterson es ausdrückte: "Wir

müssten einen 48-Stunden-Tag einlegen."

Wir haben damals viel nachgedacht. Es kam uns nicht in den Sinn, dass das Produktionsgeschäft eines Tages der Schwanz sein würde, der mit dem Hund wedelt. Wir sahen uns immer noch als Bauunternehmer mit einem profitablen Nebengeschäft, nämlich dem Verkauf unserer Maschinen an andere Bauunternehmer. In einer letzten Sitzung, die von

Von Freitagmorgen bis Samstagabend entwarfen wir mit Evelyn, die uns mit Kaffee und Sandwiches versorgte, Pläne für eine neue Fabrik, die dreimal so groß sein sollte wie unser Werk in der Moss Avenue. Ich muss schon sagen, es war ein tolles Werk. Eine ganz aus Stahl gefertigte und geschweißte Konstruktion. Sobald mein Bleistift loslegte, konnte ich ihn nicht mehr stoppen. Kein Werk, bei dem das Dach und die Wände dazu dienen würden, ein inneres Gerüst aus Stahlträgern zu bedecken. Als ich weiter skizzierte, wurde es zu einer Anlage, bei der das geschweißte Stahldach und die Wände selbst ein wesentlicher Bestandteil der Struktur s i n d . Anstatt von den Pfosten und Fachwerkbindern getragen zu werden, an denen ich meinen Brückenkran und die Auslegerkräne aufhängte, sollten die Wände und das Dach dazu dienen, sie zu stützen. Alles in allem habe ich die Kosten für den Baustahl, der normalerweise für eine Anlage dieser Größe benötigt wird, um die Hälfte gesenkt und gleichzeitig durch Schweißen eine Methode gefunden, die Anlage zu weniger als der Hälfte der normalen Baukosten zu errichten. Für etwa
$50.000, dann würde ich eine Anlage für $100.000 bekommen.

Wo soll man sie bauen?

John (besser bekannt als Jo) Johansen, entschied sich für Los Angeles. "Wenn wir Maschinen östlich der Rocky Mountains verschiffen wollen, hat Los Angeles die besten Allwetter-Eisenbahnen und Hochgeschwindigkeitsstrecken. In San Pedro gibt es einen guten Hafen, um Stahl aus dem Osten durch den Panamakanal zu transportieren und die fertigen Maschinen auszuliefern. Außerdem hast du das ganze Jahr über ein besseres Klima als hier in Stockton."

Als Mann aus Glendale war er ein guter Vertreter der Handelskammer, aber seine eigene Handelskammer wollte ihn nicht kaufen. Wir gingen sogar so weit, das Land für ein Fabrikgelände zu kaufen, bevor die Ingenieure der Stadt Los Angeles das ganze Projekt als einen der lächerlichsten Vorschläge verurteilten, die sie sich jemals anhören mussten. "Jeder, der bei klarem Verstand ist", lautete ihre gemeinsame Meinung, "weiß, dass ein komplett geschweißtes Stahlgebäude nach dem ersten Regen rostet und auseinanderfällt."

"Wenn sie so darüber denken, verkaufe das Fabrikgelände", sagte ich zu Jo. Das tat er, und zwar an einen anderen Hersteller, der eine "sichere" Holzkonstruktion errichtete, die prompt von Termiten zerfressen wurde. In der Zwischenzeit hatte Evelyn, die regelmäßig mit dem Wohnwagen nach Stockton fuhr, um ihre Kinder von der Sonntagsschule abzuholen, einige freie Grundstücke gesehen, die zum Verkauf standen, drüben an der Roosevelt Avenue und am Wilson Way, fast schräg gegenüber von unserem

Laden in der Moss Avenue. Als Wohngebiet waren sie unerwünscht, weil die Hauptstrecke der Southern Pacific durch die Grundstücke führte und eine große Autobahn vor ihnen vorbeiführte, aber als Fabrikgelände

Wir haben unsere Fabrik im Winter 1930/31 zusammengeschweißt und waren schon vor unserem Einzug über sie hinausgewachsen. Ich erinnere mich an unser Ingenieurbüro, mit

Die elektrische Beleuchtung für jeden Zeichner musste zwei Drehbänken weichen, und nur durch einen glücklichen Zufall konnte ich von der Verkehrsgesellschaft in Stockton eine alte Straßenbahn kaufen, in der wir unsere Ingenieure unterbringen konnten. Die Schilfrohrsitze des Wagens, die unter einer Eiche aufgestellt waren, boten den Männern eine Sitzgelegenheit für die Mittagspause. Das war der erste Schritt in Richtung unserer Kantinen, die eines Tages 5.000 Männer versorgen sollten.

Jetzt war ich sowohl ein Mann mit zwei Fabriken als auch ein Bauunternehmer. Dann kam Harry Andrews im März mit den Umsatzzahlen für 1930 vorbei. Stolz verkündete er, dass sich der Gesamtumsatz auf 110.808,60 $ belief und einen Nettogewinn von 34.794,92 $ einbrachte. Ich hatte nicht nur die Hunderttausend-Dollar-Marke geknackt, sondern auch mehr Maschinen in einem Jahr verkauft als in all meinen vorherigen Jahren im Geschäft. Mein Ego, das ohnehin schon gefährlich aufgebläht war, wurde durch diese Nachricht nicht geschwächt.

An diesem Abend fiel ich auf die Knie und dankte Gott für seine Großzügigkeit und dafür, dass er uns vor der Wirtschaftskrise bewahrt hatte, die das Land überzog. "Und jetzt, wo die neue Fabrik fertig ist, werden wir wirklich ein gutes Geschäft machen. Anstatt dir jetzt deinen Anteil zu geben, werde ich alles in den Ausbau des Geschäfts stecken, und nächstes Jahr wirst du einen Anteil bekommen, auf den du stolz sein kannst."

Wie weit lässt sich der Mensch von seinem Stolz treiben. Gott geht nicht so vor. Er hält seine Versprechen. Wenn du ihn um Hilfe bittest, antwortet er nicht, dass er eine Menge dringender Dinge zu erledigen hat, also komm nächstes Jahr wieder. Seine Zeit ist *jetzt*. In den frühen Tagen gaben die wahren Christen Gott seinen Anteil an den ersten Früchten der Ernte. Sie hatten Glauben. Sie warteten nicht ab, ob die späteren Ernten durch Heuschrecken oder Dürre vernichtet würden. Lass Gottes Willen geschehen, und die Belohnung wird so groß sein, d a s s es keinen Platz mehr gibt, sie zu lagern. Aber wenn du anfängst, dich abzusichern, und abwartest, wie die gesamte Ernte ausfällt, bevor du Gott seinen Anteil gibst, dann kennt er dich als kleingläubigen Menschen. Er hat meine falschen Überlegungen schnell erkannt.

17

Zu der Zeit, als ich es versäumte, mit dem Herrn zu teilen, hatte niemand jemals bessere Aussichten. Da war natürlich meine neue Fabrik, von der ich mir im ersten Jahr einen Nettogewinn von mindestens 100.000 Dollar versprach. Und auf mich warteten zwei der fettesten Bauaufträge, die ein Bauunternehmer je in Erwägung ziehen kann. Das heißt, bevor er mit der Arbeit beginnt. Der eine war ein großer Untervertrag mit der General Construction Company für den Bau einer Schnellstraße von Boulder City zum Standort des Boulder Damms, der später Hoover Dam genannt wurde. Der Bau des Staudamms selbst, eine der größten Arbeiten der Welt bis zu diesem Zeitpunkt, lag in den Händen der Six Companies, einer Gruppe von Bauunternehmern unter der Leitung von Kaiser und Betchel, die alle ihre Ressourcen gebündelt hatten, um den Bau zu stemmen. Die Dringlichkeit meines Auftrags ergab sich aus der Tatsache, dass die Sechs Unternehmen ihre Hunderte von massiven Maschinen nicht bewegen konnten, bevor ich die Straße gebaut hatte.

Der andere Auftrag, der unmittelbar nach der Fertigstellung des Boulder Highways in Angriff genommen werden sollte, ging auf meine Kappe. Ich sollte in Orange County, südlich von Los Angeles, den größten mit Erde gefüllten Damm bauen, der je versucht wurde. Mit ein bisschen Glück und ohne Überschwemmungen konnte ich mehr als eine halbe Million Dollar für ein Jahr Arbeit einnehmen.

Mit ein bisschen Glück! Was für eine falsche Göttin, auf die sich ein Christ berufen kann, wenn er mit absoluter Gewissheit weiß, wo er steht, wenn er mit Gott im Reinen ist. Mein Problem war, dass ich mit unserem Herrn nicht im Reinen war.

Wie Buck Maistretti schon vor mir herausgefunden hatte, haben die Ingenieure, die Testbohrungen durchführen, die unheimliche Fähigkeit, weiche Stellen zu finden und dabei die unterirdischen Schichten des festen Gesteins zu übergehen. Wenn du nach dem Besuch des Staudamms nach

Boulder fährst, fährst du durch breite Einschnitte, in denen der Fels aussieht

locker und bröckelig. Und du wirst durch einige andere Einschnitte fahren, in denen die Felswände fast senkrecht aufragen, so hart, wie einer meiner Männer einmal sagte, dass du einen Kotflügel verbeulen kannst, wenn du dich ihnen bis auf einen Meter näherst.

Diese bröckeligen Schnitte waren die Stellen, an denen die Testlöcher gebohrt worden waren. Die vertikalen Schnitte stammen von R. G. LeTourneau und seinem verlorenen Hemd.

Als meine Schaber sich in die schwarze Schicht gruben. Ich konnte nicht glauben, dass der Fels so hart sein konnte. Ich ließ ein paar Männer mit Pressluftbohrern los und beobachtete mit einiger Genugtuung, wie die Bohrer immer tiefer in den Fels sanken. Aber es war nicht der Bohrer, der in den Fels sank, sondern der Fels, der den Bohrer abnutzte. Nach einem langen und kostspieligen Prozess, der die ganze Arbeit aufhielt, bohrten sich die Bohrer schließlich tief genug, um mir den nächsten Schritt zu ermöglichen, den man im Bauwesen als "Sprengung" bezeichnet. Du rammst eine Dynamitstange bis zum Boden des Bohrlochs, in diesem Fall etwa 15 Fuß, und zündest die Ladung. In normal hartem Gestein sprengt die Explosion dort unten ein Loch, in das du genug Dynamit packen kannst, um das Gestein wirklich zu zerschlagen.

Aber so sollte es bei mir nicht funktionieren. Wenn meine Bohrlöcher tief genug waren und ich so viel Dynamit wie möglich hineingestopft hatte, war das wie das Zünden eines Feuerwerkskörpers in einem Kanonenrohr. Es gab ein lautes Geräusch und eine Flammen- und Rauchwolke, aber ich hatte den Durchmesser des Lochs genauso wenig vergrößert, wie ein Feuerwerkskörper den Lauf einer Kanone vergrößern würde.

Es sah ziemlich düster für mich aus. Ich wanderte zum Rand einer Klippe und schaute hinunter in die tiefe Schlucht, die meine Straße durchqueren sollte, und fragte mich, ob ich jemals dort ankommen würde. Es war sehr schön, wenn ich nach einer schönen Landschaft gesucht hätte. Die Klippe sah aus wie eine siebenschichtige Torte, deren Formation sich in sauberen Schichten aus rotem, gelbem, blauem, rosa und schwarzem Gestein zeigte. Und direkt unter meinem harten schwarzen Felsen, wie eine dünne Schicht Zuckerguss, lag eine Schicht gelben Steins, von der ich wusste, dass sie relativ weich war.

Vielleicht ist dir aufgefallen, dass all die schweren Arbeiten meiner Jugend - Holz hacken, Eisen gießen, Baumstümpfe ausreißen, Blei brennen und meine Arbeit als Automechaniker und Elektriker in der Marinewerft - mir als Erdarbeiter und Fabrikant gute Dienste geleistet haben. Dieses Mal wurde ich durch meine Arbeit in der Goldmine Nr. 5 gerettet. Dort hatte ich durch eine gelbe Gesteinsschicht, die der in Boulder sehr ähnlich war, einen

langen Tunnel gegraben, den hinteren Teil mit Dynamit gefüllt und mit der Sprengung einen großen Teil des Hangs zum Einsturz gebracht. Es war ein guter Schlag gewesen, auch wenn er nicht die Goldadern freigelegt hatte, die ich mir erhofft hatte.

In der Sprengsprache wird ein solcher Tunnel Coyote Hole genannt, und für mich sah er wie meine einzige Hoffnung aus. Ich ließ einen Tunnel durch das gelbe Gestein von der Felswand bis zur Stelle des Einschnitts graben. Selbst mit Bohrmaschinen war es eine lange, mühsame Arbeit durch eine Schicht, die manchmal nicht mehr als einen Meter dick war. Das muss man den Bauarbeitern lassen. Der Lärm im Tunnel war ohrenbetäubend, die staubige Luft praktisch atemlos, und an manchen Stellen musste das vorgebohrte Gestein von Hand aufgeschaufelt, unter dem Bauch durchgeschoben und mit den Füßen an Männer mit Eimern zurückgeschleudert werden, die sich ihrerseits wieder an die Felswand winden mussten, um ihre Ladung abzuladen. Aber sie arbeiteten rund um die Uhr in Zwei-Stunden-Schichten weiter. Ich litt genauso wie sie und musste zusehen, wie sich die Kosten auftürmten und die Tage vergingen, während der Tunnel um Zentimeter vorankam.

Als der große Tag gekommen war, haben wir nicht mit dem Dynamit gespart. Wir hatten fast eine Wagenladung in der Kammer, die unter der Sprengstelle ausgehoben wurde. Ich war ziemlich angespannt. Wenn ich nur einen leichten Aufprall statt einer gewaltigen Explosion bekäme, könnte ich genauso gut aus dem Baugeschäft aussteigen. Dann kam die Stunde Null. Eine Gesteinsblase wölbte sich aus dem Boden, und dann platzte die Blase. Der ganze Himmel bestand aus Flammen, Rauch und Gestein. Wir waren wieder im Geschäft.

Der große Akteur für mich am Boulder Dam war meine per Seilwinde gesteuerte Planierraupe. Dann kamen die Planierraupen ins Rollen. Jack und Joe Salvador und Monty Newman entdeckten Tricks, die man einer Maschine nicht zutrauen würde, selbst wenn es deine Maschine war.

Lose Felsbrocken über ihnen, die in den Einschnitt zu stürzen drohen, und keine Möglichkeit, sie zu erreichen. Also klettern sie zum oberen Ende des Einschnitts und stoßen sich an der überhängenden Lippe ab. Sie rutschen hinunter, ihre Klingen stecken als Bremsen im losen Gestein und sie schaufeln alles auf, was ihnen in den Weg kommt. "Das ist so, als ob man eine Herde vor sich her treibt", erklärt Ex-Cowboy Joe Salvador.

Das mag sein, aber das ist ein Grund, warum kein Hersteller ein eigenes Versuchsgelände anlegen kann, auf dem er seine eigenen Maschinen auf die Probe stellt. Egal, wie ernsthaft er versucht, die Schwachstellen zu finden, er kann sie nie mit der Gründlichkeit der Männer im Feld finden, vor allem nicht, wenn die Männer ehemalige Cowboys sind, die versuchen, ein paar Felsen an der Wand eines Einschnitts aufzurunden. Ich erinnere mich an einen Bericht aus dem Zweiten Weltkrieg: Ein paar Sea-Bees konnten ein paar meiner Scraper nicht eine 30 Fuß hohe Klippe hinunterbringen, also

schoben sie sie einfach hinüber. Sie rollten Ende für Ende. "Kein Problem", lautete das Fazit des Berichts. Es ist schön zu wissen, dass Dinge wie

aber ich habe mein Testgelände in Long View, Texas, nicht um eine 30 Fuß hohe Klippe erweitert.

Meine Männer hatten diese riesigen Planierraupen, die an steilen Hängen herumliefen wie dressierte Bergziegen. Ich erinnere mich an einen Fahrer, der rückwärts einen Hang mit abrutschendem Schiefer hinunterkam und dabei seinen eigenen Erdrutsch bewältigte. Seine raupenartigen Laufflächen wirbelten den Hang genauso schnell hinauf, wie er rückwärts rutschte, und er hatte seine Schürfleiste wie einen Regenschirm über den Kopf gehoben, um abprallendes Gestein abzuwehren. Auf diese Weise brachte er den Schiefer so weit herunter, dass meine Kratzer ihn aufheben konnten. Hätte ich seinen Namen gewusst, hätte ich ihn wegen Unvorsichtigkeit feuern müssen, also habe ich nie danach gefragt. Es sind Männer wie er, die das Baugeschäft ausmachen.

Dank dieser improvisierten Maßnahmen und der Ankunft aller Abrissbagger, die meine beiden Fabriken herstellen konnten, sowie der Heranziehung aller Männer und Maschinen, die ich für die Vorarbeiten am Orange County Dam benötigt hätte, konnte ich den Boulder Dam Highway pünktlich fertigstellen. Der finanzielle Verlust war zu groß, als dass ich ihn hätte verkraften können, aber wenigstens hatte ich mich bei den sechs Unternehmen schadlos gehalten, deren eigene Verluste, wenn ich den Auftrag nicht rechtzeitig abgeschlossen hätte, gegen meine eigenen wie der sprichwörtliche Tropfen auf den heißen Stein gewirkt hätten.

Erst im Juli 1931 konnte ich meine Leute und Maschinen von Boulder nach Orange County verlegen, und ich war ein ziemlich verzweifelter Bauunternehmer, wie man sagen könnte. Ich musste zugeben, dass ich mindestens 50.000 Dollar Schulden hatte, weil einige meiner ungeduldigen Lieferanten mich um diesen Betrag baten. Solange das Castle Warehouse, meine Stahllieferanten und ein paar andere mich nicht bedrängten, war ich bereit, nicht nachzufragen, was ich ihnen schuldete, aber es müssen weitere 50.000 Dollar gewesen sein.

Meine Maschinen waren gerade auf dem Damm angekommen, als der staatliche Inspektor für Staudämme auftauchte. "Tut mir leid", informierte er mich. Inspektoren im Bauwesen sind lebenswichtige Leute, genau wie Ärzte und Zahnärzte, solange sie nicht deine Inspektoren sind. "Ihr habt so lange gebraucht, um hierher zu kommen, und keine eurer Vorarbeiten ist fertig, also müssen wir bis zum nächsten Jahr warten."

Ich war verblüfft. "Was jetzt?" fragte ich.

"Ihr hättet zwei Monate früher anfangen sollen", sagte er. "Wenn ihr jetzt anfangt, ist der Damm erst halb fertig, wenn der Herbstregen kommt. Eure Hochwasserentlastungen werden nicht fertig sein. Das bedeutet, dass ihr

eine Menge Wasser zurückstaut, das euch entgehen könnte. Nein, ihr müsst bis zum nächsten Jahr warten und dann früher anfangen."

Ich erkannte seine Lage. Erst kürzlich war ein halbfertiger Damm zusammengebrochen und hatte eine Wasserwand freigesetzt, die das Tal hinunterschwemmte und Leben und Eigentum mit sich riss. Die staatlichen Ingenieure wollten sicherstellen, dass sich so etwas nicht wiederholen würde. Gleichzeitig glaubte ich nicht, dass der Inspektor es zu schätzen wusste, wie schnell meine Maschinen Erde bewegen konnten. Es gab natürlich noch einen weiteren Grund, warum ich nicht einfach aufgeben konnte. Wenn ich den Job jetzt nicht bekäme, gäbe es im nächsten Jahr keine R. G. LeTourneau, Inc. mehr. Ich wäre am Boden zerstört.

Ich wies auf die Ausrüstung hin, die ich hatte, und auf die Tatsache, dass alle meine Männer Experten waren. "Ihr solltet uns wenigstens eine Chance geben, zu zeigen, was wir können", forderte ich.

Er überlegte es sich. "In Ordnung", sagte er. "Es müssen 400.000 Kubikmeter für die Basis des Dammes eingebracht werden. Das wird nicht viel Wasser aufstauen, also kann ich euch das einbringen lassen. Wenn ihr das in einem Monat schafft, weiß ich, dass ihr die Arbeit rechtzeitig fertigstellen könnt. Wenn es länger dauert, hört die Arbeit genau hier auf.

Das war ein ziemlich großer Auftrag. Der erste Monat, in dem wir einen Auftrag organisieren, ist immer der schwierigste, und wir hatten nicht geplant, viel mehr als 200.000 Yards pro Monat zu bewegen, nachdem wir in vollem Gange waren.

Ich kehrte zu meinem Büroanhänger zurück und ging noch einmal mein Arbeitsprogramm durch. Die Erde, mit der der größte Teil des Dammes gefüllt werden sollte, sollte aus einer Reihe von Lehmvorkommen an den Hängen kommen, die sich in der Nähe der Baustelle befanden. Außerdem gab es eine größere Lagerstätte an einem Hang in etwa anderthalb Kilometern Entfernung. Um sie zu bearbeiten, hatte ich auf Kredit ein Hochgeschwindigkeitsförderband gekauft. Die Planierraupen sollten es beschicken, indem sie die Erde in einen Ladetrichter schoben, und traktorgezogene Trichterwagen sollten die Erde für den Damm dort verteilen, wo sie gebraucht wurde. Schafsfußwalzen würden die Erde dann fest an ihren Platz packen.

Ich rief meine wichtigsten Leute herbei und legte die Zahlen auf den Tisch. "Meinst du, wir schaffen das?" fragte ich. "In einem Monat?" Sie setzten sich zusammen und überlegten, was jeder Einzelne von ihnen zu tun hatte und welche Maschinen wann welche Arbeit verrichten mussten. Sie mussten die Arbeit so planen, dass keine Maschine oder Mannschaft von einer anderen aufgehalten wurde. Schließlich wandte sich einer an mich und sagte: "Wir glauben nicht, dass es möglich ist, aber wir sind bereit, es zu versuchen. Das war gut genug für mich. Ich hatte einen mächtig loyalen

Haufen Männer. Wenn sich alle Christen in ihrer Loyalität gegenüber dem Herrn so zusammenschließen könnten, wäre die Welt nicht in dem Schlamassel, in dem sie sich befindet.

Mit den alten Baumethoden hätte ich diese Aufgabe nicht bewältigen können - ich sage alt, aber die Methoden waren immer noch weit verbreitet. Ich hätte Hunderte von Leuten anheuern müssen.

von Männern, um sie auszubilden und sie nach dem ersten Zahltag wieder gehen zu lassen. Die Personalfluktuation war enorm, weil die Arbeit brutal war. Ich kenne einen Bauunternehmer, der einen Monat lang hundert Männer pro Tag eingestellt hat und nach dem Zahltag nie mehr als 500 Männer auf der Baustelle hatte.

Im Gegensatz zu dem oben gezeigten Bild waren bei dem Job in Orange County meine Schlüsselkräfte so ziemlich meine gesamte Baukraft. Sie waren erfahrene Maschinenführer, die bis zu 300 Männer pro Mann und Maschine übertreffen konnten, und anstatt wochenlang im Chaos zu versinken, konnten wir die Arbeit am ersten Tag mit nahezu maximaler Effizienz erledigen. Mit der Zeit hatten wir mit den Kabelspleißern, Wartungsarbeitern, Elektrikern, Ölern, Zeitnehmern und den vielen anderen Jobs, die auf dem Bau anfallen, vielleicht 800 Männer auf der Gehaltsliste, und das in drei Schichten, für die normalerweise 5.000 Männer ausgebildet werden müssten, von denen zwei Drittel so viele Fehler machen würden, dass das andere Drittel damit beschäftigt wäre, sie zu korrigieren. Das alles nenne ich einen verschwenderischen Umgang mit Menschenleben.

Wir fingen an und arbeiteten rund um die Uhr, sieben Tage die Woche. Nachts, wenn die Flutlichter eingeschaltet waren und die Maschinen herumwuselten, war das Dröhnen nicht nur zu hören, sondern auch zu spüren - es gibt keinen besseren Anblick und keine bessere Musik. Grabenfräsen senkten ihre stählernen Mäuler in die Erde und spuckten halbe Tonnen an Abraum auf die Böschung. Trichterwagen kippten Lehm in den Graben, und Schafsfußwalzen stampften ihn so fest wie gebrannte Ziegel. Oben in den Hügeln durchbrachen Roder den sonnenverbrannten Lehm, und die Planierraupen, Motorschaufeln, Abstreifer und Förderbänder begannen sich im Dreck zu bewegen, um den Kerngraben so schnell zu bedecken, wie er gegraben, gefüllt und gestampft wurde. Geschwindigkeit und noch mehr Geschwindigkeit, und doch machten wir eine Arbeit, an die keine Kombination aus Handschaufel, Handstampfer und Maultiergespann heranreichen konnte.

Es war ein wirklich verblüffter staatlicher Staudamminspektor, der uns dabei zusah, wie wir die letzte Tonne seines Kontingents ablieferten, und das einen Tag vor Schluss. "Okay", sagte er. "Macht sie fertig."

Ich hätte glücklich sein sollen, aber das war ich nicht. Nach der Aufregung, das Rennen gewonnen zu haben, wurde mir eine Tatsache unangenehm bewusst, die mich schon die ganze Zeit geplagt hatte. Da wir rund um die Uhr gearbeitet hatten, hatten wir auch unsere Sonntage durchgearbeitet, vier hintereinander. "Gedenke des Sabbats und halte ihn heilig." Das war ein Gebot, das im Baugewerbe normalerweise ignoriert

wird, aber nicht von mir, wenn es sich vermeiden lässt. Ich sah mich nun in der Lage, es in Zukunft zu vermeiden, und nahm mir vor, dies zu tun.

Ich sehe, ich habe es versäumt, den Kletten unter meinem Sattel zu erwähnen. Wegen meiner hohen Verluste bei dem Highway-Job in Boulder hatte ich Ärger mit meiner Bürgschaftsgesellschaft in San Francisco. Zur Erklärung: Wenn ein Bauunternehmer einen Auftrag in Höhe von Hunderttausenden oder Millionen von Dollar annimmt - und er nach dem letzten Auftrag so pleite ist, dass er froh ist, wenn er noch zwei Fünfer in der Tasche hat -, dann will die Baufirma, der Bezirk, der Staat oder die Bundesbehörde eine gewisse Sicherheit, dass er finanziell in der Lage ist, den Auftrag zu erfüllen. Wenn seine Leistungen gut sind und er ein gewisses Maß an Integrität bewiesen hat, kann er eine Bürgschaft für einen kleinen Prozentsatz des zu zahlenden Betrages übernehmen, wenn er seinen Auftrag erfüllt hat.

In meinem Fall unterstützte mich meine Bürgschaftsgesellschaft, die von einem Mr. Hall geleitet wurde, beim Bau des Orange County Damms in der Hoffnung, das zurückzubekommen, was sie in Boulder an mir verloren hatten. Zu diesem Zweck hatten sie einen eigenen Mitarbeiter abgestellt, der mir über die Schulter schaute und jeden meiner Schritte und jeden ausgegebenen Dollar überprüfte. Ich muss dir wohl nicht sagen, dass mir das nicht gefiel. Ich habe diesen Mann so sehr gehasst, dass ich ihn nie mit seinem Namen angesprochen habe und ihn auch heute noch nicht wüsste, wenn ich ihn hören würde.

Er glaubte fest an die Sonntagsarbeit und war überzeugt, dass wir nur durch Sonntagsarbeit vorankommen konnten. Ich sagte ihm, dass wir jetzt, wo wir organisiert sind, die Sonntage frei nehmen und trotzdem unsere Leistung steigern könnten. Er hat sich in Luft aufgelöst.

"Wir haben es geschafft, indem wir sonntags gearbeitet haben", sagte er, "und ich will es auch weiterhin schaffen, indem ich so arbeite. Entweder das, oder wir schließen den Betrieb und übernehmen die Arbeit selbst."

Das war sein gutes Recht, und ich konnte es nicht anfechten. Aber ich hatte eine Menge mit meinem Herrn nachzuholen, und ich dachte mir, das kommt zuerst. Ich gab die Nachricht an meine Männer weiter. "Wir machen am Samstag um Mitternacht Feierabend und fangen am Montagmorgen um Mitternacht an. Sagt es euren Crews, aber lasst die Nachricht nicht an den Bürgen weitergeben. Sie wussten, was ich meinte. Es scheint unglaublich, dass es unter Hunderten von Männern keine undichte Stelle gab. An jenem Sonntagmorgen im August waren die einzigen beiden Männer in diesem stillen, schmutzigen Tal der Bürge und sein Assistent. Ich überlasse es dir, dir vorzustellen, in welcher Verfassung er war, als er mir am Montagmorgen gegenüberstand. Er fing an, mir zu sagen, was er von meinem Trick hielt, und ich sagte nur: "Keine Obszönitäten, bitte."

Für die alten Baumeister gehörte das Schimpfwort zum Sprechen wie die Zeichensetzung zum Schreiben, und ich kann es tolerieren, solange ich weiß, dass es nicht

überlegt. In diesem Fall finde ich meist einen passenden Moment, um darauf hinzuweisen, dass mildere Worte zu mir durchdringen, ohne dass ich den Namen des Herrn verletzen muss, ohne zu predigen. In diesem Fall, in dem ich absichtlich mit einer Schaufel mit Schimpfwörtern bedacht wurde, landete ich auf dem Boden der Tatsachen. Sprachlos drehte er sich um und rannte in sein Büro.

Da ich davon ausging, dass er in San Francisco anrufen würde, um meine Nachlässigkeit bei der Sonntagsarbeit zu melden, beschloss ich, lieber in der Nähe meines eigenen Telefons zu bleiben. Fünf Minuten später klingelte das Telefon und Hall war am Ende der Leitung in San Francisco. "Bob, hast du meinen Scheck bekommen?", lautete seine erste schroffe Frage.

Der Scheck in Höhe von etwa 30.000 $, wenn ich mich richtig erinnere, sollte zwei Wochen abgeschlossener Arbeiten abdecken und ist im Baugewerbe als "Fortschrittsscheck" bekannt. Damit und mit den Schecks, die nach und nach folgen, deckt man die laufenden Ausgaben und die Lohnkosten ab, bis man den Auftrag abschließt und entweder den Scheck mit dem Gewinn oder die Rechnung mit dem Verlust erhält.

"Nun, löse es nicht ein. Ich habe es in der Bank abgehackt und komme jetzt selbst runter."

Als er in San Francisco den Hörer auf den Boden knallte, fiel mein eigenes Telefon fast von der Wand.

Trotzdem beschloss ich, an der Regel, am Sonntag nicht zu arbeiten, festzuhalten. Ich betete lange und ernsthaft, und am Mittwochmorgen, als Mr. Hall kommen sollte, wartete ich auf ihn, bereit, meine Firma zu übergeben, falls nötig. Ich stand auf, als er meinen Wohnwagen betrat. Er war ein großer Mann, der die Tür füllte, und ich konnte sein Gesicht im Sonnenschein nicht erkennen.

"Bob, du bist in Ordnung", sagte er. "Geh schon und löse den

Scheck ein." "Keine Arbeit am Sonntag?"

"Nicht, wenn du so darüber denkst."

Ich habe starke Beine, aber damals hätten sie mich fast im Stich gelassen. Mr. Hall war nicht den ganzen Weg von San Francisco gekommen, um mir zu sagen, dass ich in Ordnung bin. Ich wusste, und er gab es später zu, dass er losgefahren war, um den Job zu übernehmen. Auf dem Weg dorthin war ihm etwas passiert, das ihn umgestimmt hatte.

Ich weiß, was diese Veränderung bewirkt hat. Es war die Macht des Gebets. Ich habe den Herrn nicht darum gebeten, mein Unternehmen zu retten. Ich habe aufrichtig versucht, mit ihm als Partner zusammenzuarbeiten, und es war auch sein Unternehmen, und wenn er

wollte, dass ich es verliere, würde er seine Gründe haben. Aber ich habe ihn gebeten, mir zu helfen, den Sonntag zu halten, und das hat er getan.

Danach verlief die Arbeit reibungslos, vor allem, als Mr. Hall seinen Aufseher mit nach San Francisco nahm. Es gab sogar ein paar Pausen, als die Lehmvorkommen in der Nähe des Dammes so groß waren, dass wir das anderthalb Kilometer lange Förderband stilllegen und verkaufen konnten. Aber das reichte nicht aus, um uns aus dem Loch zu ziehen. Mit all den neuen Maschinen, die ich kaufen musste, und all den neuen Maschinen, die ich in meinen Fabriken in Stockton gebaut hatte, und all den Überstunden, die ich für die Sonntagsarbeit bezahlen musste, würden wir zwar einen kleinen Gewinn für den Orange County Dam erzielen, aber wir würden immer noch nicht mehr als zehn Cent für die längst fälligen Rechnungen aus Boulder bezahlen können.

Wir waren gerade dabei, den Damm im Frühjahr 1932 fertigzustellen, als ich einen Anruf von Hall erhielt. Er hat mir nicht gedroht. Er war auf meiner Seite. "Aber ich dachte, ich sollte dir sagen, dass deine Gläubiger ungeduldig werden und ich sie nicht länger hinhalten kann. Sie haben für in zwei Wochen eine Versammlung in meinem Büro einberufen, wenn du also noch Munition hast, solltest du sie bereithalten.

Die einzige Munition, die ich hatte, kannten sie bereits. Die beiden Fabriken, ein ausgezeichneter Bericht über den Orange County Dam und ein neuer Vertrag über den Bau einer breiten Schnellstraße nach Carmel, Kalifornien. In einem normalen Jahr hätten sie sich damit begnügt zu warten, in der berechtigten Hoffnung, durch die Fabrikproduktion und den Auftrag in Carmel vollständig bezahlt zu werden.

Aber ich wusste, was sie in diesem Jahr der Depression 1932 dachten. Da im ganzen Land Fabriken geschlossen wurden, dachten sie, dass ich keine Fabrikproduktion haben würde. Die felsige Küste um Carmel könnte mich aus ihrer Sicht in das gleiche finanzielle Desaster führen wie der felsige Highway bei Boulder. Ich musste mir nicht sagen lassen, dass sie bereit waren, aufzuhören, solange es noch ging, und aus den Überresten der Fabrik zu retten, was zu retten war.
R. G. LeTourneau, Inc. Wenn eine ganze Nation so denkt, kann ich es ihnen nicht verdenken.

Meine Männer wussten, in welcher Klemme ich steckte. Wenn sie es nicht gewusst hätten, hätten sie es herausgefunden, als die Gutachter kamen, um zu sehen, was meine Erdbewegungsmaschinen und Werkzeugmaschinen auf dem Gebrauchtmarkt wert sein könnten. In diesem Moment bekam ich den schönsten Vertrauensbeweis, den ein Chef bekommen kann. Plötzlich war es alles wert.

Vernon Love von der Werkzeugmaschinenabteilung kam zu mir. "Eine Fabrik zieht aus San Leandro weg", sagte er, "und ich weiß zufällig, dass

wir Werkzeugmaschinen im Wert von 50.000 Dollar - genau das, was wir brauchen - für etwa fünftausend Dollar bekommen können."

Ich sah ihn nur an. Er wusste, dass ich sie nicht kaufen konnte, wenn sie 500 Dollar kosteten. "Und weißt du", fügte ich hinzu, "in einer Woche haben wir vielleicht keine Fabrik mehr, in die wir sie stellen können."

"Ja, das haben wir auch herausgefunden", sagte er. "Also werden die Jungs im Laden die Werkzeuge kaufen. Wenn sie dir nicht gehören, kann sie niemand zwangsvollstrecken. Auf diese Weise sind wir gut ausgerüstet und einsatzbereit, wenn du den Laden verlierst. Du mietest unsere Werkzeuge, stellst uns ein, um sie zu bedienen, und niemand wird verletzt oder gefeuert."

"Aber keine Fabrik..."

"Und was ist falsch daran, ein leeres Grundstück zu mieten? Wir haben schon mal im Freien gearbeitet."

Ich ging zu dem Treffen in Halls Büro und fühlte mich wie ein neuer Mensch. Auf den ersten Blick sah ich etwa fünf Männer auf meiner Seite, merkwürdigerweise die Männer, denen ich das meiste Geld schuldete, aber das andere Dutzend sah aus, als ob sie alle bereit wären, die Axt zu schwingen. Ihre geballte Feindseligkeit ließ mein Rückgrat und meine Sturheit nur noch mehr erstarren.

"Na gut, wenn das so ist", sagte ich, "dann werde ich dich nicht anflehen. Ich werde es dir direkt sagen. Gib mir Zeit, und ich werde jeden Cent zurückzahlen. Sonst kannst du mir alles nehmen, was ich habe, außer meiner Frau und meiner Familie."

Sie schienen bereit zu sein, genau das zu tun, froh darüber, es so einfach hinter sich zu bringen.

"Aber wenn du das tust", sagte ich, "dann eröffne ich morgen meinen Laden auf einem leeren Grundstück und mache einfach weiter, und das geht schneller, weil ich nicht mehr so viele Schulden habe."

Da gab es einen Aufruhr. Als es richtig laut wurde, schlug Hall vor: "Vielleicht könnt ihr das besser besprechen, wenn ich mit LeTourneau nach draußen gehe."

Er führte mich in den Korridor und zu einem Trinkbrunnen. "Was soll das, dass wir morgen auf einem leeren Grundstück aufmachen?"

Ich erzählte ihm, was die Jungs gemacht hatten und dass die Werkzeuge bereits an eine Farm südlich von Stockton geliefert worden waren. "Und es gibt kein Gesetz, das mir verbietet, mit der Arbeit an ein paar neuen Planierraupen und Bulldozern zu beginnen, die mir vorschweben", sagte ich.

"Junge, ich bewundere deinen Mut", sagte er. "Du hältst dich da raus, und ich werde sehen, was ich tun kann.

Ich ging zurück in mein Hotel und wartete auf Hall. Es war schon nach

neun Uhr abends, als er ankam, aber er sah fröhlich aus. "Die Hinrichtung ist verschoben worden", sagte er. "Du bist immer noch fast dein eigener Chef."

Ich begann zu sträuben. Fast war nicht genug.

"Beruhige dich", sagte er. "Ich habe ihnen gesagt, dass du ein paar Entwürfe für neue Maschinen hast, mit denen man viel Geld verdienen kann. Und ich habe ihnen gesagt, dass es keinen Sinn macht, sich mit zehn Cent pro Dollar zufrieden zu geben, wenn sie den ganzen Dollar aus deinem Versteck holen können, wenn sie warten. Sie werden warten, aber sie wollen eine Prüfung deiner Bücher, und darauf haben sie auch ein Recht."

Das war hart, denn Harry Andrews führte nach dem von mir und meiner Frau eingerichteten Buchhaltungssystem Buch über jeden ausgegebenen und jeden eingenommenen Pfennig, und wenn am Ende des Jahres mehr Geld hereinkam als herauskam, war das unser Gewinn. "Damit sind die Einkommenssteuerbehörden zufrieden", sagte ich.

"Nein, nein, nein", sagte Hall mit so etwas wie Entsetzen. "Wahrscheinlich berechnest du für manche Dinge zu viel und für andere zu wenig. Du brauchst ein System zur Kostenrechnung. Du bist jetzt ein großer Junge. Du brauchst Zeitstudien über deine Maschinen, damit du weißt, was sie pro Stunde produzieren und wie viel es kostet, einen Meter Erde tausend Meter weit zu bewegen. Du brauchst...", und so ging es bis tief in die Nacht hinein.

Es dämmerte schon, als er sagte: "Ich schicke Mr. Frost morgen früh mit dir runter, und du übergibst ihm deine Bücher. Er wird dir nicht sagen, was du tun sollst. Er wird dir sagen, was du getan hast und wie du es besser machen kannst. Er ist der beste Buchhalter, den ich habe, und er wird ein System einrichten, das deine Gläubiger zufrieden stellt. Und ich will, dass er zurückkommt, sobald er fertig ist." Er bekam Mr. Frost erst nach drei Jahren zurück, und auch nur, weil wir nach Peoria, Illinois, umzogen. In einem der wenigen Witze, die ich je v o n Frost gehört habe, sagte er: "Es gibt schon genug Frost in Peoria, ohne dass ich dazukomme. Ich kann das Zeug selbst nicht ausstehen." Er kehrte nach Hall zurück, aber zu diesem Zeitpunkt waren meine Bücher endlich in Ordnung.

Aber wir hatten auch unsere Schwierigkeiten. Ich erinnere mich an sein Entsetzen in der ersten Woche, als er feststellte, dass ich keine Gehälter zahlen konnte, auch nicht seine. Am darauffolgenden Sonntag ging ich in die Kirche und nahm meinen Platz im Chor ein, wo ich den Bassbereich mit Masse, wenn nicht sogar mit Melodie füllte. Ich hatte es vergessen, aber das war der Sonntag, an dem die jährlichen Spenden für die Missionsarbeit eingesammelt wurden. Ich hörte den Rednern zu, vor allem einem ausländischen Missionar mit einem sehr mitreißenden Plädoyer, und sagte zu mir: "Herr, es tut mir leid, aber ich kann dieses Jahr auf keinen Fall ein

Versprechen abgeben. Ich kann nicht einmal meine Gehaltsabrechnung erfüllen." In diesem Moment kam mir der Gedanke, dass ich es im Jahr zuvor versäumt hatte, mit dem Herrn zu teilen, als ich meinen ersten großen Gewinn hatte, und ihm zu versprechen, in diesem Jahr zu teilen, wenn meine Gewinne größer sein würden

große Beute. Dadurch, dass er mir hunderttausend Dollar Schulden hinterlassen hatte, hatte er mir gezeigt, dass ich auf dem Holzweg war. Sollte ich ihn wieder enttäuschen?

Ich war schon fast überzeugt von dieser Argumentation, als ich einen weiteren beunruhigenden Gedanken hatte. Ich hatte in den vergangenen Jahren 5.000 Dollar pro Jahr versprochen und hatte das Gefühl, dass der Herr wollte, dass ich denselben Betrag noch einmal verspreche. Unsere Leute lasen nicht die Namen derer vor, die versprochen hatten, aber es war üblich, die Beträge zu verlesen, wenn die Zusagen eintrafen, und ich wusste, und die Gemeinde wusste, dass es nur wenige von uns gab, die eine Zusage in dieser Höhe machten. Sie würden mich sofort erkennen, und nachdem ich letztes Jahr mein Versprechen nicht gegeben hatte, hörte ich sie sagen: "Dieser alte Heuchler! Er verspricht viel, aber er zahlt nie seine Rechnungen."

Ich würde nicht so weit gehen zu sagen, dass der Herr mich hierher oder dorthin schickt oder mir sagt, dass ich dies und das tun soll. Ich denke, wir müssen sanft vor dem Herrn wandeln und sicher sein, dass es nicht unsere eigenen Wünsche sind, die wir mit der Stimme des Herrn verwechseln. Aber ich glaube fest daran, dass der Herr uns führen kann, wenn unsere Herzen richtig und empfänglich für seinen Willen sind. Ich habe den vollen Betrag um seinetwillen zugesagt, aber um vor den Gemeindemitgliedern nicht aufzufallen, habe ich mich zurückgehalten. Ich teilte das Versprechen in kleine Beträge auf, die ich unter den Mitgliedern meiner Familie aufteilte. Das war eine Ausrede und natürlich war es falsch. Niemand muss Angst davor haben, seine Schuld gegenüber dem Herrn einzugestehen. Niemand hat oder wird jemals in der Lage sein, so viel zu geben, wie er es tat, als er am Kreuz starb, um die Sünden der Menschen zu vergeben - in der Vergangenheit, in der Gegenwart und in alle Ewigkeit.

Ich muss sagen, dass Frost entsetzt war, als ich darauf bestand, das Pfand plus den gleichen Betrag für das Jahr, das ich verpasst hatte, zu unserem Schuldenberg hinzuzufügen. "Das war's mit dem Geschäft", sagte er.

"Das glaube ich nicht", sagte ich. "Dann füge das Versprechen zur Lohnsumme hinzu, und wenn wir die Lohnsumme erfüllen können, erfüllen wir auch das Versprechen."

"Ich glaube, ich verschwinde besser", sagte er. "Die Bibel gehört nicht zu den Büchern, die wir in der Buchhaltung verwenden."

"Denkst du ans Aufhören?" fragte ich.

"Nein", sagte er langsam. "Wir können nicht schlechter dran sein als jetzt. Ich bleibe hier, um zu sehen, wie die Show endet."

Innerhalb eines Monats erfüllten wir die Lohnabrechnung - und die

Zusage - pünktlich. "Wir schaffen es", berichtete Frost.

"Mit der Hilfe des Herrn", sagte ich.

"Wenn ich noch länger bei dir bleibe, wirst du diesen Buchhalter auch dazu bringen, das zu glauben." Ich konnte sehen, dass er auf meiner Seite war, zumindest teilweise überzeugt

endlich. Jetzt musste ich mich nur noch zurechtfinden und mit hunderttausend Euro neu anfangen.

Es gibt die alte Erfolgsgeschichte von dem Mann, der sagte: "Vor zehn Jahren hatte ich hunderttausend Dollar Schulden. Jetzt schulde ich Millionen."

Vierzehn Jahre zuvor hatte ich mein Garagengeschäft mit 5.000 Dollar Schulden abgeschlossen. Jetzt schuldete ich 100.000 Dollar. Für einen Mann, der sich in Reverend Devols Arbeitszimmer dem Ziel verschrieben hatte, einer der Geschäftsleute zu werden, die Gott brauchte, leistete ich bemerkenswert gute Arbeit. Es war an der Zeit, dass ich einige der Lektionen, die er mich gelehrt hatte, in die Tat umsetzte.

18

In jenem Sommer 1932 waren meine Sorgen so groß, dass ich nicht wusste, um welche ich mich zuerst kümmern sollte. Doch jetzt, wo ich wieder bei meinem Herrn war, waren meine Sorgen so töricht wie die der Jungfer, die weinend am Brunnen saß. "Was ist denn los?", wurde sie gefragt. "Oh! Es ist schrecklich", stöhnte sie. "Eines Tages werde ich vielleicht heiraten, dann bekomme ich ein Kind, und dann kommt das Kind hierher, klettert hoch, fällt in den Brunnen und wird ertränkt. Oh, was für ein grausamer, grausamer Schlag."

Der erste große Durchbruch, der die Branche noch einmal revolutionieren sollte, kam gewissermaßen durch die Hintertür. Nick Basich von der Basich Brothers Construction Company hatte meinen größten seilgesteuerten Scraper bei einem Straßenbauauftrag in der Nähe des Salton Sea im Einsatz. Er rief mich an und teilte mir die schlechte Nachricht mit. "Dein Scraper funktioniert hier unten in diesem Sand nicht, Bob", sagte er. "Das Zeug ist so locker, dass die Räder einsinken und wir die Ladung nicht mehr bewegen können. Ich muss wieder den alten Bauchkratzer benutzen, ohne Räder, die sich festsetzen."

"Moment mal, Nick", sagte ich, "ich habe einen Schaber in Standardgröße mit breiteren Rädern. Ich schicke ihn gleich runter."

"Nein, ich habe schon eine, und die ist auch zu groß", sagte er. "Ich tue das nur ungern, Bob, weil ich weiß, dass du viel durchgemacht hast, aber ich kann deine Maschine für diesen Job einfach nicht kaufen."

Wenn du Gefahr läufst, einen so dringend benötigten Verkauf zu verlieren, kann sich dein Verstand sehr schnell drehen. Und in diesem Moment machte es bei mir Klick. Ungefähr ein Jahr zuvor hatte ich aufgrund eines kalifornischen Gesetzes, das den Transport von Maschinen mit Stahlrädern auf Betonstraßen und geölten Autobahnen verbietet, die größten luftbereiften Lkw-Räder, die ich finden konnte, gegen meine

Stahlräder und sparte eine Menge Frachtkosten, indem ich meine Maschinen von Job zu Job schleppte.

"Ich habe eine Idee, Nick, die du ausprobieren sollst", rief ich ins Telefon. "Ich schicke dir eine meiner kleineren Maschinen und ich möchte, dass du sie ausprobierst, und wenn es nicht funktioniert, kostet es dich keinen Cent.

"Nun, damit kann ich nicht verlieren", stimmte er zu, "aber ich glaube, du verschwendest dein Geld. Verlassen Sie sich auf nichts."

"Genau, und ich werde es heute aus der Werkstatt holen."

Ich montierte einen Abstreifer auf gummibereifte Räder und ließ ihn von einem meiner Männer auf dem kürzesten Weg zum Salton Sea schleppen. Als er die Werkstatt verlassen wollte, erinnerte er sich an die Stahlräder, die eigentlich zur Standardausrüstung gehören sollten. "Nein, lass sie hier", sagte ich. "Wenn Nick sie nicht hat, kann er sie nicht benutzen."

Dies war das erste Mal, dass Gummireifen an schweren Geräten verwendet wurden.

Drei Tage später erhielt ich einen weiteren Anruf von Nick. "Sag mal, die kleine Maschine läuft ja wie geschmiert. Schick mir die Stahlräder, die dazugehören, und ich kaufe sie."

Ich versuchte ihm am Telefon zu erklären, dass es die Gummireifen waren, die dafür sorgten, dass es so gut funktionierte, aber er konnte es nicht glauben. "Hör mir zu, Nick", sagte ich. "Wenn der Kratzer auf Stahlrädern steht, kann ihn nur ein Traktor ziehen. Hast du bemerkt, dass er von einem Kleinlaster gezogen wurde, als ich ihn mit Gummireifen da runtergeschickt habe? Jetzt passiert das Gleiche bei der Arbeit."

"Nein, nein, nein. Ich will die ganze Schmarkase", rief er. "Gummireifen halten die Woche nicht aus."

Es hat ziemlich lange gedauert, bis ich ihm die Stahlräder geliefert habe. In der Zwischenzeit war Nick kein Mann, der eine Hochleistungsmaschine abstellt, nur weil die Stahlräder nicht angekommen waren. Er ließ die Maschine 24 Stunden am Tag laufen und stellte überrascht fest, dass die Gummireifen genauso gut hielten wie die auf seinen Lastwagen.

Der nächste Anruf war kurz. "Hey, wir kaufen die kleine Maschine mit den Gummireifen. Dann wollen wir einen kompletten Reifensatz für den großen Kratzer. Und ich will noch einen großen Kratzer mit Gummireifen rundherum.

"Guter Junge", sagte ich. "Du sprichst mir aus der Seele, aber Nick, diese Reifen kosten Geld, der Stahl und die Löhne. Meinst du nicht, du könntest ein bisschen was hinlegen..."

"Mach dir keine Sorgen. Ich zahle im Voraus für das ganze Werk."

Eine Vorauszahlung für unfertige Maschinen war in der Baubranche eine unerhörte Geste, die umso bemerkenswerter war, als sie mitten in der Depression erfolgte. Ein paar Tage später kam mein Bruder Bill auf einen kurzen Besuch vorbei. Als er erfuhr, dass ich in der Klemme steckte, setzte er sein Genie für den Handel ein und fand eine Menge Platz dafür. Bei der Arbeit auf dem Carmel Highway stellte er fest, dass viele der Maschinen, die ich im weichen Lehm von Orange County eingesetzt hatte, im Fels nicht gut funktionierten. Er tauschte die Maschinen aus, und nach ein paar Wochen lief der Job in Carmel wie geschmiert. Mit Nicks Bargeldvorschuss und einigen immer größer werdenden Fortschrittsschecks aus Carmel konnte ich die Gehaltszahlungen und mein Missionsversprechen erfüllen. Seitdem habe ich keine Gehaltsabrechnungen oder Zusagen mehr verpasst.

Dann kam Denn Burgess vorbei. Ich kannte Denn schon seit 1928, als er als Verkäufer für die Firma Schram arbeitete, die Druckluftmaschinen herstellte. Durch den Verkauf von Druckluftzügen, Presslufthämmern und Bohrmaschinen kannte er so ziemlich jeden großen und kleinen Bauunternehmer an der Westküste, und er war der Meinung, dass viele dieser Unternehmer an LeTourneau-Geräten interessiert wären, wenn ich einen Verkäufer hätte, der sie darauf aufmerksam machen würde. Und Bill hatte eine leuchtend rote Farbe gefunden, die nur wenig dunkler war als das Feuerwehrauto-Rot, um meine Maschinen "ins Auge zu fassen". So kam es, dass ich Anfang 1933 über eine Verkaufsabteilung und ein Vollzeit-Verkaufsbüro in Los Angeles verfügte.

Um dir eine Vorstellung davon zu geben: In dem Jahr, in dem ich nicht mit dem Herrn teilte, betrug mein Gewinn, wie erwähnt, 34.474,92 $. Im darauffolgenden Jahr 1931 hatte ich fast die gleiche Summe - 32.507,41 $ - als Verlust, und das Schlimmste stand mir noch bevor. Mitte 1932 war ich um 100.000 Dollar gesunken, aber ich hatte meinen Fehler erkannt und war wieder in der Gunst meines Herrn. Wir schlossen das Jahr mit einem Nettogewinn von 52.055,61 $ ab, was bedeutet, dass wir so viel verdient hatten, auch wenn wir alles und noch einiges mehr schuldeten. Aber dank der umfangreichen Zahlungen auf unsere Schulden konnte Frost unsere Kreditwürdigkeit wiederherstellen, und obwohl wir immer noch von der Hand in den Mund lebten, hatten wir Bohnen in der Speisekammer.

Ich erkannte, dass ich zwei große Verbesserungen an meinem Scraper brauchte. Ich konnte zwar mehr Erde transportieren als jeder andere, aber um eine große Ladung Erde in die Schaufel zurückzudrücken, musste ich eine große Wand aus Erde aufbauen, gegen die ich pflügen konnte. Das war immer noch das alte Halbschleppsystem, bei dem ich einen Teil der Ladung trug und den Rest vor mir herschob. Was ich wollte, war eine obere Backe

für meine Maschine.

Lass die untere Backe der Schaufel durch die Erde kratzen, um eine Ladung zu schaufeln und die Schleppladung vor sich aufzutürmen. Dann lässt du die obere Backe nach unten greifen

über die Zuglast. Wenn sich Ober- und Unterkiefer treffen, ist die Ladung vollständig eingeschlossen. Wenn du die Schaufel mit den Seilen anhebst, sind die Schaufel und die Schlepplast frei und können so schnell rollen, wie du sie rollen kannst. Was sich kompliziert anhört, ist in der Praxis ungefähr so einfach wie das Absenken eines Besens, um einen Staubhaufen vor einer Kehrschaufel aufzuwischen.

Das war mein erster Carryall Scraper und der Grund, warum ich ihn bauen wollte. Aber das erklärt nicht, wie ich dazu kam, ihn zu bauen, was eine ganz andere Geschichte ist. Das hat sich folgendermaßen abgespielt: An einem Dienstagnachmittag hatte ich eine Idee für den Oberkiefer oder die Schürze, wie wir sie nannten, und es war eine dieser plagenden Ideen, die dich nicht in Ruhe lassen. Die Antwort liegt immer direkt vor dir, fast in Sichtweite, aber du kannst sie nicht ergreifen. Aber ich war so nah dran, dass ich nicht wollte, dass die Jungs in der Werkstatt noch mehr Standardmaschinen bauen, wenn diese Verbesserung das ganze Bild verändern könnte. Den ganzen Dienstagabend und den ganzen Mittwoch über jagte ich dieser Idee hinterher und spürte, dass ich ihr immer näher kam. "Fangt nichts an, bis ihr morgen früh von mir hört", sagte ich zu Ray Peterson. "Ich glaube, ich kann die Sache heute Abend klären."

Ich kann mich nicht erinnern, dass ich an diesem Abend etwas gegessen habe, aber ich weiß noch, dass es kurz nach 19 Uhr war, als Evelyn in das Wohnzimmer kam, das ich zu meinem Zeichenzimmer gemacht hatte. "Du hast doch nicht vergessen, dass du heute Abend die Leitung der Peniel Mission übernimmst, oder?", fragte sie.

Vergessen? Ich hatte alles vergessen, bis auf ein Gewirr von Seilrollen und Kabeln und eine Stahlschürze, die nicht funktionieren wollte.

"Das muss jemand anderes übernehmen", sagte ich. "Evelyn, ich muss hier sitzen, sonst haben die Jungs morgen früh keine Arbeit mehr. Ich kann keine Minute entbehren."

Sie sagte nichts, also wusste ich automatisch, dass ich falsch lag. Eine halbe Stunde verging, und der Gedanke, der fast zum Greifen nahe war, war nun völlig außer Sichtweite. Das Einzige, was mir einfiel, waren die Worte: "Und du warst derjenige, der versprochen hat, das Himmelreich an die erste Stelle zu setzen."

Ich warf meinen Bleistift weg. Ich hatte gelernt, dass es töricht war, meine eigenen Probleme über die Arbeit des Herrn zu stellen. Ich ging zur Mission, die an diesem Abend in einer Halle stattfand, und es war etwas Besonderes. Junge Stimmen sangen, wie du sie noch nie gehört hast. Ich konnte sehen, wie sie die weinumnebelten Gemüter einiger unserer Ausgestoßenen erreichten, und das muss auf mich eine noch stärkere

Wirkung gehabt haben. Meine einzige Aufgabe an diesem Abend war es, als Aufsichtsperson dabei zu sein und den jungen Mann vorzustellen, der der Redner des Abends war. Danach habe ich

Ich musste einfach nur dasitzen und zulassen, was mit mir geschah. Ich wusste nicht, was es war, aber ich wusste, dass es etwas war, das über die tägliche Erfahrung hinausging.

Kurz vor Mitternacht kehrte ich nach Hause zurück. Es schien nicht viel Sinn zu machen, meinen Bleistift wieder in die Hand zu nehmen. Ich war müde und ausgelaugt, aber ich verspürte den Drang zu zeichnen, also ging ich in mein Zeichenzimmer und schaltete das Licht an. Es war etwas Seltsames, was ich da zeichnete. Es war ein Gewirr aus Seilrollen und Kabeln, wobei sich die Rollen in alle Richtungen drehten und die Kabel sich durch sie hindurch schlängelten, als wollten sie sich zu einem Kabelnetz verflechten.

Ich verbrachte den Rest der Nacht damit, die Pläne im Detail auszuarbeiten, und die Jungs machten sich am nächsten Morgen an die Arbeit. Noch lange nachdem das neue Scheibensystem erfolgreich in Betrieb war, versuchten meine Ingenieure herauszufinden, warum.

Kurz gesagt, ich hatte in dieser Nacht ein seilgesteuertes System gefunden, mit dem die Schürfkübel, die Schürfleiste und die dazugehörige Heckklappe reibungslos bedient werden konnten, egal wie der Traktor mit seinen Seilwinden sich verrenken oder um enge Kurven fahren würde oder wie er sich auf einer Seite eines Gullys hochziehen würde, während der Schürfwagen auf der anderen Seite noch herunterkam. Die Seilscheiben schwangen und drehten sich und führten das Seil zur Trommel oder nahmen es ab, so reibungslos wie Angelschnur zu oder von einer selbstnivellierenden Rolle.

Mein Bruder Bill und Denn Burgess sahen zu, wie die erste neue Carryall 12 Tonnen Dreck wie losen Schnee wegschaufelte und trauten ihren Augen nicht. Sie zogen Ken Parks hinzu. Ken hatte als Vertreter der US-Ingenieure mit uns zusammengearbeitet, als wir einen Damm am Sacramento River bauten - ich erinnere mich, dass er in einem großen Dükerrohr schlief, das an beiden Enden abgeschirmt war, weil er nicht darauf vertraute, dass ein Zelt Schlangen fernhalten würde - und er war der erste, der eine gründliche Zeitstudie über die Leistung meiner Maschinen durchführte. Später kam er als Zeitstudieningenieur zu uns und versorgte unsere Verkaufsabteilung mit Zahlen darüber, was unsere Maschinen im Vergleich zu anderen leisten konnten. Als Ken mit seinen Zeitstudien über die Carryall fertig war, hatten Bill und Denn kein Verkaufsproblem mehr. Nach ihren Verkaufsgesprächen war jeder, der mitten in der Depression meine neue Maschine nicht benutzte, ein verschwenderischer Verschwender, der das Geld des Steuerzahlers wegwarf.

Ich persönlich hielt das für ein ziemlich starkes Argument, aber Carlton

Case gab mir noch etwas anderes zu bedenken. Der Highway-Job in Carmel neigte sich dem Ende zu und ich rechnete mit ein paar anderen Highway- und Bewässerungs-Jobs.

"Also gut, was willst du werden?", fragte er unverblümt. "So wie ich das sehe, wirst du entweder ein Bauunternehmer sein, der sich fragt, was in Stockton vor sich geht, oder ein Fabrikant in Stockton, der sich fragt, was auf der Baustelle vor sich geht. Du hast selbst gesagt, dass du nicht zwei Herren dienen kannst, also entscheide dich lieber."

Dann fügte er eine, wie ich finde, unnötige Bemerkung hinzu. "Vielleicht ist es dir noch nicht aufgefallen, aber wenn du bei Verträgen pleite gegangen bist, hat dich deine Fabrik immer rausgeholt."

Nun, er hatte Recht und ich musste gründlich nachdenken. Schließlich war ich als Hersteller nur deshalb so weit vorne, weil ich die Art von Maschinen baute, die mich auch als Bauunternehmer weiterbrachte. Wenn ich das Schwerbaugeschäft aufgäbe und den Kontakt zur Arbeit vor Ort verlieren würde, wäre ich dann noch in der Lage, neue Maschinen für neue Situationen zu entwickeln, die ich nicht kannte? Und trotz der Prügel, die ich in Boulder einstecken musste, kannte ich mich mit Bauarbeiten aus, während das, was ich über die Geschäftswelt wusste, zu wenig war, um es zu erwähnen.

Meine Unwissenheit hat sich in diesem Fall als Vorteil erwiesen. Trotzdem musste ich mich mit dem immer noch ungelösten Teufelskreis der Großindustrie auseinandersetzen. Erstens: Niemand kauft unerprobte Maschinen. Zweitens: Selbst wenn sich die Maschine bewährt hat, kann man nicht in die Massenproduktion gehen, bevor der Preis nicht gesenkt wurde. Drittens kannst du den Preis nicht senken, bevor du nicht in die Massenproduktion eingestiegen bist. Viertens: Das Einzige, was du dagegen tun kannst, ist, deinen Kopf irgendwo hinzuhalten. Ich glaube, wenn ich das damals gewusst hätte, wäre ich in einer sicheren Branche geblieben, wie dem Bau von Autobahnen zum Boulder Dam. Stattdessen habe ich meinen Kopf hingehalten.

19

Mein erstes Problem als Vollzeithersteller betraf die Leistung des gummibereiften Abstreifers. Joe Salvador fuhr zu Nicks Arbeitsplatz am Salton Sea, um die Maschinen selbst zu testen. Der Bericht, den er mitbrachte, war sonnengetränkt und hörte sich an, als hätte er seinen Dreck in einer Fata Morgana in der Wüste geschleppt. Bei ihm schwebten die beladenen Maschinen in der Luft und wurden wie Ballons an einer Schnur mitgeschleppt. Als ich ihn etwas beruhigt hatte, nannte er eine realistischere Zahl, die immer noch unglaublich war. Er berichtete, dass der gummibereifte Abstreifer nur ein Drittel der Zugkraft der Maschine mit Stahlrädern benötigt. "Und außerdem kannst du mit einem Drittel der Kraft doppelt so schnell rollen, ohne alles abzureißen."

Ich konnte nicht an ihm zweifeln. Joe war ein Junge, der auf den Punkt genau sagen konnte, was sein Traktor gezogen hat. Und was für ein Bild eröffnete sich mir da! Jetzt konnte ich einen Abstreifer bauen, der dreimal so groß war wie mein erster Carryall!

Ich fing an, ein bisschen zu rechnen. Wenn ein Stahlrad drei Zoll tief im Sand versenkt wird, hat es ein drei Zoll großes Loch, aus dem es herausgezogen werden kann. Das ist so, als hätte man das Rad mit drei Zoll großen Unterlegkeilen blockiert. Aber der erste Zug bringt das Rad nicht aus dem Loch heraus. Das Rad sinkt weiter in den Sand, während es vorwärts rollt, und klettert so ständig aus dem Loch. Kurz gesagt, es geht den ganzen Weg bergauf. Der Gummireifen, der sein Gewicht auf ein Luftkissen verteilt - was wir heute Auftrieb nennen -, verringert den Steigungswinkel und damit auch die benötigte Zugkraft beträchtlich.

Bei Nicks Job, bei dem er nur mit Sand zu tun hatte, hatten sie gut funktioniert. Aber was war mit der durchschnittlichen Baustelle, bei der frisch gewurzelter oder gesprengter Fels die Regel war? Die Lkw-Reifen, die ich benutzte, hielten mit einem Luftdruck von 80 Pfund einfach nicht stand. Auf der anderen Seite hat sich die Autoindustrie

zu Ballonreifen mit immer niedrigerem Druck. Wenn ich die Reifenhersteller dazu bringen könnte, mir ein paar riesige Reifen mit niedrigem Druck zu bauen, hätte ich vielleicht etwas. Ein weicher Reifen würde die scharfen Felsen mit zähem, nachgiebigem Gummi umhüllen, und es gäbe kein Platzen. Dieser Gedanke brachte einen weiteren großen Vorteil mit sich. Wenn ein Stahlrad auf unnachgiebiges Gestein stößt, muss es darüber klettern, und sei es nur einen Zentimeter hoch, und jedes Mal, wenn du 25 Tonnen einen Zentimeter anheben musst, hast du mehr Kraft zum Heben als zum Ziehen verschwendet. Ein weicher, nachgiebiger Reifen würde solche Hindernisse einfach absorbieren und die Last nicht durch ein Zittern anheben.

Natürlich waren die oben genannten Eigenschaften für die Reifenhersteller nichts Neues, aber die Reaktion, die ich bekam, ließ das vermuten. Als ich ihnen ihre eigenen Theorien über Niederdruckreifen in Bezug auf mein Geschäft vorstellte, gaben sie mir das übliche Urteil mit auf den Weg. Ich sei verrückt.

Während ich mich per Post und Ferngespräch mit den Reifenherstellern auseinandersetzte, kaufte ich weiterhin alle großen Lkw-Reifen, die ich bekommen konnte, und in einem Fall gelang es mir, einige große Niederdruck-Flugzeugreifen zu erwerben, als ein Bomberprogramm eingestellt wurde. Ihre Langlebigkeit und überlegene Leistung gaben mir das nötige Vertrauen, um weiterzumachen, vor allem als ich einen wirklich bemerkenswerten Vorteil entdeckte, der nichts mit meiner Theorie zu tun hatte. Mir ist aufgefallen, dass es einem Fahrer, der eine ruckelnde, knallende und stachelige Maschine schleppt, egal ist, wie sehr sie misshandelt wird. Auf diese Weise rächt er sich für die Schläge, die er von der Maschine bekommt. Aber wenn er eine relativ leise Maschine hinter sich hat, die sanft rollt und deren Erschütterungen auf ein Minimum reduziert sind, kümmert er sich eher um sie. Durch die bessere Manövrierbarkeit sucht er sich den Weg des geringsten Widerstands und das Ergebnis ist eine deutliche Steigerung der Ladeeffizienz und eine ebenso deutliche Verringerung des Verschleißes von Schrapper und Traktor.

Trotz dieser Fakten konnte ich keine Gummifirma dazu bringen, die von mir gewünschten Reifen zu bauen. "Die Sache ist die, LeTourneau", sagte mir schließlich ein Mann der großen Firma, "es würde uns Tausende von Dollar kosten, nur um eine Reifenform in der von dir gewünschten Größe zu bauen. Dann probierst du sie aus und gehst pleite, und wo bleiben wir dann?"

Das habe ich mir gut überlegt. Solange ich meinen Hals herausstreckte,

konnte ich ihn genauso gut in voller Länge herausstrecken und dem Axtkämpfer ein leichtes Ziel bieten. "Na gut, und wenn ich meine eigene Form baue? Würdest du dann meine Reifen für mich machen?"

Das ist es, was ich tun musste. Und selbst jetzt finde ich die Ergebnisse ziemlich erstaunlich. 1933 waren meine Umsätze auf 379.106,53 $ gestiegen. Im Jahr 1934 waren es

stieg auf 929.860,67 $, wovon 340.275,49 $ Nettogewinn waren, also fast so viel Gewinn wie der Gesamtumsatz im Jahr zuvor. Die Fabriken in Stockton waren mit den Werkzeugmaschinen, die Vernon Love für den Fall gekauft hatte, dass ich pleite gehen würde, bis zum Rand gefüllt. Die von Elmer Isgren eingerichtete Montagestraße für die Abstreifer glich eher einem Labyrinth als einer geraden Linie. Der Brückenkran und die Auslegerkräne machten Überstunden, um die zu montierenden Abstreifer über die dazwischenliegenden Maschinen zu heben.

Wir waren über uns selbst hinausgewachsen, und die Zeit war gekommen, um weiterzuziehen. Bisher hatten wir so gut wie keine Anstrengungen unternommen, um das riesige Feld östlich der Rocky Mountains zu erobern. In der Zwischenzeit hatten sich die Traktorunternehmen Holt und Best zu Caterpillar zusammengeschlossen und im Interesse eines zentralen Vertriebs ihr Werk in Peoria, Illinois, errichtet. Da wir schon immer mit Caterpillar zusammengearbeitet hatten und meine Scraper, Planierraupen, Roder und Muldenkipper in erster Linie für Caterpillar-Traktoren konzipiert waren, die mit speziellen Geräten an andere Traktoren angepasst werden konnten, schien Peoria der logische Standort für meine Invasion im Osten zu sein.

Um die Sache zu vereinfachen, hat Denn Burgess eine Vereinbarung mit Caterpillar getroffen, die uns die Vertretung in den vielen Vertriebszentren des Unternehmens im ganzen Land zusichert. Dabei handelte es sich keineswegs um einen Exklusivvertrag. Caterpillar, das die Zugmaschinen für Bauunternehmen auf der ganzen Welt liefert, wollte sich genauso wenig darauf beschränken, LeTourneau-Maschinen anzutreiben, wie ich den Besitzern von Case-, Allis-Chalmers-, International- und Traktoren anderer Marken den Verkauf verweigern wollte. Ich glaube, man kann es am besten so ausdrücken, dass meine Maschinen ein Verkaufsargument für sie waren und ihre Verkaufsbüros meine fertigen Verkaufsargumente waren.

In Peoria stellte ich fest, dass das alte Zirkusgelände unten am Fluss, das 23 Hektar groß war, zum Verkauf stand. Es sah so maßgeschneidert aus, dass ich mich nicht einmal nach dem Hochwasserstand des Flusses erkundigte, was meinen Baggern und Bulldozern viele Stunden verzweifeltes Testen bescherte, während sie die Dämme immer höher bauten, je schlimmer das Hochwasser wurde.

Meine erste Reise nach Peoria fand im Januar 1935 statt. Ich beauftragte Carlton Case, das Grundstück zu kaufen, und traf erste Vorkehrungen, um bis zum Herbst eine Fabrik mit einer Breite von 60 mal 300 Fuß zu errichten. Aber schon bei meiner Rückkehr von dieser Eilreise war klar, dass wir nicht bis zum Herbst warten konnten. Der Auftragsbestand hatte

sich so angehäuft, dass wir entweder produzierten oder eine Menge Verkäufe an Kunden verloren, die es nicht gut mit uns meinten.

von uns. Am ersten April belud ich einen Güterzug mit Werkzeugmaschinen und machte mich mit etwa 75 wichtigen Männern auf den Weg nach Peoria, fertig oder nicht.

Ich glaube nicht, dass unsere Nachbarn in Peoria unsere Ankunft inmitten eines heftigen Frühlingsregens vergessen werden, der zwei Wochen lang ununterbrochen anhielt. Es gab nicht einmal ein Abstellgleis, auf dem wir unseren Zug hätten abstellen können. Die Bulldozer, Planierraupen und Schafswalzen rückten aus, und das Anschlussgleis wurde gebaut. Das Werksgelände bestand nur aus Schlamm, aus dem ein paar Vermessungspfähle ragten, aber auf der einen Seite lag etwas höheres Gelände, das nicht so feucht war. Wir schlossen eine Stromleitung an, brachten unsere Schweißgeräte in Gang und schweißten über Nacht einen Kran um das Fahrgestell eines Traktors. Vielleicht hatten sich die Zirkusse, die früher auf dem alten Gelände gearbeitet hatten, schneller niedergelassen, aber in drei Tagen hatte der Kran alle Werkzeugmaschinen abgeladen, sie auf die Anhöhe gebracht und sie waren in Betrieb, um die ersten der 13 Abstreifer zu produzieren, die wir in diesem Monat im Regen gebaut hatten. Am Ende des Monats war auch das Fundament für die Fabrik fertig, und sobald das Dach stand, wurden die Werkzeugmaschinen unter Dach gebracht und nur so lange abgeschaltet, wie es dauerte, sie zu bewegen und am Boden zu befestigen. Pop Cook sagte: "Bob hat es nicht eilig mit der Fabrik, nur um uns aus dem Regen zu holen. Er will nur nicht für all die Werkzeuge bezahlen, die wir im Schlamm verlieren."

Bei all dem war Evelyn an meiner Seite. Ich erinnere mich an den Tag, an dem die Frauen einiger Industrieller zu Besuch kamen, um sie in Peoria willkommen zu heißen. Sie war a u f dem Werksgelände und benutzte den Chevrolet der Familie, um Stahlträger von einem Flachwagen zu holen, damit wir das Gleis für eine weitere Zugladung Stahl räumen konnten. Und das erinnert mich an unser Haus. Case hatte für uns ein großes, altes Fachwerkhaus gekauft, "groß genug", schrieb er, "für alle fünf Kinder". (Unser Sohn Ben wurde am 21. März 1934 geboren.) Und es war gut, dass es groß war. Sobald unsere Obdachlosen aus Kalifornien eintrafen, nahm Evelyn die Jungen auf, bis wir 24 von ihnen und sieben von uns in zwei Schichten mit Tag- und Nachtarbeitern dort untergebracht und verpflegt hatten. Unter der Woche klappte das ganz gut und man musste nur aufpassen, dass man im Dunkeln niemanden anrempelte, aber am Sonntag, wenn beide Schichten zu Hause waren, wurde es ein bisschen eng.

Die Verwirrung endete nicht mit der Fertigstellung der Fabrik im September. Als die letzte Schweißnaht fertig war, schleppten wir die Schweißmaschinen einfach nach hinten und schweißten eine weitere Fabrik

in der gleichen Größe wie die erste an. Und als die fertig war, schickte ich sie, um einen weiteren Abschnitt zu schweißen, um die Größe noch einmal zu verdoppeln und die Gesamtlänge auf 1.200 Fuß zu erhöhen. Die meisten der Werkzeugmaschinen, die sie füllten, hatte ich für

Alle meine Kollegen aus Kalifornien nannten mich Bob, und ich dachte, das R.G. sei nur die östliche Art, den Chef mit seinen Initialen anzusprechen. "Mag sein, Bob", sagte Pop Cook, "aber so wie ich es gehört habe, steht R.G. für Rube Goldberg.

All das war schon aufregend genug, aber was meine Partnerschaft mit Gott angeht, war der Tag, an dem ich vor der Handelskammer von Peoria sprechen sollte, eines der größten Ereignisse meines Lebens. Die Vorstellung, vor einer Menge von Männern zu sprechen, machte mir Angst. Ich war immer noch nicht in der Lage, vor etwas Größerem als einer Sonntagsschulklasse für junge Männer zu sprechen, und das auch nicht besonders gut. Was sollte ich bei einer Versammlung der Handelskammer sagen? Ich wusste auch, dass sie mich für einen Spinner hielten, mit wilden Ideen über die Herstellung mit einem Schweißbrenner und noch wilderen über eine Art Partnerschaft mit Gott.

"Es ist schon schlimm genug, wenn man reden muss", sagte ich mir, "ohne dass man schon als Spinner abgestempelt wird, bevor man den Mund aufmacht."

Als die Stunde gekommen war, beruhigte mich die Tatsache, dass die Lautsprecheranlage nicht besonders gut funktionierte, überhaupt nicht. Wenn die erfahrenen Redner vor mir schon Schwierigkeiten hatten, die Aufmerksamkeit der Menge zu halten, was würde dann erst mit mir passieren? Dann begann ich mich zu fragen, wie viele dieser guten Geschäftsleute den Herrn kannten wie ich und ob er ihnen über die schwierigen Stellen hinweghalf. Ich verspürte den Wunsch, ein paar Worte des persönlichen Zeugnisses zu geben. Ich habe mich dagegen gesträubt und mir gesagt: "Das ist ein Geschäftspublikum. Sie wollen etwas über dein Geschäft hören." Der Wunsch blieb bestehen und wurde immer stärker. Also sprach ich einfach ein stilles Gebet. "Herr, wenn du willst, dass ich ein paar geistliche Worte sage, musst du mir nur die Worte geben."

Ich bekam meine Vorstellung und stand auf. Ich war nicht mehr nervös. Ich brauchte das schwache Mikrofon nicht. Ich entdeckte, dass der Herr mir selbst einen guten Lautsprecher gegeben hatte, und plötzlich hatte ich die Kraft, ihn zu benutzen. "Ich bin froh, in einer Stadt mit so vielen guten Kirchen zu sein und mit so vielen Christen, die denselben Herrn lieben wie ich", begann ich. "Du weißt, dass unsere Vorfahren auf der Suche nach Freiheit nach Amerika kamen, um Gott zu verehren. Sie brachten auf unseren Münzen die Worte 'In God We Trust' an, und Gott segnete dieses Land mehr als alle anderen. Du fragst dich vielleicht, was Religion mit Wirtschaft zu tun hat, und ich habe mich das früher auch gefragt. Heute weiß ich, dass es der Glaube unserer Vorväter an Gott war, der unser Land

groß gemacht hat. Ich glaube, wir müssen zu diesem Glauben zurückkehren, und wenn wir das tun, wird Gott uns aus der Depression herausführen, in der wir uns befunden haben."

Ich war so weit, und noch hatte mich niemand im Stich gelassen. "Als Geschäftsleute wissen wir, dass sich ein Produkt, das nicht funktioniert, nicht verkaufen lässt, und wir suchen so lange, bis wir ein Produkt haben, das funktioniert und sich verkauft. Jetzt frage ich dich, was nützt eine Religion, die nicht funktioniert? Wenn ich eine Religion hätte, die unter der Woche nicht funktioniert und vielleicht nur am Sonntag oder wenn du in der Kirche bist, dann wäre ich nicht sehr begeistert davon. Ich glaube, ich würde sie gegen ein neues Modell eintauschen, das sieben Tage die Woche funktioniert, wenn ich in der Kirche, zu Hause oder in der Fabrik bin. Und das ist es, was das Christentum tut."

Dann erklärte ich zum ersten Mal öffentlich das Thema, das ich nie aufhören werde zu wiederholen. "Die Prediger können uns sagen, dass das Christentum funktioniert. Sie sind Gottes Verkäufer, die die Erlösung und den christlichen Lebensstil verkaufen. Aber wenn wir Geschäftsleute sie nicht unterstützen und bezeugen, dass das Christentum die treibende Kraft unseres Geschäfts ist, wird es immer Zweifler geben, die behaupten, dass Religion nur Gerede und keine Produktion ist."

Am Ende meiner ersten öffentlichen Rede bekam ich nicht viel zu hören. Als ich nach Hause kam, war ich überzeugt, dass ich nur mich selbst verkauft hatte. Evelyn und ich suchten uns einen Platz auf der hinteren Treppe, den gerade niemand belegte, und überlegten uns etwas. "Wir behaupten, dass wir eine Partnerschaft mit Gott haben", begann ich, "aber das stimmt nicht wirklich. Wenn wir ein gutes Jahr haben, geben wir ihm den Zehnten als seinen Anteil. Früher wurden die Menschen zum Zehnten gezwungen und mussten zehn Prozent ihres Einkommens an Gott abgeben, ob sie wollten oder nicht. Heute sind wir nicht mehr gezwungen, Gott zu geben. Es ist alles freiwillig. Aber wenn man bedenkt, was Gott für uns getan hat, sollten wir aus Dankbarkeit mehr für ihn tun, als die Zweifler per Gesetz tun mussten. Wenn man es genau nimmt, tun wir Gläubigen nicht mehr, als die Zweifler in den alten Tagen tun mussten.

"Was hast du jetzt vor, Bob?", fragte Evelyn.

"Nur das. Ich glaube, wir müssen mehr tun", sagte ich. Die Idee hatte ich schon lange, und das Gespräch mit Evelyn hat sie konkretisiert. "Lass uns eine Stiftung gründen. Eine Stiftung, die Gott und seinen Werken gewidmet ist. Wir geben die Hälfte der Aktien des Unternehmens an die Stiftung und behalten die Hälfte für uns. Dann geht die Hälfte dessen, was das Unternehmen verdient, an die Stiftung und die andere Hälfte an uns."

"Das klingt gut, Bob", sagte Evelyn, "aber-"

"Aber was?"

"Na ja, die Firma wird so groß, dass sie bald die ganze Arbeit machen wird. Du weißt, was ich meine."

Ich nicht, aber ich konnte spüren, worauf sie hinauswollte. Ein Hinterwäldler aus Duluth und ein Kleinstadtbewohner aus Stockton, und keiner von uns beiden hatte einen Highschool-Abschluss. Und der Umsatz steuert auf eine Zahl zu, die 1935 die Zwei-Millionen-Grenze überschreiten wird. Sie hatte Angst, und jetzt, wo sie das Thema ansprach, hatte ich auch Angst.

"Du meinst, wenn wir Gott einfach die Hälfte des Gewinns der Firma geben, werden wir nichts Persönliches dabei empfinden?" fragte ich.

Sie nickte. "Dein Bruder Bill hat mir erzählt, dass wir dieses Jahr über eine halbe Million Gewinn machen werden. Wenn wir die Hälfte davon an die Stiftung geben, was können wir dann mit einer Viertelmillion Dollar anfangen? Das meiste, was ich je in meinem Leben für das Haus ausgegeben habe, waren 5.000 Dollar, und das ist einfach zu viel."

"Okay, wir geben die Hälfte der Unternehmensgewinne an die Stiftung und dann die Hälfte unseres eigenen Einkommens, damit es persönlich bleibt. Wie hört sich das an?" Ich fand, das hörte sich gut an, aber Evelyn war noch nicht fertig.

"Das ist immer noch eine ganze Menge."

Aber ich dachte, ich hätte das Ende der Fahnenstange gesehen. "Das geht zurück in das Geschäft, um es zu erweitern", sagte ich. Es war nicht das Ende der Fahnenstange. Seitdem ist es uns gelungen, den Anteil der Stiftung auf 90 Prozent unserer Stammaktien und 90 Prozent unserer Einnahmen zu erhöhen. Derzeit ist die LeTourneau-Stiftung nach der Verteilung von zehn Millionen an religiöse und pädagogische Werke etwa 40 Millionen wert.

Erneut wandte ich mich an Carlton Case. "Ich möchte, dass du eine Stiftung für uns gründest", sagte ich. "Eine Stiftung, die religiöse, missionarische und Bildungsarbeit zur größeren Ehre Gottes unterstützt. Ich weiß nicht, wie die Gesetze aussehen, aber ich möchte, dass du es so einrichtest, dass die Mittel der Stiftung niemals für Firmen- oder persönliche Zwecke verwendet werden können. Sollte die Stiftung aus irgendeinem Grund aufgelöst werden, müssen ihre Mittel der Christian Missionary Alliance Church übergeben werden."

Ich erinnere mich genau an seine Antwort. "Du bist verrückt", sagte er, "aber das warst du ja schon immer."

Daraufhin wurde er zu einem der treuesten Unterstützer, die die Stiftung je hatte.

Aber noch während ich die Stiftung organisierte, geschah etwas anderes

Merkwürdiges. Ohne dass ich es wusste, waren mehrere Minister anwesend, als ich meinen Vortrag vor der Handelskammer hielt. Ich glaube, sie kamen

um zu sehen, was für ein Mann das ist, der behauptet, mit Gott zusammenzuarbeiten, und erwarteten, einen religiösen Fanatiker vorzufinden. Als sie hörten, wie ich die Überzeugung äußerte, dass es den Geschäftsleuten obliegt, ihre Pastoren zu unterstützen, indem sie von der Kraft des Herrn Zeugnis ablegen, haben sie wohl beschlossen, dass ich doch in Ordnung bin. Das Telefon begann zu klingeln. Würde ich am Sonntag vor der Gemeinde der Baptistenkirche sprechen?

"Ich habe in meinem Leben nur eine Rede gehalten", protestierte ich, "und die hast du schon gehört."

"Und ich dachte, es sei in Ordnung", antwortete der Pastor. "Gib einfach dasselbe."

Ich stimmte mit erheblichem Zögern zu und bekam wieder die alte Panik bei dem Gedanken, in der Öffentlichkeit zu sprechen. Und nachdem ich in einer Kirche zugesagt hatte, konnte ich mich nicht weigern, auch in den anderen zu sprechen. "Ich bin gefangen", dachte ich mir. "Wie willst du jetzt da rauskommen oder es überleben?"

Ich hatte nichts zu befürchten. Als ich in dieser Nacht zu Gott betete, erhielt ich die Zusicherung, dass mein Zeugnis Seinem Werk helfen würde, und zwar nicht nur im Gespräch von Mensch zu Mensch und von Nachbar zu Nachbar, wie ich es zuvor getan hatte, sondern auch vor großen Gemeinden. Und dann, obwohl mich die Aussicht bestürzte - ich, ein ungebildeter Mann mit einem Vokabular, das ich mir auf dem Bau angeeignet hatte, sollte in großen Kirchen sprechen - bekam ich noch eine andere Zusicherung. Ich glaube, ich habe die Worte so deutlich gehört, dass ich sie fast als wahr zitieren kann.

"Wenn der Herr eine Aufgabe für dich hat, wird er dir die Kraft und die Fähigkeit geben, sie zu erledigen."

20

Im Zeitalter der Spezialisierung wurde ich gefragt, wie ich die Zeit finde, mein Unternehmen zu führen, Hunderttausende von Meilen zu fliegen, um meine Zeugnisse zu geben, als Präsident der LeTourneau Foundation und des LeTourneau Technical Institute zu dienen, eine zweiwöchentliche Kolumne für meine Publikation namens *Now* zu schreiben und meine beiden Missionsprojekte in Liberia und Peru aktiv zu betreuen. Das klingt vielleicht nach einem komplizierten Programm, aber bis ich das erste Mal gefragt wurde, war mir das gar nicht bewusst. Alles begann in einem so kleinen Rahmen, dass das anschließende Wachstum ganz natürlich erscheint.

Unsere Stiftung spendete zunächst 5.000 $ an die Christian Missionary Alliance, 1.000 $ an die Mt. Herman Association und weitere
1.000 Dollar an meine Schwester Sarah für ihre Mission in China. Dann mussten wir sparen, weil unsere Dividende zur Neige ging. Das ist nichts Kompliziertes.

Mein erstes Ausbildungsprogramm begann in Peoria, weil nur wenige Männer in dieser Stadt mit der Schweißtechnik vertraut waren, die wir beim Bau unserer Maschinen verwendeten. In drei Monaten wussten die Schüler im Unterricht und in der Fabrik so viel über das Schweißen, wie ich in zwanzig Jahren gelernt hatte. Das schadete der Produktion kein bisschen, also begann ich mit Unterricht in Mathematik, mechanischem Zeichnen, Blaupausenlesen und Werkzeugmaschinenbau. Die Ergebnisse waren so beeindruckend, dass das Bildungsministerium von Peoria das Programm übernahm und es stadtweit in den eigenen Berufsschulen einführte. Und da ich eine gute Sache entdeckt hatte, war es nur natürlich, dass ich das LeTourneau Technical Institute gründete, um sie weiterzuführen.

Unsere Publikation *Now* wurde 1935 ins Leben gerufen, als ein junger Mann zu mir kam und um die Erlaubnis bat, eine kleine religiöse Zeitung mit diesem Namen an meine Mitarbeiter zu verteilen. Der Titel gefiel mir, denn er entsprach meiner Überzeugung, dass die Zeit *jetzt reif* ist, wenn es darum geht, für den Herrn zu handeln. Außerdem hatte ich mit mehr als 400 Angestellten das Bedürfnis nach einer Betriebszeitung, da die persönliche Kommunikation, die wir in Stockton genossen hatten, nicht mehr möglich war. Ich brauchte nicht nur ein Hausorgan, in dem ich meine eigenen Ansichten und die Unternehmenspolitik zum Ausdruck bringen konnte, sondern eines, das auch die Botschaft des Herrn, dem ich als Partner dienen wollte, zum Ausdruck bringen würde. Das Ergebnis war, dass wir unsere eigene Druckerei einrichteten und ich mich daran machte, meine erste Kolumne zu schreiben, natürlich über die Vorteile des Schweißens gegenüber Muttern, Schrauben und Nieten. Zwei weitere Seiten waren den persönlichen Dingen in der Druckerei gewidmet, und die letzte Seite war für die Botschaften des Herrn reserviert.

Ich erinnere mich, dass wir eine erste Auflage von 500 Exemplaren bestellt hatten, aber als der Drucker tausend Blätter in der Presse hatte, ließ er sich hinreißen und verteilte den ganzen Ballen. Ich war ein bisschen entsetzt über diese Verschwendung meines eigenen Geldes und des Geldes des Herrn, aber ich hatte vergessen, dass auch seine Botschaft darin enthalten war. Es wurden so viele Exemplare weitergegeben und an Freunde verschickt, dass die Nachfrage nach zusätzlichen Exemplaren innerhalb weniger Tage unseren Vorrat erschöpfte.

Später haben wir Tom Olson als Mitarbeiter aufgenommen. Tom, einer der bekanntesten Verfasser christlicher Traktate in der Welt und übrigens der Ehemann meiner Schwester Marie, kann die Botschaft des Herrn in allen Nachrichten der Welt finden und Nachrichten und Botschaft auf eine Weise miteinander verbinden, die man lesen muss, um sie zu glauben. Die kleine Publikation war eine Offenbarung für mich. Dank der Botschaften des Herrn wuchs ihre kostenlose Verbreitung außerhalb unserer Organisation von Anfang an und erreicht heute zweimal im Monat mehr als 600.000 Leserinnen und Leser auf der ganzen Welt.

Das Wachstum der Publikation war schon erstaunlich genug, aber genauso erstaunlich war für mich die Reaktion auf meine eigene Kolumne. Wenn ich mit meinen Ingenieuren oder den Männern in der Fabrik oder sogar mit einem fremden Publikum spreche, kann ich mich entweder verständlich machen oder mich zurückziehen und es ein zweites Mal versuchen. Wenn du zweimal im Monat eine Kolumne für mehrere tausend Leserinnen und Leser schreibst, steht alles in kalten Lettern da, und du

kannst nicht einmal säumen, geschweige denn tuscheln. Schreibe einen Grammatikfehler auf und lies dann die Leserbriefe. "Man sollte meinen", schrieb einer, "dass ein Mann von Mr. LeTourneaus Ansehen in der Lage wäre, einen Kindergartenabsolventen einzustellen, der seine Kolumne für ihn redigiert." Einige der anderen Kommentare waren weniger freundlich.

Nun, die Leserinnen und Leser hatten Recht mit ihren Beschwerden. Meine Kolumnen *waren* schlecht geschrieben. Gleichzeitig waren es aber auch meine Kolumnen, in denen ich nach bestem Wissen und Gewissen zum Ausdruck brachte, was ich zu sagen hatte. Sie haben zwar immer noch keine Journalistenpreise gewonnen, aber der Ton der Leserbriefe hat sich merklich verbessert. Ich kann nicht sagen, was ein Englischprofessor für mich getan hätte, aber ich weiß, dass man, wenn man für ein paar hunderttausend kritische Leserinnen und Leser schreibt, schnell lernt, sich um das richtige Schreiben zu bemühen.

Ein anderes Projekt, das klein anfing, betrifft einen direkteren Ansatz, um die Menschen in unserem Unternehmen mit Gott bekannt zu machen. Ich glaube, es begann damit, dass ich mich weigerte, am Sonntag zu arbeiten, damit meine Männer die Möglichkeit hatten, in die Kirche zu gehen. Dann bemerkte ich, dass wir viele gute Leute hatten, die vom Herrn gehört hatten und dachten, dass sie Ihn gerne einmal kennenlernen würden, aber sie schienen nie dazu zu kommen, es zu tun. Also beschloss ich, jedes Mal, wenn ich einen guten Redner mit einer geistlichen Botschaft finden konnte, ihn in den Laden oder an den Arbeitsplatz zu bringen, um die Männer zu treffen. Dann bekam ich das ungute Gefühl, dass ich sowohl Gott als auch den Männern Unrecht tue, wenn ich als Chef den Männern sage, dass sie sich diese Vorträge anhören müssen. Vielleicht würde ich dem Herrn eine gefangene Zuhörerschaft geben, die in einigen Fällen nachtragend wäre, aber schlimmer noch, ich würde ihm Gefangene geben, obwohl er Suchende haben wollte. "Suchet zuerst das Himmelreich".

Um dieses Problem zu lösen, arrangierte ich meine "Werkstattgespräche" während der Arbeitszeit, und die Männer konnten entweder kommen, um den Redner zu hören, oder wegbleiben. Interessant dabei ist, dass einige zwar lieber arbeiten als "predigen", aber nachdem sie gehört hatten, wie ihre Kollegen über den Redner diskutierten, kamen sie aus eigener Neugier zum nächsten oder übernächsten Treffen.

Was ich wirklich wollte, war ein hauptamtlicher Betriebsseelsorger, der sich ganz dem geistlichen Wohl seiner Kolleginnen und Kollegen widmen konnte. Aber als ich dies auf einer Betriebsversammlung zur Sprache brachte, wurde ich vor dem Schicksal anderer Unternehmen gewarnt, die versucht hatten, ihren Einfluss auf das Leben ihrer Beschäftigten auszuweiten. Die Angestellten waren immer sauer über das, was sie als "Eingriff in die Privatsphäre" betrachteten, und reagierten mit der Behauptung, dass das, was ein Mensch in seiner Freizeit tut, seine eigene Sache sei. Niemand kann dem so sehr zustimmen wie ich, also ließ ich das Programm fallen. Wieder einmal hatte ich vergessen, den Herrn zu

befragen. Es war sein Wort, dass ein Betriebsseelsorger sich ausbreiten durfte, nicht meines. Oh ja, ich habe gehört: "Euer Betriebsseelsorgeprogramm muss der Moral in eurem Unternehmen helfen", und ich kann nur zu gerne bezeugen, dass es das tut, aber das ist

ein natürliches Nebenprodukt. Wir suchen zuerst das Reich Gottes und seine Gerechtigkeit, und er fügt alles andere hinzu.

Erst 1941, als der Zweite Weltkrieg vor der Tür stand und die Streitkräfte Seelsorger für ihre Männer suchten, wurde mir klar, wie töricht zaghaft ich gewesen war. Wenn die Männer in den Streitkräften geistliche Berater brauchten und dies ohne Zögern zugaben, warum sollte dann den Männern in der Industrie, die die Streitkräfte unterstützen, die gleiche Hilfe verweigert werden? Sofort fand ich Seelsorger für meine Werke in Peoria und Toccoa und seitdem bin ich Gott dankbar dafür. Wir nennen es "Christentum mit hochgekrempelten Ärmeln", und ich möchte gerne bezeugen, dass es ein sehr effektiver Weg ist, Frieden unter die Menschen zu bringen, weil es bei ihrer täglichen Arbeit beginnt.

In der Zwischenzeit hatten die wenigen kurzen Zeugnisse, die ich in Peoria gegeben hatte, zu Einladungen geführt, in benachbarten Städten zu sprechen. Die Tatsache, dass mein eigenes Geschäft so schnell wuchs, dass ich bis zu 18 Stunden am Tag im Laden verbrachte, machte es umso wichtiger, dass ich die Einladungen annahm. Da der Herr mein Geschäft zum Blühen brachte, musste ich natürlich alles in meiner Macht stehende tun, um sein Werk fortzuführen.

Als mich meine Rednerverpflichtungen immer weiter in die Ferne führten, reiste ich zunächst mit dem Zug und schleppte meine Arbeit in einer großen Aktentasche mit. Zu meiner Überraschung stellte ich fest, dass ich, frei von Anrufen und Unterbrechungen, auf Reisen mehr für den Herrn arbeiten konnte als im Büro. Andererseits lernte ich schnell, dass Zugfahrpläne und Sprechzeiten selten übereinstimmen, und entweder traf ich mich mit mir selbst beim Kommen oder Gehen, oder ich verbrachte mehr Zeit zwischen den Zügen als in ihnen.

Eines Sonntags teilte ich mir das Podium mit Dr. Harold Strathearn, einem der beliebtesten Redner seiner Zeit. Zusammen mit seiner Frau Dorothy, die im ganzen Land als "Gospel Nightingale" bekannt und beliebt war, predigte er in bis zu 30 Kirchen pro Monat. Nach dem Treffen fragte ich ihn, wie er es schaffte, seine Engagements und Zugfahrpläne unter einen Hut zu bringen.

"Natürlich haben wir keine große Fabrik zu leiten", sagt er, "aber trotzdem hatten wir hin und wieder mit Terminkollisionen zu kämpfen. Schließlich mussten wir einen Verein in New York gründen, um unsere Reisen zu planen und unsere Reden zu halten, damit wir möglichst viele Menschen erreichen und möglichst viel Gutes tun konnten."

Oh, Mann, das war genau das, was ich brauchte! Das Ergebnis dieses Treffens war ein Zusammenschluss unserer Kräfte und die Gründung der

LeTourneau Evangelistic

Center, mit Büros in New York, unter der Schirmherrschaft der LeTourneau Foundation. Von da an bis zu Dr. Strathearns Abberufung zu Gott im Jahr 1950 arbeiteten wir so eng zusammen, dass ich nie zwei Termine hatte, die zu weit auseinander lagen, um sie rechtzeitig zu erreichen. Ich muss allerdings zugeben, dass wir einige Schwierigkeiten hatten, denn nicht einmal Dr. Strathearn kam mit meinen Lieblingsbeschwerden zurecht - unseren seltsamen Zeitzonen und den merkwürdigen lokalen Verordnungen zur Sommerzeit. Und ich muss auch sagen, dass ich, als er immer mehr Termine für mich ansetzte, erst Autos und dann Flugzeuge kaufen musste, um mit ihnen Schritt zu halten.

Bevor ich jedoch in die Luft ging, musste ich das durchmachen, was ich meinen vierten Bankrott nenne. Wie ich schon sagte, war ich im Alter von 161 Jahren moralisch bankrott. Mit 32 Jahren stand ich vor dem geistlichen Bankrott. Jetzt stand ich vor der großen Tragödie und dem physischen Bankrott.

Am 30. Mai 1937 fuhren meine Frau und ich mit unserem Firmenquartett von Bloomington, Illinois, nach Greenville, South Carolina, wo wir an den Eröffnungsfeierlichkeiten des Bob Jones College teilnehmen sollten. Am Steuer saß Peter Rutschman, ein hervorragender Fahrer, der uns bei jedem Wetter sicher über Tausende von Meilen gebracht hatte. Mit ihm auf dem Vordersitz saßen sein Bruder Orin und meine Frau. Ich saß mit Norman Dirks und Bill Itzen auf dem Rücksitz. Es war ein schöner Tag mit sehr wenig Verkehr und gegen Mittag freuten wir uns auf das Mittagessen in Murfreesboro, Tennessee, das noch etwa 12 Meilen entfernt war. Pete und ich sahen beide das andere Auto, das sich uns mit hoher Geschwindigkeit näherte, und er wich aus, um ihm viel Platz zu machen. Auf dem geraden, glatten Highway mit perfekter Sicht gab es keinen Hinweis auf eine Gefahr. Was dann folgte, ist immer noch unglaublich. Als der Abstand zwischen uns weniger als 200 Meter betrug, drehte der Fahrer des rasenden Autos seinen Kopf, um mit den Frauen auf dem Rücksitz zu sprechen. Gleichzeitig veranlasste ihn die Bewegung, das Lenkrad zu drehen, um sein Auto auf unsere Spur zu bringen. Pete fuhr auf den Seitenstreifen und bremste, aber es war sinnlos. Der entgegenkommende Fahrer erkannte zu spät, was passierte, und warf einfach die Hände hoch. Wir trafen uns frontal.

Peter und Orin Rutschman waren auf der Stelle tot, ebenso wie die drei Insassen des anderen Autos. Meine Frau wurde unter das Armaturenbrett geschleudert. Mein eigener Körper diente als Kissen für die beiden anderen Jungen, wobei Bill fast ohne Kratzer davonkam. Ich blieb bei Bewusstsein und war mir des Ausmaßes meiner Verletzungen nur teilweise bewusst.

Weil meine Füße für den Aufprall abgestützt waren, waren meine Beinknochen wie Rammböcke in meinen Körper gerammt worden, hatten eine Hüftpfanne zertrümmert, das Becken gebrochen und meinen Unterleib zu einem einzigen riesigen

innere Verletzungen. Außerdem wurden mein Brustkorb und ein Fuß zerquetscht und der Knochen eines Beins zersplitterte.

Ich wies Bill an, mich aus dem Wrack zu befreien, und da wurde mir klar, wie nahe ich dem Tod war. Er setzte mich am Straßenrand ab und kam kurz darauf mit meiner Frau zurück, die er neben mir absetzte. Sie war bewusstlos, atmete aber noch schwach. Dann kam Bill mit Norman Dirks heraus und legte ihn auf meine andere Seite.

"Bill", sagte ich, "der Herr ist gerade sehr nahe. Ich möchte, dass du dafür sorgst, dass unsere sechs Kinder alle für Gott durchkommen. Das sind meine einzigen Anweisungen. Sieh zu, dass die Kinder für Gott durchkommen, wenn Evelyn und ich zu Jesus gehen."

Dann schaute ich in den Himmel und meine Worte sind noch immer bei mir. "Herr, das hätte nicht passieren können, wenn du es nicht zugelassen hättest, denn ich weiß, dass 'alle Dinge denen, die Gott lieben, zum Guten dienen'. Herr, es ist alles in Ordnung mit mir. Auch wenn ich es nicht verstehe, habe ich das Vertrauen zu wissen, dass alles gut wird.

Der Schock ließ jetzt nach und der Schmerz drückte auf mich ein. Zuerst dachte ich, ich könnte es nicht aushalten, aber dann erinnerte ich mich. "Herr", sagte ich, "du hast mehr als das für mich erlitten. Warum sollte ich mich beschweren?" Seine Gegenwart war so real, dass ich wieder einmal mit Hiob sagen konnte: "Herr, ich habe mit dem Ohr von dir gehört, aber jetzt sieht dich mein Auge."

In Murfreesboro, wohin wir mit dem Krankenwagen gebracht wurden, behandelten die Ärzte meine Frau wegen Schnittwunden und Prellungen, die sie von Kopf bis Fuß bedeckten. Sie richteten den gebrochenen Arm und das Schlüsselbein von Norman Dirks. Ich wartete und fragte mich, warum sie mich nicht als nächstes in den Operationssaal brachten. Schließlich fand ich heraus, dass sie dachten, ich sei schon so weit fortgeschritten, dass jede Operation mein Ende nur noch beschleunigen würde. In diesem Moment begann ich meine Fehde mit den Ärzten von neuem. Ich zwang sie, mich dort hineinzubringen und mich in der richtigen Reihenfolge zusammenzusetzen. Ich bin mir sicher, dass sie dachten, sie würden ihre Zeit verschwenden, aber ich war so wütend, dass ich die Schwere meiner Verletzungen vergaß, was mir half, die lange Operation gut zu überstehen. Ich war fest entschlossen, gesund zu werden, und sei es nur, um ihnen das Gegenteil zu beweisen.

Drei Tage später wurde ich, vom Hals bis zum Fuß in Gips eingegipst, in einem Krankenwagen zurück nach Peoria gebracht. Vor mir lag die Aussicht, sechs Monate oder länger in einem Gips zu stecken, und keine Gewissheit, dass meine zertrümmerte Hüftpfanne mich jemals wieder

tragen würde. Nun, ich konnte immer noch zeichnen und Maschinen entwerfen. Die erste Maschine, die ich entwarf, war eine Bahre, auf der ich bei Inspektionstouren durch die Fabrik gerollt werden konnte.

Die zweite Maschine war wieder etwas anderes. Schon lange hatte mich die Tatsache gestört, dass meine Maschinen viel effizienter waren als die Raupentraktoren, die sie zogen. Auf ihren großen Gummireifen konnten sie Lasten mit 20 Meilen pro Stunde genauso leicht transportieren wie mit den vier Meilen pro Stunde, der Höchstgeschwindigkeit eines Traktors. Das würde sie nicht nur viermal so effizient machen, sondern auch ihren effektiven Arbeitsbereich erheblich vergrößern, so dass Transporte mit einer Länge von 4.000 Fuß genauso praktisch wären wie die damals als maximal geltenden 2.000 Fuß.

Ich hatte nicht vor, in Konkurrenz zu den Traktorunternehmen zu treten. Diese Jungs waren eine Nummer zu groß für mich. Aber ich dachte mir, wenn ich eine gummibereifte Maschine entwerfen würde, die einen beladenen Kratzer mit 20 Meilen pro Stunde zieht, würden die Männer bei Caterpillar übereinander herfallen und sie in die Produktion bringen. Ich begann zu zeichnen. Ein Blick auf meine ersten Skizzen und meine eigenen Ingenieure dachten, dass mein Kopf durch den Unfall mehr in Mitleidenschaft gezogen worden war als meine Beine. Wieder wurde ich für verrückt erklärt, aber ich wusste, dass ich auf dem richtigen Weg war.

21

Der Tournapull, den ich 1937 entworfen habe, war nur dann eine Schönheit, wenn er in Aktion trat. Ansonsten sah er so *lächerlich* aus*, dass die Traktorhersteller* nicht glauben konnten, dass ich es ernst meinte, als ich vorschlug, er würde eines Tages ihre Maschinen ersetzen. Er hatte eine viereckige, hässliche Schnauze, in der ein Dieselmotor untergebracht war, einen Fahrersitz und zwei riesige, gummibereifte Räder. Das war alles.

"Wo ist der Rest?" war eine Frage, die mir so oft gestellt wurde, dass *ich meine eigene Geduld bewunderte*, nicht in die Luft zu gehen. Meine Standardantwort war: "Was willst du denn noch?", aber das schien nicht sehr zufriedenstellend zu sein. Jeder wusste, dass ein Traktor vier Räder oder eine ganze Reihe von Rädern haben musste, die ein raupenartiges Profil hatten. Eine Maschine ohne Vorderräder - oder war es eine Maschine ohne Hinterräder - ergab für niemanden einen Sinn.

Dabei hatte ich nichts anderes getan, als eines der ersten Prinzipien der Technik zu befolgen. Ich hatte alle unnötigen Teile eliminiert und eine Maschine gebaut, die in ihrer Einfachheit einzigartig war. Natürlich war sie nutzlos, wenn sie mit der Nase im Dreck stand, aber das war ein Traktor auch nicht, wenn er keine Geräte zum Schieben oder Ziehen hatte. In der Erdbewegungsbranche werden die Maschinen, die das Schieben und Ziehen übernehmen und vielleicht auch etwas Strom erzeugen, um Schaufeln, Winden und Hebezeuge anzutreiben, als Zugmaschinen bezeichnet. Wie das Arbeitspferd müssen sie angeschirrt werden, bevor sie etwas tun können.

Ich musste nur meinen Tournapull an einen Carryall-Schaber ankoppeln, und schon war die Schnauze dran. Mit den vier großen Rädern am Scraper brauchte er keine eigenen Hinterräder. Jetzt hieß es nur noch ziehen oder schieben. Gelenkt wurde, indem ein Rad angetrieben wurde, während das andere entspannt oder gebremst wurde. Allein diese Eigenschaft verschaffte ihm einen enormen Vorteil gegenüber den herkömmlichen Raupen- oder Vierradfahrzeugen.

Das Hauptmerkmal war, dass der Tournapull mit einer vollen Ladung mit 15 Meilen pro Stunde fahren und mit 20 Meilen pro Stunde leer zurückkehren konnte.

Konnte ich jemanden dafür interessieren? Da ich schon lange mit Caterpillar zusammenarbeite, habe ich mich zuerst an sie gewandt, aber erst, nachdem ich einen Prototyp gebaut hatte, der mir ein paar konkrete Leistungsdaten liefern sollte. Bei Leuten mit dem Hintergrund und der Erfahrung von Caterpillar muss man sich erst das Hirn zermartern, bevor man den Mund aufmacht, also wollte ich vorbereitet sein. Die Mühe hätte ich mir genauso gut sparen können.

"Wir glauben nicht, dass du etwas hast", sagte Präsident Heacock, nachdem er mich angehört hatte. "Warum legst du es nicht für eine Weile auf Eis?"

Ich bin ein schlechter Verkäufer meiner eigenen Maschinen, ich argumentiere eher, als dass ich verkaufe, und vielleicht war ich auch bei Mr. Heacock so. Alles, was ich mit Sicherheit weiß, ist, dass ich mit meinem Tournapull nichts erreicht habe.

Ich war ziemlich niedergeschlagen, als ich in den Laden zurückkam. Ich dachte, ich hätte härter verkaufen sollen. Dann erinnerte ich mich an die Geschichte von dem Gastprediger, der den leeren Sammelteller mit einem neuen Dollarschein gefüllt hatte, bevor er auf die Kanzel stieg. Am Ende seiner Predigt fand er den Saaldiener vor, der mit der Kollekte auf ihn wartete, die immer noch nur aus einem neuen Dollarschein bestand. "Nun, Reverend", sagte der Saaldiener, "wenn du mehr hineingesteckt hättest, hättest du auch mehr herausbekommen".

Hätte ich mehr Worte in mein Gespräch mit Caterpillar gesteckt, hätte ich vielleicht mehr Worte zurückbekommen, aber die Antwort wäre die gleiche gewesen. Aber Sau, dachte ich, es gibt einen Unterschied. Vielleicht hatte ich nicht Caterpillar verkauft, sondern mich selbst.

Ich dachte immer noch nicht daran, in die Herstellung von Zugmaschinen einzusteigen und den großen Traktorherstellern Konkurrenz zu machen. Trotzdem war es an der Zeit, mich wieder zu engagieren. Wie Eph Hahn, der sich beklagte, dass er als Maultierhäuter keine bessere Arbeit leisten konnte als die Maultiere, die sie ihm gaben, konnten auch meine Maschinen keine bessere Arbeit leisten als die Traktoren, die sie antrieben. Wenn sie ihre potenzielle Effizienz ausschöpfen sollten, müsste ich ihnen die Zugmaschine geben, die sie antreibt.

Ich möchte dieser Aussage etwas hinzufügen. Damals, im Jahr 1934, war ich ein großer Abnehmer von Sauerstoff für meine Schweißgeräte, aber ich war weder mit dem Service, den ich bekam, noch mit dem Preis, den ich

zahlen musste, zufrieden. Ich schimpfte, aber es war bald klar, dass die großen Verkäufer von Flaschengasen dachten, es sei viel einfacher, wenn sich ein Kunde aus Stockton an ihre Gewohnheiten anpasst, als wenn sie sich an seine anpassen. Ich sah eine endlose Parade dieser Art, mit meinen Lieferanten

die mir sagten, ich solle mich mit ihren Produkten anpassen. Ich rebellierte. Es dauerte lange, aber schließlich baute ich mit Hilfe eines deutschen Chemikers eine Sauerstoffanlage, die nicht nur meinen eigenen Bedarf deckte, sondern auch die Anforderungen von genügend anderen Kunden erfüllte, so dass die Großhändler ihre Richtlinien und Preise in aller Eile überarbeiteten.

Das habe ich seither beibehalten. In meinem Geschäft ist das Beste gerade gut genug. Ich weiß, dass ich in vielen Fällen Elektromotoren, Relaisschalter, Getriebe und sogar Stahlbleche und Stahlseile aus der Massenproduktion billiger kaufen kann, als ich sie selbst herstellen kann, aber in jedem Fall müsste ich etwas von meiner Maschine opfern, um sie an die Beschränkungen des Massenprodukts anzupassen. Um nur ein Beispiel zu nennen: Ich kaufte ein ausgeklügeltes Bedienfeld und baute es in einen meiner großen Tournapulls in Toccoa ein. Es funktionierte einwandfrei und gab dem Fahrer eine wesentlich bessere Kontrolle über seine Maschine, bis der Steuerknopf, den er drückte, unter seinem Daumen abbrach. Die Maschine machte eine scharfe Kurve und steuerte auf die Böschung der Southern Railway auf der Hauptstrecke zwischen Atlanta und Washington, D.C. Der Fahrer versuchte verzweifelt, die Maschine wieder unter Kontrolle zu bekommen, und brach vier weitere Knöpfe ab. Als er auf den Bahndamm aufschlug, riss er ein ganzes Stück heraus, bevor er an der hinteren Schiene hängen blieb.

Als wir einen Schnellzug angehalten und den Rest mit Blocksignalen versehen hatten, mussten wir der Bahn eine Menge erklären. Mein Fahrer gab zu, dass er beim Drücken der Steuerknöpfe zu grob vorgegangen war, aber das half mir nicht weiter. Erdarbeiten sind ein hartes Geschäft, und ich konnte nicht erwarten, dass ein Fahrer seine Schalter mit dem Feingefühl eines Kirchenorganisten drückt. Ich konnte es dem Hersteller auch nicht verübeln, dass er mir ein Bedienfeld verkaufte, das sich als fähig erwiesen hatte, die Geräte anderer Leute zu bedienen. Meine Wahl war klar. Entweder ich beschränkte die Größe und den Umfang meiner Maschinen auf die Massenprodukte, die ich billig einkaufen konnte, und in diesem Fall wurden wir zu einem Montagewerk für die Produkte anderer Firmen, oder ich baute meine Maschinen so, wie ich sie haben wollte, und ergänzte sie mit Bauteilen, die ich selbst nach meinen eigenen Spezifikationen hergestellt hatte.

Das war es, was ich 1938 tat, als ich meine Tournapulls in Produktion nahm. Ich wollte meine eigenen Maschinen mit einer Antriebsmaschine ausstatten, die ihre derzeitige Langsamkeit aufhebt und sie so leistungsfähig macht, wie ich es für richtig hielt. Und ich möchte dir sagen, dass ich die

Lachnummer der Branche war. Aber vor kurzem hatte ich den letzten Lacher. Auf der Roadshow 1958 in Chicago, genau 20 Jahre nachdem es mir nicht gelungen war, irgendjemanden für meine "Ungeheuerlichkeit" zu interessieren, wurde

acht nationale Hersteller waren mit acht verschiedenen Versionen des Tournapulls vertreten. Ich war natürlich geschmeichelt über die lobenden Worte, die sie für ihre Modelle meiner Maschine übrig hatten, aber sie hatten mich 20 Jahre zu spät eingeholt. Meine eigene Maschine, bei der jedes Rad ein elektrisches Antriebsaggregat enthielt, konnte so viel Schmutz transportieren wie drei von ihnen zusammen.

Die Aufregung bei der Herstellung des Tournapull war genau das, was mein Körper brauchte, um all meine Knochenfragmente zusammenzufügen und mich Monate früher als von den Ärzten prognostiziert aus dem Gipsverband zu holen. Mir wurde gesagt, dass ich mein jetziges Hinken vielleicht vermieden hätte, wenn ich ihre Anweisungen befolgt und länger im Gipsverband geblieben wäre. Meiner Meinung nach wollten sie mich dort behalten, bis ich mich gefestigt habe, und ich glaube, ich bin gerade noch rechtzeitig entkommen. Mein Hinken hat mich bei der normalen Arbeit nicht behindert, und für die Besichtigungen in meiner Fabrik benutze ich einen Motorroller, der mich etwas schneller macht.

Fürs Protokoll: Unser Umsatz stieg von zwei Millionen im Jahr 1935 auf 6.246.846,05 $ im Jahr 1938, wovon 1.412.465,68 $ Nettogewinn waren. Mit diesem Gewinn konnten wir die LeTourneau-Stiftung auf eine solide Grundlage stellen und konstruktive Arbeit für den Herrn leisten. Neben Spenden an verschiedene Kirchen und Missionen kauften wir das wunderschöne Camp Bethany am Winona Lake in Indiana. Es verfügte über ein großes Hotel für Mädchen und moderne Hütten für Jungen, und Evelyn war dort während einer dreimonatigen Saison Hausmutter und Betreuerin von 200 Kindern pro Woche - eine Praxis, die sie für die nächsten zehn Jahre beibehielt, als sie kündigte, um zwei Heime für Jungen zu übernehmen, die christliche Führung brauchten. Meine eigene Arbeit für meinen Partner war ebenso lohnend.

Eines Tages saß ich am Rednerpult eines Auditoriums in Omaha, Nebraska, mit Dr. R. A. Forrest, dem Präsidenten des Toccoa Falls Institute in Georgia. Ich hatte noch nie von ihm oder seinem Institut gehört, aber als er sprach, hörte ich eine faszinierende Geschichte. In den zwanziger Jahren war er auf einer Predigttour in den Hügeln des nördlichen Georgias unterwegs und so beeindruckt von den jungen Menschen, die sich nach Gott sehnten, aber keine Möglichkeit hatten, sich weiterzuentwickeln, dass er beschloss, zu bleiben und ihnen ein Institut zu geben, in dem sie lernen und verdienen und Gott kennenlernen konnten. Mit seinen Ersparnissen kaufte er das alte Haddock Inn in Toccoa Falls für 25.000 Dollar und begann mit ein paar Schülern und gerade so viel Arbeit, dass sie sich selbst versorgen konnten. Er war gerade lange genug im Geschäft, um zu beweisen, dass

sein Institut eine wichtige Kraft in der Gemeinde war, als das Gebäude abbrannte. Unerschrocken fing er von vorne an, wobei die Schüler die meiste Arbeit beim Wiederaufbau des Instituts leisteten und oft ihre Werkzeuge liegen ließen, um den Unterricht in dem Raum zu besuchen, den sie

arbeiteten. Wie du dir vorstellen kannst, war das die Art von Bildungsprogramm, die mich sehr beeindruckt hat.

Nachdem wir unsere Zeugnisse abgelegt hatten, erfuhr ich, dass Dr. Forrest sein Sabbatjahr auf einer Weltreise verbrachte und die Missionen besuchte, die von Absolventen seines Instituts geleitet wurden. Von Omaha aus war er auf dem Weg nach Seattle und von dort aus weiter in den Orient. Drei oder vier Tage später fiel mir ein, dass er wahrscheinlich nicht viel Geld hatte, also schickte ich ihm schnell einen Scheck über 1.000 Dollar im Namen der Stiftung und bat ihn, das Geld dort zu verwenden, wo es am meisten helfen würde. Ich dachte, damit wäre die Sache erledigt, aber ein paar Monate später erhielt ich einen Haufen Quittungen, auf denen jeder einzelne Dollar und der Zweck, für den er ausgegeben worden war, vermerkt waren.

Als ich mich in der Nähe der Toccoa Falls befand, wies ich meinen Piloten an, in diese Richtung zu fliegen. Es war zwar ein zerklüftetes, gebirgiges Land, aber wenn es wirtschaftlich rückständig war, dann nicht so rückständig, dass ein wenig moderne Industrie es nicht hätte heilen können. Und vielleicht sogar eine Menge für die moderne Industrie tun, während sie sich selbst heilt.

Ich hatte ein langes und aufschlussreiches Gespräch mit Dr. Forrest, in dessen Verlauf ich mich bereit erklärte, ihn mit Stiftungsgeldern zu unterstützen. Ich war so beeindruckt von der praktischen Art und Weise, wie seine Schüler/innen beim Lernen verdienen und durch das Lernen lernen, dass ich nach meiner Rückkehr meinen ältesten Sohn Donald davon überzeugte, sich im Herbst dort einzuschreiben.

Jetzt gab es noch etwas anderes, das mich beschäftigte. Mein Werk in Peoria war mit seinen 23 Hektar überfüllt, und der nächste Standort für eine Erweiterung war zehn Meilen entfernt.

Warum nicht ein Werk in Toccoa, Georgia, das an der Hauptstrecke der Southern Railway liegt? Jeder, den ich befragte, sagte mir ganz klar, warum. Es gab dort keine qualifizierten Arbeitskräfte. Wenn ich meine eigenen Facharbeiter einstellte, gab es keine Unterkünfte für sie. Wenn sie in Zelten lebten, gab es keine Molkereien, Gemüsemärkte oder andere Versorgungsquellen. Keine Kirchen, keine Erholungsmöglichkeiten, nichts außer Hügeln.

Es hörte sich alles gut an. Seit einigen Jahren brauchte ich viele Hügel, um meine Ausrüstung zu testen. Die besten Fachkräfte, die ich hatte, waren die, die ich in meinen eigenen Kursen ausgebildet hatte. Was den Mangel an Wohnraum anging, hatte ich gerade ein Fertighaus aus Stahl erfunden, das im Handumdrehen zusammengeschweißt werden konnte. (Später, weil

Beton im Sommer kühler und im Winter wärmer war, erfand ich eine Maschine auf drei Meter hohen Rädern, die

könnten mit Beton gefüttert werden und Häuser in Familiengröße bauen, wie ein Huhn ein Ei legt). Was das Fehlen von Schulen, Kirchen, Freizeitzentren, Molkereien und allgemeiner Versorgung angeht, so wäre es ein Segen für eine Gemeinde, wenn eine moderne Industrie all diese Dinge einbringen würde.

Mein nächster Schritt war die Planung einer Fabrik. Bis jetzt hatte ich einige radikal neue Werkzeugmaschinen entworfen, um meine radikal neuen Maschinen zu bauen, aber selbst mein sogenannter ultramoderner Glas- und Stahlanbau in Peoria folgte ziemlich genau der konventionellen Fabrikplanung. Was ich für Toccoa wollte, war eine Fabrik, die selbst eine Art Super-Werkzeugmaschine sein sollte, in der alle Werkzeugmaschinen untergebracht waren. Für die Wände und das flache Dach entwarf ich Paneele aus einem Achtelzoll-Stahlblech, die vier mal acht Fuß groß waren. Diese Platten, die zusammengeschweißt wurden, waren so steif, dass sie selbst zu Stahlbindern wurden. Außerdem reflektierte ihr Glanz die Sonne Georgias so stark, dass sie praktisch hitzebeständig waren. Da meine Wände und das Dach fast selbsttragend waren, konnte ich die Innensäulen, die normalerweise das Dach stützten, für Auslegerkräne nutzen, die in einem Abstand von 50 Fuß aufgestellt waren. Die Fachwerkbinder, die normalerweise für die Stabilität des Ganzen sorgten, wurden nun zu Schienen für Brückenkräne und Einschienenbahnen, während die Dachplatten für die Stabilität sorgten.

Die meisten der wichtigen Männer, die im Frühjahrsregen 1935 beim Bau des Werks in Peoria geholfen hatten, kamen im November 1938 mit mir nach Georgia, um dort im Winterregen zu arbeiten. Unsere Planierraupen bauten Gleisanschlüsse und Autobahnen und schütteten zwei Berge in ein Tal, um einen Flughafen zu bauen. Die Bulldozer rodeten Land und wir bauten eine große Lkw-Farm auf. Wir kauften eine Herde Jersey-Kühe und bauten eine Molkerei. Die Kräne hoben die 400 mal 400 Meter große Fabrik in die Höhe und hievten dann zwanzig vorgefertigte Stahlhäuser und ein Dutzend großer Schlafsäle an ihren Platz. In der Zwischenzeit stellten wir 400 einheimische Männer ein und bildeten sie aus. Im Juli waren wir eine selbstversorgende Gemeinde mit einer eigenen Telefongesellschaft, einem Radiosender und öffentlichen Versorgungseinrichtungen.

Das berichtete die Ausgabe der *Atlanta Constitution* vom 11. Juli 1939*:*

TOCCOA FACTORY IST GEWIDMET . PRINZIPIEN
DES CHRISTENTUMS - GOTTES FÜHRUNG WIRD
ERFLEHT FÜR EINE
2.000.000 $ PFLANZE

GROSSE VERSAMMLUNG VON FREUNDEN UND MITARBEITERN BEJUBELT DIE EINWEIHUNG IN ERWECKLICHER ATMOSPHÄRE

Fortsetzung der Nachrichtenmeldung:

"Der seltsamste Pakt wurde auf einer Bergkuppe außerhalb der nordgeorgischen Bergstadt Toccoa geschlossen, als ein Multimillionär, der Straßenbaumaschinen baut, seine neue Fabrik der Führung Gottes und seines Sohnes, des Erlösers der Menschheit, weihte.

"Zwischen vier- und fünftausend Männer, Frauen und Kinder sprangen immer wieder auf und jubelten, als R. G. LeTourneau, Amerikas führender Erfinder von Straßenbaumaschinen, sie aufforderte, mit ihm zusammen Gott zu helfen, die von Menschen gemachten Probleme der heutigen Welt mit d e n einfachen Mitteln ehrlicher Arbeit und brüderlicher Liebe zu lösen."

Es war eine lange und blumige Geschichte, und ich wusste sie zu schätzen, aber warum nannten sie meine Partnerschaft mit Gott immer noch "den seltsamsten Pakt"? Sie konnten die Ergebnisse mit ihren eigenen Augen sehen. Es war ein funktionierender Pakt, und das einzig Seltsame daran ist, dass andere ihn nicht immer so klar sehen können wie ich.

Um das Werk des Herrn in Toccoa fortzusetzen, konnte unsere Stiftung dem Toccoa Falls Institute ein neues Wohnheim hinzufügen, so dass Dr. Forrest die Zahl der Schüler auf 400 verdoppeln konnte. Im Gegenzug erhielt ich die Hilfe von guten jungen christlichen Studenten, die sich ihren Weg durch die Schule verdienen und lernen konnten. Ein weiteres Beispiel für gegenseitige Hilfe ist das Lake Louise Hotel und Konferenzzentrum. Es wurde von Evelyn entworfen und besteht aus sieben Flügeln, die von einem runden Auditorium mit 1.700 Plätzen ausgehen. Es liegt am Ufer eines wunderschönen Sees, den es noch nicht gab, als sie mit der Planung begann. Sie entstand, weil ich einige große Maschinen testen musste, und anstatt sie nur nutzlos zu testen, ließ ich sie los, um eine Autobahn und einen Damm über einen Seitenarm des Tugaloo River zu bauen. Ich lernte alles, was ich über die Maschinen wissen musste, und im Gegenzug bekamen wir einen 185 Hektar großen See, der ein Erholungsgebiet und eine wunderbare Kulisse für Gottes Konferenzzentrum ist.

Die Geschichte der Tests, die wir mit diesen Maschinen durchgeführt haben, hat eine merkwürdige Wendung genommen. Einige Zeit zuvor hatten wir Rollenlager in unseren großen Rädern ausprobiert, die bei Tests sehr zufriedenstellende Ergebnisse lieferten. In der Praxis hielten die Lager jedoch nicht stand, brachen unter der Belastung und zerrieben sich zu Pulver, was dem Rad und auch meinem Ruf sehr schadete. Nun führten wir Reibungstests mit Timken-Rollenlagern durch, und diese erwiesen sich zum Glück als die Lösung. Reibung ist, wie ich in meinen Vorträgen immer wieder betone, der größte Feind der Mechaniker. Sie macht mehr als die Hälfte der Leistung einer Maschine zunichte und zerstört gleichzeitig die

Maschine selbst. Aber wenn die Reibung in einer Maschine schon schlecht ist, dann ist sie zwischen Mensch und Mensch noch schlimmer. Die schlimmste Form von allen ist die Reibung zwischen Mensch und Gott.

Im Jahr 1940 war die Welt voll von dieser Reibung zwischen Mensch und Gott. Die Menschen in Deutschland, Italien und Japan setzten sich selbst als Götter ein, als Superwesen, die den Weg weisen würden, ohne Gottes Führung zu brauchen. Daraus entstand die Reibung zwischen Mensch und Mensch, und daraus entstand der Zweite Weltkrieg. Historiker mögen andere Ursachen anführen, aber in jedem Fall hätte Gottes Wort den Weg zum Frieden geebnet, wenn nicht kleinliche Menschen geglaubt hätten, ihr Wort sei wichtiger als das Seine.

Wenn das passiert und Gottes Wort missachtet wird, bin ich einer, der sagt, dass sein Weg verteidigt werden muss. Aber 1940, in den friedlichen Hügeln Georgias, hatte ich keine Ahnung, wie nützlich meine kleinen Reibungstests sein würden, als die Reibung zwischen Mensch und Mensch fast die Welt zerstörte. Wer hatte je von einem Schaber oder einer Planierraupe als Hauptwaffe des Krieges gehört?

22

Als Schmutzfink wusste ich wahrscheinlich weniger über Kriegstaktiken als jeder andere Mann. Gleichzeitig wussten nicht einmal die Meister der Militärtaktik, dass der Krieg eine seltsame Wendung hin zur Erdbewegung nehmen würde. Tatsächlich begann die Wende fast unbemerkt mit der Bombardierung von Pearl Harbor. Als die Japaner die Flotte im Hafen fast vollständig zerstörten, schenkten sie auch Hickam Field besondere Aufmerksamkeit und verwandelten es in ein Chaos aus zerbombten Landebahnen, zerstörten Flugzeugen und brennenden Hangars. Doch nur Minuten nach dem Angriff kam eine seltsame Ansammlung von Erdbewegungsmaschinen heraus, die der Feind als wertloses Ziel vernachlässigt hatte. Während Bulldozer und Kräne die Trümmer wegräumten, füllten von Tournapulls angetriebene Scraper die Bombenkrater auf den Start- und Landebahnen und verteilten die Erde so schnell, dass die Flugzeuge, die in die Luft gegangen waren, um die Angreifer herauszufordern, zu ihrer eigenen Basis zurückkehren konnten. Daran war nichts Spektakuläres. Die Maschinen taten nur das, was sie tun sollten und schon immer getan hatten.

Spektakulär war es, wenn die Dreckschleudern nicht da waren. Wenn unsere Kampfflugzeuge zurückkehrten und feststellten, dass ihre Basen ausgebombt waren und sie nirgendwo hin konnten. Dann konnten die Jungs abspringen oder eine Bruchlandung versuchen, immer zu einem fantastischen Preis an Maschinen und allzu oft zum tragischen Preis junger Menschenleben. Von den Luftwaffenstützpunkten auf der ganzen Welt wurde der Ruf nach mehr Erdbewegungsmaschinen laut, sowohl um neue Stützpunkte zu bauen als auch um die Schäden von Luftangriffen zu beheben. Für die Sea Bees war die Planierraupe die wichtigste Geheimwaffe des Zweiten Weltkriegs.

Fast gleichzeitig kam ein ähnlicher Aufruf von der Armee. Sie hatte sich so weit zurückgezogen, wie es nur ging, und wollte sich nun vom Ende der

Welt zurückkämpfen. Der große Unterschied zwischen der Logistik des Rückzugs und des Vormarschs bestand darin, dass sie Straßen hatten, auf denen sie sich zurückziehen konnten,

Aber jetzt waren alle Straßen, Eisenbahnen und Brücken, die der Feind einst in irgendeinem Teil der Welt besaß, zerstört oder auf seinem Rückzug stark vermint worden. Plötzlich standen unsere Truppen vor der Aufgabe, ihre eigenen Straßen durch die Weite Nordafrikas zu bauen. Sie mussten Straßen von Indien über Birma nach China, über jede größere Insel im Südpazifik und durch die Wildnis Nordkanadas nach Alaska bauen. Das war das größte Erdbewegungsprojekt, das die Welt je gesehen hat.

Gleich zu Beginn des Krieges erlitt unsere Familie einen Verlust, der uns in die Nähe all der anderen Familien brachte, die wie wir leiden mussten. Am 19. August 1940 kam unser ältester Sohn Donald zusammen mit seinem Begleiter beim Absturz seines Leichtflugzeugs in der Nähe von Canton, North Carolina, ums Leben. Er war auf dem Weg von Ersatzteilen von unserem Werk in Georgia zu einem Kunden in North Carolina. Er war ein hervorragender Pilot, und abgesehen davon, dass ein Wetterbericht eine lokale Sturmböe in seiner Nähe meldete, wissen wir nichts über die Ursache des Absturzes. Was uns noch mehr schmerzt, ist, dass er in jenem Frühjahr gerade seinen Abschluss am Toccoa Falls Institute gemacht und gleichzeitig Wilma Morris geheiratet hatte. Nach den Flitterwochen arbeitete er mit mir am Bau einer von ihm selbst entworfenen, eine Million Pfund schweren Presse für die Formung von Maschinenteilen. Sie ist immer noch in Betrieb.

In Anbetracht dieses Verlustes kannst du dir sicher sein, dass ich so vielen Familien wie möglich einen ähnlichen Verlust ersparen wollte, manchmal sogar verzweifelt. Doch es schien, als würde ich auf Schritt und Tritt ausgebremst werden. Kaum hatte ich eine neue Gruppe von Männern ausgebildet, schickte die Einberufungsbehörde sie nach Übersee, "wo sie besser gebraucht werden". Ich war froh, dass ich ausgebildete Bediener für die Streitkräfte herstellte, aber wenn ich keine Männer hatte, die Maschinen bauen konnten, was s o l l t e n die ausgebildeten Bediener dann bedienen? Dann entdeckte die Marine, dass meine gummibereiften Kräne genau das waren, was die Flugzeugträger brauchten, um die Decks nach Bruchlandungen zu räumen. Ich musste ein weiteres Fließband einrichten und die Produktion wieder ankurbeln.

Jeder Hersteller von Friedensprodukten, der für den Krieg umrüsten musste, hatte die gleichen Schwierigkeiten, es sei denn, er hatte ein Produkt, das von älteren oder wehrdienstfreien Männern hergestellt werden konnte. Ich hatte auch Jobs für diese Männer, aber ich hatte auch einige Schlüsseljobs, für die ich junge Männer brauchte, die so stark wie Stiere, so wendig wie Eichhörnchen und so intelligent und koordiniert wie Kampfpiloten waren. Zu allem Überfluss benötigten meine Maschinen hochwertige Stähle, die nach Meinung der Prioritätsstellen für Panzer und

Waffen vorgesehen waren. "Aber nichts kann sich bewegen, solange sich nicht Erdbewegungsmaschinen den Weg bahnen", plädierte ich. "Selbst ein Panzer muss anhalten, wenn die Benzin- und Munitionslaster nicht folgen können.

mit Nachschub." Endlich bekamen die Männer im Kampf, denen diese Tatsache klar war, die Nachricht und der Stahl begann sich in meine Richtung zu bewegen.

Bei meinen Kämpfen um Männer und Nachschub war ich nur ein weiterer Hersteller, der in einer Reihe mit anderen Herstellern stand, die denselben Kampf führten. Ich habe all ihre Geschichten gehört, von denen sich einige heute ziemlich lustig anhören, aber ich glaube, meine eigene passt noch immer zu jeder. Ich wurde angewiesen, meine Anlagen zu erweitern, um mehr Erdbewegungsmaschinen und Granaten zu produzieren. Aber ich konnte unter keinen Umständen hochwertiges Material bekommen, mit dem ich den benötigten Anbau bauen konnte. Eine Zeit lang dachte ich ernsthaft darüber nach, zu den alten Zeiten in Stockton zurückzukehren und mich auf einem leeren Grundstück niederzulassen.

An diesem Punkt erinnerte ich mich an einen Vorrat an dünnem Stahlblech, den ich vor dem Krieg gekauft hatte, als ich in die Herstellung von Stahl-Fertighäusern einsteigen wollte. Ich fragte, ob ich das verwenden dürfe, und man sagte mir, ich solle es tun, obwohl niemand verstand, wie ich damit eine Fabrik bauen konnte. Sie wussten einfach nicht, was ein alter Schweißer mit Stahlplatten machen kann.

Jetzt kündigte ich an, dass ich damit eine Fabrik am Mississippi bauen wollte. Wieder gab es bürokratische Hürden, denn das Argument war, dass ich die neue Fabrik neben dem Werk in Toccoa bauen sollte, um den Austausch von Teilen zu erleichtern. Da der Austausch von Teilen nur begrenzt möglich sein würde und die neue Fabrik unabhängig von der alten sein sollte, drängte ich auf den Vorteil des Transports von schwerem Gerät auf dem Mississippi für den Überseetransport. Zehn Meilen südlich von Vicksburg, an der Flussbiegung, an der General Grant einst seine Flotte verankert hatte, fand ich einen idealen Standort. Ringsherum gab es große Hügel, auf denen ich meine Maschinen testen konnte, und davor eine riesige Fläche Grund und Boden.

"Aber du kannst da unten nicht bauen", wurde mir gesagt. "Jedes Mal, wenn der Fluss Hochwasser hat, steht das Land drei Meter unter Wasser."

Nach meinen Jahren als Erdbewegungsarbeiter werden solche Aussagen ermüdend. Ich habe ein paar Bagger losgeschickt, die einen Hügel aufgeschüttet haben, um ein Fabrikgelände zehn Fuß über der höchsten Überschwemmungsgrenze aufzuschütten und in der Zwischenzeit genug Land zu planieren, um Platz für ein Wohnwagenlager und eine Siedlung von Fertighäusern zu schaffen.

Während die Abwracker damit beschäftigt waren, eine Eisenbahnlinie und eine Autobahn zum Gelände zu bauen, begannen wir mit unserem

dünnen Stahlblech, das ein Schweißer als "Weißblech aus einer Dosenfabrik" bezeichnete. Wir hatten keine Probleme zu entscheiden, wie hoch wir die Fabrik bauen wollten. Uns stand ein neuer Kran zur Verfügung, den ich für die Marine entworfen hatte und der sich noch in der Testphase befand. Er hatte eine maximale Hubhöhe von 32 Fuß. 32 Fuß war also die Höhe der Decke unserer Fabrik. Und wo wir gerade von Notwendigkeit sprechen

ist die Mutter der Erfindung. Unsere Stahlwandelemente waren so leicht, dass ich sie nicht an den Stahlrahmen der Fabrik schweißen musste, sondern einfach Elektromotoren an ihren Spitzen anbrachte. An guten Tagen, und immer im heißen Sommer, mussten wir nur einen Knopf drücken, um die Wandelemente wie Garagentore hochzuschwenken und die frische Luft die Hitze und den Rauch wegfegen zu lassen.

Unser einziger ernsthafter Mangel war, dass wir nicht genug Stahl für einen Brückenkran hatten. Das bedeutete auch, dass ich keinen Stahl für Fachwerkbinder hatte, um der Fabrik die nötige Festigkeit zu verleihen, um sie zusammenzuhalten. Ich löste das Problem, indem ich Streifen aus Altmetall an Querträger aus geschweißten Rohren schweißte, wodurch ein Fachwerk entstand, das meine Erwartungen übertraf. Für die Hälfte des Gewichts bekam ich doppelt so viel Halt. Einige Jahre später, als ich mehr Zeit hatte, kam mir der Gedanke, dass ich mit der Hälfte des Gewichts eines normalen Binders die doppelte Festigkeit erreiche und mit gar keinem Binder die vierfache Festigkeit. Als ich mit dieser Idee spielte, erfand ich eine Halbkugel aus Aluminium mit einem Durchmesser von 350 Fuß und einer Höhe von 85 Fuß, die nur von sich selbst getragen wird, und das zu einem Preis von zwei Dollar pro Quadratfuß Bodenfläche im Gegensatz zu den üblichen zehn bis 20 Dollar.

Lange bevor die Fabrik in Vicksburg fertiggestellt war, produzierten wir mit voller Kapazität 155-mm-Granaten, egal ob Regen oder Sonnenschein. So weit, so gut, aber als wir unsere Werkzeugmaschinen und Elektroschweißgeräte in Gang setzten, um Scraper, Bulldozer und Kräne zu produzieren, überforderten wir die örtliche Stromversorgung so sehr, dass die Industrien flussaufwärts und flussabwärts jedes Mal einen Stromausfall hatten, wenn wir alles auf einmal in Gang setzten. Und selbst mit höchster Priorität konnten wir keinen Generator besorgen, der unsere Anlage mit Strom versorgt hätte. Schließlich entdeckten wir einen alten gasbetriebenen Generator, der ausrangiert worden war, als eine kleine Stadt ihr Elektrizitätswerk vor dem Krieg modernisiert hatte. Damit waren wir wieder im Einsatz, aber nur vorübergehend. Er war ein rachsüchtiges Geschöpf. Wenn es überlastet war, wurde es nicht nur heiß und gab den Geist auf. Es füllte den Schornstein mit unverbranntem Gas und blies dann den Schornstein und das halbe Dach des Kraftwerks weg. Joe Marsicano, der das Ding bediente, störte sich nicht an den Explosionen, aber er hasste es, das Dach zu flicken. Wir lösten das Problem schließlich, indem wir die Motoren von acht Caterpillar-Traktoren synchronisierten, um meine größten Generatoren anzutreiben - ein Trick, den wir wieder anwenden mussten, als ich meine Fabrik in Longview, Texas, eröffnete.

Von Anfang an hatten wir einen Vorteil gegenüber den meisten Herstellern. Während andere in der Schlange stehen mussten, um die Einzelteile zu bekommen, die sie für ihr Ganzes brauchten, hatten wir uns so daran gewöhnt, unsere eigenen herzustellen, dass wir keine nennenswerten Schwierigkeiten hatten. Und weil wir auf das Schweißen angewiesen waren, konnten wir

Wir könnten sogar unsere eigenen riesigen Pressen entwerfen und bauen, indem wir Schrottteile bearbeiten und zusammenschweißen.

Nachdem wir Vicksburg in Betrieb genommen hatten, hatten wir keine Zeit zum Ausruhen. Der schnellste Weg, unsere Truppen, die von Australien aus nach Norden zogen, mit Erdbewegungsmaschinen zu versorgen, war, unsere Maschinen in Australien zu bauen. Bereits 1938 hatte Jo Johansen mit der unschätzbaren Hilfe von George E. Bryant, einem Hersteller in Rydalmere, New South Wales, etwa 13 Meilen flussaufwärts von Sydney, mögliche Fabrikstandorte um Sydney herum untersucht. Die australischen Beschränkungen für die Einfuhr amerikanischer Maschinen hatten eine Expansion in diese Richtung damals unmöglich gemacht, aber die Erfordernisse des Krieges hatten diese Beschränkungen aufgehoben. Jetzt gründeten wir mit Bryant als Geschäftsführer die LeTourneau (Australia) Pty., Ltd., wobei unser Unternehmen 75 Prozent des Kapitals bereitstellte und Bryant den Rest. Al Losch und Jack Fremon, Männer, die mich seit meinen ersten Tagen im Baugewerbe begleitet hatten, gingen nach Australien und bauten eine Fabrik mit einer Fläche von 12.000 Quadratmetern auf. Wie üblich liefen der Bau der Fabrik und die Produktion gleichzeitig. In 18 Monaten war die Fabrik auf 81.000 Quadratmeter angewachsen und die Produktion stieg auf etwa 3.200.000 Dollar im Jahr. Alle Maschinen waren natürlich für die US-amerikanischen und australischen Streitkräfte bestimmt.

Mitten in diesem Wachstum entwarf ich einige Verbesserungen, die wir sofort in die australischen Maschinen einbauen wollten. Angesichts der Spionagegefahr wurde mir jedoch geraten, keine Blaupausen zu schicken, die für den Feind wertvoll sein könnten, wenn sie gestohlen werden. Unsere Antwort darauf war, einen Stapel Blaupausen zu erstellen, die mit irreführenden Linien und falschen Zahlen gefüllt waren, und dann meinen Sohn Richard hinunterzuschicken, um die Dinge bei der Ankunft geradezubiegen. Nach dieser Aufgabe ging Rich an die Arbeit, um die US-Ingenieure im Umgang mit unserer Ausrüstung zu schulen. Diese Aufgabe gefiel ihm so gut, dass er, als ich das nächste Mal von ihm hörte, den 3013th Engineers beitrat. Als technischer Unteroffizier in der Wartung begleitete er die Maschinen von Insel zu Insel unter Kampfbedingungen bis nach Japan.

Zu Hause mussten wir uns aus zweiter Hand mit Berichten von Rednern versorgen, die von der Front zurückgekehrt waren. So wie die Rede von Oberst H. A. Montgomery, die er 1943 nach dem Afrikafeldzug hielt. Unsere Hafenstadt Bone, der östlichste unserer nordafrikanischen Häfen, wurde täglich von den Deutschen bombardiert. "Er war ein lohnendes Ziel",

sagte er, "und zwar so sehr, dass man beschlossen hatte, den Hafen zu schließen, wenn kein Luftschutz gegen die ständigen Bombardierungen gewährleistet werden konnte."

Was sie brauchten, so erzählte er weiter, war ein Jagdstützpunkt, von dem aus Flugzeuge aufsteigen konnten, um den Feind im Handumdrehen zu treffen, aber: "Das einzige Gebiet in der Nähe von Bone, das auch nur annähernd als flach bezeichnet werden konnte, war das Delta des Seybouse-Flusses, reiner Schlamm, der 18 Fuß tief war. Wir wussten, dass der Schlamm so tief war, weil die von den Deutschen abgeworfenen Tausendpfundbomben genug Krater gegraben hatten, um die Vermessung für uns zu übernehmen. Aber wir hatten eine Möglichkeit. Auf der einen Seite des Deltas befand sich eine riesige Düne aus Strandsand, die an einen felsigen Abhang gelehnt war. Wenn wir sie über den Fluss bringen und in den Schlamm packen könnten, hätten wir ein Fundament, auf dem wir eine kilometerlange Landebahn aus Stahlmatten anlegen könnten.

Er hielt inne, und ich wünschte, ich wäre dabei gewesen. Als die Ingenieure mit den Bulldozern und Scrapern anrückten, kümmerten sie sich nicht einmal um den Fluss. Sie füllten ihn einfach mit Sand auf und bauten einen Damm zum Watt. Dann machten sie sich an die Arbeit. Oberst Montgomery sagte: "In neun weiteren Tagen haben wir 66.000 Kubikmeter Sand bewegt, um eine dicke Decke von 150 Fuß Breite über die gesamte Länge der Landebahn zu bilden. So schnell wie der Sand abgekippt und verteilt war, legten wir eine Oberfläche aus Stahlmatten auf. Am letzten Tag näherte sich ein B-26-Bomber, der durch einen Sturm weit vom Kurs abgekommen war, der Küste und hatte so wenig Treibstoff, dass der Pilot nur noch hoffte, über Land zu kommen, bevor er seiner Besatzung den Befehl zum Aussteigen gab. Dann sah er unter sich eine Landebahn, die er später als die längste Landebahn bezeichnete, die er je in Afrika gesehen hatte, und die bei weitem am willkommensten war. Als der Pilot das Schiff zum Landen brachte, hatte er nicht mehr genug Benzin, um von der Landebahn zu rollen."

Du kannst dir vorstellen, was so eine Geschichte für unsere Moral bedeutet.

Dann erzählte uns General Carl Spaatz von fünf Flughäfen, die in drei Tagen am Kasserine-Pass gebaut wurden. Von dort aus schickte er die Besatzungen weiter, um sechs weitere Stützpunkte zu bauen. Fünf Tage später beorderte er seine Luftwaffenstaffeln nach vorne, in der Zuversicht, dass die Basen fertig sein würden. Das waren sie auch, obwohl sie von Anfang an unter ständigem Bombardement gestanden hatten. General Spaatz sagte zu unserem Werkspublikum: "Die Ingenieure bauen die Stützpunkte schneller, als wir sie besetzen können."

Am D-Day in Europa, wie auch auf den Inseln im Pazifik, wälzten sich die Bulldozer an Land, um die Panzersperren und den Stacheldraht beiseite

zu schieben und dann mit erhobenen Schaufeln, die die Maschinengewehrkugeln abwehren, die Bunker zu stürmen, die Feuerschlitze unter Tonnen von Erde zu begraben und die Geschützmannschaften zu ersticken, die sich weigerten zu fliehen oder zu kapitulieren. Sie schnitten sich durch die Hecken der Normandie, bahnten sich neue Zugänge zu zerbombten Brücken, pflügten sich durch die Trümmer zerbombter Städte und hatten einen Heidenspaß dabei, die Zähne des Drachens auszureißen,

Geschützstellungen und Betonbunkern der "uneinnehmbaren" Siegfriedlinie. Ein Bulldozer, so wurde uns gesagt, erledigte die Arbeit, die im Ersten Weltkrieg 1.000 Männer mit Schaufeln erledigten.

Dann beendeten die Atombomben auf Hiroshima und Nagasaki den Krieg in zwei Blitzen.

Jeder Hersteller von Kriegsgerät musste über Nacht seinen Produktionsplan überarbeiten. Wir hatten es ein bisschen schwerer. Von Pearl Harbor bis zum V-J Day hatten wir 10.000 Carryalls, 14.000 Bulldozer, 1.600 Schafswalzen, 1.200 Roder und 1.800 Tournapulls für die Streitkräfte hergestellt. Eine Zahl, auf die wir stolz waren, aber jetzt können wir sie mit Bedauern betrachten. Die meisten dieser Maschinen, darunter viele, die nie ausgepackt worden waren, waren Kriegsüberschüsse, die im Frieden genauso hart arbeiten sollten wie im Krieg.

Als Geschäftsmann hatte ich noch einige andere Zahlen im Blick. Im Jahr 1940 hatten wir bei einem Umsatz von 10.740.846 $ einen Nettogewinn von 1.858.229 $ erzielt, das sind 17 Prozent des Umsatzes. Weil wir nicht von einer weltweiten Katastrophe an Menschenleben und Elend profitieren wollten, hatten wir unseren Gewinn so weit reduziert, dass wir 1944, im letzten vollen Kriegsjahr, einen Umsatz von
42.209.624 $ und einen Nettogewinn von 2.151.739 $, also 5,1 Prozent des Umsatzes. In der Zeit, die die Prüfer brauchten, um das zusammenzurechnen, gingen diese Gewinne durch die Kosten für die Umstellung auf die Friedensproduktion verloren, und wir sahen uns einem Markt gegenüber, der mit unseren eigenen Maschinen bereits gesättigt war.

23

Auf der anderen Flussseite unseres Werks in Vicksburg, hinter dem Louisiana-Damm, hatten wir ein 5.000 Hektar großes Versuchsgelände, das uns von allem etwas bot, außer Hügeln und Felsen. Die Teile, die nicht mit Pinien, Platanen und Eukalyptusbäumen bewachsen waren, waren an den hohen Stellen mit Steineichen und an den niedrigen Stellen mit Sumpf bedeckt. Als erfahrener Landvermesser, der seine Maschinen testen wollte, dachte ich zuerst daran, das Land zu roden, um zu sehen, was sich dort für den Baumwollanbau eignet, und ein paar tausend Hektar mehr als Weideland für Rinder zu nutzen.

Aber als ich ein paar vierrädrige, gummibereifte Bulldozer auf die Kiefern losließ, um die Bäume mit einer Geschwindigkeit von vier Meilen pro Stunde für die spätere Verbrennung umzukippen, kam mir ein anderer Gedanke. Ich kombinierte die uralte Kunst des Baumfällens mit der ebenso uralten Aufgabe des Stubbenziehens. Warum sollte ich nicht auch noch die Rinde und die Äste der Bäume entfernen und das geschälte Holz in Wagenladungen abtransportieren?

Also begann ich, mich umzusehen. Wenn die Erdbewegungssparte unseres Unternehmens mit einem überschwemmten Markt von Kriegsüberschüssen konfrontiert werden sollte, mussten wir uns diversifizieren, vorzugsweise in einem Schwerlastbereich, der die Art von großen Maschinen gebrauchen konnte, die ich gerne baute. Ich war auf Anhieb erfolgreich. Nach den letzten verfügbaren Zahlen hatten die Vereinigten Staaten 1944 15.000.000 Klafter Zellstoffholz produziert, und Kanada hatte 8.000.000 Klafter geliefert. Da in diesem Jahr die große Papierknappheit herrschte und die Zeitungen drastisch verkleinert wurden, war klar, dass in Zukunft riesige Berge von Holz bewegt werden mussten. Und Berge zu bewegen war unser Geschäft.

Weitere Untersuchungen waren sogar noch ermutigender. Die Methoden des Holzeinschlags, sei es in der Zellstoffindustrie oder bei den

Riesenmammutbäumen, hatten sich seit dem letzten Jahr kaum verändert.

Paul Bunyan setzte seinen blauen Ochsen an die Arbeit. Tatsächlich stand das Holzgeschäft 1946 ungefähr da, wo 1919 das Erdbewegungsgeschäft stand, als ich dort einzog.

Wenn uns der Krieg sonst nichts gelehrt hatte, dann doch, wie man über Nacht Maschinen für besondere Zwecke entwickelt. Eine dieser Maschinen war ein Hochgeschwindigkeits-Lkw für den Geländeeinsatz, der vor allem 75 Tonnen transportieren können musste. Diese Maschine mit drei Fuß breiten Reifen habe ich nun zu einem geländegängigen Zellstofftransporter umgebaut, denn ich dachte mir, wenn sie eine Wagenladung Holz aus den Sümpfen von Louisiana transportieren kann, dann funktioniert sie überall. Er war so schnell mit seiner Ladung weg, dass ich einen weiteren konstruierte, der zwei Wagenladungen transportieren konnte. Und wenn man erst einmal so etwas Gutes auf die Beine gestellt hat, gibt es keinen Grund mehr anzuhalten, wenn es noch größere Aufgaben zu erledigen gibt. Aus diesem Transporter entstanden Maschinen mit elektrischen Rädern, die bis zu drei Meter hoch sind. Eine davon watet in die Brandung hinaus, um verkrüppelte Landungsboote für die Armee aufzusammeln, wobei ihre Unterwassermotoren durch Schnorkel atmen. Ein Sno- Freighter mit 24 riesigen elektrischen Rädern, der für Alaska Freight Lines, Inc. entwickelt wurde, transportiert 150 Tonnen schwere Lasten bei Temperaturen von 50 Grad unter Null durch drei Meter hohe Stollen. Ein anderer - aber dazu kommen wir noch.

Jetzt, wo ich an Holz dachte, sah ich noch mehr Maschinen, die einen Erfinder brauchten. Warum sollten Baumstümpfe die Bewegung von Stämmen und Maschinen behindern? Ich entwarf eine Baumsäge mit einem Sägeblatt von drei Metern Durchmesser, um Bäume bündig mit dem Boden zu fällen. Die diamantharten Zähne, die sich mit einer Geschwindigkeit von 170 km/h drehten, konnten einen Baum mit einem Durchmesser von einem Meter pro Minute durch Wurzelstützen, Stamm und Erde schneiden, während ein Ausleger den Fall des Baumes mit der Präzision eines Holzfällers lenkte. Der gleiche Ausleger konnte die Bäume mitsamt den Wurzeln umstoßen, wenn keine Wurzellöcher zu beanstanden waren, und die gleiche Säge, die in eine vertikale Position geschwenkt wurde, konnte die gefallenen Stämme in Stämme zerschneiden.

Um die Stämme aufzuheben, musste ich nichts erfinden, was der Elefant nicht schon für mich erfunden hatte. Mit seinen zwei Stoßzähnen und seinem Rüssel wurde er in den Dschungelländern schon lange zum Aufheben und Tragen von Baumstämmen verwendet. Mein mechanisierter Elefant mit zwei Rüsseln anstelle eines Rüssels konnte einen Baumstamm oder eine LKW-Ladung aufheben. Heute kann der Stapler auf elektrischen

Rädern eine ganze Wagenladung Holz auf einen Schlag aufnehmen. Nachdem der Holzstapelzug in kürzester Zeit geleert wurde, sortiert er die Stämme nach Größe und Art und versorgt in der Zwischenzeit das Sägewerk mit dem Bedarf des Tages. Kurz gesagt, es ist das, was ein Holzfäller als Ein-Mann-Werk bezeichnete

Teich. Jetzt kann die Mühle dorthin fahren, wo die Stämme liegen, anstatt an das Wasser gebunden zu sein.

Als Nächstes sah ich die Notwendigkeit eines Holzfällerbogens, der das tun sollte, was Babe, der Blaufuchs, für Paul Bunyan tat. Etwas Großes und Kraftvolles, das die Stämme aus bisher unerreichbaren Stellen herausschleudert. Aber warum nur ein Stamm? Warum nicht gleich eine ganze Ladung Stämme? Also erfand ich einen elektrischen Baumstammbogen, mit dem man bis zu 48 Fuß lange Stämme bündeln, ihre vorderen Enden mit Seilwinden vom Boden abheben und sie aus weglosen Tälern oder an Berghängen hinunterschleppen kann, als ob man ein halbes Dutzend Zaunpfähle hinter seinem Auto herziehen könnte.

Während ich mitten in der Entwicklung von Maschinen steckte, die sich für die Holzindustrie als nützlich erweisen würden, entdeckte unsere Verkaufsabteilung, dass wir immer noch im Erdbewegungsgeschäft tätig waren. Wir wussten natürlich, dass unsere Autobahnen, Eisenbahnstrecken, Flughäfen, Docks, Wasserstraßen, Bewässerungssysteme und städtischen Wasserreservoirs während der Kriegsjahre stark beschädigt worden waren, aber wir rechneten höchstens mit einem riesigen Reparaturauftrag, den wir mit unseren im Krieg produzierten Maschinen gut bewältigen konnten.

Ich glaube nicht, dass irgendeine Branche darauf vorbereitet war, was die Repressionen der letzten fünf Jahre in der amerikanischen Öffentlichkeit angerichtet hatten. Und all diese Repressionen konzentrierten sich plötzlich auf das Erdbaugewerbe. Es reichte nicht aus, die Schlaglöcher in den Autobahnen zu flicken und dort weiterzumachen, wo wir aufgehört hatten. Und unsere Verkehrsflughäfen. Es hatte keinen Sinn, Start- und Landebahnen zu reparieren, die für zweimotorige Flugzeuge gebaut worden waren, wenn sie für die im Krieg entwickelten viermotorigen Flugzeuge zu kurz waren. Die "Big-Inch"-Pipeline, die vor dem Krieg der Stolz der Ölindustrie gewesen war, wurde jetzt als etwas angesehen, das mit einem Gartenschlauch vergleichbar war. Die Stauseen rund um die Großstädte, die einst als großartige technische Errungenschaften galten, wurden nun als kleinstädtische Mühlenteiche betrachtet, und die städtischen Rasenflächen konnten an wechselnden Tagen oder Wochen oder gar nicht bewässert werden. Dann gab es noch die schiffbaren Wasserstraßen, die Bewässerungsgräben, die ländlichen Elektrifizierungssysteme, die Docks und Landungsbrücken, den Tagebau von Eisen, Kupfer und Kohle - die Liste schien endlos, und alle mussten dringend erneuert werden. Und für all das musste Erde bewegt werden.

Plötzlich standen wir nicht mehr vor der Aufgabe, die Nation zu reparieren, sondern sie neu zu gestalten.

Es gab noch einen weiteren Faktor, der die Erdbewegungsbranche überraschte. Bauunternehmer waren schon immer konservativ und haben sich stark auf das Altbewährte gestützt, während sie sich vorsichtig an das Neue herantasteten. Aber nachdem sie gesehen oder miterlebt hatten, was die Streitkräfte in Sachen

Dreck zu bewegen, waren sie bereit, von dort aus durchzustarten, ihre traditionellen Wege vergessen. Außerdem hatten sie Tausende von dienstlich geschulten Ingenieuren, wie den Jungen, der sich eine meiner neuen Maschinen ansah und sagte: "Ja, damit mussten wir uns während des Krieges abfinden, weil wir nichts Größeres bekommen konnten. Ist das alles, was du hast?"

Damit will ich dir sagen, dass ein R. G. LeTourneau zurück ans Reißbrett und in Aktion getreten ist. Mein größter Kratzer, von der Tournapull-Nase bis zur Heckklappe, war 75 Fuß lang und 22 Fuß breit und wog leer 40 Tonnen. Mit seinem 165-PS-Dieselmotor konnte er 50 Kubikmeter Erde aufnehmen, mit 15 Meilen pro Stunde wegrollen und sie auskippen und verteilen wie eine Hausfrau weiche Butter. Ich beschloss, dass dies für meinen mittelgroßen Kratzer ausreichen würde, und machte mich daran zu sehen, was ich für einen großen Kratzer machen könnte.

Du wirst dich erinnern, dass eine der ersten Maschinen, die ich je gebaut habe, ein selbstfahrender Kratzer mit einem Elektromotor in jedem Rad war. Er bewegte sich zwar nur schwerfällig mit einer Meile pro Stunde, aber er bewegte sich, und ich habe das nie vergessen. Von Zeit zu Zeit, als meine Elektromotoren immer leistungsfähiger und gleichzeitig immer kleiner wurden, hatte ich versucht, sie in Räder einzubauen, war aber immer enttäuscht worden. Angesichts der enormen Fortschritte, die wir während des Krieges in der Motorenkonstruktion gemacht hatten, dachte ich, es sei an der Zeit, es erneut zu versuchen.

Ich war tief in meine Pläne für das elektrische Rad vertieft, als ich mit einem noch dringenderen Problem konfrontiert wurde. In erster Linie bin ich ein Maschinenkonstrukteur, und Details wie Finanzen, Werbung und Verkauf überlasse ich lieber den Spezialisten auf diesen Gebieten. Ab und zu werde ich jedoch daran erinnert, dass ich nicht nur der Konstrukteur, sondern auch der Präsident des Unternehmens bin, und dann muss ich mich zurückhalten, meine Krawatte zurechtrücken und die Situation einschätzen. Dieses Mal war die Dringlichkeit angenehm. Dank der Tausenden von Männern, die während des Krieges an LeTourneau-Ausrüstung ausgebildet worden waren und im Frieden mehr davon haben wollten, brauchten wir eine weitere Fabrik.

Ich hatte eine Menge zu bedenken und Zeit, darüber nachzudenken. Mit dem Bau eines Werks in Peoria wollte ich einen zentralen Vertrieb und eine engere Zusammenarbeit mit Caterpillar, dessen Vertriebsbüros mich auf der ganzen Welt vertreten. Das letztere Motiv war nicht mehr gültig. Der "lächerliche" Tournapull, von dem Caterpillar mir gesagt hatte, ich solle ihn auf Eis legen, weil er sich im Krieg bewährt hatte, war nicht mehr

lächerlich. Caterpillar arbeitete an seiner eigenen Version einer zweirädrigen Zugmaschine und sah unter diesen Umständen keine Notwendigkeit, seine Verkaufsbüros zu nutzen, um meine Maschinen in Konkurrenz zu ihren eigenen zu stellen. Und

Nur um die Sache etwas aufzuwärmen: Solange ich Zugmaschinen herstellte, sah Caterpillar keine Notwendigkeit, auf die Herstellung eines Abstreifers zu verzichten, der dem meinen verblüffend ähnlich war. Ich konnte es Caterpillar nicht verübeln, dass sie endlich ein Einsehen hatten, genauso wenig wie ich es meinen anderen Konkurrenten verübeln konnte, die das Gleiche taten, aber es brachte mich in Bedrängnis. Da ich im ganzen Land und in der ganzen Welt keine Verkaufsvertretung hatte, musste ich bei Null anfangen und meine eigenen Verkaufs- und Servicezentren aufbauen.

Dann war da noch meine Fabrik in Toccoa. Dort hatte ich gelernt, dass eine große Fabrik das Wort Gottes transportieren und seine Macht in einem bisher vernachlässigten Gebiet bezeugen kann, ohne auch nur ein Gramm an Effizienz zu verlieren. Vicksburg hatte das Gleiche bewiesen und gleichzeitig einen Tiefwasserhafen geschaffen. Rydalmere, das aus den Notwendigkeiten des Krieges entstand, brachte sowohl das Evangelium als auch amerikanische Industriemethoden auf erfreuliche Weise nach Australien. Was wollte ich nach meinen Erfahrungen beim Aufbau all dieser neuen Fabriken als Nächstes?

Siehst du? Da war es wieder. Nach all diesen Jahren fragte ich immer noch, was ich als Nächstes wollte, ohne den Herrn zu fragen, was er wollte.

Mehr als alles andere wollte ich mein eigenes Stahlwerk. Zum einen war ich fertig mit Gussteilen. Von nun an wollte ich die schweren Teile meiner Maschinen schmieden und die Sprödigkeit von Gussteilen durch Schmiedefestigkeit ersetzen. Da es diese Teile in vielen verschiedenen Formen und Größen gab, brauchte ich eine eigene Fabrik, in der ich die Knüppel für das Schmieden vorbereiten konnte. Ein guter Grund dafür war, dass ich nicht sechs Wochen auf einen Eilauftrag warten wollte, selbst wenn ein Stahlunternehmen diese speziellen Knüppel zu enormen Kosten für mich vorbereiten würde. Ich gehöre zu denen, die, wenn sie eine Idee für einen Kranhaken mit einer Tragfähigkeit von 100 Tonnen haben, gleich am nächsten Morgen sehen wollen, wie er 100 Tonnen hebt.

Außerdem brauchte ich für meine Maschinen Stahlbleche in allen Stärken, von Bulldozer-Schaufeln bis hin zu Dachpaneelen, und alle Arten von Legierungen, vom harten Stahl für die Sägezähne bis hin zum zähen Stahl für die Zähne der Roder. Und dann waren da noch die großen Teile, die sonst niemand herstellte, wie die riesigen Elefantenrüssel an meinem Holzstapler, die Ritzel mit einem Durchmesser von fünf Fuß und die Zahnstangen mit einer Länge von bis zu 30 Fuß. Alles in allem brauchte ich zwei oder drei elektrische Lichtbogenöfen, in denen ich Speziallegierungen kochen konnte wie eine Hausfrau ein Drei-Gänge-Menü, und ich brauchte ein Walzwerk, das Stahlplatten von einem Meter Dicke oder so dünn wie

Dachplatten herstellen konnte. Die Frage war nur, wo ich es errichten sollte.

Die überfüllten Stahlzentren waren out. Ich brauchte mehrere Tausend Hektar, auf denen meine Maschinen herumlaufen konnten, während sie sich bewährten. Und genau zu diesem Zeitpunkt begann die Lone Star Steel Company in Daingerfield, Texas, die während des Krieges gegründet worden war, zu beweisen, dass einige der rostigen Böden in Osttexas voller Eisen waren, wenn man nur tief genug kratzte. Und Texas war ein Staat mit viel Platz. Ich stellte ein paar Anfragen und bekam so schnell Antworten, dass ich dachte, sie seien auf mich geschossen worden. Carl Estes, der Herausgeber der Longview *News and Journal* und ein lebenslanger Verfechter von Osttexas als einem der wenigen Orte auf der Welt, die für menschliche Besiedlung geeignet sind, lud meine Frau und mich zu einer persönlich geführten Besichtigungstour ein. Wenn wir in der Nähe eines laufenden Stahlwerks wohnen würden, müsste ich nicht mein eigenes bauen.

Wir sind rübergeflogen. Longview machte sofort einen guten Eindruck auf mich, weil es einen guten Flughafen hatte. Dann starteten wir mit Mr. Estes zu unserem Flug nach Daingerfield. Die Räder waren kaum oben und wir kreisten noch, um auf Kurs zu kommen, als wir über eine Reihe weißer Gebäude flogen, die fast ein ganzes Stück mit Kiefern bewachsenes Land bedeckten.

"Harmon Hospital", erklärt Carl. "Während des Krieges beherbergte es fast dreitausend Rekonvaleszenten. Jetzt ist es geschlossen, und die Regierung hat es zum Verkauf angeboten. Natürlich ist es nichts, was man für ein Stahlwerk verwenden könnte."

Evelyn und ich sahen uns an. Die weißen Gebäude zwischen den hohen Kiefern. Ein kleiner See in einer Ecke. Das große Verwaltungsgebäude. Ich griff zum Flugzeugtelefon und wies den Piloten an, das Krankenhausgelände erneut zu umrunden. Dann flogen wir weiter nach Daingerfield und fanden dort ein Stahlwerk, das bereit war, mich mit fast allem zu versorgen, was ich wollte. Ich fürchte, ich war nicht sehr begeistert. Evelyn und ich dachten beide an die weißen Gebäude in der wunderschönen Umgebung.

"Was für ein Ort für eine Schule", sagte Evelyn, als wir endlich wieder in unserem Haus auf dem Hügel in Vicksburg waren. "Du sprichst immer von einem technischen Institut, das dort weitermachen soll, wo dein Werkunterricht aufhört. Meinst du nicht...?" Ich habe nachgedacht. Unsere eigenen Kinder gingen nach und nach auf das Toccoa Falls oder das Wheaton College in Illinois, die beide Wert auf e i n e christliche Lebensweise und eine höhere Bildung in den Geisteswissenschaften legten. Aber was gab es für die Jungen, die mechanisch veranlagt waren? Es gab

einige wunderbare Schulen, darunter alle staatlichen Universitäten, an denen ein Junge eine gute technische Ausbildung erhalten konnte, wenn er und seine Eltern es sich leisten konnten. Aber es

waren keine technischen Schulen, die nach dem Prinzip "Verdiene, während du lernst" gegründet wurden. Und das alles in einem guten christlichen Umfeld.

Als Evelyn und ich darüber sprachen, schien der ganze Plan vorgezeichnet zu sein. Vielleicht war ich auf der Suche nach einem Werksgelände in der Nähe eines Stahlwerks, aber der Herr hatte etwas anderes im Sinn. Er wollte eine Schule, in der er christliche Ingenieure ausbildete, und ließ mich mein Stahlwerk direkt daneben bauen.

Danach ging alles ganz schnell. Durch die Zusammenarbeit mit Mr. Estes wurde in Washington ein Programm vorgestellt, das die Umwandlung des Harmon Hospitals in das LeTourneau Technical Institute vorsah, mit besonderem Augenmerk auf Veteranen, die eine technische Ausbildung im Rahmen der G.I. Bill of Rights wünschten. Es sollte eine gemeinnützige Organisation sein, die von der LeTourneau Foundation geleitet und unterstützt wird. Die Zustimmung zu diesem Programm war so groß, dass die Gebäude und das Gelände im Wert von etwa 870.000 Dollar gegen eine symbolische Anzahlung von einem Dollar an die Stiftung übergeben wurden, mit der einzigen Bestimmung, dass im Falle eines Bedarfs innerhalb von zehn Jahren das gesamte Gebäude an die Regierung zurückgegeben werden sollte, um es für den ursprünglichen Zweck als Krankenhaus zu nutzen. Glücklicherweise ist diese Notwendigkeit nie eingetreten, und das Institut, das inzwischen mehr als 400 Schüler/innen zählt, ist jetzt voll anerkannt und bietet vierjährige Kurse an, die zu Abschlüssen in einer Vielzahl von technischen Fächern führen. Wie ich bereits erwähnt habe, kooperieren wir mit verschiedenen Industriezweigen, um den Schülern neben dem Unterricht auch praktische Erfahrungen und Verdienstmöglichkeiten zu bieten. Interessant ist auch die Zahl der verheirateten Studenten, die sonst vielleicht ihre Ausbildung opfern müssten, um ihre Familien zu unterstützen.

Das Werksgelände am südlichen Rand von Longview bot uns 12.000 Hektar Erprobungsgelände, ein Großteil davon stark bewaldetes Unterland zwischen der Fabrik und dem Sabine River. Die Fabrik selbst ist so angelegt, dass es kaum einen Meter Bodenfläche gibt, die nicht von Brückenkränen oder Auslegerkränen bedient werden kann, da wir nicht mehr mit Kriegsmangel zu kämpfen hatten. Drehbänke, Fräsmaschinen, Brennschneidmaschinen und Montageabteilungen sind so angeordnet, dass keine Änderungen notwendig sind, egal ob Kratzer, Transporter, Holzstapler, Planierraupen, Dschungelbrecher oder sogar elektrische Maultiere die Montagelinie durchlaufen. Wenn ein spezielles Teil, wie ein 200-Tonnen-Seitenkipper oder ein 250-Tonnen-Kranausleger, im Eiltempo

bearbeitet werden muss, werden die gleichen Maschinen, Brenner und Männer eingesetzt, ohne mit der Wimper zu zucken. Wenn gelegentlich ein paar Werkzeugmaschinen bewegt werden müssen, sind die Kräne sensibel genug, um "eine Nadel einzufädeln", d. h.

Sie können Tonnen mit einer Genauigkeit von einem Tausendstel Zoll anheben, absenken oder verschieben, indem sie sie einfach herumschieben, wie eine Hausfrau ihre Möbel zum Fegen bewegt.

Das 88.000 Quadratmeter große Stahlwerk, das ich immer noch bei jeder Gelegenheit besuche, liegt nur ein paar hundert Meter hinter dem Hauptwerk. Für dieses Werk habe ich drei Lichtbogenöfen entworfen, von denen jeder alle drei bis vier Stunden 25 Tonnen geschmolzenen Stahl produzieren kann, je nachdem, welche Art von Stahl gerade gekocht wird. Eine Besonderheit ihrer geschweißten Konstruktion ist, dass Elektromotoren den ganzen Ofen anheben, wenn er zum Gießen bereit ist. Sie heben ihn über eine 30 Tonnen schwere Pfanne und kippen ihn dann nach vorne, um den geschmolzenen Inhalt auszugießen, als würde man Kaffee in eine Tasse gießen. Dann setzt er sich wieder in seinen Sattel, öffnet sein großes Maul und ein elektrisch betriebener Eimer rammt die nächste 25 Tonnen schwere Ladung hinein.

Direkt neben den Öfen befindet sich ein 144-Zoll-Blechwalzwerk, das die hitzegetränkten Barren zu schweren Brammen oder zu Stahlplatten mit einer Breite von 12 Fuß und einer Länge von 40 Fuß walzen kann. Wenn eine spezielle Legierung benötigt wird, können wir die verschiedenen Stähle morgens aus dem Schrotthaufen holen, sie aufkochen und im Hauptwerk in etwa der Zeit servieren, die ein externer Lieferant brauchen würde, um uns zu sagen, dass wir drei Wochen auf die Bestellung warten müssen.

Bei all dem vernachlässigten weder Evelyn noch ich die Arbeit für unseren Herrn. Während der Wintermonate, in denen sie den Namen "Mama" annahm, diente Evelyn als Hausmutter für die Jungen im Institut. Ein besonderes Problem waren die jungen Ehefrauen, die dachten, ihre Männer würden sie vernachlässigen, wenn sie bis spät in die Nacht lernten. In den Sommern leitete sie das Camp Bethany am Winona Lake, während sie sich in der Zwischenzeit voll und ganz unseren eigenen fünf Kindern widmete. Ich muss erklären, dass wir für die Gründung des Instituts von Vicksburg nach Longview gezogen sind. Dort hatte Evelyn in einem ehemaligen Lagerhaus am Teich ein komplett modernes Haus eingerichtet, das sie mir erst zeigen wollte, als die letzte Wand tapeziert und der letzte Vorhang aufgehängt war. Dort leben wir immer noch, und obwohl wir inzwischen siebzehn Enkelkinder haben, gab es nie eine Zeit, in der wir nicht Platz für alle hatten.

Mit der Aufhebung der Reisebeschränkungen während des Krieges haben auch meine eigenen Aktivitäten im Namen des Herrn zugenommen. Im Jahr 1947 konnte ich aus Kriegsüberschüssen einen Douglas A-26-Bomber

kaufen, der nach dem Umbau für den privaten Gebrauch eine Reisegeschwindigkeit von 320 Meilen pro Stunde erreichte. Gleichzeitig konnte ich mir die Dienste von Royce Barnwell sichern, einem Air Force-Piloten aus Longview mit mehreren tausend Stunden Bombererfahrung. Mit Barney am

Als ich am Steuer der zweimotorigen A-26 saß, war kein Ort in den Vereinigten Staaten weiter als fünf Stunden entfernt, und Europa, Afrika und Südamerika waren nur ein Katzensprung. An einem Montagabend konnte ich in El Paso, eine knappe Stunde von Longview entfernt, bei einem Abendessen für christliche Geschäftsleute mein Zeugnis ablegen. Um 23 Uhr war ich nach zwei Stunden Sendezeit wieder zu Hause, ohne von Anrufen oder persönlichen Besuchen unterbrochen worden zu sein. Mittwochabend in Oklahoma City, um vor einer Jugendversammlung mein Zeugnis abzulegen. Am Samstag in Lethbridge, Alberta, Kanada, zu einer stadtweiten Erweckungsversammlung und am Sonntag in Calgary, um vor den Gemeinden von drei Kirchen dreier Denominationen zu sprechen. Die gesamte Flugzeit beträgt zehn Stunden, oder was ich früher in einem Tagesbus oder im Auto verbracht habe, um zu einem Treffen zu gelangen. Zehn Stunden mit meinem eigenen Zeichentisch vor mir, einer Lampe über der Schulter, dem anregenden Schnurren feiner Motoren, einem wunderbaren Gefühl des Schwebens und ohne Telefonanrufe. Es gibt nichts Besseres, um die Denkmaschine in Schwung zu bringen. Ich tat die Arbeit des Herrn, und er gab mir die perfekte Umgebung, um sein Geschäftsmann zu sein.

Mir wurde gesagt, dass ich, wenn ich weiter meine Runden fliege, das gleiche Schicksal wie mein Sohn Donald heraufbeschwöre: Wenn Gott gewollt hätte, dass der Mensch fliegt, hätte er ihm Flügel gegeben wie den Vögeln. Das ist lächerlich. In den rund drei Millionen Meilen, die ich geflogen bin, konnte ich die Botschaft des Herrn zu mehr Menschen bringen, als ich in drei Leben zu Land und zu Wasser hätte treffen können. Gott musste uns keine Flügel geben, um zu fliegen. Er hat uns das mechanische Genie gegeben, weiter und schneller zu fliegen als jedes andere geflügelte Lebewesen in seinem Reich, und als Mechaniker ist das gut genug für mich. Ich sage immer mit der Überzeugung, dass die gefährlichsten Strecken meiner Reisen die zwischen Flughafen und Hotel und zwischen Hotel und Kirche sind, weil ich mir bei Autounfällen schon viele Knochen gebrochen habe. Auch die Luft gehört Gott, genauso wie das Land und das Meer, und sein Wille wird geschehen, egal wo du bist. Es ist schön, das zu wissen. Du bist nie außerhalb seiner Reichweite.

24

Eines Tages, als ich auf der Welthandelskonferenz 1951 sprach, kam ich auf mein Lieblingsthema, die Produktion, zu sprechen. Ich sagte, dass Menschen das haben können, was sie produzieren, und dass sie nicht haben können, was sie nicht produzieren. Dann fuhr ich fort: Wenn man jedem Menschen, der arbeitet, 1.000 Dollar pro Stunde zahlen würde, könnte er kein bisschen mehr kaufen, als er jetzt bekommt, denn er muss es erst produzieren, bevor er es kaufen kann. Gott hat uns die Rohstoffe, mit denen wir arbeiten können, umsonst gegeben, und wir haben genug davon, wenn wir arbeiten gehen und die Dinge produzieren, die wir wollen.

Ich habe darauf hingewiesen, dass im Welthandel die Rohstoffe weniger als 1 Prozent des Endprodukts kosten. Der ganze Rest der Kosten entfällt auf Löhne, Verkauf und Vertrieb. Einige der rohstoffreichsten Länder der Welt, wie die Dschungelgebiete Asiens, Afrikas und Südamerikas, sind die wirtschaftlich ärmsten, weil sie nicht genug Rohstoffe produzieren, um davon zu leben.

"Mein Vorschlag ist, dass diejenigen von uns, die im Welthandel tätig sind, wie ich und General Motors", sagte ich und hob meine Größe ein wenig an, "Fertigprodukte aus diesen Ländern kaufen sollten. Ich sage nicht, dass ich im Dschungel von Afrika eine Fabrik errichten und sofort Schaber und Elektromotoren herstellen kann. Aber mit einigen unserer Maschinen und unserem Know-how könnten wir eine Fabrik errichten, in der wir den Menschen vor Ort beibringen, wie man einen Anker wickelt, ein paar Teile bearbeitet oder andere leicht erlernbare Arbeiten ausführt. Auf diese Weise wären sie das wert, was sie produzieren, und nicht nur das, was sie von ihren Ressourcen nehmen. Wir Hersteller würden dann die fertigen Teile einsammeln und sie mit unseren Maschinen verschicken. Wir würden an dem Geschäft verdienen, und die rückständigen Länder würden ermutigt, ihre Wirtschaft aufzubauen, indem sie lernen, mehr und mehr zu produzieren. Das ist eine sichere Impfung gegen

die Pocken des Kommunismus und eine praktische Demonstration der Macht des Christentums."

Ich hoffte, dass mein Vortrag etwas Gutes bringen würde. Ich selbst sah mich bereits nach einer Gelegenheit um, ein solches Projekt zu starten. Tatsächlich war ich bei den Missionaren, mit denen ich gesprochen hatte, bereits auf Widerstand gestoßen, da sie mein Programm für viel zu kommerziell hielten, um christlich zu sein. Durch die Missionsarbeit meiner Schwestern, der Joneses und vieler anderer Freunde der Christlichen Missionsallianz kannte ich jedoch schon lange den Unterschied zwischen einem Reischristen - einem, der in der Mission herumhängt und seine Liebe zu Gott bekennt, weil er kostenlos Reis und Kleidung bekommt - und den arbeitenden Christen. Und durch meine eigene Arbeit in der Peniel-Mission in Stockton kannte ich den Unterschied zwischen einem professionellen Missionar, der für sein Abendmahl Psalmen singt, und dem arbeitenden Christen, der eine helfende Hand braucht.

Ein paar Tage nach meinem Vortrag luden mich einige Point Four-Männer, die ihn gehört hatten, nach Washington ein, um ihn vor Vertretern mehrerer tropischer Nationen zu wiederholen. Das tat ich nur zu gern und fügte diesmal hinzu: "Wenn wir den Menschen vor Ort beibringen können, wie man Maschinen benutzt, können sie sich selbst helfen. Eine Maschine in Aktion, die Waren produziert, wird ihnen in einer Minute mehr zeigen, als sie in Jahren aus Büchern, Vorträgen oder Filmen lernen können."

Indem ich so sprach, wiederholte ich nur, was ich aus erster Hand von Missionaren und von meinen eigenen Männern gehört hatte, die meine Maschinen in verschiedene Ecken der Welt begleitet hatten. Ich wusste nicht, wie abrupt. Ich wurde persönlich und Hals über Kopf in das Projekt hineingestürzt.

Zu den Männern, die meinen erneuten Auftritt gehört hatten, gehörten auch die Vertreter der Republik Liberia in Washington. Sie besuchten mich am nächsten Tag in großer Zahl. Sie sagten, sie hätten ein unterentwickeltes Dschungelland, das genau dem entspreche, was ich in meinem Vortrag beschrieben hatte. Hatte ich Liberia im Sinn gehabt? Nun, wenn man nicht weiterkommt, sollte man es lieber zugeben, als zu versuchen, es vor Leuten zu verbergen, die es besser wissen. Ich wusste nicht einmal, wo Liberia liegt.

Ich wurde sofort aufgeklärt. Liberia, an der westlichen Ausbuchtung Afrikas nördlich des Äquators gelegen, war eine Republik, die vor mehr als 100 Jahren vor allem zu dem Zweck gegründet wurde, Hunderten von befreiten amerikanischen Sklaven eine Heimat zu bieten. Obwohl die ursprünglichen Kolonisten afrikanischer Abstammung waren, hatten sie mit

den Härten zu kämpfen, denen Kolonisten überall ausgesetzt sind. Die einheimischen Stammesangehörigen nahmen ihnen übel, dass sie englischsprachige Abtrünnige waren, und weigerten

die sie oder ihre christliche Lebensweise nicht akzeptieren wollten. Das Ergebnis war, dass sich die Liberianer amerikanischer Abstammung in Küstenstädten wie Monrovia und Cape Palmas zusammenschlossen, während das Landesinnere die Domäne wilder Stämme blieb, von denen einige Kannibalismus praktizierten.

Erst im 20. Jahrhundert gelangten christliche Missionare stark genug ins Landesinnere, um dauerhafte Ergebnisse zu erzielen. Und die Ergebnisse, die sie erzielten, waren erbärmlich klein. Sie taten Gutes für die Eingeborenen, was an sich schon eine Vollzeitbeschäftigung ist, aber nur selten konnten sie die Eingeborenen lehren, selbst Gutes zu tun.

"Willst du nicht vorbeikommen und es dir selbst ansehen?", fragte einer der Delegierten. "Aber sicher", sagte ich, bevor ich Zeit hatte, darüber nachzudenken.

Aus praktischer Sicht konnte ich mir auf keinen Fall die Zeit nehmen, nach Liberia zu reisen. Mehrere dringende Geschäfte standen auf der Kippe. Außerdem nagte der Gedanke an mich, dass ich als Mann der Erde die Ozeane vernachlässigt hatte, die den größten Teil des Erdballs bedeckten. Immer wieder schweiften meine Gedanken zu Meeresbauten und Hochseeschiffen ab, die ich genauso veraltet fand wie die Erdbewegungs- und Holzfällermaschinen, die ich vor meinem Einzug benutzt hatte.

Aber als ich an diesem Abend in Washington auf die Knie ging und um Führung betete, gab es keinen Zweifel daran, was mein Herr wollte. Diese wunderbare und vertraute Stimme, die ich in einer klaren Nacht hoch über dem Ozean über Kopfhörer hörte, sagte: "Natürlich wirst du gehen. Das ist die Herausforderung deines Lebens. Das ist es, worum es in unserer Partnerschaft geht.

Wenn mein Herr sagt: "Geh!", dann bin ich kein Trödler. Mit Barney am Steuer flogen wir nach Afrika. In Monrovia begannen wir nach mehreren Konferenzen mit dem fortschrittlich gesinnten Präsidenten Tubman, der vor kurzem einstimmig wiedergewählt wurde, eine Rundreise durch das Land, das so groß ist wie Texas. Von der Küste bis zu den mineralienreichen Bergen im Landesinneren machten wir in neun Missionen und allen anderen wichtigen Orten Halt. Das Bild war erschreckend und ermutigend zugleich. Auf der einen Seite war da die Trägheit von Jahrhunderten, in denen die halbwilden Eingeborenen nie produktive Arbeit geleistet hatten und keine Notwendigkeit sahen, jetzt damit anzufangen. In einem Dorf fand ich verhungernde Babys, während rundherum nahrhafte Bananen wuchsen. Und warum? Weil der Teufelsdoktor dort sagte, sie seien giftig, und frag mich nicht, warum Teufelsdoktoren sagen, was sie tun. Ich war so entrüstet,

dass ich loszog, um alle Ju-Ju-Zeichen in der Umgebung zu zerschlagen, und vor allem wollte ich meine 200 Pfund in den Stuhl des Teufels stecken und ihn zerquetschen.

Das ist es, was man tun kann, wenn man impulsiv ist und es nicht besser weiß. Es brauchte den Missionar und etwa acht seiner besten Bekehrten, um mich davon abzubringen, und selbst dann wurde ich kurz davor gehindert, mich auf den Stuhl des Teufels zu setzen. Heute weiß ich, dass mein Leben und das Schicksal der ganzen Mission in dieser Nacht ein jähes Ende gefunden hätte, wenn ich mich ohne jegliche Vorbereitung darauf gesetzt hätte. Bevor du eine neue Lebensweise an die Stelle der alten setzen kannst, musst du beweisen, dass die neue Lebensweise besser ist.

Wie kann ich meine Maschinen und mein Know-how am besten in einem Land wie Liberia einsetzen? Firestone hat dort erfolgreich bewiesen, dass das Land Gummi produzieren kann. Mehrere europäische Länder waren vor Ort, um die Bodenschätze zu erschließen, vor allem das Eisenerz im Bergland. Der größte Bedarf bestand an Straßen und Eisenbahnen durch den "unwegsamen" Dschungel und an gerodetem Land, auf dem man Ackerbau betreiben konnte. Mir kam es seltsam vor, dass in einem vom Dschungel bedeckten Land Holz importiert werden musste, während die Einheimischen auf dem reichhaltigsten Boden der Welt nicht genug Reis anbauen konnten, um sich selbst zu ernähren. Mit meinen Erdbewegungs- und Holzfällermaschinen sahen Straßenbau und Landrodung aus, als wären sie für mich wie maßgeschneiderte Aufträge.

Es gab mehrere Experten, die mir von der Idee abrieten, ein Sägewerk zu errichten und den Dschungel abzuholzen. "Für jeden Baum, der sich lohnt, gefällt zu werden, gibt es 100, die wertlos sind", wurde mir gesagt. Hier gibt es vielleicht ein Eisenholz, eine Viertelmeile weiter ein wertvolles weißes Mahagoni und noch weiter weg ein Ebenholz, aber bis du eine Straße zu ihnen geschlagen und sie herausgeholt hast, kosten sie das Zehnfache von dem, was sie wert sind. Nein, Mr. LeTourneau, wenn ein kommerzieller Baum nicht am Ufer eines Flusses wächst, kannst du es dir nicht leisten, ihn zu fällen. Du kennst unseren Dschungel einfach nicht."

Vielleicht kannte ich den Dschungel nicht, aber sie kannten meine Maschinen nicht.

Ich stellte eine weitere Frage. "Warum können die Eingeborenen auf diesem reichen Boden nicht genug Nahrung anbauen, um davon zu leben?" Wieder sagten sie mir, dass ich den Dschungel nicht kennen würde. So schnell wie ein Eingeborener Land roden könne, so erklärten sie, würde der Dschungel hinter ihm herwachsen. Im besten Fall konnte er nur eine kleine Parzelle für seinen Reis und Maniok roden, und selbst die würde zwischen den Pflanzzeiten vom Dschungel eingenommen werden. Anstatt sein Feld zu vergrößern, müsste er dann den endlosen Kampf von vorne beginnen. Natürlich arbeitete er nicht besonders hart, aber auch daran war der

Dschungel schuld. Nach einer langen "Hungerzeit" zwischen den Ernten war er zu unterernährt, um sich körperlich anzustrengen. So war es schon immer gewesen. Und so würde es auch immer sein.

Wieder kannten sie meine Maschinen nicht. "Aber du kannst deine Maschinen nicht benutzen", wurde mir von Männern gesagt, die es besser wissen sollten. "Eine eurer Planierraupen kostet 5 Dollar pro Stunde oder 50 Dollar pro Tag. Für diesen Betrag könnt ihr 100 Einheimische zu je 50 Cent pro Tag anheuern."

Nach dem, was ich von den Eingeborenen gesehen hatte, wusste ich, dass meine Planierraupe die Arbeit von 500 von ihnen erledigen konnte, und zwar besser.

Auf der Grundlage meines Gutachtens wurde mit der liberianischen Regierung eine Vereinbarung getroffen, nach der ich eine halbe Million Hektar Land pachten konnte, das an der Baffu-Bucht liegt und sich landeinwärts entlang des Sangwin-Flusses bis zum Vorgebirge erstreckt. Da Außenstehende in Liberia kein Land besitzen dürfen, wurde der Pachtvertrag auf 80 Jahre abgeschlossen, eine Laufzeit, die, wie Präsident Tubman mir sagte, "für uns beide ausreichen sollte".

Das Programm, das ich vorstellte, bestand aus vier Punkten. *Erstens:* Indem wir die Einheimischen mit Maschinen versorgen und sie in deren Gebrauch und Wartung schulen, würden wir ihnen helfen, sich selbst zu helfen.

Zweitens: Wir würden ein Modelldorf namens Tournata errichten, komplett mit elektrischem Licht, Kurzwellenradio, Flughafen, Anlegestellen, Krankenhaus, Schule und einer nicht-konfessionellen Kirche, die als Leitfaden für einen höheren Lebensstandard dienen soll.

Drittens: Wir würden das Land roden, um den Anbau von Pflanzen und Tieren zu ermöglichen, die für den jeweiligen Standort am besten geeignet sind.

Viertens: Durch Wort und Beispiel wollen wir die christliche Lebensweise lehren und durch die Ausbildung lokaler Pastoren Gottes Wort in den Dörfern im Landesinneren verbreiten.

Wenn es den Anschein hat, als hätte ich das Lehren des Wortes Gottes an die letzte Stelle gesetzt, so liegt das nicht daran, dass es nicht ganz oben auf dem Programm steht. Sondern weil ich als praktischer Geschäftsmann wollte, dass die Einheimischen die Kraft Gottes in ihrem eigenen Leben erleben. Sobald sie seine Macht in Form von besseren Unterkünften, Lebensmitteln und medizinischer Versorgung gesehen haben, würden sie die geistlichen Belohnungen, die ihnen die Erkenntnis Christi bringt, sehnlichst erwarten. Vielleicht haben sich viele Heiden zum Christentum bekehrt, während sie langsam verhungerten, aber ich denke, dass Gott als der große Schöpfer und Erzeuger auch diese Seite von sich zeigen möchte. Wenn unsere Missionare seit der Zeit Christi mit ihren Bekehrten leiden

und hungern mussten, dann war das sicher nicht freiwillig. Wenn sie die Maschinen gehabt hätten, um den Lebensstandard zu verbessern, hätten sie sie willkommen geheißen. Es wäre unchristlich gewesen, ihre Konvertiten hungern zu lassen, wenn es einen besseren Ausweg gab,

Und jetzt, wo wir die Maschinen haben, wäre es unchristlich, sie nicht zum Wohle der Menschheit einzusetzen.

Das wirft wieder die Frage nach der Kommerzialisierung auf, die ich immer noch ab und zu höre. Ich überlasse es dir, das selbst zu beurteilen. Am 19. Juli 1952 wurde die erste Schiffsladung mit Material von Vicksburg nach Tournata geschickt. Billy Graham hielt die Ansprache und das Einweihungsgebet. An Bord waren mein Schwiegersohn Gus Dick und meine Tochter Louise, die das Projekt leiteten, sowie ihre drei Kinder. Zur Ausrüstung gehörten eine Baumsäge, ein Tournadozer, ein Tournapull mit Carryall, ein tragbares Sägewerk, Kisten mit vorgefertigten Dschungelhäusern, Stromgeneratoren, Kurzwellenradio, Wasseraufbereiter, Gefrierschränke und alles andere, was man zum Aufbau einer kleinen Stadt braucht.

In den sieben Jahren, die seitdem vergangen sind, haben wir viel gelernt. Zum einen sind Bulldozer und Tournapull zwar mächtig, aber der Dschungel ist es noch mehr. Es gibt dort Bäume mit einem Durchmesser von fünf bis acht Metern und einer Höhe von 200 Fuß, die einfach nicht umfallen, wenn ein Bulldozer an ihren Wurzeln rüttelt. Wenn man mit einer solchen Situation konfrontiert wird, würde man nach gängiger Meinung glauben, dass die Bäume zu groß sind. Ich dachte, dass die Maschinen zu klein sind, und wenn das Problem so einfach ist, baut man eine größere Maschine. Ich habe einen so genannten Dschungel-Brecher gebaut.

In seiner aktuellen Version sieht der Dschungelbrecher wie eine riesige Dampfwalze aus, deren vordere und hintere Walzen mit Axtklingen besetzt sind. Er ist 74 Fuß lang, 22 Fuß breit, 19 Fuß hoch und wiegt 280.000 Pfund. Zwei große Dieselmotoren erzeugen den Strom für meine Motoren, die in den Walzen eingebaut sind, und für die Motorsteuerung. Aber ich will dir davon erzählen, weil ich glaube, dass diese Maschine für die Erschließung der Dschungel der Welt genauso wichtig ist wie alle anderen, die ich je gebaut habe.

Er rollt gegen die Dschungelwand, eine horizontale Leitplanke fängt die Baumstämme 19 Fuß über dem Boden auf. Du denkst, dass er anhalten muss, aber plötzlich siehst du in deiner stahl- und netzverkleideten Kabine, wie die Wand vor dir zusammenbricht. Das Geräusch der krachenden Baumstämme ist wie die verstreuten Schüsse eines Gewehrs. Über dir übertönt das Reißen und Brechen von Lianen und Ästen fast das Dröhnen deines Diesels. Die Führungsstange zwingt die Bäume unerbittlich dazu, geradeaus zu fallen. Aber, und das ist ein wichtiger Punkt, gerade als die Wurzeln aus dem Boden gerissen werden sollen, erreicht die Axtklingenwalze die Basis des Stammes, zertrümmert ihn und zwingt ihn

zum Abschneiden,

zersplitterten Wurzeln zurück in die Erde als Mulch. Der Dschungelbrecher, der wie ein Schlepper in der Brandung rollt, besteigt die umgestürzten Stämme und zermalmt sie mit seinem überwältigenden Gewicht und den Axtklingen zu Brei. Seine Kraft ist so gewaltig, dass er einen Dschungel von Bäumen, die einen Meter dick und 150 Meter hoch sind, wie Maisstängel zerkleinert, und das auf einer Fläche von vier Hektar pro Stunde.

Aber hin und wieder stößt du auf einen dieser Dschungelriesen, die so groß sind, dass das, was du vom Stamm sehen kannst, wie eine massive Wand aussieht. Jetzt, denkst du, musst du anhalten. Aber die Führungsstange drückt sich durch die dicke, schwammige Rinde und beginnt, den glitschigen Stamm hinaufzurutschen. Die Axtklingen der Walze erreichen die Basis des Baumes und beginnen, sich nach oben zu fressen. Die ganze Maschine bäumt sich auf wie ein Dinosaurier, die hintere Walze schiebt und die vordere Walze drückt mit ihrer ganzen Kraft und ihrem Gewicht nach vorne. Irgendetwas muss nachgeben, und bis jetzt war es immer der Baum. Langsam und zähneknirschend und mit einem gewaltigen Krachen, aber er kommt runter. In der Kabine ist der Schock, wenn der Riese auf dem Boden aufschlägt, ungefähr so groß wie der im Steuerhaus, wenn die hohe Brandung ein Landungsboot auf den Strand wirft.

In der Trockenzeit kann die zerkleinerte Matte, die von der Maschine zurückgelassen wird, als Decke abgebrannt werden, wenn sie dick ist. Wo sie spärlich ist, kann sie mit dem Bulldozer in Schwaden gebündelt werden. Wenn die Regenzeit kommt, ist das Land bereit für die Bepflanzung, ohne dass gepflügt werden muss. Danach muss nur noch tief gegraben werden - ich habe ein tolles Gerät mit einem Scheibendurchmesser von drei Metern - bis die toten und vergrabenen Wurzeln zu weichem Mulch geworden sind und du den Dschungel erobert hast. Bei Baumkulturen wie Zitrusfrüchten, Kaffee und Gummi haben unsere Versuchsflächen gezeigt, dass nicht einmal so viel Arbeit nötig ist. Unser einziges Problem ist, dass die texanischen Orangen und Grapefruits dort so groß werden, dass sie die Bäume kaputt machen, bevor sie reif werden können.

Ein solcher Dschungelbrecher kostet in der Regel etwa
200.000 Dollar, ein Preis, den alle Liberianer in meiner Nachbarschaft niemals aufbringen könnten, wenn sie ein Leben lang für 50 Cent am Tag arbeiten würden. Die Planierraupen, das Sägewerk, die Erdbewegungsmaschinen und die modernen Wohneinrichtungen kosten viel mehr, aber es ist nicht meine Aufgabe, als Weihnachtsmann aufzutreten und eine glückliche Gegend so schnell mit neuen Maschinen zu versorgen, wie

die alten abgenutzt sind.

Als mein Dschungelbrecher das Land rodete, verschonte er alles Holz von wirtschaftlichem Wert. Auf beiden Seiten der Lichtung schlug er Pfade ein, um andere wertvolle Bäume zugänglich zu machen. Das Sägewerk wurde in Betrieb genommen, und ich musste ein dreirädriges Frachtschiff mit flachem Tiefgang und zwei Propellern erfinden, um das Holz zu transportieren.

Holz zu verschiedenen liberianischen Häfen. In der Zwischenzeit produziert das gerodete Land nicht nur Nahrung für unsere eigene, schnell wachsende Kolonie, sondern auch einen Überschuss, der der Wirtschaft des Landes zugute kommt. Unsere Geflügelfarm wird eine völlig neue Quelle für Eier und Fleisch erschließen, und wir werden jetzt mit krankheits- und tse-tse-fliegenresistenten Rindern experimentieren. Wir blicken auch auf das fischreiche Meer, das die Eingeborenen in ihren Einbäumen kaum berührt haben.

Natürlich ist es kommerziell, und je schneller unsere Kolonie sich selbst finanzieren kann, desto schneller wird sie anderen Kolonien helfen können, das Gleiche zu tun. Wenn drei oder vier Kolonien florieren, wird sich das Modernisierungstempo verdreifachen, und ich werde kein bisschen verletzt sein, wenn die neuen Kolonisten meine Maschinen kaufen wollen, um ihren Fortschritt zu beschleunigen.

"Oh, du Träumerin, du", wurde mir gesagt. Das verstehen sie nicht. Mein Glaube ist nicht an Träume, sondern an Gott. Du solltest einige der Jungen sehen, die direkt aus ihren Strohhüttendörfern im Dschungel zu uns kommen, wo ihre Vorfahren seit Jahrhunderten gelebt haben. Sie sehen, was wir haben, und sie sind ehrfürchtig. Man sagt ihnen, dass Gott sie erschaffen hat und sie wollen Gott kennenlernen. Innerhalb eines Jahres haben sie die Trägheit der Jahrhunderte abgelegt. Ihre Körper haben sich mit gutem Essen gefüllt. Sie sind gesund, wach und begierig darauf, mehr über den Herrn und seine Barmherzigkeit zu erfahren, die das alles möglich gemacht hat. Vielleicht arbeiten sie nur als Sägewerkshelfer zwischen den Schulstunden, aber sie sehen andere aus ihrem Dorf, die nur ein Jahr vor ihnen sind und bereits Bulldozer fahren. Sie sehen andere, die noch weiter fortgeschritten sind und halbtechnische Arbeiten an Elektromotoren und Dieselmotoren ausführen. Ehrgeiz ersetzt die Lethargie, und sie wollen es ihnen gleichtun. Niemand hat jemals den Erfindungsreichtum gemessen, den Christus in der Seele eines Menschen erweckt, denn er ist nicht messbar. Du magst sagen, dass ich mir Wunder wünsche. Das mag sein, aber wenn du mit mir nach Tournata kommen könntest, würdest du sehen, wie sich das Wunder vor deinen Augen ereignet.

25

Als ich mich meinem 65. Geburtstag näherte, traten von Zeit zu Zeit mehrere große Unternehmen an mich heran, die der Meinung zu sein schienen, dass ich im üblichen Alter für den Ruhestand bereit sei. Alle machten mir verlockende Angebote, mich aufzukaufen, und ich war bereit, darauf einzugehen. Ich verkaufe Maschinen, und für mich ist eine Fabrik nur eine komplette Maschine, die Fertigprodukte herstellt, so wie eine Revolverdrehbank eine komplette Maschine ist, die Fertigteile herstellt. Die Bieterunternehmen, die alle auf Diversifizierung bedacht sind, hatten vor, ihre Industrieanlagen um ein Erdbewegungsgeschäft zu erweitern. Was ich vorhatte, überließ ich meinem Herrn. Wenn er wollte, dass ich verkaufe und das Kapital - durch die Stiftung gehörten ihm 90 Prozent des Unternehmens - und meine ganze Zeit seiner Arbeit widme, war ich bereit. Wenn er wollte, dass ich eine neue Fabrik baue und ihn weiterhin als Geschäftsmann vertrete, war ich auch dazu bereit.

Das beste Angebot kam von der Westinghouse Air Brake Co. Eine schöne runde Summe von 50 Millionen für alles, ohne dass einer meiner Männer seinen Job verlieren würde. Das hörte sich gut an, bis die Effizienz-Experten, Marktanalysten und Produktionsfluss-Ingenieure loslegten. Dann stellte sich heraus, dass Westinghouse Air Brake mit seinen bestehenden Anlagen auf meine Werke in Vicksburg und Long-view sowie auf das Stahlwerk verzichten konnte. Das Angebot wurde auf 31 Millionen reduziert.

Für mich als Schweißer, der seinen ersten Brenner gebraucht kaufen musste, klang das immer noch ziemlich viel. "Aber wenn du mir die Grundstücke in Vicksburg und Longview überlässt", sagte ich, "dann musst du mir auch etwas zum Bauen lassen. Ich kann die Fabriken nicht einfach schließen und alle meine Leute dort entlassen."

Das Einzige, was sie nicht von mir wollten, waren Erdbewegungsmaschinen. Am Ende von Verhandlungen, die ein ganzes

Buch mit Kleingedrucktem füllen, kamen wir zu einem Deal. Sie würden meine Werke in Peoria, Toccoa und

Rydalmere, Australien, zusammen mit den Rechten an allen meinen Erdbewegungsmaschinen, von Bulldozern bis zu Kipplastern. Im Gegenzug konnte ich meine verbleibenden Fabriken nutzen, um alle Arten von Maschinen herzustellen, die keine Erde bewegen. Die Beschränkung für den Bau von Erdbewegungsmaschinen war auf fünf Jahre begrenzt. Ich bin mir sicher, dass sie dachten, dass ich mich mit 70 Jahren längst aus dem Kampf zurückgezogen hätte. Tatsächlich aber waren die fünf Jahre meines Rückzugs aus dem Erdbaugeschäft genau das, was mein Geist brauchte, um sich von eingefahrenen Denkmustern zu befreien und auf neue Ideen zu kommen. Was auch immer sie dachten, die fünf Jahre waren 1958 vorbei, und meine 150-Tonnen-Schürfkübel auf elektrischen Rädern sind ein klarer Beweis dafür, dass ich mich nicht aus der Erdbewegung zurückgezogen habe.

Ich muss sagen, dass ich nie lehrreichere fünf Jahre erlebt habe. Ich weiß, dass wir Siebzigjährigen auf unsere Jugend als prägende Jahre zurückblicken sollten, und ich habe unser Unternehmen gegründet, als ich 41 Jahre alt war. Aber eigentlich haben mir meine ersten 65 Jahre genau den Hintergrund und die Ausbildung gegeben, die ich brauchte, um ins Rollen zu kommen. Als ich 1953 mein Vier-Punkte-Programm in Liberia startete und neue Maschinen erfinden musste, um meine Fabriken am Laufen zu halten, begann alles, was ich in meinem Leben getan hatte, zusammenzukommen. Meine prägenden Jahre hatten gerade erst begonnen.

Liberia und sein Dschungel waren eine Herausforderung, die eine ganze Reihe neuer Rodungs- und Holzerntemaschinen hervorbrachte, vom Dschungelbrecher bis hin zu einem selbstladenden Sägewerk für Stämme, die einfach zu groß waren, um sie vorher zu bearbeiten. Einige dieser Stämme waren sogar so dick, dass ich ein doppelstöckiges Sägewerk bauen musste, bei dem das untere Sägeblatt die unteren vier Fuß eines Brettes herausschneidet und das synchronisierte obere Sägeblatt den Rest.

Dann war da noch mein Tiefwasserhafen neben meinem Werk in Vicksburg. Da ich vorübergehend nicht mehr im Erdbewegungsgeschäft tätig war, hatte ich Zeit, darüber nachzudenken. Natürlich dachte ich dabei an Schweißkonstruktionen - Stahlschiffe, Schwimmdocks und Trockendocks, Offshore-Ölbohranlagen, Schwimmkräne und Schiffe mit geringem Tiefgang. Je mehr ich mich damit beschäftigte, desto mehr Raum sah ich für meine Schweißmethoden und dieselbetriebenen elektrischen Systeme.

Und dann war da noch mein elektrisches Rad, das sich für jede Art von Schwerlasttransport im Gelände eignet. Kürzlich habe ich in einer Fachzeitschrift gelesen, dass: "Die genaue Vorhersage des Verhältnisses

zwischen Boden und Fahrzeug auf einem verformbaren Gelände, wie es bei der Fortbewegung im Gelände vorkommt, ist eine komplexe Angelegenheit, was vor allem an der inhomogenen Struktur des Bodens und den zufälligen Höhenunterschieden bei der Vorwärtsbewegung liegt. Die

Die Probleme, die mit der genauen Vorhersage dieser Beziehungen verbunden sind, haben sich viele Jahre lang erfolgreich einer analytischen Lösung entzogen." (Daniel Clark in *Research Trends*, Bd. VII, Nr. 1.) Ich bin froh, dass ich das nicht wusste, als ich anfing, mich auf die Produktion von Transportern, Holzstaplern, Forstbögen und elektrischen Land- und Schneezügen zu konzentrieren. Ich befürchte, dass mich die inhomogene Bodenstruktur abgeschreckt hätte, wenn ich gewusst hätte, was das ist, und ich weiß, dass ich mich von etwas entmutigen lassen hätte, das sich "seit vielen Jahren einer analytischen Lösung entzogen hat."

Ebenfalls 1953 begann ich mein zweites großes Vier-Punkte-Programm am Oberlauf des Amazonas in Peru. Es kam durch ein Treffen mit Cam Townsend zustande, dem Leiter einer ungewöhnlichen Organisation, die als Wycliff Bible Translators bekannt ist. Seit vielen Jahren arbeitet diese engagierte Gruppe in den Dschungeln Mittel- und Südamerikas, um die verschiedenen Indianersprachen schriftlich zu übersetzen und auf Schallplatten und Tonbändern zu konservieren, auch unter Gefahr durch Kopfjäger, Buschmänner, Jaguare und giftige Insekten. Dann übersetzen sie die Bibel in diese Sprachen und bringen so die Bibel zu den Eingeborenen in ihren eigenen Sprachen.

Cam hatte von meinem Projekt in Liberia gehört und war überzeugt, dass dasselbe Programm auch im Dschungel des Amazonas auf breiterer Basis funktionieren würde. "Wir müssen immer noch Christus zu den Dschungelindianern bringen", sagte er, "aber wir haben auch noch eine andere Aufgabe. Die östlichen Ausläufer der Anden werden gerade von mehreren hundert Peruanern besiedelt. Sie haben kleine Schulen und Kirchen sowie Recht und Ordnung mitgebracht, aber sie brauchen Hilfe. Sie brauchen deine Maschinen und dein Programm. Mr. LeTourneau, sie werden 50 Jahre brauchen, um mit Hacken und Äxten das zu tun, was du in einem Jahr für sie tun kannst."

Es war ein verlockendes Bild. Barney flog mich nach Lima, und in einer Reihe von Konferenzen mit Präsident Manuel Odria wurde ein Kolonisierungsprogramm entworfen und genehmigt. Für die Regierung würde ich 31 Meilen des Trans-Anden-Highways fertigstellen, der die Hänge des Amazonas mit dem Pazifik verbindet. Im Gegenzug würde mir die Regierung 400.000 Hektar Land - etwa eine Million Hektar - am Pachitea-Fluss in der Nähe der Stadt Pucallpa überlassen. Der Pachitea, der in den Ucayali fließt, der wiederum in den Amazonas mündet, gilt als Hauptfluss für die Schifffahrt, obwohl ich sagen muss, dass der Flussverkehr bis zur Entwicklung meiner eigenen Flachwasserschiffe extrem gering war.

Als ich das erste Mal über Tournavista, wie unsere Kolonie genannt wird, flog, war sie nur ein Teil des dichten Dschungels, der sich von den Anden bis zur Mündung des Amazonas erstreckt. Die sanft geschwungenen Hügel befinden sich auf einer Höhe von 800 Fuß über dem Meeresspiegel,

sah aus wie lange Walzen auf einem grünen Meer, und der Gedanke, es selbst mit meinen größten Maschinen anzugehen, war fantastisch. Mein Dschungelbrecher könnte da einfach reinrollen und spurlos verschwinden.

Und der Gedanke, meine Walze überhaupt dorthin zu bringen, war ebenso überwältigend. Unsere Versorgungsroute war 4.650 Meilen lang, von Vicksburg bis zur Mündung des Amazonas und dann flussaufwärts über fast die gesamte Breite Südamerikas, wobei der Oberlauf mit unbekannten Sandbänken gefüllt war.

Nun, es gibt keine großen Jobs, nur kleine Maschinen, also habe ich ein paar größere Maschinen entwickelt. Zum Beispiel meinen Baumstinger, mit dem ich Bäume von 150 Fuß in 20 Sekunden fällen kann, mitsamt Wurzeln. Diese Bäume waren zu dick, um sie mit einer Säge zu fällen, und zu wertvoll, um sie im Dschungelbrecher zu zertrümmern. Das war ein Problem, bis ich meinen schnellen Stinger auf Elektrorädern mit einem elektrisch betriebenen Schubausleger entwickelte. Danach musste der Fahrer nur noch zu dem ausgewählten Baum rollen, den Ausleger auf einen guten Hebelpunkt in 30 oder 40 Fuß Höhe am Stamm anheben und einen Knopf drücken. Dann begannen Elektromotoren, eine Verlängerung des Auslegers mit einem Druck von einer Viertelmillion Pfund nach vorne zu drücken, und das war's. Allerdings schienen einige dieser peruanischen Ungetüme aus China zu stammen, und dann war mein Stinger derjenige, der mit durchdrehenden Elektrorädern zurückgeschoben wurde. Darauf fand ich bald eine Antwort. Ich befestigte eine riesige Stahlklinge am hinteren Teil des Stingers, und wenn diese Klinge tief im Boden steckte, war der Stinger verankert und der Baum musste weg.

Der Stinger gewinnt viele Freunde unter Bauunternehmern, die Bäume und Wurzeln für neue Autobahnen roden müssen, und unter Landräumerinnen und Landräubern, die nicht mit dichtem Bewuchs konfrontiert sind, der einen Dschungelzerkleinerer erfordert. Eine weitere einzigartige Maschine, die aus peruanischer Notwendigkeit heraus gebrannt wurde, war mein Wanderschiff, die *Lizzie Lorimer*. Dieses Schiff hat vier Kiele und vier Propeller für Stabilität auf hoher See, wobei dieselben vier Kiele für eine breite Gewichtsverteilung sorgen, um im Wasser zu operieren, wie ein Skipper es ausdrückte, "nein, tiefer als das Tau". Worauf ich am meisten stolz bin, ist die Tatsache, dass man das Tau zum Anlegen oder zum Überqueren von Sandbänken wirklich nicht braucht. Auf jeder Seite, mittschiffs, habe ich zwei lange Stahlrammen mit breiten Stahlfüßen an beiden Enden angebracht. Um auf dem Trockenen vorwärts zu kommen, werden die hinteren Enden der Rammen abgesenkt und sie heben und schieben vorwärts, genau wie ein Mann, der ein Boot rudert. Um von einem

Strand oder einer Sandbank zurückzufahren, werden die vorderen Enden der Rammböcke, die sogenannten Kicker, abgesenkt, und es findet eine Umkehrung statt, bei der sogar die Propeller umgedreht werden, um nicht nur einen Umkehrschub zu erzeugen, sondern einen Strom von

Wasser, das nach vorne sprudelt, um den Sand oder Schlamm, in dem der Bug steckt, herauszuspülen.

Heute beide Projekte in Liberia und Peru sind florieren. Als Als Geschäftsmann kann ich berichten, dass sie rund drei Millionen an Unterstützung von der Stiftung benötigt haben, und es wird noch mehr benötigt werden. Gleichzeitig habe ich als Geschäftsmann, der mit den Entwicklungskosten vertraut ist, noch nie so vielversprechende Projekte gesehen. In der kurzen Zeitspanne von sechs Jahren haben wir bewiesen, dass der Dschungel, der seit Jahrhunderten unbesiegt ist, bewirtschaftet werden kann und seine verschwenderische Verschwendungssucht verwandelt in extravagante Produktion. Süßkartoffeln, Kartoffeln, Reis, Bohnen, Auberginen, Erbsen, Kohl, Tomaten, Zitrusfrüchte, Kautschuk, Kaffee, Kakao, Zuckerrohr und Baumwolle - alles wächst in verschwenderischer Größe. Und zum großen Stolz meiner Frau haben sich die Charbray-Rinder, die sie für die Zucht auf unserer texanischen Ranch ausgewählt hat, in Peru als großartige Rinderproduzenten erwiesen. An den Ufern des Pachitea-Flusses, wo mein Sohn Roy und ein Dutzend Helfer 1954 mit ihren Maschinen am Rande des Dschungels landeten, gibt es heute ein Musterdorf mit S t r o m , fließendem Wasser, sanitären Anlagen, einer Schule, einer Klinik, einer Kirche, einem Flughafen, einem Supermarkt und fast 5.000 Hektar Ackerland oder Weideland. Die ständige Bevölkerung ist auf mehr als 500 Menschen angewachsen, und weitere Siedler stehen bereit, um das Land zu übernehmen, sobald es gerodet ist. Sowohl nordamerikanische Kolonisten als auch Peruaner sind willkommen, wenn sie, wie es im Vertrag heißt, "für LeTourneau und die peruanische Regierung akzeptabel" sind. Für mich bedeutet das, dass jeder, der bereit ist zu arbeiten und bestrebt ist, den körperlichen und geistigen Standard von sich und seinen Mitkolonisten.

Als ich die Kolonie vor dem International Development Advisory Board in Washington, D.C., beschrieb, sagte ich, dass es sich um eine privatwirtschaftliche Förderung zum gegenseitigen Vorteil der Nation, der Kolonisten und des Entwicklers handelt. "Lebensmittel, Vieh und Maschinen per Schiff zu schicken, ist nicht die Lösung", betonte ich. "Sie haben viel Land, auf dem sie mehr Nahrungsmittel anbauen können als wir auf unserem, also stellen wir ihnen die Maschinen und die Ausbildung zur Verfügung, mit denen sie sich selbst helfen können. Das nennen wir das Anzapfen der Pumpe. Aber wenn der Brunnen erst einmal fließt, brauchen wir ihn nicht mehr anzufüllen. Die Kolonisten werden sich selbst versorgen

und als Nächstes werden sie weitere Maschinen kaufen, um ihren Fortschritt voranzutreiben. Schon jetzt sind Vertreter aus vielen tropischen Ländern eingeflogen, um unser Programm zu studieren, und auch sie haben ihr Interesse an den Maschinen bekundet

die es möglich gemacht haben. Und da ich diese Maschinen baue, kannst du sehen, wo ich ins Spiel komme."

Das sahen sie auch ein, aber ich musste hinzufügen: "Wenn man es genau nimmt, ist es schwer, Maschinen zu verkaufen. Ein Geschäftsmann kann es sich nicht leisten, Millionen von Dollar über viele Jahre hinweg für ein Missionsprojekt zu binden, das funktionieren könnte oder auch nicht. Aber Gott kann es, und als sein Helfer versuche ich, seinen Willen zu tun, im Vertrauen darauf, dass er mir hilft, sein Geschäftsmann zu sein."

So einfach ist das. Und so einfach funktioniert es auch, auch wenn ich nicht behaupten kann, dass wir nicht auf Schritt und Tritt herausgefordert wurden. Aber wo bliebe der Spaß an der Arbeit und am Entwerfen von Maschinen, wenn alles in einem Masterplan verpackt wäre, der nicht scheitern kann?

Noch nie musste ich ein so eintöniges Schicksal ertragen. So wie damals, als ich eine Zuckerrohrerntemaschine für Hawaii entwarf, deren einziger Nutzen darin bestand, dass Evelyn und ich auf die Inseln fuhren und ausnahmsweise mal Zeit hatten, unsere Flitterwochen zu genießen. Nichts an der Maschine funktionierte, bis ich dort ankam und ein paar Details geklärt hatte. Dann funktionierte sie gut, aber sie wollte kein Zuckerrohr ernten. Ich glaube, sie dachte, sie sei eine Zuckermühle und keine Zuckerrohrschneidemaschine, weil sie mehr Saft als Stängel herausbrachte.

Und dann war da noch meine Fabrik in England, die passenderweise in Stockton-on-the Tees liegt, nach dem Stockton, Kalifornien, benannt wurde. Auf Vorschlag von Dr. Strathearn reiste ich nach England, um die neue Fabrik einzuweihen und gemeinsam mit ihm vor verschiedenen kirchlichen Gruppen und Geschäftsleuten zu sprechen. Zu unserem großen Erstaunen entwickelte sich die einfache Tour, die er geplant hatte, zu einer Reihe von Massenversammlungen, bei denen das überfüllte Publikum, das über Lautsprecher zu hören war, den Verkehr um ganze Straßenzüge herum zum Erliegen brachte. Ob in England oder im eher nüchternen Schottland, der geistliche Hunger war derselbe, und ich konnte Tausenden gleichzeitig mein Zeugnis von der Macht des Herrn geben.

Aber in diesem Fall war meine Tour durch Großbritannien ausschließlich auf der Seite meines Herrn. Die Fabrik, die von Grund auf nach meinen neuesten Ideen gebaut und mit den modernsten Werkzeugmaschinen und Schweißgeräten ausgestattet war, konnte einfach nicht in Produktion gehen. Meine Methoden waren offenbar zu unorthodox. In Australien hatten sie funktioniert, aber ein Manager nach dem anderen, darunter auch ein paar meiner besten Männer aus den USA, konnten nur enttäuscht sein. Am Ende musste ich alles verkaufen und einen Verlust von einer halben Million auf

das teure Gut "Erfahrung" verbuchen.

Natürlich sind kostspielige Erfahrungen, wenn sie dich nicht auslöschen, von unschätzbarem Wert. Je mehr Erfahrung wir zum Beispiel mit elektrischen

Räder, desto mehr Einsatzmöglichkeiten fanden wir für sie. Die Armee brauchte ein spezielles Fahrzeug, um die riesige Corporal-Rakete aufzunehmen und sie von den Lagerplätzen zu den Abschussplätzen zu transportieren, egal ob die Abschussplätze in der Wüste, in der Arktis oder auf dem Schlachtfeld lagen. Die elektrischen Räder sorgten dafür, dass die riesige Lenkrakete mit hoher Geschwindigkeit über den Boden bewegt werden konnte. Dank unserer Erfahrung im Bau von Geräten für den Transport schwerer Baumstämme war es für uns ein Leichtes, eine Ladevorrichtung zu entwickeln, die die Rakete aufnimmt und huckepack trägt, wobei sie von den großen Reifen sanft abgefedert wird. Dank unserer Erfahrung mit Kränen, Hebezeugen, klappbaren Holmen und allen Arten von Zahnradgetrieben konnten wir eine empfindliche Vorrichtung entwickeln, die die Rakete sicher greift, sie über der Abschussrampe aufrichtet und in eine Position zum sofortigen Abschuss bringt. Die gleichen Dieselmotoren, die den Generator für die Räder antrieben, trieben auch den Generator für alle anderen Motoren an, die für die Beladung und die Vorbereitungen zum Abschuss benötigt wurden.

Die Armee wollte einen mobilen 150-Fuß-Drehkran für besonders schwere Arbeiten an Stränden und im Gelände, und auch hier waren die elektrischen Räder und die von Dieselmotoren angetriebenen Wechselstrom-/Gleichstromsysteme die Antwort. Es wurde ein Landungsboot-Rettungsgerät gesucht, das in die Brandung rollt, um gekenterte Landungsboote aufzufangen und aufzurichten, oder um gestrandete Boote aufzufangen und ins tiefe Wasser zu bringen. Zehn Fuß lange elektrische Räder waren die Antwort, mit Schnorcheln, um die Motoren im tiefen Wasser atmen zu lassen, zusammen mit einer komplizierten Anordnung meiner alten elektrischen Seilwinden. Es sollte ein Schneezug für die Arbeit auf der grönländischen Eiskappe werden, und obwohl dieser Zug wegen seiner ungewöhnlichen Aufgabe komplizierter war, lag er nicht jenseits unserer gemeinsamen Erfahrungen.

Kürzlich wurde mir mitgeteilt, dass die Joint Chiefs of Staff mich ausgewählt haben, um den zehnten jährlichen Preis der National Defense Transportation Association als die Person zu erhalten, deren "Leistung am meisten zur Effektivität der Transportindustrie bei der Unterstützung der nationalen Sicherheit beigetragen hat".

Ich war ziemlich verblüfft, vor allem nachdem ich die Liste der früheren Preisträger gelesen hatte. William Faircy für seine Stärkung der Transportverteidigung während seiner Führung der Association of American Railroads; Donald Russell für seine Beiträge zur Lösung von Notfalltransportproblemen; Donald Douglas für seinen anhaltenden Beitrag

zum militärischen und zivilen Lufttransport; Charles Weaver für die Konstruktion und den Bau des Atomkraftwerks für das U-Boot *Nautilus*; L. B. DeLong für das DeLong Dock, das Offshore-Radarinseln ermöglichte; W. F. Gibbs, Konstrukteur der *S.S. United States*, und Igor Sikorsky für seine

Pionierarbeit im Hubschrauberdesign. Das elektrische Rad hat noch mehr Kraft bewiesen, als ich dachte, wenn es mich so in Gesellschaft rollen kann. Ich hoffe nur, dass Pinky, der mich als den am wenigsten vielversprechenden Zeitungsjungen in Duluth gefeuert hat, davon erfährt.

Während dieser ganzen Zeit konnte ich das Erdbaugeschäft nicht vergessen, aus dem ich mich fünf Jahre lang zurückgezogen hatte. Man sagt mir, dass die Zeit vergeht, und dass sie umso schneller vergeht, je älter man wird. Nun, ich habe die Antwort darauf. Die fünf Jahre, in denen ich mich aus dem Erdbaugeschäft, auf dem ich meine Karriere aufgebaut hatte, zurückzog, waren die längsten fünf Jahre meines Lebens, was vielleicht erklärt, warum ich Zeit hatte, so viel zu erledigen.

Nicht, dass ich nicht fest an die Macht der Jugend glaube. Ich bin so überzeugt von der Vitalität der Jugend, dass alle meine Kinder so schnell, wie sie bereit sind, in verantwortungsvolle Positionen gebracht wurden. Louise und ihr Mann Gus Dick waren sechs Jahre lang für das Projekt in Liberia verantwortlich. Roy und seine Frau Shirley waren von Anfang an für das peruanische Projekt zuständig. Sohn Richard und Neffe Richard sind Vizepräsidenten des Unternehmens. Ben leitet das Werk in Vicksburg. Ted arbeitet in der Technik mit mir in Longview zusammen. Für diejenigen, die mit unserem Unternehmen nicht vertraut sind, mag eine solche Familienkonstellation wie Vetternwirtschaft aussehen, aber es gibt einen Unterschied, der meiner Meinung nach sehr wichtig ist. Durch meine Partnerschaft mit Gott und die Tatsache, dass 90 Prozent des Unternehmens im Besitz der Stiftung sind, die sich seiner Arbeit widmet, werde ich nicht Reichtum und Macht als Erbe hinterlassen. Ich werde etwas Besseres als das hinterlassen - eine große Aufgabe, die ich als Geschäftsmann zu Seiner größeren Ehre erfüllen kann. Evelyn und ich sehen unsere größte Belohnung darin, dass unsere Söhne und unsere Tochter dieses Prinzip an unsere Enkelkinder weitergeben.

1958 ging mein fünfjähriges Exil in der Erdbewegung zu Ende und ich freute mich wie ein Kind auf Weihnachten. Ich konnte es kaum erwarten, wieder einzusteigen. Ich sprudelte nur so vor Ideen. Ich wollte sehen, wie sich die Erde bewegt. Ich hatte zwar keine Erdbewegungsmaschinen gebaut, aber alle Einschränkungen der Welt können einen Mann nicht vom Denken abhalten, und ich hatte ein paar sehr große Gedanken.

Die großen Scraper meiner Konkurrenten, die auf meinem Tournapull und Carryall basierten, konnten problemlos eine 40-Tonnen-Ladung aufnehmen, und eine 50-Tonnen-Ladung, wenn ein Traktor von hinten schob. Nun war es meine Idee, die freilaufenden, aber leblosen Räder unter dem Scraper durch hart antreibende Elektroräder zu ersetzen, die sich

dieselbe Kraft teilen wie die beiden Vorderräder, die das dieselelektrische System tragen: Junge, mit dieser Anordnung, mit den

Wenn ich die Vorderräder ziehe und die Hinterräder schiebe, kann ich 75 Tonnen aufnehmen, ohne zu bremsen.

Der Tag kam, an dem wir mit der Produktion beginnen konnten. Das Stahlwerk begann mit dem Auswalzen von Stahlplatten in verschiedenen Stärken und Legierungen. Die Brenner begannen, das noch heiße Blech in alle Formen und Größen zu schneiden. So schnell wie es geschnitten wurde, brachten Kräne und Lastwagen die Teile in die Fabrik, wo Schweißer damit begannen, ganze Ströme geschmolzenen Metalls in die aufgerissenen Nähte zu gießen. Andere Brennschneider stellten dicke Zahnstangenräder mit einer Länge von 30 Fuß her, und wieder andere drehten Haferritzel mit einem Durchmesser von zehn Fuß. Ich fühle mich wie ein Kind, das ein Modell aus vorgeschnittenen Teilen zusammenklebt", berichtet Betriebsleiter Jim Molpus.

Wir haben fast so schnell gearbeitet. Wir hatten unseren ersten Prototyp für die nationale Bergbauausstellung in San Francisco fertig und stahlen ihm die Show. Die Maschine hatte einige Fehler, aber es gab einen großen, für den ich allein verantwortlich war. Ich hatte nur die Hälfte der Maschine gebaut. Sie sollte 150 Tonnen Erde aufnehmen. Nicht die läppischen 75.

Ich ging zurück nach Longview und baute die andere Hälfte. Das war nicht schwer zu machen. Ich fügte einfach eine weitere Schaufel hinzu und schraubte weitere elektrische Räder an. Bei meinem ersten 75-Tonnen-Prototyp reichten die sechs Antriebsräder gerade aus, um genügend Zugkraft zu erzeugen, wenn die Schaufel voll war und sie aufhören mussten zu ziehen. Durch das Hinzufügen einer weiteren 75-Tonnen-Schaufel konnte die Traktion genutzt werden, um die zweite Schaufel schneller zu beladen als die erste und gleichzeitig einen zusätzlichen Schub zu erhalten, wenn die Hinterräder der zweiten Schaufel unter dem Gewicht der ankommenden Ladung arbeiten.

Nur eines fehlte in den Zeitungsberichten und Artikeln in den Fachzeitschriften, nachdem die Schreiber und Fotografen über meine erste öffentliche Vorführung der neuen 150 Tonnen schweren Erdbewegungsmaschine berichtet hatten. Keiner nannte mich verrückt. Ich wurde sogar mit Respekt behandelt, manchmal sogar mit überwältigendem Respekt. Manche nannten mich ein Genie, ohne das mit dem Adjektiv "exzentrisch" zu relativieren. Solche Dinge können sehr beunruhigend sein, und sie wurden es noch mehr, als einige Monate später in den Fachzeitschriften die Pläne anderer Unternehmen bekannt wurden, ihre eigenen Versionen des elektrischen Rads zu produzieren.

Bisher hatten meine Konkurrenten immer zehn bis 20 Jahre gebraucht, um meine "revolutionären" Innovationen aufzugreifen. Jetzt, ganz plötzlich,

waren sie meinem elektrischen Rad dicht auf den Fersen. Natürlich hatte ich mein erstes Rad ein Vierteljahrhundert zuvor gebaut, aber mit der Einführung meiner großen Erdbewegungsmaschine, der

war das Gedränge groß. Dachte die neue Generation von Ingenieuren schneller? Oder wurde ich langsamer? Da mir dieser Gedanke nicht gefiel, dachte ich mir etwas *Großes* aus.

26

Oft werde ich in Interviews gefragt, welche Wunder die Erdbewegungs- und Schwermaschinenindustrie hervorbringen wird, und ich habe eine altbewährte Antwort. "Ich weiß nicht, was die Zukunft bringt", sage ich, "aber ich weiß, wer die Zukunft bringt."

Das bedeutet nicht, dass ich versuche, der Frage auszuweichen, oder dass ich nicht versuche, langfristige Pläne zu machen, um mein Geschäft in die Zukunft zu projizieren. Es bedeutet nur, dass unsere Pläne für die nächsten zehn, 50 oder 100 Jahre nur einen winzigen Teil der Zukunft ausmachen, auf die wir uns wirklich vorbereiten sollten, wenn es um das ewige Leben geht, das Gott seinen Kindern schenkt. Allzu oft sind wir so sehr damit beschäftigt, unsere weltliche Zukunft zu sichern, dass wir um Minuten kämpfen, obwohl w i r uns auf die Ewigkeit vorbereiten sollten. Nur Gott hat die Zukunft in der Hand, und wenn du ihn gefunden hast, weißt du vielleicht nicht, was deine Zukunft bringt, aber du wirst die gesegnete Sicherheit haben, zu wissen, wer dich jetzt und für immer hält.

Einige meiner Maschinen waren ihrer Zeit voraus, oder zumindest den Maschinen meiner Konkurrenten, und ich wurde einmal als der Ingenieur vorgestellt, "der in die Zukunft denkt". Das ist alles Blödsinn. Ich glaube, ich habe bereits erwähnt, dass i c h am besten in einer Badewanne und in der Gegenwart denke. Als ich die Frank P. Brown-Medaille des Franklin-Instituts erhielt, wurde sie mir für "revolutionäre Verbesserungen bei Erdbewegungsmaschinen" verliehen. Das gefällt mir besser. Wenn ich eine Idee für eine neue Maschine habe, ist sie vielleicht revolutionär im Sinne von zerfurchtem Denken, aber sie ist genau jetzt, und in dem Moment, in dem mein Bleistift anfängt zu skizzieren, ist diese Maschine von heute, auch wenn ihre Erprobung auf der Straße vielleicht noch Jahre in der Zukunft liegt.

So wie der "Überlandzug", an dem ich gerade für die Armee arbeite. Das ist mein *Großer*, fast 500 Fuß lang, mit 13 Wagen und 52 elektrischen Rädern, wobei jedes Rad zehn Fuß hoch und vier Fuß breit ist. Er hat einige ungewöhnliche Eigenschaften. Die "Lokomotive", in der die Kraftwerke untergebracht sind, ist gleichzeitig der "Dienstwagen", der an das Ende des Zuges gekoppelt ist. Da alle meine Elektroräder Lokführer sind, ist es für sie natürlich egal, woher der Strom kommt. Der vordere Wagen, von dem aus der Lokführer lenkt, hat ein eigenes Hilfstriebwerk. Das Interessante daran ist, dass ich noch vor ein paar Jahren zwei "riesige" 300-PS-Diesel ankoppeln musste, um auf 600 Pferde zu kommen, während dieses "kleine" Hilfstriebwerk ganz allein 1.000 PS schafft. Wenn der vordere Wagen vom Zug abgetrennt wird, kann er außerdem als Erdbewegungsmaschine, Schneepflug, Kran oder eine beliebige Anzahl von Maschinen verwendet werden, für die das Zubehör vorgesehen ist. Insgesamt kann der Zug mehr als 150 Tonnen Fracht in Gebieten wie den Polar- und Wüstenregionen transportieren, wo die Versorgungswege lang, die Treibstoffvorräte knapp und die Straßen nicht vorhanden sind.

Um die für diesen Zug benötigte Leistung zu entwickeln, musste ich erneut mit der Tradition brechen, indem ich den lange Zeit beliebten Dieselmotor zugunsten von Gasturbinenmotoren, wie sie in Turbojet-Flugzeugen verwendet werden, verwarf. Drei dieser Motoren, die jeweils 1.000 PS leisten, werden in der "Lokomotive" eingesetzt, und der vierte wird im Führungswagen untergebracht und dient als Hilfsantrieb, wenn der Zug in Bewegung ist, und als unabhängige Energiequelle, wenn der Führungswagen für andere Aufgaben abgestellt wird. Aber der Einsatz von Gasturbinen ist nur ein kleiner Teil davon. Sie sind nur eine Zwischenlösung, um den Zug während der ersten Testphase anzutreiben. Danach wird er mit Atomenergie angetrieben, wahrscheinlich das erste Landfahrzeug, das so ausgerüstet ist. Ich finde das sehr befriedigend. Von dem Jungen, der eine Handschaufel in einer Gießerei antrieb, zur Atomenergie in einer Generation. Vielleicht können andere die Fortschritte der letzten 50 Jahre als selbstverständlich ansehen, aber ich finde sie atemberaubend. Und anstatt das Gefühl zu haben, dass es nach den jüngsten Entwicklungen nur noch wenig zu erfinden gibt, kann ich sie nur als ein Mehr an Arbeit sehen. Wahrlich, Gott bewegt sich auf geheimnisvolle Weise, um seine Wunder zu vollbringen.

Ein weiterer Bruch mit der Tradition, der neue Felder eröffnet, ist aus meinen Offshore-Ölbohrplattformen entstanden. Diese Plattformen, die etwas mehr als einen halben Hektar groß sind, haben eine dreieckige Form und sind mit Stahlbeinen ausgestattet, die 175 Fuß und länger sind. Voll

ausgestattet mit Mannschaftsunterkünften, Kombüse, Maschinenhaus, Bohrturm und Hubschrauberhafen wiegt eine Plattform etwa 9.000.000 Pfund. Darin unterscheidet sie sich von anderen Bohrinseln, die an der Küste gebaut werden müssen.

Das Besondere an der Plattform ist, dass sie auch als Lastkahn fungiert, der von einem Schlepper leicht von einem Ort zum nächsten gezogen werden kann, auch wenn der eine Ort im Golf von Mexiko und der andere im Persischen Golf liegt. Am Bohrplatz angekommen, senken Elektromotoren die Stahlbeine auf den Meeresboden ab - derzeit etwa hundert Meter - und stellen sie dort auf breite Füße. Die Elektromotoren drehen sich weiter, und da die Beine nicht weiter nach unten sinken können, steigt die Plattform und hebt ihre 9.000.000 Pfund mit einer Geschwindigkeit von einem Fuß pro Minute aus dem Wasser. Eine Stunde später ist sie über die höchsten Wellen hinausgehoben und bereit für die Arbeit.

Die ersten paar Plattformen, die ich gebaut habe, habe ich als hochspezialisierte Maschinen gesehen, die ausschließlich für die Ölindustrie entwickelt wurden. Aber dann kam die Frage, die allzu oft nicht gestellt wird. Wenn eine Maschine eine bestimmte Aufgabe gut erfüllt, was kann sie dann noch tun? Sobald diese scheinbar offensichtliche Frage gestellt wird, kommen einem alle möglichen Antworten in den Sinn. Was ist mit den schwimmenden Rammen, Baggern und Kränen, die in den meisten großen Häfen des Landes und der Welt eingesetzt wurden? Wenn die Wellen hoch schlugen, oft tagelang, mussten sie die Arbeit einstellen. Aber eine meiner Plattformen, deren Beine auf festem Boden ruhen, würde all diese Arbeiten trotz der Wellen auf dem Trockenen stabilisieren. Auf Knopfdruck senkte sich die angehobene Plattform ab und wurde zu einem schwimmenden Lastkahn, und zwar in derselben Zeit, in der ein herkömmlicher Lastkahn seine Anker für die nächste Fahrt lichten würde.

Das Ergebnis dieser Überlegungen ist ein auf einer Plattform montierter Kran, den wir gerade testen, um ihn nach Venezuela zu verschiffen. Das ist ein ganz schönes Stück Maschine. Der Ausleger des Krans kann bis zu 65 Fuß weit reichen, eine halbe Million Pfund aufnehmen, sie auf die Höhe eines 20-stöckigen Gebäudes heben und die Last zentimetergenau absenken. Seine Aufgabe ist es, auf seinen Stahlbeinen über den Maracaibo-See zu waten, Brückenpfeiler vor ihm aufzustellen und vorgefertigte Brückenteile dahinter aufzuhängen, so schnell wie die Lastkähne das Material heranbringen können.

Wir bereiten uns jetzt auf den nächsten Schritt vor - eine größere Plattform und ein größerer Kran, der in schnell fließendem Wasser und in Gezeitenströmungen eingesetzt werden kann, wo tückische Strömungen die Füße der Plattform untergraben könnten. In diesem Fall würde die Plattform ihre Stabilität verlieren, wenn sich erst ein Bein und dann das andere verschiebt, und der Kran könnte seine Ladung nicht mehr genau anvisieren. Das war ein so ernstes Problem, dass wir wochenlang nach einer

komplizierten Lösung suchten. Als wir sie fanden, konnten wir es kaum glauben. Es ist nicht viel mehr als das Lot eines Zimmermanns, das unter der Plattform aufgehängt ist. Wenn sich ein Bein absenkt, weil der Untergrund weggespült wird, erkennt das Lot die Liste, und sei es auch nur ein

Hundertstel Zoll und aktiviert sofort die Elektromotoren für dieses Bein. Egal, wie schnell oder langsam die Bewegung ist, die Motoren passen sich ihr an, und die Plattform bleibt immer eben und stabil.

Jetzt wollen wir uns in 500 oder 600 Fuß tiefes Wasser wagen. Ich könnte auch 1000 Fuß sagen, und irgendwann werden Plattformen über so tiefem Wasser stehen, aber als praktischer Geschäftsmann weiß ich, dass wir zuerst die 500-Fuß-Plattformen entwickeln müssen. Das erste Problem ist die Tatsache, dass eine Plattform von der Größe eines Hektars nicht auf vertikalen Beinen von 600 Fuß Länge stehen kann. Die Beine müssen sich wie das Stativ eines Fotografen ausbreiten, um fest gegen Strömungen, Wellen und Winde abgestützt zu sein, von denen keine zwei in dieselbe Richtung wirken dürfen. Wir haben bereits die Motoren, mit denen wir die Beine in jeden gewünschten Winkel schwenken können, aber wir können diese riesigen Beine nicht auf einer rollenden See bewegen und installieren. Also bauen wir sie in Abschnitten und fügen nach und nach immer mehr Abschnitte hinzu, die wir in Minutenschnelle zusammenschweißen. Und wenn es an der Zeit ist, die Plattform zu bewegen, benutzen wir einfach unsere Brenner, um die Teile so schnell auseinander zu schneiden, wie die Motoren sie hochbringen können.

Erdbewegungsmaschinen werden aus vielen Gründen größer werden. Erstens werden sie große Aufgaben auf kleine reduzieren und das Gesicht der Erde mit den Kanälen, Wasserstraßen, Bewässerungsgräben, Autobahnen und Eisenbahnstrecken, die sie ermöglichen, verändern. Eine große Maschine ist robuster als eine kleine und hat daher eine längere Lebensdauer, was bedeutet, dass mehr Tonnen mit weniger Abschreibung bewegt werden können. Und natürlich sinken auch die Arbeitskosten, weil ein guter Mann auf einer großen Maschine mehr leisten kann als ein guter Mann auf einer kleinen Maschine. Das bedeutet auch, dass eine große Maschine keine Staus auf der Baustelle verursacht, während zehn kleine Maschinen, ganz zu schweigen von den Hunderten von Maultieren, die ich in meiner Jugend auf einer Baustelle gesehen habe, ständig zu Verkehrsbehinderungen führen. Und auch in abgelegenen Gebieten wie der Sahara, die zum Blühen gebracht werden muss, oder in den Dschungelgebieten der Welt, die produktiv gemacht werden müssen, oder in den Polarregionen, wo noch viel zu entdecken ist, ist die große Maschine die einzige Lösung. In diesen Regionen sind die großen Kosten nicht die Löhne, sondern die Pflege und Ernährung der Männer, und mit größeren Maschinen werden weniger Männer benötigt, weil ein Mann so viel mehr produzieren kann. Ich weiß noch, als ich in diesem Geschäft anfing, konnten zwei Männer mit einem Traktor und einem Schürfwagen etwa drei

Tonnen Erde mit einer Geschwindigkeit von zwei Meilen pro Stunde bewegen. Meine neue Maschine rollt mit 150 Tonnen bei 20 Meilen pro Stunde und ist damit 1000 Mal produktiver als ich. I

Ich bin mir sicher, dass du bis zum Ende dieses Jahrhunderts Erdbewegungsmaschinen sehen wirst, die 1000 Tonnen Ladung aufnehmen und wegfahren.

Aber um zu beweisen, dass mein Denken in Sachen Erdbewegung nicht nur auf Scraper, Bulldozer und ihre Verwandten beschränkt ist, habe ich noch eine andere Idee, von der ich glaube, dass sie eines Tages "revolutionär" sein könnte. Als ich beim Bau des Staudamms in Orange County 400.000 Tonnen Erde in einem Monat bewegen musste, habe ich eines der ersten Langgurtförderbänder eingesetzt. Es war effizient und bewegte die Erde in einem nicht enden wollenden Strom von einem Ort zum anderen. Was mir nicht gefiel, war, dass es nicht beweglich war und dass es auf der einen Seite von Maschinen mit Erde beschickt werden musste und auf der anderen Seite von Maschinen weggetragen werden musste. Ich sparte mir einen langen Transport, aber ich brauchte eine Menge Maschinen für die Beschickung und den Abtransport sowie die Dampfschaufel, mit der die Erde ausgegraben wurde.

Mir schwebt ein Förderbandsystem vor, das 100 Tonnen Erde pro Minute transportiert. Es wird in 500-Fuß-Abschnitten gebaut und diese Abschnitte werden auf meinen elektrischen Rädern montiert, wobei jeder Abschnitt unabhängig von den anderen angetrieben wird. Das vordere Teilstück wird außerdem einen eigenen Bagger tragen, der sich in die Erde frisst und seine Ladung zurück auf das Band schaufelt. In einem kontinuierlichen Strom fließt die Erde von einem Abschnitt zum nächsten. Der letzte Abschnitt, der auf Rädern steht und so flexibel und einfach zu lenken ist wie ein Feuerwehrschlauch, wird den Strom in einem Radius von 500 Fuß dort absetzen, wo er gebraucht wird. Es werden keine zusätzlichen Maschinen für die Beschickung am vorderen Ende und keine für den Transport am hinteren Ende benötigt - nur eine lange, sich selbst beschickende, selbsttragende, selbstverteilende, schlangenartige Maschine, die die ganze Arbeit erledigt. Eine solche Maschine könnte durch die Wüste rollen, einen Kanal graben und die Erde dahinter fast so schnell planieren, wie das Wasser folgen kann. Sie könnte Minen abbauen und nutzlosen Abraum dorthin transportieren, wo er als Füllmaterial verwendet werden kann. Dann könnte sie zurückrollen, um die freigelegten Erze, Kohle oder Ölsande so billig zur Aufbereitungsanlage zu bringen, dass sie Lagerstätten erschließt, die bisher als unzugänglich galten, und Minen wiederbelebt, die mit den bisherigen Methoden nicht mehr rentabel zu betreiben sind.

Die Ideen sprudeln weiter. Da es meinen elektrischen Rädern egal ist, woher der Strom kommt, produzieren wir jetzt einen Erzlaster, der über Oberleitungen in einer unterirdischen Mine betrieben wird. Wenn er

beladen an die Oberfläche gebracht wird, wo die Abgase keine Rolle mehr spielen, startet er sein eigenes dieselelektrisches System und braust los, ohne von den Oberleitungen behindert zu werden. Damit entfällt nicht nur das Umladen der Ladung vom Grubenwagen zur Seilbahn und zum Lkw über Tage, sondern es gibt auch nur eine Maschine und einen Bediener, die sich unter und über Tage verdoppeln.

Transportmittel, haben alle Einzweckmaschinen dazwischen abgeschafft und den Menschen wieder mehr wert gemacht, weil er mehr produziert.

Wenn ich eines über das Ingenieurwesen gelernt habe, dann, dass man sich, wenn man bereit ist, sich auf seinen Lorbeeren auszuruhen, auf einen Stuhl setzen muss, der nicht da ist. Du kannst nicht, wie es mir gesagt wurde, "deine Idee auf Eis legen". Wenn sie so gut ist und du sie nicht zuerst entwickelst, kannst du sicher sein, dass jemand anderes sie auftauen und vor dir entwickeln wird.

Meine Pläne für ein Förderband mit unabhängigen Abschnitten gefallen mir so gut, dass ich bereits an einer weiteren Version arbeite, die ganz ohne Abschnitte auskommen wird. Es gibt derzeit viele schwierige Aufgaben, bei denen viel Schmutz über relativ kurze Entfernungen bewegt werden muss. Mir juckt es in den Fingern, eine Schaufel mit einem 25-Meter-Löffel zu bauen, die über trockenes Land rollt oder durch Flüsse schwimmt. Die Idee ist, dass eine solche Maschine Millionen Hektar fruchtbares Land urbar machen kann, das jetzt nur noch Sumpf oder Watt ist. Das wohlhabende Holland ist ein solches vom Wasser zurückgewonnenes Land, und wenn meine Maschine einerseits durch Sümpfe fährt und einen Entwässerungskanal gräbt und andererseits Deiche aufschüttet, die auch als Autobahnen dienen, kann sie in Monaten das schaffen, wozu Holland Jahrhunderte gebraucht hat. Diese Art des Denkens wird oft als Wunschdenken bezeichnet, aber du brauchst sie für einen Anfang. Gib mir ein bisschen mehr Zeit und schau, was mir einfällt.

Und nun die letzte Frage, die mir am häufigsten gestellt wird. "Wenn Sie eine neue Maschine entwerfen, Mr. LeTourneau, woher wissen Sie, dass Sie eine gute Idee haben?" Die erste Antwort darauf ist, dass ich es nicht immer weiß, wie ich offen zugeben muss. Aber ich kann sagen, dass ich Folgendes über meine erfolgreichen Ideen gelernt habe. Jede Idee, die etwas taugt, hat es den Menschen ermöglicht, mehr wert zu sein, indem sie mehr produziert hat.

Ich kann Forschung gutheißen, die zu Raketen zum Mond und zu Menschen im Weltraum führt, und ich bin sicher, dass wir etwas Gutes aus der kosmischen Strahlung herausholen werden, aber wenn der Wettlauf zwischen unseren Wissenschaftlern und denen anderer Nationen im Laufe eines Gesprächs zur Sprache kommt, habe ich selbst ein paar grundsätzliche Fragen zu stellen. "Wie viel haben sie zu essen? Wie komfortabel sind sie untergebracht? Welche Sicherheit haben sie für ein ewiges Leben?"

Ich möchte, dass unsere abstrakten Wissenschaftler alle Wahrheiten Gottes so schnell aufdecken, wie er bereit ist, sie zu offenbaren, aber als Mechaniker, den der Herr gesegnet hat, sehe ich einen grenzenlosen Bedarf,

diese Wahrheiten in einfache Nahrung, Unterkunft und die geistlichen Belohnungen zu übersetzen, wenn man den kennt, der sie möglich gemacht hat. Ich weiß, dass in den Dschungeln von Afrika und Südamerika die Fortschritte der Wissenschaft

aber gutes Essen, ein Dach über dem Kopf und die unmittelbare Gegenwart Christi geben dem Leben seinen vollen Reichtum, jetzt und in der Zukunft. Ich denke, das trifft überall zu. Während ich dies schreibe, stehe ich einen Monat vor meinem 71. Geburtstag. Ich habe jetzt genauso wenig Lust, langsamer zu werden, wie vor 30 Jahren, als ich gerade anfing, mich zu bewegen. Ich brauche sieben Stunden Schlaf, und den Rest der Zeit will ich beschäftigt sein. Beim Entwerfen, Bauen und Entwickeln von Maschinen wird es nie langweilig, und das ist nur ein Teil davon. Bei der Weitergabe des Wortes Gottes an so viele Menschen, wie du mit den schnellsten verfügbaren Mitteln erreichen kannst, gibt es auch keine langweiligen Momente.

Alles in allem hatte ich meine Höhen und Tiefen, aber bis jetzt war mein Leben durchweg ein Wunder der Gnade Gottes. Ich erinnere mich, wie ein Mann zu mir sagte: "Ich weiß, du behauptest, dass der Herr es für dich tut, aber ich denke, du warst einfach klug genug, um Maschinen zu bauen, die funktionieren, und das ist alles". Kurze Zeit später brachte einer meiner Ingenieure denselben Punkt auf andere Weise zur Sprache. "Du sagst, dass der Herr dir diese Eingebungen gibt", sagte er, "aber ich glaube nicht, dass du die Lorbeeren dafür erntest, wo sie hingehören." Ich wusste, worauf er hinauswollte. Wir alle in der technischen Abteilung hatten Tag und Nacht daran gearbeitet, ein schwieriges Problem in der Hebeltechnik zu lösen, und die Jungs hatten es mit Bravour geschafft. "Oh ja, ich weiß, wo die Lorbeeren zu holen sind", sagte ich. "Ich weiß genau, dass ein Haufen Männer die Arbeit für mich macht, und ich zolle ihnen Anerkennung dafür, dass sie es tun. Aber ich vergesse nie, dem Herrn dafür zu danken, dass er mir diese guten Männer geschickt hat."

Ich habe gelernt, dass Gott Liebe ist und dass Liebe geliebt werden will. Deshalb hat er uns mit seinen Eigenschaften geschaffen und uns die Macht gegeben, zu lieben und zu hassen, zwischen Gut und Böse zu wählen und zu sagen "Ich will" oder "Ich will nicht". Gott liebt den Sünder, aber er hasst die Sünde. Er schuf das Universum und alles Lebendige darin und befand es für gut, aber er war noch nicht zufrieden. Er sagte: "Lasst uns den Menschen nach unserem Bild und unserem Gleichnis machen." So hauchte er dem Menschen den Lebensatem ein, und der Mensch wurde eine lebendige Seele. Ich glaube mit ganzer Seele, dass Gott ein Geschöpf wollte, das ihm so ähnlich ist, dass er immer mit ihm in Gemeinschaft sein kann.

Das Privileg der Gemeinschaft mit Ihm ist eine unfassbare Belohnung, aber Er hört damit nicht auf. Wenn du Ihn liebst und Ihm dienst, dann gehört alles andere dir, jetzt und in Ewigkeit. Ich glaube, wenn ich hier

unten alles für Ihn getan habe, wird Er diesen Körper verändern

dass er seinem herrlichen Leib gleichgestaltet werde." *Philipper 3:21*. Nicht weil ich so gut war, sondern weil der Herr Jesus Christus gut genug war, für mich zu sterben, und ich sein Angebot der Erlösung angenommen habe und in die Familie Gottes wiedergeboren worden bin. *Johannes 3:16*. Das gleiche Angebot gilt für alle. Ein größeres Angebot kann es gar nicht geben. Probiere es aus. Und wie ich meine Zeugnisse immer beende: "Gott segne dich. Amen."

Epilog zur Ausgabe von 1967

von
Nels E.* Stjernstrom

Im Jahr 1959 schloss Herr LeTourneau das vorangegangene Kapitel ab, und zwar mit großer Vorfreude auf die Zukunft, obwohl er bereits 71 Jahre alt war. Seitdem sind sieben Jahre vergangen, so dass er jetzt 78 Jahre alt ist.

Du hast von seinen Maschinen gelesen. Aus seiner Erwartung von 1959, eine Maschine zu bauen, die 150 Tonnen bewegen kann, ist eine Maschine geworden, die doppelt so viel bewegt - 300 Tonnen. Die Offshore-Plattform, auf der im Meer nach Öl gebohrt wird, ist von einer Breite von über 100 Fuß auf über 200 Fuß gewachsen. Die riesigen Beine sind nicht mehr 100 Fuß lang, sondern fast 500 Fuß lang. In Longview und Vicksburg gibt es nicht mehr fünfzehnhundert Mitarbeiter, sondern fast viertausend. Die Schule, die von den Eheleuten LeTourneau 1946 als technisches Institut für Männer gegründet wurde, ist heute eine koedukative Hochschule für Ingenieurwesen, Technik, Kunst und Naturwissenschaften mit 700 Schülern. Auf dem Campus wurden neue Wohnheime, eine Bibliothek, ein Wissenschaftsgebäude, eine Sporthalle, fünf Labore und sechsunddreißig Wohnungen fertiggestellt.

Eines Abends im Sommer 1966 zeigte mir Herr R. G. eine große Mappe, aus der er ein Blatt Papier herausnahm und mit unbeschreiblichem Enthusiasmus begann, die Erfindungen durchzugehen, die darum bettelten, auf das Zeichenbrett gelegt zu werden. Seine Worte: "Ich will, dass sie gebaut werden", sind charakteristisch für ihn. Er sagte: "Wenn ich mir einen 150-Tonnen-Kran vorstelle, möchte ich sehen, wie er am nächsten Morgen 150 Tonnen hebt."

Ich bin beeindruckt von seiner Freude an dem Moment, in dem er gerade lebt. Er macht sich immer weniger Gedanken über den jeweiligen Lebensabschnitt, in dem er sich befindet, als über das Leben, das er in diesem Abschnitt lebt. Die Vergangenheit betrachtet er nie als die "gute alte Zeit" und wünscht sich, sie noch einmal zu erleben, sondern mit Dankbarkeit für die gelernten Lektionen und mit Vorfreude

von morgen. Deshalb sieht er Zeit, Arbeit, Geld und Kontakte mit Menschen auf eine einzigartige Weise.

Zeit ist für ihn kostbar. Ich habe gehört, wie er sagte: "Wenn du Dollars für mich verschwendest, ist das nicht so schlimm - ich kann das wiedergutmachen. Aber verschwende nicht meine Zeit - sie kann nicht zurückgerufen werden." Eines Tages sah ich, wie er etwas auf einen kleinen Zettel schrieb, und fragte ihn danach. Er sagte mir, dass er aufgeschrieben hatte, was er an diesem Tag erledigen wollte. Damit versicherte er mir, dass er die Dinge in der Reihenfolge ihrer Wichtigkeit erledigen würde und keine Zeit vergeuden würde.

Als ich mit nur zwei Minuten Verspätung zu einem Termin kam, bemerkte ich das perfekte Timing, woraufhin er sagte: "Wären wir früher hier gewesen, wäre es zu früh gewesen." Er hat den biblischen Ratschlag in die Tat umgesetzt: "So lehre uns, unsere Tage zu zählen, damit wir unser Herz an die Weisheit hängen" (Psalm 90,12).

Wenn er reist, hat er seine Aktentasche immer dabei, weil sie Arbeit enthält, die seine Aufmerksamkeit erfordert. Für Smalltalk ist keine Zeit; für Klatsch und Tratsch ist nie Zeit. Sein Ja ist ein Ja und sein Nein ein Nein. Aber für ein Gespräch über die Lösung eines Problems, eine neue Idee für eine verbesserte Maschine oder einen Betrieb, die Quelle, den Verlauf oder die interessante Geschichte eines Flusses oder einer Gebirgsformation, über die das Flugzeug fliegt, oder eine Lektion, die er aus einer Lebenserfahrung gelernt hat - für solche Gespräche ist immer Zeit.

Zeit ist für ihn ein Geschenk - ein kostbares Geschenk Gottes, das respektvoll und dankbar behandelt werden muss.

Seine Reaktion auf die Arbeit ist ziemlich einzigartig. Wenn seine Frau ihn nach dem Abendessen fragt, ob er wieder zur Arbeit geht, antwortet er: "Nein, ich spiele nur eine Weile mit meinem großen Spielzeug." Nur wenige von uns finden ihre Arbeit so fesselnd. Er hat jedoch nicht zugelassen, dass ihn seine Hingabe an die Arbeit so sehr fesselt, dass er alles andere liegen lässt. Du kannst dich darauf verlassen, dass er beim Gebetstreffen und sonntags in der Kirche ist oder sein Zeugnis abgibt, wann immer sich die Gelegenheit bietet; aber die Arbeit, wie wir sie nennen, übt einen besonderen Reiz auf ihn aus. Er schätzt Gott für seine besondere Begabung, und das macht ihn zweifellos zu einem guten Verwalter von Zeit und Talent. Er sagt oft, dass er nicht will, dass seine Leute hart arbeiten - nur schnell. In dieser Aussage steckt eine Prise Humor, aber selbst der Begriff "schnell" hat eine besondere Bedeutung, wenn er von Herrn R. G. verwendet wird - "schnell" in dem Sinne, dass er dem Ergebnis

entgegenfiebert, der "Freude über das Erreichte". Er will die Arbeit nicht nur beenden, um sie hinter sich zu bringen, sondern um sich darüber zu freuen und bereit zu sein, die nächste Aufgabe in Angriff zu nehmen.

Auch seine Einstellung zum Geld ist einzigartig. Er betrachtet Geld nicht als etwas, das man anhäuft, um sich daran zu erfreuen, es jeden Tag zu zählen, um zu sehen, ob es wächst, und auch nicht als Maßstab für den Wert eines Menschen: Er sieht es nur als Mittel, um die Maschine zu produzieren, die er sich ausgedacht hat, oder als Mittel, um Menschen zu Gott zu bringen. Ein Anzug ist für ihn nur ein Kleidungsstück, um sich angemessen zu kleiden; sein Auto ist ein Mittel, um ihn an sein Ziel zu bringen; sein Flugzeug ist ein Zeitsparer; sein Büro (unglaublich unprätentiös) ist ein Ort, der notwendig ist, um die Pflichten des Tages zu erfüllen. In seinem Leben gibt es keine Statussymbole; er ist zu beschäftigt, um sich solche Gedanken zu machen. Er erklärt freimütig, dass er nicht vorhat, Reichtum anzuhäufen, um ihn zu hinterlassen. Er will so viel Geld wie möglich schaffen, um die Maschinen zu bauen, die sein Geist produziert, und um seine christliche Arbeit fortzusetzen. Obwohl er Millionen verdient und ausgegeben hat, ist er bemerkenswert losgelöst vom Geld als solchem; ihn interessiert nur, was es bewirken kann. Er sagt oft: "Die Frage ist nicht, wie viel von meinem Geld ich Gott gebe, sondern wie viel von Gottes Geld ich für mich behalte."

Ein ungewöhnliches Beispiel für seine Einstellung zum Geld zeigte sich, als er mit 65 Jahren zwei seiner Fabriken für 31 Millionen Dollar verkaufte. Er hielt einen Scheck über 25 Millionen in der Hand - kaltes Bargeld. Er fragte sich: "Wie viel sind fünfundzwanzig Millionen?" Sagte er: "Ich schätze, ich habe es wirklich geschafft; jetzt kann ich es mir einfach gut gehen lassen"? Nein, das tat er nicht. Er betrachtete es als Mittel, um sein elektrisches Rad und seine Hochsee-Ölbohrplattform zu perfektionieren. Also gab er, wie wir sagen, "das ganze Geld aus". Tatsächlich ging er fast pleite. Fünfundzwanzig Millionen waren für ihn nicht nur *angehäufter* Reichtum, sondern das Mittel für eine weitere "Freude an der Leistung". Er sah mehr als nur seine Maschinen. Er sah primitive, unerschlossene Gebiete in Südamerika und Afrika, in die er eindringen wollte. Deshalb investierte er eine beträchtliche Summe - mehrere Millionen Dollar - in Tournata in Liberia, Westafrika, und in Tournavista in Peru, Südamerika. Es gibt keine Möglichkeit, die spirituelle Rendite dieser Investitionen zu berechnen. Die Geschichte von Südamerika und Afrika wurde bereits in früheren Kapiteln erzählt.

Wie sieht es mit der Zukunft in Südamerika aus? Das müssen wir abwarten. Es gibt Anzeichen für eine Ausweitung des Dienstes. Einige der Mitarbeiter aus den USA sind schon seit Beginn der Arbeit in den frühen 1950er Jahren dabei. Sie haben das Gefühl, ein Teil von Tournavista zu sein.

In Liberia, Westafrika, war die kommerzielle Entwicklung aufgrund der hohen Betriebskosten weniger erfolgreich, aber es gibt keinen Grund für

Entmutigung, denn das ursprüngliche Ziel war nicht Reichtum, sondern die Mission für Christus. Im vergangenen Jahr - 1966 - wurde nach sorgfältiger Prüfung die kommerzielle Arbeit eingestellt und alle Bemühungen für die reine Mission aufrechterhalten. Als Herr R. G. diese Empfehlung hörte, sagte er: "Tu, was du für richtig hältst. Meine einzige Sorge ist, dass die Missionsarbeit nicht verletzt wird." 1966 besuchte ich den Vertreter der fast dreißig Kirchen im Dschungel, die Reverend Walter Knowles im Auftrag von Mr. LeTourneau betreut, und ich war überwältigt von den Ergebnissen der Arbeit, die bei der Ausbildung der Einheimischen für die Arbeit von Pastoren und Evangelisten geleistet wurde. Einige von euch, die diese Zeilen lesen, waren Partner bei dieser Arbeit. Haltet jetzt inne und dankt Gott, dass ihr durch eure Teilnahme einen Anteil an der Errettung von Seelen in Südamerika und Afrika habt.

Wenn du die Briefe von nah und fern lesen könntest, in denen Menschen von ihrer Errettung, Ermutigung und Überzeugung berichten, die sie durch die Lektüre der Monatszeitschrift *JETZT* und der Bücher, die Herr LeTourneau über sein Leben mit Gott geschrieben hat, erfahren haben, würdest du zustimmen, dass das Geld, das für die Produktion der Bücher und den kostenlosen Versand von *JETZT* an über 600.000 Menschen jeden Monat ausgegeben wird, gut investiert ist. Oder denken wir an die Tausende und Abertausende, die sein persönliches Zeugnis gehört haben. Er beginnt: "Ich bin nur ein Mechaniker, den Gott gesegnet hat, und er hat mich gesegnet - ein Sünder, der durch Gnade gerettet wurde."

Es wird dich auch freuen zu hören, dass die vier Söhne und eine Tochter von Herrn und Frau LeTourneau alle den Herrn lieben und ihm dienen. Das gilt auch für ihre 19 Enkelkinder. Ihre Tochter Louise (Mrs. Gus Dick) lebt in Moline, Illinois. Ihr Mann ist Direktor für Marketing und technische Dienstleistungen bei Deere and Company. Sie sind Mitglieder der Bethany Baptist Church. Louise und ihr Mann waren die Pioniere der Arbeit in Liberia. Richard, der älteste Sohn, ist seit 1961 Präsident des LeTourneau College und seit dem 25. August 1966 auch Präsident des Unternehmens, als Mr.
R. G. trat von der Präsidentschaft auf den Posten des Vorstandsvorsitzenden zurück. Ben, Ted und Roy leben in Longview, Texas. Sie sind alle im Unternehmen tätig, jeder in einer Führungsposition. Alle Söhne treten in die Fußstapfen ihres Vaters und sind nicht nur Geschäftsleute, sondern auch christliche Geschäftsleute, die sich in ihrer Gemeinde engagieren und häufig auf Reisen sind, um für den Herrn zu zeugen.

Herr und Frau R. G. feierten ihren 49. Hochzeitstag am 29. August 1966. Sie hat ihm in all den Jahren in allen Höhen und Tiefen beigestanden. Wenn

ihm ein Kompliment gemacht wird, weil alle Kinder im Glauben bei ihnen sind, sagt er

gibt ihr die Ehre. Sie war ihm in all den arbeitsreichen Jahren als Mutter treu. Sie hat Tausende von Kilometern zurückgelegt, um bei ihm zu sein, wenn er in seinem Dienst als Zeuge für den Herrn unterwegs war. Sie findet Wege, um ein arbeitsreiches Wochenende mit ein wenig Erholung zu verbinden. Indem sie ihre eigene Kaffeemaschine, Brötchen und andere Leckereien mitbringt, "kauft" sie ihm Zeit, um sich zwischen den Rednerauftritten auszuruhen.

Sein Zeugnis ist immer dasselbe, egal ob er zu einer Gruppe von Männern in einer kleinen Kirche oder vor einem Publikum von vielen Tausend Menschen spricht. Er ist dankbar dafür, dass Gott ihn im Alter von 16 Jahren gerettet hat, ihn im Alter von 30 Jahren zur vollen Hingabe geführt hat und ihn reich beschenkt hat; dennoch gab es auch harte Zeiten, von denen er erzählt, um zu verhindern, dass jemand glaubt, es gäbe nur Erfolg und angenehme Erfahrungen ohne Disziplin und Prüfung.

Im Dezember 1966 erhielt ich einen Brief von einem NOW-Leser, der ein Problem hatte. Als er das Zeugnis von Herrn R. G. las, wie Gott ihn gesegnet hatte, fragte er sich, ob Gott nicht alle, die sich zu Christus bekennen, in gleicher Weise segnete. Das ist ein häufiges Problem. Herr LeTourneau erzählte ihm in einem Brief, dass er seit dem Tag, an dem sein kleiner Sohn im Alter von dreißig Jahren verstorben war und er sich Gott geweiht hatte, nie an Gottes Liebe gezweifelt hatte. Durch alle Umstände hindurch (auch die schwierigen) war ihm nie der Gedanke gekommen, Gottes Liebe in Frage zu stellen. In diesem Brief betonte er, dass wir *glauben - und nicht* nur die *Worte* akzeptieren - müssen, dass "denen, die Gott lieben, alle Dinge zum Guten dienen, denen, die nach seinem Vorsatz berufen sind" (Römer 8,28). Und Frau R. G. teilt dieses Engagement für Gott und das Verständnis für seine Wege.

Die Botschaft von R. G. LeTourneau an alle, die dies lesen, ist immer noch dieselbe - die Worte aus der Bibel, die er schon tausende Male vor Zuhörern auf der ganzen Welt wiederholt hat: "Trachtet zuerst nach dem Reich Gottes und nach seiner Gerechtigkeit, so wird euch das alles zufallen" (Matthäus 6,33).

Assistentin des Präsidenten, *LeTourneau College; Herausgeberin von NOW*.

In memoriam

von Nels E. Stjernstrom

Beweger von Menschen und Bergen war ein guter Titel für die Autobiografie eines Mannes wie R. G. LeTourneau. Nur die Ewigkeit wird zeigen, wie viele Männer und Frauen *dazu bewegt wurden*, Christus als ihren persönlichen Erlöser anzunehmen - und wie viele *dazu bewegt wurden*, sich ganz dem Dienst für Gott zu widmen.

Das Jahr der ursprünglichen Veröffentlichung von *Mover of Men and Mountains* in einer gebundenen Ausgabe war 1959. Im Jahr 1967 wurde es als Taschenbuch gedruckt. Das vorangegangene Nachwort wurde hinzugefügt und Tausende von Exemplaren wurden verkauft. Es ist an der Zeit, es neu zu drucken und auf den neuesten Stand zu bringen.

Wenn zu Lebzeiten von Herrn LeTourneau sein Buch als "die Geschichte seines Lebens" angekündigt wurde, konnte man sich darauf verlassen, dass er sagte: "Noch nicht". Er lebte nicht in der Vergangenheit. Die Erfahrungen von gestern betrachtete er als Vorbereitung auf das, was heute von ihm verlangt wurde. Er blickte zwar in die Zukunft, lebte aber immer im *Jetzt*. Er freute sich über die gegenwärtigen Möglichkeiten und blickte optimistisch in die Zukunft.

Von jedem Menschen muss man schließlich sagen, dass *er geboren wurde und gestorben ist*. Über manche gibt es nicht viel mehr zu sagen. Bei diesem Mann waren die dazwischen liegenden Jahre so reich an Leistungen, dass es Bände füllen würde, wenn man die ganze Geschichte erzählen würde.

Wenn er auf seinen Reisen für Gott Zeugnis ablegte und sein großes Produktionsunternehmen leitete, wurde er meist als "Gottes Geschäftsmann" bezeichnet. Das war in der Tat seine Verpflichtung, als er als junger Geschäftsmann im Alter von dreißig Jahren erkannte, dass jeder Mensch, unabhängig von seinem Beruf, zuallererst zum Vollzeitdienst als Christ berufen ist.

Erst in seinem neunundsiebzigsten Lebensjahr wurde ihm klar, dass er das Reisen und Sprechen aufgeben musste. Das war ein schwerer Tag. Sein

einziger Trost war, dass seine Söhne dort weitermachen konnten, wo er aufhören würde.

Schließlich erlitt er am 17. März 1969, als er mit Frau LeTourneaus Schwester und Brüdern in Kalifornien zu Besuch war, einen Schlaganfall, von dem er sich nie mehr erholte.

Am 1. Juni 1969, an einem Sonntagabend um 18:55 Uhr, beendete er seinen irdischen Dienst. Umgeben von seinen Lieben nahm er Abschied von ihnen bis zu dem Tag, an dem alle, die auf den Herrn Jesus Christus vertrauen, wieder vereint sein werden.

Wie gut erinnere ich mich an diese Monate vom 17. März bis zum ersten Juni. Nach drei Wochen im Krankenhaus kam er nach Hause. Dort war er glücklich - er konnte sich im Haus bewegen und fühlte sich im Kreise seiner Lieben in vertrauter Umgebung wohl.

Als die Tage vergingen, merkten wir, dass seine Kräfte nachließen und sein Gedächtnis schwächer wurde. Solange er noch bei Kräften war, kam er zum Klavier und sein Geist wurde geweckt, als wir die alten Glaubenslieder sangen. "Wonderful Grace of Jesus" war eines seiner Lieblingslieder, das er so kräftig sang, wie es sein Zustand zuließ. Ein anderes Lieblingslied war "Until Then", das seine Liebe zum christlichen Leben zum Ausdruck brachte, und obwohl sein Gedächtnis nachließ, sang er den Refrain mit. Er sang auch "There is sunshine in my soul today" und "Let a little sunshine in" sowie andere Lieblingslieder. Und es schien, als würde er nicht müde werden, sondern seinen Geist heben; es war eine gute Medizin für ihn. Das Buch *"Mover of Men and Mountains" (Beweger von Menschen und Bergen*) hat sicherlich auf seine Liebe zu seinen großen Maschinen hingewiesen, aber wenn er darüber sprach, fügte er immer hinzu: "Aber ich muss meinem Herrn beweisen, dass ich ihn mehr liebe"; und so muss es gewesen sein, denn seine letzten Tage waren ein deutlicher Beweis dafür, dass es die *Dinge Gottes* waren*, die ertragen*.

Ich erinnere mich noch gut an den Tag, an dem ich mit ihm einen Ausflug machte, in der Hoffnung, seinen Tag zu erhellen und aufzuheitern. Es war nur ein paar Wochen, bevor er uns verließ. Ich fragte mich, wie er wohl auf seine Fabrik und seine Maschinen reagieren würde, und fuhr zur Fabrik. Auf der Vorderseite des Gebäudes steht in großen Buchstaben der Name "R. G. LeTourneau, Inc.". Ich hielt an und wir sahen uns um. Aber es gab keine Reaktion

-kein einziges Wort. Ich fuhr weiter und fuhr etwa zwanzig Meilen in eine Nachbarstadt, wo einer seiner mächtigen Holzstapler gerade ganze Ladungen von Lastwagen hob, sie zu einem Sortierbereich brachte und dann zu riesigen Stapeln aufschichtete. Ich erwartete eine Antwort, einen erfreuten Blick, ein Lächeln - aber auch hier gab es keine Antwort. Ich

wendete das Auto und fuhr nach Hause, weil ich dachte, dass die Erinnerung verblasst war und ich keine Reaktion mehr erwarten konnte. Eine Überraschung wartete auf mich. Als wir weiterfuhren, drehte er sich zu mir um und sagte leise,

"Fenster, Fenster." Ich dachte, er wollte, dass ich ein Fenster des Autos öffne. Obwohl die Klimaanlage in Betrieb war, fragte ich ihn, ob ich das Fenster öffnen solle. Seine Antwort: "Nicht Nein! Fenster, Fenster!" Plötzlich wurde mir klar, was er mir sagen wollte, also begann ich zu singen:

"Lass ein bisschen Sonnenschein rein, lass ein
bisschen Sonnenschein rein; Mach das
verdunkelte Fenster frei, öffne die Tür weit; Lass
ein bisschen Sonnenschein rein. "*

Als er das hörte, lächelte er - ein Lächeln der Zufriedenheit. Die Erinnerung war nicht weg, auch nicht seine Erinnerung an "Dinge, die Bestand haben". Als ich schloss, forderte er mich mit schwacher, zögerlicher und leiser Stimme auf: "Sonnenschein, Sonnenschein." Ich kannte ihn gut genug, um zu wissen, was er hören wollte:

"Heute ist Sonnenschein in meiner
Seele, prächtiger und heller
als an jedem irdischen Himmel
leuchtet, denn Jesus ist mein
Licht.
O es gibt Sonnenschein, gesegneten
Sonnenschein, Wenn die friedlichen,
glücklichen Momente kommen; Wenn
Jesus sein lächelndes Gesicht zeigt, gibt
es Sonnenschein in meiner Seele."

Während ich sang, klopfte er rhythmisch auf die Armlehne des Autos und bemühte sich, mir zu folgen. Ich bemerkte, dass seine Lippen trotz des schwachen Klangs die Worte wiederholten, die für diesen Mann (der seine Maschinen sehr liebte) das Beständige darstellten.

Ach, könnten wir doch alle den Vers seines Lebens zu unserem eigenen machen: "Trachtet aber *zuerst* nach dem Reich Gottes und nach seiner Gerechtigkeit, so wird euch das alles zufallen" (Mt. 6,33).

Sein Gedenkgottesdienst, der in der Sporthalle des LeTourneau College stattfand, war ein triumphaler Gottesdienst. Die Gemeinde sang voller Kraft "How Great Thou Art". Es wurde auf seine außergewöhnlichen Leistungen für die Welt hingewiesen, doch jeder, der daran teilnahm, würdigte das Zeugnis seines Lebens, indem er Gott die Ehre gab. Sie erinnerten sich daran, dass er sein Zeugnis immer mit den Worten begonnen hatte: "Ich bin nur ein Mechaniker, den Gott gesegnet hat." Noch Tage nach dem Gedenkgottesdienst sagten die Leute auf der Straße: "Das war ein ungewöhnlicher Gottesdienst! Warum gibt es nicht mehr

Gedenkgottesdienste wie diesen?" Vielleicht liegt die Antwort näher, als wir zugeben wollen. Als Menschen neigen wir dazu, das Gleichgewicht im Leben zu vernachlässigen. Junge Menschen werden manchmal davor gewarnt, sich zu sehr in den Erfolg zu verlieben. Das ist eine Warnung, die, wenn sie richtig

verstanden wird, ist gültig. Ein solcher Ehrgeiz kann eine Person so sehr gefangen nehmen, dass alle anderen Belange darunter leiden. Andererseits werden mangelnde Disziplin, Aggressivität, Kreativität oder Motivation - und die daraus resultierende Unfähigkeit, etwas zu erreichen - oft damit entschuldigt, dass man sich dem widmet, was man fälschlicherweise als Spiritualität bezeichnet. Diejenigen, die dieses Buch gelesen, Herrn LeTourneau sprechen gehört oder mit ihm zusammengearbeitet haben, wissen, dass er durch die effektive Nutzung seiner Zeit in seinem Geschäft etwas erreicht hat, das man durchaus als phänomenal bezeichnen kann; dennoch erreichen viele Menschen, die als Vollzeitdiener des Herrn eingestuft werden, vielleicht nicht das Niveau des christlichen Dienstes, das er erreicht hat.

Bei diesem Schreiben ist Vorsicht geboten, damit er nicht überhöht wird, obwohl das nicht sein Wunsch war. Sein Wort an die Menschen, vor allem wenn er sprach, war: "Ihr werdet nie wissen, was ihr erreichen könnt, bis ihr ein großes Ja zum Herrn sagt."

Eine oft gehörte Redewendung lautet: Je größer der Kopf eines Mannes ist, desto leichter ist es, seine Schuhe zu füllen. Das stimmt zwar, aber es ist schwierig, in die Fußstapfen von Herrn LeTourneau zu treten. Es wird viele Menschen brauchen, um diesen Platz einzunehmen. Es gibt einem jedoch zu denken, dass Gott einen Plan hat, um seine Hingabe zu ehren. Wenige Monate vor seinem Tod wurde Frau LeTourneau zur texanischen Mutter des Jahres ernannt, und nur einen Monat vor seinem Tod wurde sie unter allen Müttern des Bundesstaates zur amerikanischen Mutter des Jahres gewählt. Dies war der Startschuss für ihren eigenen Dienst, der sie von 1969 bis zu diesem Schreiben Anfang 1972 bei verschiedenen Veranstaltungen in fast allen Bundesstaaten auftreten ließ. Dieser Dienst als Rednerin war für sie völlig neu. Mehr als dreißig Jahre lang war sie mit ihrem Mann auf Reisen gewesen, hauptsächlich um ihn zu unterstützen und zu pflegen, immer im Hintergrund. Heute, 1972, tritt sie als Präsidentin des American Mothers Committee, Inc. weiterhin vor verschiedenen Gruppen auf, wobei sie viel Zeit darauf verwendet, junge Mütter zu ermutigen, sich selbst und ihr Zuhause Gott zu widmen, um ihre Kinder so zu erziehen, dass sie den Herrn lieben und ihm dienen.

Wir glauben, dass jeder Mensch, der ein Leben der Hingabe an Christus gelebt hat, ein Erbe an die Generation hinterlässt, die auf ihn folgt. Dieses Erbe kann unterschiedlich ausfallen, je nach den Gaben und Ressourcen des Einzelnen. Es ist traurig festzustellen, dass viele von uns vielleicht aus Gedankenlosigkeit oder Nachlässigkeit versäumen, ihre Möglichkeiten und Mittel besser zu nutzen. Es besteht kein Zweifel daran, dass LeTourneaus

Vision weit über seine Zeit hinausreichte. Ein Beweis für seine Vision ist das von ihm und seiner Frau gegründete College, in dem die unterschiedlichen Talente der jungen Menschen im Bildungsprogramm berücksichtigt werden.

Sein Leben wird durch dieses vierjährige, akkreditierte College verlängert. Da er auf dem Gebiet der Mechanik und des Ingenieurwesens am meisten zu Hause war, liegt es auf der Hand, dass das Ingenieurwesen einen großen Stellenwert hat. Die Schülerinnen und Schüler erhalten eine umfassende technische Ausbildung, lernen aber auch den "Touch" der Technik kennen. Stell dir vor, was für eine Vision er für die kommenden Tage der zunehmenden Technologie hatte, wie wir sie heute erleben! Und er erlebte noch, wie sich das College über den Bereich Technik und Technologie hinaus ausweitete und sowohl ein zwei- als auch ein vierjähriges Programm für Techniker, Bibelstudenten, Flugschüler, Geisteswissenschaftler und Missionare anbot. Tausende von Schülern werden hinausgehen, um zu bezeugen, dass jede Berufung heilig ist, wenn Christus im Leben des Arbeiters lebt.

Millionen von Menschen werden durch seine Publikation JETZT, die um die Welt geht, die Botschaft des Kreuzes erfahren.

Seine Frau, der auf wundersame Weise fast zeitgleich mit seinem Tod die Türen zum Zeugnis geöffnet wurden, seine Tochter Louise und ihr Mann Gustav Dick mit ihrer Familie, seine vier Söhne Richard, Roy, Ted und Ben mit ihren Familien - sie alle widmen sich der Verbreitung des Evangeliums, das er verkündet hat: das Evangelium von der Liebe und Rettung Gottes für alle, die glauben und Christus als Retter und Herrn annehmen.

Tausende Male hat R. G. LeTourneau zu Tausenden von Menschen gesagt: "Wenn du dem Herrn nicht dienst, beweist das, dass du ihn nicht liebst; wenn du ihn nicht liebst, beweist das, dass du ihn nicht kennst. Denn ihn *zu kennen* heißt, ihn *zu lieben*, und ihn *zu lieben* heißt, ihm *zu dienen*."

Jeder, der dieses Zeugnis von Gottes Gnade im Leben eines Mannes gelesen hat, der seine Abhängigkeit vom Erlöser erkannt hat und in seiner Gemeinschaft mit Christus so gesegnet wurde, sei eingeladen: Lass Jesus in dein Leben kommen.

Charles H. Gabriel, "Let the Sunshine In", in *Simple Songs for Toddlers* (Grand Rapids: Zondervan, 1959). Mit Erlaubnis verwendet.

Index

Afrika, 244, 245, 246

Luftmacht, 123-24

Alaska, 226

Alaska-Freight Lines, Inc., 235

Alcan Highway, 4

Anonyme Alkoholiker, 89

Alexander der Große, 126

Allis Chalmers, 3, 200

Amazonas-Vier-Punkte-Programm,

257 Anden, 258

Andrews, Harry, 156, 170, 173, 186

Lehrlingsausbildung, 39-40

Arabien, 121, 143

Waffenstillstand, 81

Arthur, Percy, 64-66

Verband der amerikanischen Eisenbahnen, 263

Asymptote, 114

Atlanta Constitution, 222

Atombombe, 232

Australien, 230, 239

Autoindustrie, 69, 107

Autorennen, 74

Luftfahrtindustrie, 26, 107

Bakersfield, Kalifornien, 161

Barnwell, Royce, 243-44, 248, 258

Basich Brothers Construction Co., 190

Basich, Nick, 190-92, 197, 198

Bechtel Co., 174

Bechtel, W. A., 136

Beebe Plains, Quebec 6, 7

Bell, Alexander Graham,

113 Bellota, Kalifornien,

121, 127

Benecia, Kalifornien, 163, 164, 165

Best, Daniel, 100-101

Best Tractor Co., 137, 200

Bibel, 3, 73, 110, 118, 151, 152, 168, 188, 258

Bibellager, 151

Bloomington, Illinois, 212

Bob Jones College, 212

Bone, Nordafrika, 231

Boulder City, Nevada, 174

Boulder Dam, 52, 160, 174, 177, 196; *siehe auch* Hoover Dam

Boulder Dam Highway, 178, 181, 182, 184, 196

Britisches Kriegsministerium, 102

Bryant, George E., 230

Planierraupen, 140, 155, 177, 226, 232

Bunyan, Paul, 235, 236

Burgess, Denn, 192, 195, 200

Birma, 4, 226

Butler, Amerika, 68

Familie Butler, 68

Kabelgesteuerte Abstreifer, 159-60, 161

Cadillac, linksbündig, 60

Kalifornien, 7, 36

    Bewässerungsprojekte, 100, 119

    Staatliches Straßenbauamt, 161

Camp Bethany, 219, 243

Kanada, 5, 226

Kanäle, 143, 155-56

Kantonesische Sprache, 41-42

Carmel, Kalifornien, 184, 192, 196

Carryall-Schaber, 193, 194-95, 197, 216, 232

Case, Carlton, 99, 115, 116, 125, 156, 167, 169, 196, 200, 201, 205

Case Tractor Co., 200

Castle's Lagerhaus, 136, 178

Caterpillar Co., 200, 214

Caterpillar-Traktor, 102, 216, 217, 238-39

China, 41, 42, 86, 94, 103, 109, 110, 207, 226

Chinesen, 87

    in San Francisco, 42

Ausschuss Christlicher Geschäftsleute, 49

Kirche der Christlichen Missionarischen Allianz, 87, 88, 115, 138, 205, 207, 246

Clark, Daniel, 257

Clark, Mr., 115

Coanda, Henri, 107

Kommunismus, 246

Bauarbeiten; 55; *siehe auch* Schwerbau Koch, Pop, 156,

201, 202

1. Korinther 13:1, 168

II. Korinther 6:1, 110

Krähenschlucht, 138, 140, 141, 144

Daingerfield, Texas, 240, 241

Dammbau, 145-47

Dämme, 174-75; *siehe auch* unter

Name D-Day, 232

DeLong, L. B., 263

Devol, Reverend, 108, 109, 141, 189

Dick, Gus, 251, 264

Dick, Louise, 251, 264

Dirks, Norman, 212, 213-14

Donner Party, 68

Donner Pass, 68

Douglas, Donald, 263

Dublin Mountains, 58, 138

Duluth, Minnesota, 3, 5, 6, 7, 10, 11, 15, 16, 18, 21

East Portland Iron Works, 23, 24, 39

Edison, Thomas, 113

Elijah (Prophet), 118

England, 261, 262

Escalon, Kalifornien, 53, 127

Estes, Carl, 240, 241

Europa, 232, 244

Everett, Washington, 144

Faircy, William, 263

Glasfaserisolierung, 126-27

Ford, Henry, 148

Forrest, Dr. R. A., 219-20, 223

Frankreich, 5, 107

Franklin Institute, 268

Fremon, Jack, 230

Fresno (Maschine), 55-57

Frost, Mr., 186-87, 188, 193

General Construction Co., 174

General Motors, 3, 246

Deutsche, 231

Deutschland, 224

G.I. Bill of Rights, 241

Gibbs, W. F., 263

Gilmour, Robert, 6, 7, 8, 19, 67, 73, 80

Glendale, Kalifornien, 169,

172 Gott:

Vertrauen in, 165, 167

Liebe zu, 168, 275

Partnerschaft mit, 3, 6, 202-206, 223, 264

Goldene Regel, 3

Goldbergbau, 52-53

Gondel, 37-38, 125, 127, 130, 133, 159

Gothe, Tim, 27, 28, 40, 41, 43

Graham, Billy, 32, 251

Grande Ligne Mission, 4, 5

Grant, Ulysses S., 228

Greenville, S. C., 212

Grunaur & Fabian, 93

Grunaur, Herr, 93, 95, 96, 97, 98, 102

Whitehall Ranch, 93, 95, 103, 104

Grunigen, Arnold, 49

Guy, Bill, 92-93, 119, 133, 171

Guy, Ira, 92-93, 102, 110, 119, 132, 133, 171

Hahn, Clarence, 129

Hahn, Ephraim, 129, 130, 133, 217

Hall, Mr., 181, 183, 184, 185, 186, 187

Hammond, John Hays, Jr., 107

Harris, Mr., 37-38, 125, 127

Harris Harvester Werke, 37, 93, 125

Hawaii, 261

Heacock, Mr., 216

Schwerer Bau, 133, 134-42

Hetchy-Hetchy-Pipeline, 136-37

Hickam Field, 225

Higginbotham's Lagerhaus, 136

Hill, Mr., 23, 24, 25, 26, 29, 30, 31, 38, 39, 40, 114

Hiroshima, 232

Hoffer, Janice, 251

Holland, 273

Holt, Benjamin, 100-102

Holt Tractor Co., 37, 199-200

Holt-Traktoren, 93, 95, 96, 97, 102, 107, 110, 111, 114, 127

Hoover-Damm, 174

Trichterwaggons, 152, 153-54, 155, 157, 159

Hot-rodders, 72-73

Hugenotten, 4, 5

"Humpers", 139

Indien, 226

Indianer, 100

Internationale Gesellschaft, 200

Internationaler Entwicklungsbeirat, 260

International Harvester, 3

Unterschiede zwischen Erfindung und Entwicklung, 131

Erfinder, 126, 131

Bewässerung, 100, 102, 119

Isgren, Elmer, 170, 199

Inseln, die, 95, 103, 111

Italien, 121, 224

Itzen, Bill, 212, 213

Japan, 170, 224, 231

Johansen, Jo, 169, 172, 230

Johannes 3:16, 275

Gemeinsame Stabschefs, 263

Jones, Carolyn, 86, 87, 88, 246

Jones, Elmer, 41-42, 43, 86-87, 88, 246

Judson Eisenwerke, 44, 48

Kaiser, Henry, 136, 138, 141-42, 143-45, 146, 147-54, 157, 158, 159, 160, 163, 171, 174

Kasserine Pan, 232

Oberer See, 8, 11, 14

L & L Construction Co., 162-67

Ledo Road, 4

LeTourneau (Australia) Pty., Ltd., 230

LeTourneau, Ben, 201, 264

LeTourneau, Bill, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 18, 23, 44-45, 137, 159, 192, 193, 195, 204

LeTourneau, Caleb, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 13, 14, 18, 19, 23, 52, 53

LeTourneau, Caleb, Jr., 82, 84, 85, 87

LeTourneau, Donald, 117, 136, 149, 220, 226-27, 244

LeTourneau Electric Wheel, 132

LeTourneau Evangelistic Center, 211-

LeTourneau, Evelyn, 80, 82, 84, 85, 86, 88, 94, 103, 104, 107, 116, 117, 122, 129, 136, 138, 149, 151, 156, 171, 194, 201, 203, 212, 213, 219, 223, 240, 243

LeTourneau Stiftung, 205, 207, 212, 219, 220, 241

LeTourneau, Harold, 7, 9, 12, 13, 18, 19

LeTourneau Inc., R. C., 117, 135-36, 169, 175, 179, 184

LeTourneau, Jean, 4, 5

LeTourneau, Joseph, 5

LeTourneau, Joshua, 5, 6, 8, 18, 19, 52,

53 LeTourneau Log Stacker, 132

LeTourneau, Louis, 12, 18

LeTourneau, Louis, 162, 164, 170

LeTourneau, Louise, 115, 136, 149

LeTourneau, Marie, 18, 35, 109, 208

LeTourneau, Marie Louise, 4, 5

LeTourneau, Mattie, 7, 16, 18

LeTourneau, Phillip, 18

LeTourneau, Rachelle, 5, 8

LeTourneau, Richard, 138, 149, 230-31, 264

LeTourneau, Robert Gilmour:

Aktivitäten, 207-11

Auszeichnungen, 263, 268

LeTourneau, Robert Gilmour: (*Forts.*):

Henry Kaiser Beziehung, 141-42, 143-45, 146, 147-54, 157, 158, 159, 160

Missionshausarbeit, 88-90

Persönliche Tragödien, 212-14

Selbstbewußtsein, 35

Rednerverpflichtungen, 202 ff., 211

LeTourneau, Roy, 260, 264

LeTourneau, Sarah, 18, 94, 102, 103, 107-108, 109, 110, 207

LeTourneau, Shirley, 264

LeTourneau Technical Institute, 207, 208, 241-42, 243

LeTourneau, Ted, 264

Liberia, 207, 247, 248, 249, 250, 253, 258, 260, 264,

Vier-Punkte-Programm, 256-57

Lizzie Lorimer, 259

Lone Star Steel Co., 240

Longview, Texas, 229, 242, 243, 244, 256

Longview *News and Journal*, 240

Lorimer, Albert, 6

Lorimer, Belle, 7

Lorimer, Elizabeth Johnston, 6, 7, 9, 14, 33-34

Los Angeles, Kalifornien, 161, 172

Losch, Al, 170, 230

Liebe, Vernon, 169, 185, 199

Holzwirtschaft, 235-36

Lyon, Frankreich, 4

Maistretti, Buck, 119, 133, 160, 161, 171, 175

Maleachi 3:10, 163

Mare Island Navy Yard, 78, 79, 80, 81, 111, 112

Maroni, Mac, 111

Marsicano, Joe, 229

Martin, Samuel, 6

Matthäus 6:24, 150

Matthäus 6:33, 85

Mayflower, 68

McCall, Abijah, 56

Metallurgie, Wissenschaft

von, 29 Mexiko, 8, 76, 77

Raketen, 107

Mississippi, 152, 153

Molpus, Jim, 265

Monrovia, Liberia, 247, 248

Montgomery, Colonel H. A., 231

Moore and Scott Iron Works, 40

Mormonen, 140

Morris, Wilma, 226

Moskau, Russland, 170

Mountain Mover, 129, 130, 132, 133

Mt. Herman Verein, 138, 207

Murfreesboro, Tennessee, 212, 213

Nagasaki, 232

National Defense Transportation Association, 263

Nautilus, 263

Newhall-Abschnitt, 161, 163, 165, 167

Newman, Monty, 170, 177

N.Y.-San Francisco Autorennen, 74

Normandie, 232

Nordafrika, 226

Jetzt, 207, 208-209

Nr. 5 Exchequer Gold Mine, 52, 176

Oakland, Kalifornien, 48, 49, 57, 58, 138, 141, 147, 148

Odria, Präsident Manuel, 258

Offshore-Ölbohrungen, 120-

21 Ölindustrie, 237

Olson, Tom, 208-209

Orange County Dam, 178, 180, 181, 184, 272

Ordway, A. B., 144, 157

Orient, 44, 220

Oroville, Kalifornien, 156, 161

Fluss Pachitea, 258, 260

Pazifik-Gießerei, 44

Panamakanal, 143, 172

Panik von 1907, 44

Parks, Ken, 74, 78, 83, 84, 86, 91, 92, 195

Patterson, Ditch, 155-56, 160, 161

Pearl Harbor, 225, 232

Missionshaus Peniel, 87, 88-89, 107, 109, 138, 194, 246

Peoria, Illinois, 200, 201, 207, 210, 214, 256

Handelskammer, 202

Peru, 207, 257-60, 264

Peterson, Buster, 68, 76

Peterson, Edna, 68, 77, 121-22, 136

Peterson, Evelyn, 67-68, 75, 76, 77, 78; *siehe auch* LeTourneau, Evelyn

Peterson, Howard, 68, 99, 100, 115, 118, 164

Peterson, Oscar, 67, 75, 76, 77, 80, 103

Peterson, Mrs. Oscar, 6B, 75, 77

Peterson, Ray, 68, 77, 118, 121-22, 133, 138, 156, 160, 171, 194

Philbrook-Damm, 144, 145, 147

Philipper 3:21, 275

Plymouth Brethren, 11, 19, 22-23, 40, 49, 61, 86, 87

Point Four, 246; *siehe auch* Amazonas und Liberia

Portland, Oregon, 7, 19, 21, 32-33

Gebet, 163

Macht der, 156-59, 183

"Fortschrittskontrolle", 183

Sprüche 14:12, 154

Rotes Kreuz, 88

Regale, 63-64, 74

Forschungstrends, 257

Richards, Emanuel, 16, 17, 19

Richards, Rachelle, 16

Richford, Vermont, 5, 6

Reiter, Ernie, 138

Rogers, Henry, 69-70, 111

Römische Straßen, 134

Russell, Donald, 263

Russland, 170, 171

Rutschman, Orin, 212, 213

Rutschman, Peter, 212, 213

Rydalmere, New South Wales, 230, 239, 256

Sacramento River Deich, 195

Sahara, 271

Salt Lake City, Utah, 140, 152

Saltonsee, 190, 197

Salvador, Jack, 161, 177

Salvador, Joe, 161, 177, 197

Heilsarmee, 88

San Francisco, Kalifornien, 40, 41, 42, 48, 86, 136, 141

    Chinatown, 44

    erdbeben, 42-43, 165

Feuer, 43-44

San Francisco Bay, 58, 157, 163

San Francisco Bay Bridge, 157

San Joaquin River, 58, 95

San Leandro, 100-101, 185

Santa Barbara Mission, 100

Saxons, 63, 74, 76, 94, 110

Schmeiser, T. G., 96, 110, 119

Schram, Inc., 192

Skorpion, 121

Schottland, 262

Seebienen, 177, 226

Selbstverbesserung, 147

Bergpredigt, 150

"Ladengespräche", 210

Siegfried Linie, 232

Sierras, 144, 145

Sikorsky, Igor, 263

Sechs Unternehmen, 174, 178

Südamerika, 244, 245

Southern Pacific Railroad, 150, 163, 164, 166, 167, 172

Spaatz, Carl, 232

Spagmo, Frau, 15, 16, 17

Spanier, 100

Spanische Grippeepidemie, 80, 85

Spanisches Bewässerungssystem, 100

Spokane, Washington, 143-44

S.S. United States, 263

Standard Oil of N.J., 13

Stanislaus River, 53, 54, 55

Stock Car Racing, 64

Stockton, Kalifornien, 7, 57, 58, 61, 64, 67, 75, 80, 86, 88, 100, 138, 172, 261

1911 County Fair, 63

County Fair Board, 37

County Horse Track, 125

Stockton-on-the-Tees, 261

Strathearn, Dorothy, 211

Strathearn, Dr. Harold, 211, 212, 261

Unterbodenschutz, 115

Suez-Kanal, 143

Suison Bay, 163, 164

Superior Garage, 62 ff.

Sutter's Fort, 68

Throop, Mr., 123

Toccoa Falls, Georgia, 219, 220-24

Toccoa Falls Institute, 219, 223, 226, 241

Werk Toccoa, 228, 239, 256

Tournapuils, 215-19, 225, 232, 251

Tournata, Liberia, 250, 251, 254

Tournavista, 258

Townsend, Cam, 257-58

Trans-Andean Highway, 258

Tubman, Präsidentin, 248, 250

U.S. Army, 226, 262

U.S. Department of State, 170

U.S.-Ingenieure, 195, 230-31

U.S. Navy, 78, 79, 131, 227, 228

U.S. Patent Office, 123

University of California, 95

University of Minnesota, 13, 19

Upland, Kalifornien, 7, 80

Vermont, 8, 16

Werk Vicksburg, 228, 229, 230, 234, 239, 256

V-J Day, 232

Volstead Act, 83

Walker, Mr., 19

Washington, D.C., 246, 247, 248, 260

Weaver, Charles, 263

Webster, Aufseher, 169-

70 Wei Hai Wei

Mission, 94

Westinghouse Air Brake Co., 255, 256

Wheaton College, Illinois, 241

Wickman, Bill, 145

Winona Lake, Indiana, 219, 243

Welthandel, 245-46

Welthandelskonferenz, 245

Erster Weltkrieg, 78, 102, 232

    Waffenstillstand, 81

    Grippeepidemie, 80

Zweiter Weltkrieg, 3, 4, 129, 177, 210, 224, 226-32

D-Day, 232

Gebrüder Wright, 131

Wycliff Bibelübersetzer, 257 Yerba

Buena Power System, 49, 51

Young People's Missionary Society, 41

Zapata Off-Shore Company, 121