Von Andreas Lindner (Text und Fotos)

Es ist Nacht. Die Einwohner haben sich in ihre Häuser zurückgezogen. Vereinzelt dringt noch zur mitternächtlichen Stunde Licht aus einigen wenigen Fenstern. Hoch ragt der Wasserturm empor, der, angestrahlt durch Schweinwerfer, mit seiner typisch amerikanischen Form für unsere Augen unwirklich erscheint. Die nächtliche Stille wird durch ein gewaltiges Konzert von Grillen durchdrungen. Nur noch ab und zu rollt ein Auto über die zwei hintereinanderliegenden Bahnübergänge. In weiter Ferne ist das markante Horn einer Diesellok zu hören. Noch muss ich mich gedulden. Dichtes Buschwerk und Bäume verwehren mir den Blick auf die hier im Bogen liegende Strecke. Es dauert eine Weile, bis ich meine, einen Reflex des grellen Scheinwerferlichts an der blanken Kante des Schienenprofils zu erkennen. Dann bin ich mir sicher: Diese helle Linie wandert an der Kante entlang, wird länger und länger. Gleichzeitig erreichen meine Ohren das sonore Brummen mehrerer langsam laufender Dieselmotoren zusammen mit dem Läuteschlag einer Lokomotivglocke. Immer heller wird das Gleis ausgeleuchtet. Im gleisenden Scheinwerferlicht nehme ich nun die Schienen und ihre Umgebung wahr. Hinter den Bäumen taucht das typische Spitzenlicht einer modernen nordamerikanischen Diesellokomotive auf: zwei untere Scheinwerfer (ditch lights), ein vertikaler Doppelscheinwerfer als weiteres Spitzenlicht und die beiden beleuchteten «number boards», die auf die Nummer der führenden Lok hinweisen. Erst jetzt ertönt hinter mir die Warnglocke des Bahnübergangs. Das Wechsel-Warnblinklicht leuchtet auf, wie auch die roten Warnleuchten an den sich nun senkenden Bahnschranken. Laut und metallisch schlagen die Achsen beim Überfahren der vor mir liegenden «diamond»-Kreuzung. Als nur wenige Meter entfernt die erste der drei UP-Diesellokomotiven mit auf den Seitenwänden lackierter amerikanischer Flagge und dem Schriftzug «Building America» vorbeifährt, zittert der Boden unter mir. Aufgrund des gleich zu überfahrenden Bahnübergangs wird das Horn mit ohrenbetäubender Lautstärke – ohne Rücksicht auf die Anwohner – betätigt. Mit Dauerwarnton überquert dann die Front der ersten Lok den Bahnübergang. Scheinbar endlos folgt Güterwagen auf Güterwagen. Ein Autofahrer müsste jetzt einiges an Geduld aufbringen, denn der Bahnübergang bleibt erst einmal für viele Minuten geschlossen. Ein Grund, warum eher die weiter westlich gelegene Brücke zum Überqueren der Gleise genutzt wird.