

**Politik & Geschäft**

In der aufwendigen Darstellung DeMilles stehen autonome neben fremden Elementen. So findet man in seinem Film keinerlei Hinweise auf die Zwistigkeiten zwischen den irischen und den chinesischen Arbeitern. Dagegen tritt deutlich die Absicht zutage, das junge amerikanische Volk, das seine Söhne zu einer zweiten, nunmehr endgültigen Eroberung weiterer Landstriche ausschickt, mit einer Gloriole zu umgeben. Es ist nicht übertrieben, in den bedeutenden Western mit nationalem und historischem Hintergrund eine Neigung zur Propaganda festzustellen, die sich freilich mehr nach innen als nach außen richtet. UNION PACIFIC berichtet von einer titanischen Aufgabe, die die Nation erfolgreich erfüllt, obwohl sie zur gleichen Zeit in einem Bürgerkrieg zerrissen ist - also fehlt dieser Nation doch nicht der Sinn für die Einheit!...

Die politischen Momente, die beim Bau der Strecke mitspielten, werden infolgedessen im Film auch gar nicht erwähnt. Kalifornien mußte fest mit den Nordstaaten verbunden werden, da es sich andernfalls vermutlich den Südstaaten angeschlossen hätte. In diesem Fall "hätte das kalifornische Gold dem Süden wahrscheinlich nur zu einem Sieg über den Norden verholfen. Erwägungen zur Landesverteidigung, nicht zur Förderung von Handel und Verkehr standen am Anfang dieses Projektes" (Glenn W. Perrins in "True West", 1962).

*Jean-Louis Rieuepeyrot: Der Western. Bremen 1963*

Insgesamt ist eine Strecke von 1700 Meilen zu verlegen...Die Union Pacific beschäftigt 12.000 Arbeiter, darunter viele Iren. Die Schwerstarbeit bei der Central Pacific, die die Gebirgsstrecken zu bewältigen hat, wird von rund 18.000 importierten chinesischen Kulis getragen.

24 Millionen Acres öffentliches Land werden den beiden Gesellschaften überlassen, dazu rund 65 Millionen Dollar Kredite. Der Großteil des verschenkten Landes gehört eigentlich den Indianern; durch den Bahnbau wird es zu einem wertvollen Spekulationsobjekt, der parzellenweise Verkauf bringt Millionengewinne.

Die Strecke wird täglich zwei bis vier Meilen vorangetrieben...

Die mit dem Verlauf der Streckenarbeiten nach Westen vordringenden großen Arbeits- und Versorgungslager werden zu "End-of-the-Track-Towns", deren Vergnügungseinrichtungen wiederum der Union Pacific gehören, womit das am Ort verdiente Geld größtenteils wieder zum Profit der Gesellschaft wird. Vergnügungsunternehmer, die auf diesem Markt mitverdienen wollen, werden von General Casement brutal abgeschmettert. Ein besonders spektakulärer Fall ereignet sich in Julesburg, wo Casement mit seinen Leuten unter Management und Personal mehrerer "freier" Spielhöhlen und Bordells ein zehnmütiges Massaker veranstaltet, das 76 Menschenleben kostet, nicht gerechnet zwanzig Vergnügungsunternehmer, die Casement später noch öffentlich hängen läßt.

*Joe Hembus: Western-Geschichte. München/Wien 1979*

USA 1939

Regie: Cecil B. DeMille

Buch: Walter DeLeon, C. Gardner Sullivan, Jesse Lasky, Jr.

Adaption: Jack Cunningham  
nach dem Roman "Trouble Shooter"  
von Ernest Haycox (1937)

Kamera: Victor Milner, Dewey Wrigley

2nd Unit Kamera: Harry Hallenberger

Schnitt: Anne Bauchens

Musik: Sigmund Krumgold, John Leipold

Ton: Harry Lindgren, John Cope

Bauten: Hans Dreier, Roland Anderson

Ausstattung: A. E. Freudeman

Kostüme: Edith Head, Natalie Visart

2nd Unit Regie: Arthur Rosson, Harry Scott

Regieassistent: Charles Barton, Edward Salvin

Darsteller:

Joel McCrea (Jeff Butler),

Barbara Stanwyck (Mollie Monahan),

Akim Tamiroff (Fiesta)

Robert Preston (Dick Allen),

Lynne Overman (Leach Overmile), Brian Donlevy (Syd Campeau),

Anthony Quinn (Jack Cordray), Harold Goodwin (Calvin),

Evelyn Keyes (Mrs. Calvin), Robert Barrat (Duke Ring), Stanley Ridges (Casement),

Henry Kolker (Asa M. Barrows), Francis J. McDonald (Grenville M. Dodge),

Regis Toomey (Paddy O'Rourke), Lon Chaney, Jr. (Dollarhide),

Willard Robertson (Oakes Ames), Richard Lane (Sam Reed), William Haade (Dusty Clayton),

J.M. Kerrigan (Monahan), Fuzzy Knight (Cookie), Harry Woods (Al Brett),

Joseph Crehan (General U.S. Grant), Julia Faye (Mame), Sheila Darcy (Rose),

Joseph Sawyer (Shamus), Byron Foulger (Andrew Whipple),

Selmer Jackson (Jerome), Russell Hicks (Sergeant), May Beatty (Mrs. Hogan),

Davison Clark (Arzt), Ernie Adams (General Sheridan), Jack Pennick (Harmonikaspieler),

Frank Yaconelli (Akkordeonspieler), Elmo Lincoln (Kartenspieler), Syd Saylor (barker),

Lane Chandler (conductor), James Flavin (Paddy), Monte Blue (Indianer),

Nestor Paiva (C.P. conductor), David Newell, Richard Denning (Reporter),

Ida May, Nora Cecil, Noble Johnson, Florence Lake, Si Jenks, Louis Natheaux,

Wilbur Mack, Emory Parnell, Patrick Moriarity, Walter Long, Robert Homans,

Chief Thundercloud, George Regas, Ed Le Saint, Sam McDaniel, Iron Eyes Cody,

Byron Stevens.

Produktion: Paramount Pictures (Cecil B. DeMille)

Executive Producer: William LeBaron

Uraufführung: 28.4.1939

Deutsche Erstaufführung: 1939 ("Die Frau gehört mir")

135 Min, 35 mm, Schwarzweiß

Gedreht on location in Utah und Oklahoma

Kopie: Originalfassung, 16 mm

Im Jahre 1862 beginnt sich ein Traum der amerikanischen Pioniere zu verwirklichen. Präsident Abraham Lincoln hat das Gesetz zum Bau der Union Pacific-Eisenbahn bestätigt. Endlich kann das gewaltige Werk in Angriff genommen werden, die Küsten des Kontinents durch einen Schienenstrang zu verbinden. "End of Track", die turbulente Arbeiterkolonie, die mit dem Kopf der neuen Bahnstrecke ständig westwärts wandert, hat auch allerlei lichtscheues Gesindel angezogen, darunter den Glücksritter Sid Campeau. Dieser dunkle Ehrenmann öffnet auf Veranlassung des Finanzmannes Asa Barrows eine Kneipe mit Glücksspiel und Weiberbetrieb. Barrows möchte aus Spekulationsgründen die termingemäße Vollendung des Bahnbaues sabotieren. Campeaus Aufgabe ist es, mit Schnaps, Hasardspiel und Weibern die Arbeitsmoral zu untergraben und obendrein noch feindliche Indianerstämme aufzuwiegeln. Seine rechte Hand bei diesem Werk ist der leichtsinnige Dick Allen, ein alter Kriegskamerad von Jeff Butler, der im anderen Lager steht und im Auftrag der Union Pacific-Gesellschaft für Ordnung und Sicherheit beim Bahnbau sorgen soll. Jeff unternimmt mit seinen Gehilfen Fiesta und Leach Overmile eine Razzia der Spelunke. Er zieht sich die Todfeindschaft Campeaus zu, als er aufdeckt, daß falsch gespielt wird. Auch das temperamentvolle Postfräulein von "End of Track", Mollie Monahan, die Tochter eines Lokomotivführers und ein echtes, ungebärdiges Kind des Westens, dessen irischer Hitzkopf keine Autorität anerkennt, nimmt für ihren alten Freund Dick Allen gegen Jeff Stellung, obwohl sie sich in Jeff verliebt hat. Ein Zug mit Lohngebern, die für den Weiterbau der Bahn gerade in diesem Moment sehr wichtig sind, wird auf einen Tip Asa Barrows überfallen und ausgeraubt. Jeffs Nachforschungen ergeben, daß Dick Allen bei diesem Unternehmen beteiligt war. Aber als er ihn zur Rechenschaft ziehen will, macht ihm Mollie einen Strich durch die Rechnung, indem sie Dick Hals über Kopf heiratet und ihn damit vor der Verhaftung rettet. Jeff ist bitter enttäuscht, daß der Freund ihn nun doch bei Mollie ausgestochen hat. Inzwischen ist es Campeau gelungen, einen Indianerstamm zum Überfall auf einen Zug aufzuwiegeln. Es kommt zu einem wilden Gemetzel. Mollie und Dick befinden sich in dem Postwagen und wehren sich verzweifelt gegen die Übermacht der roten Teufel, die den Zug inzwischen in Brand gesteckt haben. Jeff, der sich zu ihnen geschlichen hat, vergißt seinen persönlichen Groll und steht ihnen im Kampfe bei. In letzter Minute kommt die Rettung: eine Abteilung Soldaten sprengt heran und schlägt die Indianer in die Flucht. Jeff verhilft seinem alten Freund Dick, dem die Verhaftung droht, zur Flucht und nimmt sich Mollies an, so schwer es ihm auch fällt zu respektieren, daß sie die Frau eines anderen ist. Im Laufe weiterer Abenteuer rückt der Bahnbau voran. Asa Barrows findet seinen verdienten Lohn: der geldgierige Spekulant muß eine Weile als einfacher Schienenarbeiter schanzen. Am 10. Mai 1869 ist die gigantische Arbeit vollbracht. Feierlich wird ein goldener Nagel in die letzte Schwelle geschlagen, symbolischer Abschluß des großen Werkes. Von der Atlantik- bis zur Pazifikküste spannt sich der Schienenstrang über den geeinten Kontinent. Campeau, der wieder aufgetaucht ist, will endlich mit Jeff abrechnen. Aber seine Kugel trifft irrtümlicherweise Dick Allen, der in Jeffs Armen stirbt und ihm als letztes Vermächtnis Mollie anvertraut. Für tatkräftige junge Menschen bietet sich eine lockende Zukunft. Jeff und Mollie beginnen gemeinsam ein neues Leben in der neuen Welt.

*Illustrierte Filmbühne, Nr. 2*

### **Ready, when you are, Mr. DeMille**

This latest DeMille epic contains all the Excelsior qualities we expect in his work that sense of a Salvationist drum beating round the next corner - but it is never as funny as THE CRUSADES and he has lost his touch with the crowds, the stamp of a broad, popular genius who used to remind us a little of Frith.

*Graham Greene, in: The Spectator, 2.6.1939*

DeMille hält seine Lokomotive ständig unter Volldampf und braust von Höhepunkt zu Höhepunkt.... alles voller Aufregung, voller Enthusiasmus und voller Spaß und Gelächter.

*Joe Hembus: Western-Lexikon. München/Wien 1976*

Die Handlung setzt sich nach der Wettlauf-Dramaturgie in Bewegung... Die Geschwindigkeit, mit der gearbeitet wird, und die Fälle der Hindernisse bestimmen das Tempo und die Handlungsdichte des Films...

Weit hinter Ford zurück bleibt DeMille bei der Einbeziehung der Landschaft ins Geschehen. Zum funktionellen Element der Handlung wird sie in zwei Szenen: bei der Verfolgungsjagd der Geldräuber durch die nächtliche Prärie und beim Zugunglück in Schnee und Kälte. Sonst ist die Umgebung nur Kulisse für persönliche Intrigen und wirkt wie ein bemalter Rundhorizont.

*Hans Helmut Prinzler: UNION PACIFIC, in: Film, Juli 1965*

DeMille begnügt sich mit der Rolle des schaffensfrohen Epigonen, der sich bevorzugt der Anordnung wirkungsvoller Details befleißigt. Seine Qualitäten liegen nicht in der Form der fortschreitenden Inszenierung, die es für ihn im landläufigen Sinne gar nicht gibt. DeMille läßt von der Kamera die Bewegung seiner Akteure im Dekor aufzeichnen und gliedert grob die Handlung in einzelne elliptische Phasen auf, die in ihrer Reihenfolge nicht selten austauschbar sind. Film scheint für ihn eine Folge unabhängiger Bilder zu sein, deren Wirkung voll ausgespielt wird.

*Klaus Hellwig: UNION PACIFIC, in: Filmkritik, Juli 1965*

Mit Barbara Stanwyck und Joel McCrea. Aber das täuscht: DeMille, dieses Hollywoodmonument, war gegen das Starsystem. Er machte mit Massen Filme fürs große Publikum. Kollektivbauten, wie die Eisenbahnlinie, die von Osten nach Westen alle Amerikaner verband, das waren seine Sujets.

*Frieda Grafe: Filmtips, in Süddeutsche Zeitung, 27.7.1979*

### **Die Geschichte einer Nation**

Die Geschichte der Union Pacific ist zugleich ein Stück Geschichte einer jungen Nation, die mit Zähigkeit und Idealismus die endlosen Weiten des Westens durch eine eiserne Straße erobert. Denn der Westen ist das Herz Amerikas - und gestern noch war die Union Pacific der Westen.

*Prolog des Films*